

Grand Paris – Großräumliche Entwürfe als Impuls für die städtebauliche Qualifizierung in der Metropolregion Paris

Von der Fakultät Architektur, Bauingenieurwesen und Stadtplanung der
Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg
zur Erlangung des akademischen Grades eines
Doktor-Ingenieurs

genehmigte Dissertation

vorgelegt von
Dipl. Ing. Juliane Schulz
aus Magdeburg

Gutachter: Prof. Dipl. Ing. Heinz Nagler
Gutachter: Prof. Dipl. Ing. Frank Schwartz
Gutachterin: Prof. Dr. Ing. Barbara Schöning
Tag der Disputation: 10. Juli 2018

<https://doi.org/10.26127/BTUOpen-4809>

Danksagung

Verschiedene Personen haben mich bei dieser Dissertation auf besondere Weise unterstützt und so zu ihrer Entstehung beigetragen. An erster Stelle möchte ich dafür meinem Lebensgefährten Cédric Aznal danken, der mir nicht nur Paris und die französische Sprache nahe gebracht hat, sondern mir auch über alle Hindernisse hinweg die Arbeit an meiner Dissertation ermöglichte. Ebenso sehr danke ich meinem Sohn Viktor für seine beständige Neugier. Mein besonderer Dank gilt zudem meinen Eltern Claus-Jürgen und Karola Schulz, meiner Schwester Claudia Merten sowie meiner ganzen Familie für Ihre moralische Unterstützung. Außerdem möchte ich meinen Interviewpartnern in der Metropolregion Paris danken, ohne deren Gesprächsbereitschaft und Offenheit die inhaltliche Bearbeitung der Fragestellung nicht möglich gewesen wäre. Prof. Dipl.-Ing. Frank Schwartze gilt mein besonderer Dank für seine konstruktive Kritik und richtungweisende Anmerkungen über die gesamte Entstehungszeit dieser Arbeit hinweg. Ebenfalls danken möchte ich Prof. Dipl.-Ing. Heinz Nagler, der mich in der Bearbeitung des Themas bestärkt hat. Nicht zuletzt bedanke ich mich sehr herzlich bei Carolin Pätsch und Jeannette Merker für den vielfachen Austausch über unsere fachlichen Vorhaben und gegenseitiges Motivieren.

Lille, Mai 2017

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	15
1.1	Problemstellung - Großräumliche Entwürfe als Wegbereiter der städtebaulichen Qualifizierung suburbaner Räume?	15
1.2	Erkenntnisinteresse – die Wirkungen des Einsatzes großräumlicher Entwürfe auf den Stadtumbau und die räumliche Qualität	17
1.3	Aufbau der Arbeit	20
2	Eine Annäherung an großräumliche Entwürfe und ihre mögliche Bedeutung	22
2.1	Der suburbane Raum - Stadt im Werden mit Hindernissen?	22
2.1.1	Die Peripherie in der theoretischen Debatte	22
2.1.2	Ein Raumtyp in Veränderung	23
2.1.3	Die Diskrepanz zwischen Herausforderungen und Handlungsbereitschaft	28
2.1.4	Der Bedarf eigener städtebaulicher Strategien	31
2.1.5	Stadtregionale Planung als Unterstützung für die städtebauliche Qualifizierung von Suburbia?	35
2.2	Der großräumliche Entwurf auf stadtreptionaler Ebene	36
2.2.1	Eine Vision mit spezifischen Eigenschaften	36
2.2.2	Ein Ideenpool für Strategien zur städtebaulichen Qualifizierung suburbaner Räume	41
2.3	Das Weiterbauen an der bestehenden Stadt mit und ohne Gesamtplan	43
2.3.1	Stadtumbau als Antwort auf den Wandel	43
2.3.2	Historischer Rückblick zur Rolle des Gesamtplans für den Stadtumbau	45
2.4	Die Rolle des Entwerfens in der Strategischen Planung	55
2.4.1	Die Vision zwischen unverfänglichem Rahmen und konzeptionellem Beitrag	55
2.4.2	Das Entwerfen als Methode im Ansatz der "Strategischen Räumlichen Planung"	57
2.4.3	Das Entwerfen in kooperativen Konkurrenzverfahren auf regionaler Ebene	63
2.4.4	Räumliche Qualität durch Entwerfen in strategischen Projekten	65
2.5	Wirkungen des Regionalen Entwerfens und des Einsatzes großräumlicher Entwürfe	69
2.5.1	Großräumliche Entwürfe als Gesamttext aus Text und Bild	69
2.5.2	Großräumliche Entwürfe als überzeugende Geschichten	73
2.5.3	Regionales Entwerfen als Mittel der Diskussion planerischer Ziele	76
2.6	Fragestellung und Operationalisierung	79
2.6.1	Mögliche Wirkungen des Einsatzes großräumlicher Entwürfe im Hinblick auf die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume	79
2.6.2	Annahmen zu den Wirkungsmechanismen der Adaption städtebaulicher Strategien	82
2.6.3	Anforderungen an die Adaption einer städtebaulichen Strategie	84
3	Vorgehensweise und Methodik	87
3.1	Die Vorgehensweise im Überblick	87
3.2	Die Entwicklung des Forschungsdesigns	88
3.3	Die Parameter der Fallstudie mit Wirkungsanalyse	90
4	Das französische Planungssystem	101

5	Stadtregionale Planung und Stadtumbau im Zuge der Metropolisierung von Paris	107
5.1	Siedlungsentwicklung und Stadtumbau bis 1900	107
5.2	Kahlschlagsanierung, Wohnsiedlung und Autobahnbau als Antworten auf Wohnungsfrage und Massenmotorisierung (1900 bis 1975)	111
5.3	Das Experiment der 'Villes Nouvelles' und die Renaissance der alten Stadt in Zeiten des Strukturwandels (1975 bis 2000)	120
6	Der Stadtumbau erreicht die Banlieues und das Bewusstsein für die Metropolregion entsteht (2000 bis 2008)	132
6.1	Strukturelle Herausforderungen für die Metropolregion Paris	132
6.2	Stadtumbau am Pariser Stadtrand und in den Banlieues	138
6.3	Die stadtregionale Debatte zur Entwicklung der Metropolregion Paris	148
6.4	Grand Paris - Vier Projekte des Staates für die Hauptstadtregion	152
7	Das Gutachterverfahren "Le Grand Paris" und dessen Beiträge	154
7.1	Das Gutachterverfahren als interdisziplinäres Forschungslabor	154
7.2	Zehn großräumliche Entwürfe für die Metropolregion Paris	159
7.2.1	Zum unterschiedlichen Charakter der Beiträge	159
7.2.2	Zur Vielfalt der Ideen	161
8	Auswirkungen auf die stadtregionale Debatte und das Planungsgeschehen	173
8.1	Veränderungen in der stadtregionalen Debatte	173
8.2	Veränderungen im Umfang und Charakter von Planungsaktivitäten	187
9	Die Adaption städtebaulicher Strategien in Projekten und Planwerken des Stadtumbaus	196
9.1	Überblick und Einordnung der untersuchten Beispiele	196
9.2	Intensivierte und neue Zentren	199
9.2.1	'Métropole douce': Intensive städtische Zentren	199
9.2.2	'Métropole douce': Mikrozentren in der 'Ville Légère'	205
9.3	Von Korridoren und Zonen zu Stadträumen	209
9.3.1	Metropolitane Avenue	209
9.3.2	Rhizom Süd Orly-Rungis	218
9.4	Die Natur in die Stadt und die Stadt in der Landschaft	227
9.4.1	Grand Paris Wald	227
9.4.2	Der andere Park	236
9.5	Wege, Bedingungen und Bewertung der Adaption städtebaulicher Strategien	245
10	Impulsgeber statt Wegbereiter - Die Bedeutung großräumlicher Entwürfe für die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume	249
10.1	Fazit zum Fall "Le Grand Paris"	249
10.2	Diskussion der Erkenntnisse	254
10.3	Anregungen für die Praxis	256

Anhang

Literatur- und Quellenverzeichnis
 Verzeichnis der Teams des Gutachterverfahrens "Le Grand Paris"
 Interviewverzeichnis
 Interviewleitfaden

Abbildungs- und Tabellenverzeichnis mit Nachweis

Abbildungen, die nicht von der Autorin erstellt wurden, werden auf Grundlage des Zitierrechtes (§51 Urheber-Wissensgesellschafts-Gesetz) genutzt.

- Abb. 1: Räumliche Bezüge der Fragestellung (Eigene Abbildung, Bildmaterial aus: Panerai 2008: S. 134, 175 © Philippe Panerai)
- Abb. 2: Theoretische Bezüge der Fragestellung (Eigene Abbildung)
- Abb. 3: Neologismen zur Bezeichnung des suburbanen Raumes (Schubarth et al. 2009)
- Abb. 4: Perspektive der Metropolregion Paris aus dem großräumlichen Entwurf "Grand Paris Métropole Douce", Beitrag des Team LIN zum IGV "Le Grand Paris" (LIN und Davide Abbonacci in: Équipe LIN 2009: S. 3) © LIN + Davide Abbonacci
- Abb. 5: Gesamtplan der räumlichen Vision Amsterdam 2040 mit der Verteidigungslinie von 1910 als neuer Grenze der Metropolregion (bläuliches transparentes Band entlang blauweißer Punkte) (Gemeente Amsterdam 2011) © Gemeente Amsterdam
- Abb. 6: Konzeptplan der Glattalstudie mit städtebaulichen Vorschlägen (dunkelrot), Gruppe Krokodil (Adam 2011: S. 66) © Gruppe Krokodil
- Abb. 7: Das siedlungsstrukturelle Leitbild des Stadtentwicklungskonzeptes für Hamburg und Umgebung (STEK 1996) (Freie Hansestadt Hamburg 2007: S. 31) © Freie Hansestadt Hamburg
- Abb. 8: Vogelperspektive von der Südbahnstraße zum Müggelsee aus dem Beitrag zum Wettbewerb Groß-Berlin von Albert Gessner (Bodenschatz et al. 2010: S. 114) © Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin
- Abb. 9: Schema zum theoretischen Ansatz der "Strategischen räumlichen Planung" (Eigene Abbildung nach Van den Broeck 2011: S. 91)
- Abb. 10: Analysepläne und Diagramme aus dem großräumlichen Entwurf "Bern rUrban", Beitrag zur Ideenkonkurrenz "Ein Bild der Region Bern" des Teams BüroZ, process yellow, lad+ und ibv (Verein Region Bern 2006: S. 27) © yellow z
- Abb. 11: Konzeptplan und Visualisierung aus dem großräumlichen Entwurf "Bern rUrban" (Bormann et al. 2015: S. 125 u. 129) © yellow z
- Abb. 12: Das Zusammenwirken von Plan, Mensch und Raum (Eigene Darstellung in Anlehnung an die Abbildung "Conceptual Model for understanding how plans modify space" von Van Dijk und Weitkamp 2014: S. 116)
- Abb. 13: Drei denkbare Wirkungsmechanismen der Adaption städtebaulicher Strategien (Eigene Abbildung)
- Abb. 14: Vorgehensweise mit Arbeitsschritten (weiß) und Teilergebnissen (orange) (Eigene Abbildung)
- Abb. 15: Parameter der Fallstudie (Eigene Abbildung)
- Abb. 16: Schritte der Wirkungsanalyse mit Bezugsebenen (Eigene Abbildung)
- Abb. 17: Karte der räumlichen Ausdehnung der Agglomeration Paris vor den administrativen Grenzen der Region Île-de-France und der dazu-gehörigen Departements (APUR 2013: S.12)
- Abb. 18: Die historischen Entwicklungsringe von Paris (Hall 1995: S. 40)
- Abb. 19: Plan der Arbeiten Haussmann's in Paris (in: Benevolo 2000: S. 839) © Leonardo Benevolo
- Abb. 20: Karte der Stadt Paris und ihrer Banlieues (Carte d'état majeur) von 1906 (AMC Le Moniteur 2009: S. 13) © BNF
- Abb. 21: Allgemeiner Stadterweiterungsplan für Paris von Eugène Hénard aus dem Jahr 1909 (Frick 2010: S. 117)

- Abb. 22: Generalplan für die Region von Paris ('Plan directeur de la Région Parisienne') von Henri Prost aus dem Jahr 1934 (AMC 2009: S. 14) © Académie d'Architecture
- Abb. 23: Der Regionalplan für die Region Paris ('Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne' - SDAURP) von 1965 (AMC 2009) © DREIF
- Abb. 24: Fotografie des Modells zum Masterplans für das Geschäftsviertel La Défense von 1960; Entwurf von Auzelle, Herbé, Camelot, de Mailly und Zehrfuss (in: Simon 2007: 123) © EPAD
- Abb. 25: Konzeptplan zur "Mission Banlieue '89" von Roland Castro und Michel Cantal-Dupart (Association Banlieue) von 1983 © Roland Castro
- Abb. 26: Karte laufender und geplanter Projekte des Stadtumbaus in der Stadt Paris aus dem Jahr 1981 (Simon 2007: S. 143) © APUR
- Abb. 27: Fotografie des Modells des Quartiers Masséna in der 'ZAC Paris Rive Gauche', welches nach dem Prinzip des offenen Baublocks bebaut wurde. (Équipe Portzamparc 2009: S. 103) © AECDP
- Abb. 28: Regionalplan für die Region Ile-de-France ('Schéma Directeur de la Région Ile-de-France' - SDRIF) von 1994 (AMC 2009: S. 17) © DREIF
- Abb. 29: Schematischer Plan zu den strategischen Entwicklungsräumen (gelb) des Regionalplanes 'Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF)' von 1994 (Lecroart 2008: S. 9) © DREIF
- Abb. 30: Städtebaulicher Konzeptplan für Plaine Saint-Denis von der Gruppe "Hippodamus '93" in der überarbeiteten Fassung von 1998 (Lecroart 2008: S. 8) © Hippodamus 93
- Abb. 31: Karte des Siedlungsgebietes in der Region IdF vor den administrativen Grenzen der dazugehörigen Départements (Panerai 2008: S. 175) © Philippe Panerai
- Abb. 32: Karte der schwerpunktmäßigen Verteilung von Arbeitsplätzen nach Branchen in der Region IdF, Stand 2009 (AMC - Équipe RSHP 2009: S.50) © Équipe RSHP
- Abb. 33: Karte der sozialräumlichen Disparitäten in der Region IdF im Jahr 2009 (AMC le moniteur - Team RSHP 2009: S.49) © Équipe RSHP
- Abb. 34: Karte zur Netzdichte öffentlicher schienengebundener Verkehrsmittel innerhalb und ausserhalb von Paris (Panerai 2008: S. 146 oben) © Philippe Panerai
- Abb. 35: Karte: Der schienengebundene Nahverkehr in der Metropolregion Paris inklusive S-Bahn (RER), Regionalverkehr (Transilien SNCF) und Straßenbahn (Tramway) (Panerai 2008: S. 148) © Philippe Panerai | Die Pariser Metro ist hier ausgeblendet.
- Abb. 36: Fotografie des Perspektive von der Rue Watteau in Vitry Richtung Osten (Équipe Groupe Descartes 2009: S. 52) © Groupe Descartes
- Abb. 37: Karte der im Text genannten Projekte des Stadtumbaus in der Metropolregion Paris im Zeitraum 2000 bis 2009 (Eigene Abbildung, Kartengrundlage aus: Panerai 2008: S. 175) © Philippe Panerai
- Abb. 38: Plan zur Verortung der elf städtebaulichen Projekte im Rahmen des Stadtumbaukonzeptes (GPRU) der Stadt Paris, Stand Juli 2002 (Ville de Paris 2016) © Ville de Paris
- Abb. 39: Plan zur Situation des städtebaulichen Großprojektes 'Paris Nord-Est' in Bezug zu den angrenzenden Teilräumen (Simon 2009 S. 180) © Dusapin & Leclercq Architectes Urbanistes
- Abb. 40: 1. Fotografie der Ansicht des Entrepôt Macdonald in den 1970er Jahren (Franck Boutte) | 2. Visualisierung zum Umbau des Entrepôt Macdonald (Mairie de Paris et al. 2014: S. 31) © FAA-XDGA
- Abb. 41: Visualisierung der 'Écocité Canal de l'Ourcq' (unten links im Bild) in Bobigny. (Pavillon de l'Arsenal 2011: S. 21) © Christian Devillers et Associés
- Abb. 42: Schema zu den öffentlichen und halböffentlichen Institutionen, die in der Metropolregion Paris im Bereich Raumordnung und Stadtplanung agieren, Zeitraum 2008-2013 (Eigene Abbildung)
- Abb. 43: Siedlungsstrukturelles Leitbild zum Regionalplan der Region Île de France (SDRIF), Verabschiedeter Entwurf von 2008 (Conseil régional IdF 2008: S. 151) © IAUIdF

- Abb. 44: Konzeptplan "Linearität und Transversalität" aus dem großräumlichen Entwurf "Seine Métropole - Paris Rouen Le Havre", Beitrag des Teams Grumbach zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Grumbach 2009: S. 86/87; Kartengrundlage: IGN) © Équipe Grumbach
- Abb. 45: Visualisierungen zum vertikalen Stadtquartier am Hafen von Gennevilliers aus dem großräumlichen Entwurf "Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens", Beitrag des Teams um Jean Nouvel zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Nouvel 2009: S. 99) © Équipe Nouvel
- Abb. 46: Modell von Grand Paris aus dem großräumlichen Entwurf "Dix principes pour Paris métropole", Beitrag des Teams um Richard Rogers zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe RSHP 2009: S. 7) © Équipe RSHP
- Abb. 47: Visualisierung und Querschnitt zu der 7 km langen 'Armature métropolitaine' vom Gare du Nord nach Saint Denis (Équipe RSHP 2009: S. 264 u. 211) © Équipe RSHP
- Abb. 48: Analysekarte "Der Grundbesitz von Luzifer" aus dem großräumlichen Entwurf "La métropole poreuse de l'après-Kyoto", Beitrag von Studio 09 zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Studio 09 2009: S. 34) © Studio 09
- Abb. 49: Visualisierung zum Umbau entlang der Nationalstraße 7 in Evry aus dem großräumlichen Entwurf "Paris, capitale, région, ville, villes", Beitrag der Groupe Descartes zum IGV "Le Grand Paris" (Groupe Descartes 2009: S. 146f.) | © Groupe Descartes
- Abb. 50: Situationsplan und Schnitt zur Regenerierung eines von Überschwemmungen betroffenen Gewerbegebietes in Villeneuve-le-Roi aus dem großräumlichen Entwurf "La métropole poreuse de l'après-Kyoto", Beitrag von Studio 09 zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Studio 09 2009: S. 76, 78) © Studio 09
- Abb. 51: Schema zu relevanten städtebaulichen Strategien, die in den Beiträgen des internationalen Gutachter-verfahrens "Le Grand Paris" vermittelt wurden. (Eigene Darstellung)
- Abb. 52: Schema zu Ereignissen und deren Zusammenhängen in Bezug auf die stadtregionale Debatte der Metropolregion Paris im Zeitraum von 2007 bis 2013 (Eigene Abbildung)
- Abb. 53: Fotografie der heutigen Situation und Visualisierung zur Bebauung der Île de Vitry mit begrünten Hochhäusern aus dem großräumlichen Entwurf "Capitale pour l'homme - capitale pour le monde" des Teams Castro, Beitrag zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Castro 2009: S. 148f.) © Atelier Castro Denissof Casi
- Abb. 54: Visualisierung einer Magnetschwebbahn auf dem 'Boulevard périphérique' aus dem großräumlichen Entwurf "Du cyberspace vers l'espace physique - Un défi pour la métropole", Beitrag des Teams Portzamparc zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Portzamparc 2009: S. 69) © Équipe AECDP
- Abb. 55: Schemaplan zum Nahverkehrsprojekt "Große Acht" und der Ausbildung von acht Clustern in der Metropolregion Paris (SGP 2010) © SGP
- Abb. 56: Schemaplan aus dem Gegenvorschlag für den Ausbau und die Reorganisation des Nahverkehrs-systems vom AIGP, Stand 11/2010 (AIGP 2010) © AIGP
- Abb. 57: Schemaplan zum Nahverkehrsprojekt 'Grosse Acht', Stand 09/2010 (SGP 2010) © SGP
- Abb. 58: Schemaplan zum Nahverkehrsprojekt Arc Express, Stand 09/2010 (STIF 2010) © STIF
- Abb. 59: Schemaplan des Gegenvorschlages für den Ausbau und die Reorganisation des Nahverkehrs-systems vom AIGP, Stand 11/2010 (AIGP 2010) © AIGP
- Abb. 60: Schemaplan des Grand Paris Express, Stand März 2013 (SGP Mars 2013) © SGP
- Abb. 61: Karte des Potenzials neu überbaubarer Grundstücksflächen in einem Umkreis von 400 und 800 Metern um die Stationen des Grand Paris Express, (SGP 2012) © SGP | außerhalb (grün) und innerhalb (rot) von Einfamilienhausbebauung
- Abb. 62: Karte zu den teilträumlichen Investitionsprogrammen CDT entlang des Grand Paris Express, Stand Februar 2016 (IAUIdF) © IAUIdF | Der Geltungsbereich der CDT's umfasst flächenmäßig einen großen Teil der Banlieues.
- Abb. 63: Fotografie der heutigen Situation und Visualisierung zum Umbau entlang der Nationalstraße 7 in Paray-Vielle-Poste aus dem großräumlichen Entwurf "Paris, capitale, région, ville, villes",

- Beitrag der Groupe Descartes zum IGV "Le Grand Paris" (Groupe Descartes 2009: S. 116f.)
© Groupe Descartes
- Abb. 64: Fotografie der heutigen Situation und Visualisierung zur Verdichtung eines Einfamilienhausgebietes in Athis-Mons aus dem großräumlichen Entwurf "Paris, capitale, région, ville, villes" (Groupe Descartes 2009: S. 120f.) | © Groupe Descartes
- Abb. 65: Karte zu städtebaulichen Vorhaben in der Metropolregion Paris; Stand 2013 (IAUidf seit 2010)
© IAUidf
- Abb. 66: Schema zum Einfluss des Gutachterverfahrens auf Planwerke und Projekte des Stadtumbaus im Hinblick auf die darin angewendeten städtebaulichen Strategien (Eigene Abbildung)
- Abb. 67: Karte zur Verortung der untersuchten Planwerke und Projekte (Eigene Abbildung, Karte aus: Panerai 2008: S. 175 © Philippe Panerai)
- Abb. 68: Exemplarische Visualisierung zur Ausbildung intensiver städtischer Zentren in den Vorstädten der Metropolregion Paris aus dem großräumlichen Entwurf "Grand Paris Métropole Douce", Beitrag des Team LIN zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe LIN 2009: 20) © Équipe LIN
- Abb. 69: Schema zur angestrebten Struktur der Metropolregion Paris aus dem großräumlichen Entwurf "Grand Paris Métropole Douce" (Équipe LIN 2009: S. 16) © Équipe LIN
- Abb. 70: Plan zur räumlichen Gesamtvision für den CDT Est-Seine-Saint-Denis (LIN et al. 2012: S. 77)
© LIN
- Abb. 71: Situationspläne zum Projekt "Linearer Park auf der RN2" in Aulnay (LIN et al. 2012b: 18f.)
© LIN | oben: Bestand | unten: Projekt
- Abb. 72: Visualisierung zum Projekt "Linearer Park auf der RN2" in Aulnay (LIN et al. 2012b: 27) © LIN
- Abb. 73: Exemplarische Situationspläne zur Ausbildung von Mikrozentren in der 'Ville légère' aus dem großräumlichen Entwurf "Grand Paris Métropole Douce" (Équipe LIN 2009: S. 27) © Équipe LIN
- Abb. 74: Exemplarische Visualisierung zur kleinteiligen Verdichtung und Ausbildung von Mikrozentren in der 'Ville légère' aus dem großräumlichen Entwurf "Grand Paris Métropole Douce" (Équipe LIN 2009: S. 26) © Équipe LIN
- Abb. 75: Konzeptplan für ein abgestuftes Mobilitätssystem mit Makro-Hubs und Mikro-Hubs aus der räumlichen Gesamtvision für den CDT Est-Seine-Saint-Denis (LIN et al. 2012: 17) © LIN
- Abb. 76: Konzeptplan aus dem großräumlichen Entwurf "Paris, capitale, région, ville, villes", Beitrag der Groupe Descartes zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Groupe Descartes 2009: S. 183)
© Équipe Groupe Descartes
- Abb. 77: Übersichtsplan aus dem Konzept 'Die städtische Rückeroberung der A4' (FLAU et al. 2014: S. 7) © François Leclercq Architectes Urbanistes
- Abb. 78: Visualisierung aus dem Konzept 'Die städtische Rückeroberung der A4' (FLAU et al. 2014: S. 88) © François Leclercq Architectes Urbanistes
- Abb. 79: Plan aus dem Konzept 'Die städtische Rückeroberung der A4' (FLAU et al. 2014: S. 23) © François Leclercq Architectes Urbanistes
- Abb. 80: Karte zu den Flächenpotenzialen entlang der Autobahn A4 (Groupe Descartes 2013: S. 60)
© Groupe Descartes
- Abb. 81: Luftbild der heutigen Situation und Visualisierung zur Erneuerung und Verdichtung des Dienstleistungs- und Gewerbegebietes Richardets in Noisy-le-Grand, Aus dem Konzept "Die städtische Rückeroberung der A4" (FLAU 2014: S. 76) © François Leclercq Architectes Urbanistes
- Abb. 82: Schnitt der heutigen Situation und nach der Umstrukturierung der Autobahn A4 auf der Höhe des Dienstleistungs- und Gewerbegebietes Richardets aus dem Konzept 'Die städtische Rückeroberung der A4' (FLAU 2014: S. 66) © François Leclercq Architectes Urbanistes
- Abb. 83: Luftbild der heutigen Situation und Visualisierung zu den vorgeschlagenen Eingriffen im Bereich des Autobahnkreuzes A4/ A 104 und des Einkaufszentrums Bay 2 aus dem Konzept 'Die städtische Rückeroberung der A4' (FLAU 2014: S. 98f.) © François Leclercq Architectes Urbanistes

- Abb. 84: Schema zu den funktionalen Verflechtungen der Metropolregion als Rhizome. aus dem großräumlichen Entwurf "Du cyberspace vers l'espace physique - Un défi pour la métropole", Beitrag des Teams um Christian de Portzamparc zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Portzamparc 2009: 69) © Équipe Portzamparc
- Abb. 85: Karte zu den fünf strategischen Entwicklungsgebieten der OIN 'Orly-Rungis-Seine-Amont' (EPA-ORSA)
- Abb. 86: Luftbild des Planungsgebietes (oben links: Areal des MIN Rungis, oben rechts: Friedhof Thiais, Mitte: Nationalstrasse 7 in Nord-Süd-Richtung sowie Kreuzung mit der N 186, rechts oben davon: Einkaufszentrum Belle Épine, unten: Flughafen Orly (AECDP 2013: S. 118) © IGN
- Abb. 87: Schema zum Prinzip der 'Chaine agrégative' zum städtebaulichen Konzeptplan für den Pol Orly-Rungis, Stand 2011 (AECDP 2013: S. 125) © AECDP
- Abb. 88: Städtebaulicher Konzeptplan für den Pol Orly-Rungis, Stand 2012 (EPA ORSA) © AECDP und Daniel Béhar
- Abb. 89: Visualisierung der ‚Esplanade von Thiais‘ aus dem Konzeptplan für den Pol Orly-Rungis, Stand 2012 (EPA ORSA) © AECDP und Daniel Béhar
- Abb. 90: Visualisierung zur städtebaulichen Strategie der Aufforstung von Freiflächen am Beispiel des Areals um den Flughafen Paris-Charles-De-Gaulle (Blick von Norden nach Süden), aus dem großräumlichen Entwurf "Le grand pari du Grand Paris", Beitrag des Teams MVRDV zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe MVRDV 2009: 200) © Équipe MVRDV
- Abb. 91: Visualisierung zur Geographie der Metropolregion Paris 2030 mit vorgeschlagener Ausweitung der Wälder in und um die Metropolregion Paris aus der Vogelperspektive, aus dem großräumlichen Entwurf "Paris, capitale, région, ville, villes", Beitrag der Groupe Descartes zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Groupe Descartes: 254) © Équipe Groupe Descartes
- Abb. 92: Schemaplan zum Projekt 'Der Wald von Grand Paris' als Teil des Grüngürtels in der Metropolregion Paris; hellgrün: unbebauter Freiraum wie Wald, Landwirtschaftsflächen und geschützte Naturräume (CG Val d'Oise 2012)
- Abb. 93: Referenzplan des räumlichen Entwicklungskonzeptes zum Projekt 'Der Wald von Grand Paris' (At. Talagrand et al. 2014) © Atelier Talagrand
- Abb. 94: Visualisierung zum räumlichen Entwicklungskonzept für das Projekt 'Der Wald von Grand Paris' aus der Vogelperspektive (Atelier Talagrand et al. 2014) © Guillaume Thouvenot
- Abb. 95: Visualisierung zur Gestaltung des Übergangsbereiches von Siedlung und Freiraum im Bereich von Bessancourt aus dem räumlichen Entwicklungskonzept für das Projekt 'Der Wald von Grand Paris' Atelier Talagrand et al. 2014) © Atelier Talagrand
- Abb. 96: Konzeptplan "Die ökologischen Netze von Grand Paris" aus dem großräumlichen Entwurf "La métropole poreuse de l'après-Kyoto", Beitrag von Studio 09 zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Studio 09 2009: S. 95) © Studio 09
- Abb. 97: Exemplarische Visualisierung zur städtebaulichen Strategie 'Der andere Park' aus dem großräumlichen Entwurf "La métropole poreuse de l'après-Kyoto" (Équipe Studio 09 2009: S. 103-105) © Studio 09
- Abb. 98: Visualisierung zur städtebaulichen Strategie 'Der andere Park' am oben gezeigten Beispiel aus dem großräumlichen Entwurf "La métropole poreuse de l'après-Kyoto" (Équipe Studio 09 2009: S. 103)
- Abb. 99: Situationsplan der Plaine de Montjean (Uaps et al. 2012: S. 5) © Uaps
- Abb. 100: Konzeptplan zum Projekt 'Agroquartier Montjean' (Schorter et al. 2016: S. 29) @ Claire Schorter
- Abb. 101: Perspektive zum städtebaulichen Entwurf für das Projekt 'Agroquartier Montjean' (Schorter et al. 2016: S. 41) @ Claire Schorter
- Abb. 102: Visualisierung zum städtebaulichen Entwurf für das Projekt 'Agroquartier Montjean' (Schorter et al. 2016: S. 58) @ Claire Schorter

- Tab. 1: Die Bandbreite der untersuchten Beispiele der Adaption städtebaulicher Strategien hinsichtlich der Wirkungszusammenhänge
- Tab. 2: Belege zu den Anforderungen an die Adaption städtebaulicher Strategien
- Tab. 3: Übersicht zu den untersuchten Beispielen für die Adaption städtebaulicher Strategien in Planwerken und Projekten des Stadtumbaus

Abkürzungsverzeichnis

ACTEP	Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (Vereinigung der Gebietskörperschaften im Osten von Paris)
AIGP	Atelier International du Grand Paris (Internationales Atelier von Grand Paris)
ANAH	Agence nationale pour l'amélioration de l'habitat (Nationale Agentur für Verbesserungen des Wohnungsbestandes)
ANRU	Agence nationale pour la rénovation urbaine (Nationale Agentur für den Stadtumbau)
APUR	Atelier Parisien d'Urbanisme (Agentur für Stadtplanung der Stadt Paris)
AFTRP	Agence foncière et technique de la région parisienne (Agentur für Grundeigentum und Technik der Region um Paris -> seit 2015 umbenannt in: Grand Paris Aménagement)
AMIF	Association des maires de l'Île-de-France (Vereinigung der Bürgermeister von Île-de-France)
ARENE	Agence régionale de l'environnement et des nouvelles énergies (Regionale Agentur für Umwelt und Neue Energien)
CDT	Contrat de développement territorial (Vertrag zur räumlichen Entwicklung)
CPER	Contrat Plan Region - État (Planungsvertrag zwischen Region und Staat)
DATAR	Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Interministerielle Delegation für Raumordnung und regionale Attraktivität)
DRIEA-IF	Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (Regionale und interdepartementale Direktion für Infrastruktur und Raumordnung)
DUP	Déclaration d'utilité publique (Erklärung, das ein Vorhaben im Interesse des Gemeinwohls ist.)
EPA ORSA	Établissement public d'aménagement Orly Rungis - Seine Amont (Öffentliche Trägergesellschaft für die Entwicklung des Teilraumes Orly Rungis - Seine Amont)
EPCI	Établissement public de coopération intercommunale (Interkommunaler Zusammenschluss)
EPF	Établissement public foncier (Öffentliche Trägergesellschaft für Liegenschaften)
GPE	Grand Paris Express (Schnellbahnsystem in der Metropolregion Paris)
ÎdF	Île-de-France
IGV	Internationales Gutachterverfahren
IAUIdF	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France (Agentur für Raumordnung und Stadtplanung der Region ÎdF)

MIN	Marché international (Internationaler Großmarkt für Lebensmittel)
OIN	Opération d'intérêt nationale (Entwicklungsmaßnahme von nationaler Bedeutung)
OPAH	Opération programmée d'amélioration de l'habitat (Nationales Förderprogramm zur Verbesserung des Wohnungsbestandes)
PADD	Projet d'aménagement et de développement durable (Kommunales Konzept für die räumliche und nachhaltige Entwicklung)
PDU	Plan de déplacements urbains (Kommunaler Verkehrsplan)
PLH	Programme local d'habitat (Kommunales Programm für die Wohnungsversorgung)
PLU	Plan local d'urbanisme (Kommunaler Flächennutzungsplan)
PNRU	Programme nationale de renouvellement urbain (Nationales Förderprogramm des Stadtumbaus)
PNRQAD	Programme nationale de requalification des quartiers anciens dégradés (Nationales Förderprogramm zur Requalifizierung historischer Quartiere)
RATP	Régie autonome des transports Parisiens (Öffentlicher Verkehrsbetrieb der Stadt Paris)
SCOT	Schéma de cohérence territoriale (Interkommunaler räumlicher Entwicklungsplan)
SGP	Société du Grand Paris (Öffentliche Trägergesellschaft für den Bau des Grand Paris Express)
SEM	Société d'économie mixte (Kommunaler Entwicklungsträger)
SDRIF	Schéma directeur de la région d'Île-de-France (Formeller Regionalplan für die Region Île-de-France)
SRADT	Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (Formeller Regionalplan)
SRU	Loi de solidarité et Renouvellement Urbain' (SRU) (Gesetz der Solidarität und des Stadtumbaus)
STIF	Syndicat des transports d'Île-de-France (Öffentlicher Verkehrsbetrieb der Region IdF)

1 Einleitung

1.1 Problemstellung - Großräumliche Entwürfe als Wegbereiter der städtebaulichen Qualifizierung suburbaner Räume?

"Ce qui serait extraordinaire serait d'améliorer l'ordinaire." (AMC 2009: S. 60)¹

"Das Alltägliche zu verbessern, das wäre etwas Außergewöhnliches." Mit diesem Motto ist gut auf den Punkt gebracht, worum es bei der städtebaulichen Qualifizierung des suburbanen Raumes geht. Auch diese alltäglichen Lebensräume der Stadtregion außerhalb von Zentrum und Innenstadt verdienen es, mit einem hohen Anspruch an räumliche Qualität umgestaltet zu werden. Immerhin lebt hier die Mehrheit ihrer Bewohner. Dies auch zu tun, ist jedoch nach wie vor keine Selbstverständlichkeit. Kann mit großräumlichen Entwürfen auf stadtreptionaler Ebene der Weg dazu bereitet werden?

Der suburbane Raum ist heute sehr viel mehr als die durch die Verbreitung des Automobils möglich gewordenen Mittelklasse-Einfamilienhaus-Suburbs von einst. Er ist sowohl sozial als auch funktional und damit auch bautypologisch zunehmend diversifiziert (Brake et al. 2005: S. 35f.). Aus einem zeitgenössischen Verständnis heraus kann der suburbane Raum heute vielmehr als ein fragmentierter und heterogener Raum mit eigenen Zentren beschrieben werden, in dem besiedelte Bereiche und unbesiedelte Landschaft ein komplexes Patchwork bilden. Hier wird nicht nur gewohnt sondern auch gearbeitet und konsumiert. Die Prinzipien der Nutzungstrennung, die Organisation in großen auf sich bezogenen Einheiten und die dominierenden Infrastrukturen haben eine städtebauliche Struktur hervorgerufen, in der der öffentliche Raum seine Potenziale vielerorts kaum entfalten kann. So werden typisch städtische Eigenschaften wie Identität und Urbanität vermisst (Sieverts 2007). Nicht Stadt im traditionellen Sinn, aber Stadt im Werden? (vgl. Stein zit. in: Sieverts et al. 2005: S. 34)

Die Debatte zur Zwischenstadt hat der bald zwei Jahrzehnte alten Forderung Sieverts, die fragmentierten Stadtlandschaften zu qualifizieren, in akademischen Kreisen großes Gewicht verliehen (vgl. Sieverts 1998). Bislang ist daraus in der deutschen Planungspraxis jedoch kein etabliertes Aufgabenfeld geworden. Eine Reihe von Gründen sprechen dafür, dass sich das ändern muss. Während der natürliche Erneuerungsbedarf der vorwiegend in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts entstandenen Gebäude und Infrastrukturen zunimmt, ändern sich die Nutzungsanforderungen im Zuge von Individualisierung und Überalterung. Darüber hinaus stellt das absehbare Ende des Öl-Zeitalters und der Wandel zu erneuerbaren Energieformen nicht nur den automobilabhängigen Lebensstil grundlegend in Frage, sondern viele Aspekte unserer Produktions- und Lebensweise. Der schonendere und effizientere Umgang mit den Ressourcen wird im Kontext des Klimawandels immer dringender. Das Weiterbauen in Bestandsgebieten muss gegenüber dem Neubau auf der grünen Wiese Priorität haben. Dies gilt insbesondere in Stadtregionen mit wachsender Bevölkerung und zusätzlichem Wohnraumbedarf, in denen die Zersiedlung fortschreitet, obwohl die Innenstädte attraktiver werden und man von Reurbanisierungstendenzen spricht. Da wo die Zahl der Bewohner rückläufig ist, sind wiederum besondere Anstrengungen nötig, damit bestimmte Wohngebiete und Lagen weiterhin nachgefragt werden. Mit dem steigenden Anpassungsdruck nehmen also die Notwendigkeiten aber auch die Chancen einer planvollen Transformation der äußeren Bereiche der Stadtregion weiter zu.

Die Frage ist also nicht, ob sich die suburbanen Räume weiterhin verändern werden. Da sie über lange Zeit als Gegenstand von Politik, Planung und Gestaltung vernachlässigt wurden (Sieverts 2007: S. 9f.), ist jedoch fraglich inwieweit die stattfindenden Veränderungen nun auch aktiv mit gestaltet und dem Ausmaß der Herausforderungen entsprechend für Verbesserungen der räumlichen Qualität genutzt werden.

¹ Unter diesem Motto präsentierte das Team Groupe Descartes in dem Internationalen Gutachterverfahren "Le Grand Pari(s)" ihr Konzept.

Aus theoretischer Sicht wird es deshalb von verschiedenen Autoren als Aufgabe stadtreionaler Planung betrachtet, die städtebauliche Qualifizierung von Suburbia zu fördern und aus gesamträumlicher Perspektive konzeptionell zu begleiten. Diese Auffassung wird nicht nur in der deutschen, sondern auch in der französischen Debatte vertreten. (vgl. Sieverts 2007: S. 10; Bodenschatz und Laible 2008: S. 10; Jessen und Roost 2015: S. 14.; Masbounji und Mangin 2009: S. 12; 26) Hingegen bleibt offen, welche Instrumente und Verfahren konkret geeignet sind, um im Rahmen stadtreionaler Planung den qualifizierenden Stadtbau suburbaner Räume zu fördern.

Der Blick in die Planungspraxis zeigt, dass in den letzten zehn Jahren mehrere europäische Stadtregionen im Zuge einer übergeordneten Planung einen besonderen Weg eingeschlagen haben, der diesbezüglich vielversprechend erscheint. Sie haben im Rahmen von Konkurrenzverfahren gesamträumliche Visionen in Form von großräumlichen Entwürfen erarbeiten lassen, in denen konzeptionelle Vorschläge zur städtebaulichen Qualifizierung einen wichtigen Stellenwert haben. In der Regel handelt es sich um sogenannte diskursive Gutachterverfahren, kooperative Wettbewerbe (D) oder Testplanungen (CH), bei denen keine Rangierung der Beiträge stattfindet (vgl. BMUB 2008: S. 5).

Zu den Beispielen² gehört insbesondere das Internationale Gutachterverfahren "Le Grand Paris", das 2008/2009 durchgeführt wurde und sowohl international als auch in deutschen Fachkreisen auf großes Interesse gestoßen ist. Vor dem Hintergrund einer wachsenden Bevölkerung und mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung war das Konkurrenzverfahren von der Frage bestimmt, wie die starken Gegensätze zwischen der Stadt Paris (2 Mio. EW) als dem unangefochtenen Zentrum der Metropolregion und ihren auf einer zwanzig mal größeren Fläche ausufernden Vorstädten (8 Mio. EW) abgemildert werden können. So beinhalten die zehn Visionen zur Neustrukturierung der Metropolregion Paris vielfältige Ideen zum Intensivieren, Umgestalten und Weiterbauen der vielschichtigen Banlieues.

Zum einen erscheint das Vorgehen in der Metropolregion Paris und den anderen Stadtregionen in Bezug auf den Einsatz großräumlicher Entwürfe interessant. Die regionale Maßstabsebene wird hier auf unübliche Art und Weise im Zusammenhang mit städtebaulichen Fragestellungen thematisiert (Schmid et al. 2011). So zeichnen sich die großräumlichen Entwürfe durch großräumiges Entwurfsdenken, städtebauliche Aussagen und eine bildgestützte Argumentation aus. Neben Schemata und Plänen kommen verschiedene Arten von Visualisierungen zur Stadtregion und zu ausgewählten Vertiefungsräumen zum Einsatz. Stadtstrukturelle und stadtgestalterische Fragen werden gleichzeitig behandelt und durch die Exploration räumlicher Möglichkeiten neben regionsspezifischen gesamträumlichen Vorstellungen auch passende städtebauliche Strategien generiert und vermittelt. Dabei handelt es sich um Lösungsansätze zum städtebaulichen Umgang mit typischen räumlichen Problemsituationen in der jeweiligen Stadtregion.

In dieser spezifischen Eigenschaft großräumlicher Entwürfe gegenüber gesamträumlichen Visionen im Allgemeinen wird hier ihr besonderes Potenzial gesehen. Die städtebaulichen Strategien könnten relativ direkte Anknüpfungspunkte für konkrete Projekte bilden, die sich aus einer großräumigen Logik ergeben (Neppl 2012: S. 219). Deshalb wird hier vorgeschlagen, großräumliche Entwürfe nicht nur als konzeptionellen Beitrag zur gesamträumlichen Entwicklung zu betrachten, sondern auch als Ideenpool für städtebauliche Strategien mit stadtreionaler Dimension.

Zum anderen ist bemerkenswert, dass Konkurrenzverfahren nicht nur günstige Bedingungen bieten um großräumliche Entwürfe zu erarbeiten, sondern auch um sie einem relativ breiten Publikum auf anschauliche Art und Weise zu vermitteln. Während Regionalplanung in der Regel eher unbemerkt von der Öffentlichkeit stattfindet, werden die Beiträge vielerorts im Rahmen von Ausstellungen gezeigt. Dabei bleibt offen, welche Ideen ihren Weg machen werden. Es wird

² Dazu gehören außerdem die Ideenkonkurrenz "Bild für die Region Bern" (2005), der Internationale Wettbewerb "Greater Helsinki Vision 2050" (2006/07), das Testplanungsverfahren "Metrobild Metropolitanraum Zürich" (2011), die Ideenkonkurrenz "Bruxelles 2040" (2012) sowie der "Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr" (2013).

kein großräumlicher Entwurf ausgewählt, um ihn als handlungsleitendes Konzept für die übergeordnete Planung der Stadtregion zu legitimieren. Stattdessen sollen sie als Grundlagenkonzepte den Prozess der Erarbeitung und Abstimmung eines strategischen Planes unterstützen.

Darüber hinaus lassen die spezifischen Eigenschaften großräumlicher Entwürfe auf stadtreionaler Ebene und die Art und Weise wie diese im Zuge von Konkurrenzverfahren erarbeitet und publik gemacht werden vermuten, dass sie als Ideenpool für neuartige städtebauliche Strategien auf informellen Wegen weiterführende Planungen beeinflussen können. Dies führt zu der Frage, ob der Einsatz großräumlicher Entwürfe bewirken kann, dass Ansätze zur städtebaulichen Qualifizierung des suburbanen Raumes generiert und in Planwerken und Projekten adaptiert werden. Dann nämlich wären großräumliche Entwürfe ein Instrument, mit dem stadtreionale Planung in der Lage ist, einem veränderten planerischen und gestalterischen Umgang mit diesem Raumtypus den Weg zu bereiten. Diese Zusammenhänge möchte die vorliegende Arbeit beleuchten und empirisch nachweisen.

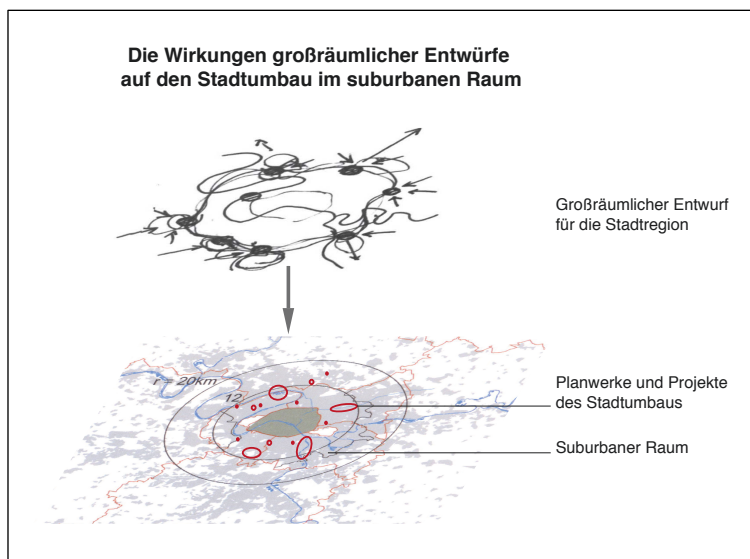


Abb. 1: Räumliche Bezüge der Fragestellung (Eigene Abbildung, Bildmaterial aus: Panerai 2008: S. 134, 175 © Philippe Panerai)

1.2 Erkenntnisinteresse – die Wirkungen des Einsatzes großräumlicher Entwürfe auf den Stadtumbau und die räumliche Qualität

Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen wird in der vorliegenden Arbeit untersucht, welche Wirkungen großräumliche Entwürfe für Stadtregionen als Ergebnis eines kooperativen Konkurrenzverfahrens im Hinblick auf die städtebauliche Transformation suburbaner Räume entfalten können.

Dabei wird von der Annahme ausgegangen, dass diese nicht direkt zur Umsetzung vorgesehenen Konzepte lange bevor ein strategischer Plan formal beschlossen wird auch auf unbeabsichtigten und unmittelbareren Wegen Spuren hinterlassen können. Es wird unterstellt, dass großräumliche Entwürfe die Art und Weise wie Menschen sich den Ort an dem sie leben und arbeiten wahrnehmen und vorstellen – ihre sogenannten 'place frames' – verändern können (Van Dijk 2011: S. 124; Van Dijk und Weitkamp 2014: S. 111f.) und danach gefragt, ob sie über die Beeinflussung ihres raumrelevanten Denkens und Handelns letztlich zu Planwerken und Projekten des Stadtumbaus führen oder diese beeinflussen können.

Mit dem neutralen Begriff des Stadtumbaus³ wird der Fokus auf städtebauliche Maßnahmen zur Veränderung der baulich-räumlichen Organisation in der vorhandenen Stadt gelegt.

Als zentrale Frage der Arbeit wird untersucht, welche Bedeutung der Einsatz großräumlicher Entwürfe auf stadtreionaler Ebene für den Stadtumbau im suburbanen Raum hat.

Dazu wird mit den folgenden Untersuchungsfragen beleuchtet, welche Veränderungen die großräumlichen Entwürfe als gesamträumliche Vorstellungen und als Ideenpool für städtebauliche Strategien in der stadtreionalen Debatte, im Umfang und Charakter von Planungsaktivitäten des Stadtumbaus sowie in Bezug auf die in der Praxis angewendeten städtebaulichen Strategien hervorrufen können. Die beobachtbaren Wirkungen werden jeweils daraufhin eingeordnet, ob sie für eine Qualifizierung von Suburbia sprechen.

Untersuchungsfrage 1: Inwieweit beeinflussen die großräumlichen Entwürfe die öffentliche Debatte zur zukünftigen Entwicklung der Stadtregion inhaltlich und hinsichtlich ihrer Intensität? Unter welchen Bedingungen? Wie ist dies hinsichtlich der Verbesserung der räumlichen Qualität im suburbanen Raum zu bewerten?

Untersuchungsfrage 2: Fördert der Einsatz großräumlicher Entwürfe auf stadtreionaler Ebene den Umfang von Planungsaktivitäten, die den Stadtumbau im suburbanen Raum betreffen? Unter welchen Bedingungen? Wie ist dies hinsichtlich der Verbesserung der räumlichen Qualität im suburbanen Raum zu bewerten?

Untersuchungsfrage 3: Wie und unter welchen Bedingungen werden in großräumlichen Entwürfen generierte und vermittelte städtebauliche Strategien in Planwerken und Projekten des Stadtumbaus adaptiert? Wird bei der Adaption der städtebaulichen Strategie eine Übersetzungs- und Anpassungsleistung erbracht, so dass sie als potenzieller Beitrag zur Verbesserung der räumlichen Qualität im suburbanen Raum gewertet werden kann?

Die vorliegende Arbeit unterscheidet sich insofern von anderen Forschungsbeiträgen zum 'impact' des regionalen Entwerfens, dass hier nicht der Einfluss eines Planes im Fokus der Betrachtung steht, sondern die Auswirkungen von mehreren gleichzeitig erarbeiteten großräumlichen Entwürfen. Ob und inwieweit für das Weiterverfolgen bestimmter Varianten geworben oder einzelne Ideen aufgegriffen werden, ist dabei zunächst völlig offen. Zudem wird akteursunabhängig nach dem Einfluss gefragt, welchen der Einsatz der großräumlichen Entwürfe in dieser Konstellation entfaltet. Der Auslöser des kooperativen Konkurrenzverfahrens und seine Absichten stehen dabei nicht im Zentrum des Interesses. Nicht zuletzt werden hier über Veränderungen auf der stadtreionalen Ebene hinaus auch Auswirkungen auf der teilräumlichen und lokalen Ebene betrachtet. (vgl. Meijsmans und de Zwart 2009; Van Dijk und Weitkamp 2014; Langner 2015; Balz und Zonnenveld 2015; Förster et al. 2016; Schönig 2010a)(s. Kap. 2.5)

Die empirische Grundlage, um diese Fragen zu beantworten, bildet eine Fallstudie mit Wirkungsanalyse. Dazu wird der Blick ins Ausland gerichtet, wo früher als in Deutschland erste Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung großräumlicher Entwürfe auf stadtreionaler Ebene durchgeführt wurden und so der zeitliche Abstand ausreichend groß für eine Evaluation ist. Als Fallbeispiel dienen die Ergebnisse des internationalen Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" (2008/2009) und deren Auswirkungen auf das Planungsgeschehen in den Banlieues der Metropolregion Paris im Zeitraum von 2009 bis 2013. Erst 2013 hat mit dem "Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr" erstmals eine Region in Deutschland ein entsprechendes Verfahren durchgeführt und sich dabei von "Le Grand Paris" inspirieren lassen (Winterhager 2014).

³ Im Rahmen der Arbeit wird nicht hinsichtlich des Umfangs der physischen Eingriffe in die städtebaulichen Bestände differenziert und somit nicht von einer Abgrenzung des Stadtumbaus von der Stadterneuerung ausgegangen. Nicht betrachtet werden primär sozial oder ökonomisch ausgerichtete Erneuerungsansätze ohne physische Eingriffe in die städtebaulichen Bestände (z.B. Quartiersmanagement) und das Handlungsfeld der Stadterweiterung.

Zudem wird hier "(...) Stadtumbau als städtebauliche Antwort auf gesellschaftliche und ökonomische Transformationsprozesse begriffen (...)." (Polinna 2007: S. 18) und kann sowohl unter Wachstums- als auch Schrumpfungsbedingungen stattfinden.

Für die Untersuchung dieses Falles sprachen die günstigen Ausgangsbedingungen für einen Ideentransfer. Zum einen hat das aufwendige Verfahren unter anderem durch die hohe Komplexität der Aufgabe, die Beteiligung von zehn interdisziplinär sehr breit aufgestellten Teams sowie deren wissenschaftliche Begleitung außerordentlich vielfältige Beiträge mit vielversprechenden Ideen hervorgebracht. Zum anderen sprechen der Problemdruck und die Entwicklungstrends vor Ort für eine hohe Wahrscheinlichkeit der Transformation der Vorstädte. Vor diesem Hintergrund wurden hier Beispiele für die Adaption städtebaulicher Strategien in einer besonderen Vielfalt und einem gewissen Umfang vermutet, gleichwohl in Fachkreisen der Eindruck verbreitet ist, dass es sich bei dem Gutachterverfahren "Le Grand Paris" um einen folgenlosen Wettbewerb gehandelt habe.

Im Rahmen der Fallstudie gilt das Erkenntnisinteresse neben der Beeinflussung der stadtreionalen Debatte und dem Umfang und Charakter von Planungsaktivitäten insbesondere den Wirkungszusammenhängen der Adaption von städtebaulichen Strategien aus den großräumlichen Entwürfen in weiterführenden Planwerken und Projekten des Stadtumbaus. Dabei wird anhand von Beispielen detailliert nachvollzogen, ob und auf welchen Wegen ein Ideentransfer stattgefunden hat. Um nachzuweisen, dass die Adaption einer städtebaulichen Strategie im Rahmen einer Planung als ein potenzieller Beitrag zur Verbesserung der räumlichen Qualität gewertet werden kann, werden eine Reihe von Anforderungen an diesen Vorgang gestellt und überprüft. Die Untersuchung ist auf das Planungsstadium und somit die Ideengeschichte beschränkt.

Zu den Ergebnissen der Fallstudie zählt neben der Wirkungsanalyse die Dokumentation einer Bandbreite von aktuellen städtebaulichen Planungen. Thematisch decken die untersuchten Beispiele für die Adaption von städtebaulichen Strategien drei zentrale Entwurfsaufgaben zur Verbesserung der städtebaulichen Qualität in Suburbia ab. Dazu gehören die Intensivierung bestehender und die Schaffung von neuen Zentren, die Transformation von Verkehrskorridoren zu Stadträumen sowie die Gestaltung der Schnittstellen von Siedlung und Landschaft.

Die Erkenntnisse der Fallstudie bilden die empirische Grundlage, um zu einer Einschätzung der Bedeutung von großräumlichen Entwürfen auf stadtreionaler Ebene für den Stadtumbau im suburbanen Raum zu gelangen. Dabei wird insbesondere auf deren Rolle für die Entstehung neuer Ansätze in der städtebaulichen Praxis eingegangen.

Damit soll die Arbeit letztlich auch Anregungen für die Planungspraxis geben und als Entscheidungsgrundlage für die Durchführung von Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung von großräumlichen Entwürfen in anderen Stadtregionen dienen.

Thematisch ordnet sich die Arbeit in die folgenden Forschungsfelder ein. Zum einen knüpft sie an die in der Städtebauteorie geführte Diskussion zur Erneuerung der städtebaulichen Bestände im suburbanen Raum an. Wurden die damit verbundenen städtebaulichen Problemfelder in Deutschland zuerst im Rahmen der Zwischenstadt-Debatte angesprochen, sind sie anschließend unter anderen Schlagwörtern wie dem Landschaftsurbanismus (Schöbel-Rutschmann 2008), dem Infrastruktururbanismus (vgl. Hauck et al. 2011) oder dem Radialen Städtebau (vgl. Bodenschatz et al. 2013) thematisiert worden. Aktuell wird hingegen wieder explizit über die Perspektiven und die Qualifizierung von Suburbia diskutiert. (vgl. Roost et al. 2014, Jessen und Roost 2015, BBSR 2016) Mit der Untersuchung von Ansätzen für die städtebauliche Qualifizierung in den Banlieues der Metropolregion Paris schließt sich die Arbeit zudem einer Reihe von Beiträgen zu internationalen Praxisbeispielen in der deutschen Planungsliteratur an. Damit wird zum internationalen Erfahrungsaustausch in diesem Themenfeld beigetragen. (vgl. Bodenschatz et al. 2010; Roost 2013; Jessen und Roost 2015; Schönig 2010a; Schönig 2010b; Schönig 2011; Schönig 2014)

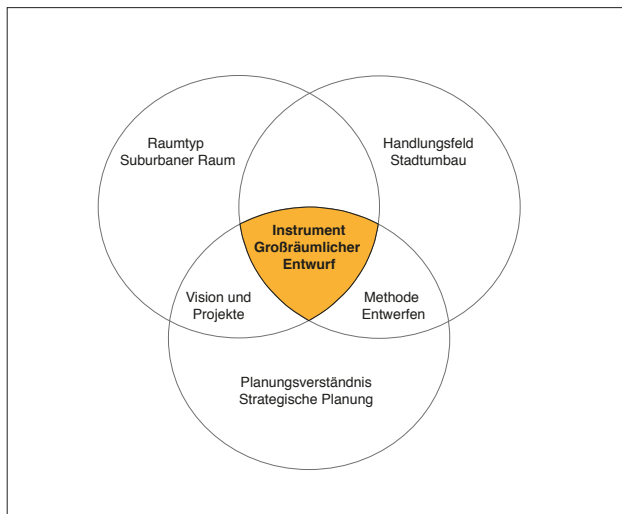


Abb. 2: Theoretische Bezüge der Fragestellung (Eigene Abbildung)

Zum anderen greift die Arbeit die Diskussion zur Methode des regionalen Entwerfens auf, die aus verschiedenen Perspektiven geführt wird. Parallel zum zunehmenden Einsatz in der Praxis wird das raumplanerische Entwerfen von verschiedenen Autoren im Kontext der strategischen Planung thematisiert. Insbesondere Albrechts und Van den Broeck stellen das 'Spatial Design' in dem normativ-theoretischen Ansatz zur Strategischen Planung als zentrale Methode dar, um einen Beitrag zu räumlicher Qualität zu leisten (vgl. Van den Broeck 2010 und 2011). Eine Reihe deutschsprachiger Forschungsprojekte und Promotionsvorhaben widmet sich in Bezug auf die Erarbeitung gesamträumlicher Visionen der Frage, was das raumplanerische Entwerfen ausmacht und experimentiert mit dessen Anwendung in Planungsprozessen auf der regionalen Ebene (vgl. Internationales Doktorandenkolleg Forschungslabor Raum 2012; Nollert 2013). Zudem beschäftigen sich einige Autoren aus verschiedenen Sichtweisen mit der Frage, welche Wirkungen das Regionale Entwerfen und der Einsatz großräumlicher Entwürfe haben kann und auf welche Mechanismen dies zurückzuführen ist. (vgl. Meijsmans und de Zwart 2009; Van Dijk 2011; Van Dijk und Weitkamp 2014; Langner 2015; Balz und Zonnenveld 2015; Förster et al. 2016)

Gleichwohl es also bereits einige theoretische Überlegungen und empirische Erkenntnisse dazu gibt, was das regionale Entwerfen ausmacht, wo und wie es eingesetzt werden soll und was es bewirken kann, besteht hier noch Forschungsbedarf. So ist in Bezug auf den Ansatz von Albrechts und Van den Broeck noch ungeklärt, welchen Einfluss es auf der Ebene von Projekten hat, wenn bei der Entwicklung einer gesamträumlichen Vision entworfen wird und ob dies letztlich förderlich für die räumliche Qualität ist. Analog dazu blieb bislang unbeleuchtet, welche Auswirkungen großräumliche Entwürfe für Metropolregionen, die im Rahmen kooperativer Konkurrenzverfahren erarbeitet werden, im Hinblick auf die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume haben können. Hier gilt es insbesondere noch zu untersuchen, ob sie als Ideenpool städtebaulicher Strategien wirken und so weiterführende Planungen auf unmittelbaren und unbeabsichtigten Wegen beeinflussen können. Diese Forschungslücke soll hier bearbeitet werden.

1.3 Aufbau der Arbeit

Die vorliegende Arbeit umfasst zehn Kapitel. Das zweite Kapitel ist als Herleitung der Fragestellung angelegt und enthält die Darstellung theoretischer Bezüge, die Definitionen wesentlicher Kernbegriffe und einen Überblick zum Stand der Forschung. Es ist als Annäherung an großräumliche Entwürfe für Stadtregionen und ihre mögliche Bedeutung für die städtebauliche Qualifizierung in suburbanen Räumen zu lesen.

In Kapitel 2.1 wird der suburbane Raum zunächst als Raumtyp mit spezifischem Charakter und besonderen Herausforderungen beschrieben und so begründet, warum zur planvollen Transformation dieses Teils der Stadtregion spezifische Ansätze der städtebaulichen Qualifizierung notwendig sind und es von verschiedenen Autoren als Aufgabe stadtreionaler Planung gesehen wird, deren Entwicklung und Anwendung zu fördern und aus gesamtträumlicher Perspektive zu begleiten.

Dem wird in Kapitel 2.2 die Beobachtung gegenübergestellt, dass im Kontext stadtreionaler Planung zunehmend großräumliche Entwürfe im Zusammenhang mit kooperativen Konkurrenzverfahren eingesetzt werden. Ausgehend von der Betrachtung ihrer Besonderheiten wird die Vermutung formuliert, dass sie als Ideenpool für städtebauliche Strategien fungieren und so weiterführende Planungen inhaltlich beeinflussen oder anstoßen könnten.

Vor diesem Hintergrund dienen die Kapitel 2.3, 2.4 und 2.5 dazu theoretische Bezüge zu drei Themenbereichen der Städtebau- und Planungstheorie herzustellen und dabei insbesondere den Erkenntnisstand zum Zusammenwirken von übergeordneten Plänen und konkreten Projekten aufzuarbeiten. Betrachtet wird der Stand der Forschung zur Geschichte des Stadtumbaus, zur Methode des Entwerfens in der strategischen Planung und zu Wirkungen des Regionalen Entwerfens. Dabei wird auf jeweilige Anknüpfungspunkte der Arbeit hingewiesen. Schließlich folgt in Kapitel 2.6 die Zusammenführung der vorangehenden Überlegungen zur zentralen Frage und Hypothese dieser Arbeit sowie deren Operationalisierung.

Die Vorgehensweise und Methodik ist in Kapitel 3 dargestellt. Nach Anmerkungen zur Erarbeitung des Forschungsdesigns und der Auswahl des internationalen Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" als zu untersuchenden Fall werden die Parameter der Einzelfallstudie erläutert. Zu den Schritten der Wirkungsanalyse wird vertieft dargestellt, wie die Beispiele für die Adaption städtebaulicher Strategien identifiziert und ausgewählt wurden.

Die Fallstudie zu den Auswirkungen der großräumlichen Entwürfe des Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" umfasst die Kapitel 4 bis 10. Diese beginnt in Kapitel 4 mit einem Überblick zum französischen Planungssystem. Dabei wird auf die politisch-administrativen Besonderheiten eingegangen, die für die Hauptstadtregion als mit Abstand größte Agglomeration und Mittelpunkt des zentralistisch organisierten Landes gelten. Die Einführung des Untersuchungsraumes erfolgt in Kapitel 5, wo die Entwicklung der Banlieues bis zum Jahr 2000 im Verhältnis zur stadtreionalen Planung und dem bis dahin weitgehend auf Paris beschränkten Stadtumbau skizziert wird.

Vor diesem Hintergrund dient Kapitel 6 dazu, die Ausgangslage vor dem kooperativen Konkurrenzverfahren mit Bezug auf den Zeitraum von 2000 bis 2008 zu umreißen und so spätere Veränderungen nachvollziehbar zu machen. Dabei werden die wesentlichen Herausforderungen für die Entwicklung der Metropolregion skizziert, beschrieben welche städtebaulichen Strategien im Stadtumbau angewendet wurden sowie auf die entstehende stadtreionale Debatte und die staatliche Initiative für ein Grand Paris eingegangen.

Kapitel 7 ist dem Gutachterverfahren "Le Grand Paris" und den daraus hervorgegangenen großräumlichen Entwürfen für die Neustrukturierung und den qualifizierenden Stadtumbau der Metropolregion gewidmet. Hier wird ein Überblick zu den darin vermittelten städtebaulichen Strategien gegeben und eingeordnet, inwieweit es sich dabei um neuartige Ansätze handelt.

Kapitel 8 dient der Beantwortung der Frage, inwieweit die großräumlichen Entwürfe Einfluss auf die stadtreionale Debatte und das Planungsgeschehen entfaltet haben. Diese allgemein gehaltene Analyse wird in Kapitel 9 vertieft und am Beispiel von fünf Planungen des Stadtumbaus in den Banlieues nachgewiesen, dass hier die Adaption von städtebaulichen Strategien aus den Beiträgen des Gutachterverfahrens stattgefunden hat.

Als Abschluss der Arbeit umfasst Kapitel 10 ein Fazit zum Fall "Le Grand Paris". Zudem werden wesentliche Erkenntnisse der Fallstudie eingeordnet, weiterer Forschungsbedarf skizziert und Anregungen für die Praxis formuliert.

2 Eine Annäherung an großräumliche Entwürfe und ihre mögliche Bedeutung

2.1 Der suburbane Raum - Stadt im Werden mit Hindernissen?

2.1.1 Die Peripherie in der theoretischen Debatte

Infolge der obsolet gewordenen Trennung zwischen Stadt und Land und der zunehmenden räumlichen Ausdehnung von verdichteten Gebieten über administrative Grenzen hinaus, ist die Stadtregion zur wichtigsten wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen räumlichen Einheit geworden (Bodenschatz et al. 2008: S. 10ff.). Dazu gehört neben dem Stadtzentrum und der Innenstadt auch der suburbane Raum, der mehrheitlich seit der Moderne besiedelt wurde.

In der planerischen Debatte um diese äußeren Bereiche der Stadtregion stand im 20. Jahrhundert die Frage im Vordergrund, wie die zukünftige Siedlungsentwicklung in geordnete Bahnen gelenkt werden kann. Obwohl die Suburbanisierung bereits seit den 1970er Jahren in mehrfacher Hinsicht als Fehlentwicklung bewertet wurde, reagierte die Stadtplanung darauf ausschließlich mit Instrumenten und Maßnahmen zur Lenkung der zukünftigen Siedlungstätigkeit. Die Zersiedlung sollte aufgehalten werden. Dabei galt es vorrangig etwas zu verhindern, nicht aber gestaltend einzugreifen. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Erneuerungsbedarfes städtebaulicher Bestände im suburbanen Raum geht es nun darum, wie dieser planvoll transformiert und gestaltet werden kann.

Für den Beginn dieses Perspektivenwechsels steht in Deutschland das 1997 erschienene Buch "Zwischenstadt" von Thomas Sieverts. Darin entwickelte er eine neue Sicht auf die verdichtete Landschaft und kritisiert deren "Nichtzurkenntnisnehmen" in Theorie und Praxis obwohl längst die Mehrheit der Bevölkerung in diesem Teil der Stadtregion lebte. „In der Öffentlichkeit und in der Fachwelt wird Zwischenstadt trotz mancher erstaunlich positiver Eigenschaften nicht zu unserer Kultur gerechnet.“ (Sieverts et al. 2005: S. 154) Er forderte dazu auf, sich den peripheren Bereichen der Stadtregion trotz oder wegen der damit verbundenen ökologischen, sozialen und ökonomischen Probleme mit kritischer Sympathie und Verantwortung zu zuwenden.

Den Erfahrungshintergrund vor dem Sieverts sein Buch "Zwischenstadt" verfasste, bildete die Internationale Bauausstellung Emscher Park, für die er von 1989-1994 als einer der wissenschaftlichen Direktoren tätig war. Die Auseinandersetzung mit dem Ruhrgebiet als fragmentierte, urbane Stadtlandschaft im Rahmen der IBA war somit eine Inspirationsquelle für Sieverts, die Zwischenstadt als Gegenstand von Forschung und Aufgabe für die Planungspraxis zu thematisieren. (vgl. Sieverts 1998)

Dies heißt aber auch, dass die IBA Emscher Park die damit zusammenhängenden Fragen noch nicht beantwortet hat. Ihr eigentlicher Fokus war ein ganz anderer. Als Herausforderung dieser ersten Bauausstellung auf regionalem Maßstab wurde der „Wandel ohne Wachstum“ betrachtet, das Schlüsselthema war der kreative Umgang mit dem industriellen Erbe im Rahmen einer ökologischen und städtebaulichen Erneuerung, während die Bevölkerungszahl stagnierte (TU Dortmund 2008: S. 8ff.). Als erste Internationale Bauausstellung (IBA) auf regionalem Maßstab kann die IBA Emscher Park als Vorläufer, aber nicht als Modell für einen Umbau der Stadtregion gelten (Bodenschatz 2003: 3). Mit dem Projekt des Emscher Landschaftsparks ist sie ein Beispiel dafür, dass aus der gesamtheitlichen Betrachtung der polyzentrischen Metropolregion eine spezifische, übergeordnete Idee für deren Umbau generiert werden konnte, die aus lokaler Sicht vermutlich verborgen geblieben wäre. Dabei hatte die Gesamtkonzeption der IBA Emscher Park mit ihren allgemeinen Zielvorstellungen programmatischen Charakter und es wurden nur wenige stadtgestalterische Aussagen gemacht. Die Mehrheit der 120 Projekte war auf der lokalen Ebene angesiedelt.

Die von Sieverts formulierten sieben Thesen zur Notwendigkeit einer Begreifbarkeit und Lesbarkeit der Zwischenstadt bildeten den Ausgangspunkt einer umfangreichen Debatte in der deutschsprachigen Planungsliteratur. Das wohl umfangreichste Forschungsvorhaben zu diesem Thema war das Ladenburger Kolleg „Mitten am Rand – Zwischenstadt. Zur Qualifizierung der verstädterten Landschaft“, das von 2001-2004 mit zwölf Teilprojekten durchgeführt wurde und so einem breiten interdisziplinärem Anspruch gerecht wurde. Dabei wurden zwei Ziele verfolgt. Zum einen ging es darum die vielfältigen Realitäten der Zwischenstadt und deren Bewertungen zu entdecken, zu begreifen und zu benennen, sich den zeitgenössischen Raum also zunächst einmal zu erschließen. Zum anderen wurden Ideen und Ansätze für eine Qualifizierung dieser Stadtform erarbeitet.

Seit den Publikationen des Ladenburg-Collegs ist die Debatte zur Zwischenstadt deutlich ruhiger geworden. Die dabei angesprochenen städtebaulichen Problemfelder wurden jedoch unter anderen programmatischen Begriffen wie dem des Landscape Urbanism (Schöbel-Rutschmann 2008), des Infrastruktururbanismus (Hauck et al. 2011) oder dem Radialen Städtebau (Bodenschatz et al. 2013) weiterhin thematisiert. Seit einigen Jahren ist nun wieder eine vermehrte theoretische Auseinandersetzung mit den Perspektiven und der Qualifizierung von Suburbia zu beobachten (vgl. BMVBS 2013; Roost et al. 2014; Jessen und Roost 2015; BBSR 2016). Während die Zwischenstadt-Debatte relativ losgelöst von der auf die Reurbanisierung der Innenstädte konzentrierte Planungspraxis geführt wurde und dort wenig Resonanz fand, zeichnet sich inzwischen eine Annäherung ab. Erste Beispiele lassen die Bandbreite relevanter städtebaulicher Strategien zur Erneuerung der suburbanen Räume erkennen, die insgesamt jedoch gerade erst begonnen hat (Jessen 2015 S. 71).

Sieverts Postulat zur Qualifizierung der Zwischenstadt⁴ hat nicht nur in Deutschland hohe Aufmerksamkeit erhalten, sondern auch die in anderen europäischen Ländern geführten Diskurse zum suburbanen Raum beeinflusst. In der Schweiz wurde es im Zusammenhang mit den Beiträgen von Franz Oswald und Peter Bacchini zur Netzstadt und einer ganzen Reihe von an der ETH Zürich entstandenen Forschungsarbeiten diskutiert (vgl. Bacchini 1998; Oswald et al. 2003; Campi 2001; Lampugnani et al. 2007; Eisinger 2005).

Auch in Frankreich hatte in den 1990er Jahren eine Auseinandersetzung mit dem Phänomen der ausufernden verstädterten Territorien begonnen, die zunächst jedoch eher analytisch geprägt und weniger vehement mit der Forderung einer städtebaulichen Qualifizierung verbunden war (vgl. Ascher 1995; Dubois-Taine et al. 1998). Diese wurde erst später in stärkerem Maße thematisiert und dabei sowohl auf die Arbeiten des italienischen Städtebauers Bernardo Secchi zur 'Città diffusa' als auch Sieverts Beitrag Bezug genommen. (vgl. Louguet 2006; Masbounji et al. 2009: S. 14f. u. 35) Dies ist vor dem Hintergrund zu sehen, dass in der französischen Debatte zu den Banlieues die Problematik der besonders sozial benachteiligten Quartiere stärker im Vordergrund steht als der suburbane Raum im Allgemeinen.

2.1.2 Ein Raumtyp in Veränderung

Der suburbane Raum im Wandel

In der bis in die 1990er Jahre üblichen Sichtweise wurde der suburbane Raum in erster Linie über sein Verhältnis zur Kernstadt und eine klare Rollenteilung zwischen beiden Siedlungstypen beschrieben. Demnach stellte die Kernstadt mit regional bedeutsamen Angeboten in Handel, Verwaltung, Bildung und Medizin das eindeutige Zentrum der Stadtregion dar. Es bildete ihren Identifikationsort. Ansässige Firmen bevorzugten zu Repräsentationszwecken eine Adresse innerhalb der Kernstadt. Im Vergleich zu den Umlandgemeinden war hier die Mehrheit der Arbeitsplätze verortet. Die Kernstadt diente vor allem kleinen Haushalten als Wohnort.

⁴ Das Buch "Die Zwischenstadt" von Thomas Sieverts ist auf englischer, französischer und japanischer Sprache erschienen.

In dieser Vorstellung bestand der suburbane Raum als Gegenstück zur Kernstadt aus homogenen Wohnstandorten für mittelständische Familien mit Kindern, die bevorzugt im Einfamilienhaus leben. Das Versorgungsangebot war im Wesentlichen auf Wohnfolgeeinrichtungen beschränkt. Es gab einige, aber relative wenige Gewerbe- und Einzelhandelsstandorte. Dies unterstrich die starke Kopplung des suburbanen Raumes an die Kernstadt und deren funktionale Abhängigkeit.

Seit den 1990er Jahren nahm die Einsicht zu, dass das herkömmliche Verständnis von Stadt, Land und Urbanität nicht mehr der Realität verstädterter Räume außerhalb der Kernstädte entsprach. Vielmehr wurde beobachtet, dass der suburbane Raum zunehmend einem heterogenen, fragmentierten und vielschichtigen Raumkonstrukt mit eigenen Zentren entspricht, in dem besiedelte und unbesiedelte Räume ein komplexes Patchwork bilden.

Aus diesem Anlass wurden in den letzten zwanzig Jahren neue Begriffe zur Bezeichnung des suburbanen Raumes gesucht. Dabei sind eine Vielzahl von Neologismen mit dem Wort „Stadt“ gebildet worden. In den USA sprach man nun von der Postsuburbia. In Deutschland und in der Schweiz sind die Begriffe Zwischenstadt und Netzstadt entstanden. Im französischen Sprachraum waren dies zum Beispiel die 'Métropole' oder die 'Ville émergente' (vgl. Ascher 1995; Dubois-Taine et al. 1998). Dem Begriff Stadt wurde dabei jeweils eine kritische Qualität hinzugefügt, ohne ihm aber einen klaren und neuen Inhalt zu geben. (Schubarth et al. 2009)

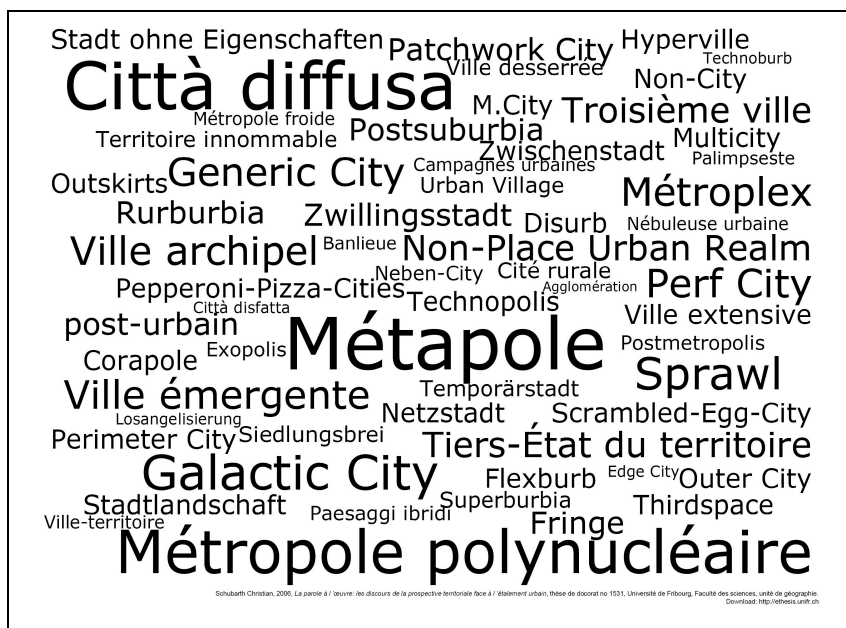


Abb. 3: Neologismen zur Bezeichnung des suburbanen Raumes (Schubarth et al. 2009)

Dies trifft auch auf die Wortkreation Zwischenstadt von Thomas Sieverts zu, die vermittelt, dass es sich nicht um Stadt im Allgemeinen sondern um eine besondere Form von Stadt handelt. So bleibt der Begriff auch unter Berücksichtigung der folgenden Definition unscharf.

„Zwischenstadt – zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land: Es ist die Stadt zwischen den alten historischen Stadtkernen und der offenen Landschaft, zwischen dem Ort als Lebensraum und den Nicht-Orten der Raumüberwindung, zwischen den kleinen örtlichen Wirtschaftskreisläufen und der Abhängigkeit vom Weltmarkt.“ (Sieverts 1998: S. 7)

In der Planungspraxis konnte sich der Begriff wahrscheinlich nicht nur wegen dieser Unschärfe nie richtig durchsetzen, sondern auch weil man damit eher etwas Negatives als Positives assoziiert. Die eigentliche Bedeutung von Sieverts Buch liegt deshalb nicht in der Bildung eines klaren Begriffes, sondern in der fachlichen Debatte die seine Fragen und Ideen zum Verständnis von und zum Umgang mit suburbanen Räumen ausgelöst hat.

Auch Vanempen weist daraufhin, dass zur Benennung der 'rurban area' eine Vielzahl von Begriffen vorgeschlagen wurden. Trotz der unterschiedlichen nationalen und regionalen Kontexte weisen sie bestimmte Gemeinsamkeiten auf: "Obwohl diese Konzepte in verschiedenen nationalen und regionalen Kontexten entstanden sind, bezeichnen sie alle einen vergleichbaren Zustand räumlicher Fragmentierung im regionalen Maßstab, eine Vielfalt städtischer und ländlicher Funktionen und Landnutzungen in räumlicher Nähe zueinander, die sich alle inmitten einer sehr dynamischen und sich schnell verändernden Umwelt befinden. Außerdem, symbolisieren sie den Bedeutungsverlust der räumlichen Grenzen zwischen Stadt und Landschaft sowie der institutionellen Grenzen zwischen Sektoren und Politikfeldern." (Vanempen 2011: S. 130)

Wie bei Sieverts ist auch in dieser Definition das gegenseitige Durchdringen von Stadt und Landschaft und die damit verbundene Vielzahl von Randsituationen ein wesentliches Merkmal dieses Raumes. Gleichwohl sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass dies bei größeren Metropolregionen auf die nahe der Kernstadt liegenden Bereiche des suburbanen Raums mit fortgeschrittenem Urbanisierungsgrad nicht mehr unbedingt zutrifft und sich die Suburbia trotzdem in Struktur und Erscheinung markant von der Innenstadt unterscheidet. Dieses Phänomen ist insbesondere in ursprünglich monozentrischen Metropolregionen wie Paris beobachtbar.

In Deutschland haben die Forschungsarbeiten im Zusammenhang mit der Zwischenstadt-Debatte wesentlich dazu beigetragen ein zeitgenössisches, aber auch konkreteres Verständnis des suburbanen Raums hervorzubringen. Dabei hat eine Auseinandersetzung darüber stattgefunden, wie der suburbane Raum entstanden ist, was ihn heute ausmacht und welche Veränderungen sich abzeichnen. (vgl. Sieverts et al. 2005)

Diesbezüglich haben Einacker und Mäding untersucht, welche Faktoren im Suburbanisierungsprozess eine Rolle spielen und so dazu beigetragen dessen Entstehung zu verstehen. Im Ergebnis stellen sie fest: "Der suburbane Raum ist in seiner Nutzungsstruktur und Gestalt nicht primär das Ergebnis administrativer Planung und Steuerung, sondern die Siedlungsentwicklung ist allgemein als Ergebnis eines sehr komplexen Zusammenspiels unterschiedlicher Prozesse, Trends, Strukturen und Rahmenbedingungen zu begreifen." (Einacker und Mäding 2005: S. 70) Demnach sind Suburbanisierungsprozesse vielmehr eine Summe von Einzelentscheidungen und Kräften: gesellschaftlichen Trends, ökonomischen Mechanismen und politischen Setzungen.

Gleichwohl damit die Rolle der Planung relativiert wird, ist die Entstehung des suburbanen Raumes nicht nur auf andere Faktoren wie die Massenmotorisierung, die Zunahme von Mittelschicht und Kleinfamilie oder neue Betriebsformen im Einzelhandel zurückzuführen. Die Funktionstrennung als Leitidee der Stadtplanung oder die mangelhafte Abstimmung mit Verkehrs- und Landschaftsplanung haben ebenfalls wesentlich zu seinem heutigen Charakter beigetragen. Trotzdem der suburbane Raum in seiner heutigen Form so nie gesamthaft geplant und gewollt worden ist, wurde fast jedes einzelne Element ordnungsgemäß geplant und genehmigt (Sieverts 2007: S. 7f.).

Vielmehr wurden die sich stetig verändernden nutzungsstrukturellen Anforderungen an die Stadt über Jahrzehnte flächenhaft-additiv im suburbanen Raum befriedigt, indem das Siedlungsgebiet patchworkartig Fläche für Fläche erweitert wurde ohne dabei auch städträumliche Kontinuitäten zu schaffen. Dies verdeutlicht die historische Analyse des Siedlungsraumes westlich von Frankfurt von Bölling und Christ auf anschauliche Weise (Bölling und Christ: 2006). Die flächenextensiven Stadterweiterungen ermöglichten nicht nur die Nutzungsentflechtung sondern auch das Großprojekt in Form von Großwohnsiedlung, Gewerbegebiet, Büropark und Kläranlage. Und sie boten Raum für das freistehende Einfamilienhaus auf isolierter Parzelle, dass zum Sinnbild selbstbestimmten Wohnens geworden ist und in der Regel lediglich planerischen Mindestnormen genügen musste. (Altrock und Kunze 2002: S. 55)

Dennoch haben sich vereinzelt auch im suburbanen Raum anspruchsvollere städtebauliche Vorstellungen durchsetzen lassen. Im Laufe des 20. Jahrhunderts wurde eine Vielzahl von Siedlungsformen als architektonische und soziale Experimente sowie städtebauliche Ordnungsversuche realisiert. Als Beispiele für diesen „qualifizierten“ Städtebau sind die Gartenstädte und Siedlungen der 1920er und 1930er Jahre, die Modellsiedlungen der Nachkriegszeit oder die Vorstädte der 1990er Jahre zu nennen. (vgl. Harlander 2001)

Im Hinblick auf die Frage welches Standortprofil der suburbane Raum inzwischen gegenüber der Kernstadt hat, analysierte Brake den suburbanen Raum im Hinblick auf Veränderungen der funktionalen und sozioökonomischen Struktur. Die Auswertung empirischer Studien zu den Ballungsräumen Westdeutschlands in den 1990er Jahren ließ erkennen, dass sich der suburbane Raum zunehmend eigenständig innerhalb der Stadtregion entwickelt. Damit ist nicht gemeint, dass sich der suburbane Raum und die Kernstadt einander angleichen, aber dass sich ihr Verhältnis untereinander verändert. Brake sieht sich dadurch in der Annahme bestätigt, dass der suburbane Raum eine strukturelle Diversifizierung durchläuft und ihm dadurch eine aktivere Rolle in der stadtreionalen Arbeitsteilung zukommen wird. (Brake et al. 2005: S. 35f.)

Dem entspricht die Beobachtung, dass die Entwicklungsdynamiken in Stadtregionen räumlich differenziert wirken. Im Zuge dieser Veränderungen wandelt sich der suburbane Raum zunehmend zu einer polyzentralen Struktur, die auf räumlich differenziert wirkende Entwicklungsdynamiken wie Wachstum oder Schrumpfung zurückzuführen ist. „Es ist die schlichte Realität der großen Stadtregionen, dass räumliche Entwicklungsdynamiken, insbesondere Wachstumsdruck, internationale Vernetzung und funktionale bzw. räumliche Spezialisierungen ihren Ausdruck in polyzentrischen Raumstrukturen finden: d.h. der Ausbildung mehrerer Zentren, der Anlage jeweils disparater Entwicklungspfade sowie der Aufhebung der scharfen Trennung von Stadt und Land und Umland.“ (Hesse 2010: S. 40)

Diese Tendenzen lassen sich auch in der Erscheinungsform des suburbanen Raumes und seiner Bausteine ablesen. So haben Bölling und Christ für den Siedlungsraum westlich von Frankfurt am Main markante Unterschiede zwischen älteren und neueren suburbanen Gebieten festgestellt. Neben den monofunktionalen Einzelbausteinen der 1. Generation entstehen gegenwärtig komplexere, multifunktionale Stadtbausteine mit höheren Gestaltqualitäten. An einigen Orten findet Adressbildung statt und eigene Zentren bilden sich aus. (Bölling und Christ 2006: s. 74)

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der suburbane Raum in den letzten Jahrzehnten funktional, sozial und bautypologisch diversifizierter geworden ist und im Zuge dessen eine polyzentrischere Struktur annimmt. Es zeichnet sich ab, dass sich diese Transformationsprozesse weiter fortsetzen werden. Ähnliche Entwicklungstendenzen sind trotz landesspezifischer und regionaler Unterschiede über Deutschland hinaus auch in anderen westeuropäischen Ländern erkennbar.

Suburbaner Raum als Summe aus den Banlieues und dem periurbanem Raum?

In Bezug auf den französischen Kontext und die Metropolregion Paris stellt sich hingegen die Frage, inwieweit die dort üblicherweise verwandten Begriffe Vorstadt⁵ und periurbaner Raum⁶ dem entsprechen, was im Deutschen als suburbaner Raum oder Suburbia bezeichnet wird. Dazu ist auf einige, wesentliche Besonderheiten hinzuweisen.

Grundsätzlich steht auch der Begriff Banlieue allgemein für die verstädterten Gebiete außerhalb der Kernstadt. Ursprünglich wurde damit das Territorium eines Ortes im Umland einer Stadt bezeichnet, das per Bann zum Herrschaftsgebiet der Stadt gehörte. Seit dem 19. Jahrhundert werden damit eigenständige Gemeinden benannt, die in Abhängigkeit von einer Kernstadt urbanisiert worden sind. Die letzten Eingemeindungen von Vorstädten fand in französischen Stadtregionen Mitte des 19. Jahrhunderts statt (Paris 1860, Lyon 1852, Lille 1856). Aufgrund

⁵ 'Banlieue'

⁶ 'le périurbain'

dessen liegen im Unterschied zu deutschen Städten die sogenannten industriellen Banlieues bereits außerhalb der Kernstadt. Der erste Agglomerationsgürtel ist dadurch stärker von Industriegebieten bzw. -brachen und Arbeitersiedlungen des 19. Jahrhunderts geprägt. (Merlin in: Choay und Merlin 2005: S. 105ff.)

Ein weiterer wesentlicher Unterschied zwischen Städten in Nordeuropa und dem Mittelmeerraum besteht hinsichtlich der Frage, welche sozialen Schichten im Rahmen der Suburbanisierung die Innenstädte als Wohnort verlassen haben. In nordeuropäischen Städten waren dies die Ober- und Mittelschicht. Wer es sich leisten konnte, zog hinaus "ins Grüne". Erst seit dem die Innenstädte für diese Bevölkerungsgruppen als Wohnort wieder attraktiver geworden sind, hat hier die viel diskutierte Trendwende zur Reurbanisierung eingesetzt. Im Mittelmeerraum hat die wohlhabende Bevölkerung ihre Präferenz für die zentralen Wohnlagen hingegen stets beibehalten. Hier sind große Teile der ärmeren Stadtbewohner und der Mittelschicht in den suburbanen Raum verdrängt worden. (ebd. S. 110)

Der Urbanisierungsprozess in französischen Stadtregionen ist also über lange Zeit einer anderen Logik gefolgt. Auch hier gibt es sehr wohlhabende Banlieues, aber sie sind eher die Ausnahme. Außerdem ist anzumerken, dass der Grad der Segregation sehr viel stärker ausgeprägt ist als im deutschen suburbanen Raum, wo die sozioökonomischen Unterschiede zwischen den Teilgebieten kleiner sind. Trotz oder wegen dieser Heterogenität sind Großwohnsiedlungen in peripherer Lage und mit einer sozial sehr benachteiligten Bevölkerung prägend für das Image der Banlieues. (vgl. Vieillard-Baron 2011)

Im Unterschied zu den Banlieues entspricht der periurbane Raum dem äußersten Einzugsbereich der Stadtregionen, der erst in der jüngeren Vergangenheit verstärkt mit Einfamilienhausgebieten besiedelt wurde. Im Zuge der sogenannten Periurbanisierung zieht es einen Teil der städtischen Bevölkerung vermehrt in bis dahin ländlich geprägte Kommunen in relativ weiter Entfernung zur Kernstadt. (vgl. ebd. S. 291) Die periurbanen Zonen bilden somit nur eine kleine Schnittmenge mit dem suburbanen Raum.

Ein zeitgenössisches Verständnis des suburbanen Raumes

Vor dem Hintergrund der skizzierten Veränderungen, fehlender eindeutiger Abgrenzungsmöglichkeiten sowie landesspezifischer oder regionaler Unterschiede ist eine eindeutige Definition des Raumtyps suburbaner Raum nicht möglich. Deshalb sei hier lediglich darauf hingewiesen, dass der Begriff suburbaner Raum und synonym dazu der Begriff Suburbia im Rahmen dieser Arbeit in einem zeitgenössischen Verständnis verwendet werden. Dessen Charakter lässt sich als Synthese der vorangegangenen Ausführungen und mit Bezug auf Mitteleuropa sowie unter Berücksichtigung sozio-ökonomischer Kriterien sowie siedlungsstruktureller und städtebaulicher Merkmale wie folgt umreißen.

Der suburbane Raum ist mehrheitlich während des 20. Jahrhunderts urbanisiert worden und in weiten Teilen von der gegenseitigen Durchdringung von Stadt und Landschaft geprägt. Je niedriger der Urbanisierungsgrad in einem suburbanen Raum ist, desto stärker ist der Siedlungsraum von Landschaftsraum durchdrungen.

Politisch-administrativ zeichnet sich der suburbane Raum durch seine Lage außerhalb der politisch administrativen Grenze der Kernstadt und der hoheitlichen Zersplitterung aus. Die seit den 1990er Jahren zunehmende Bedeutung interkommunaler Kooperation wirkt dem nur langsam entgegen.

Klassischerweise ist der suburbane Raum auf den motorisierten Individualverkehr ausgelegt. Der öffentliche Verkehr ist hier im Vergleich zur Kernstadt deutlich weniger ausgebaut und stärker auf den Radialverkehr ins Zentrum orientiert als auf den Tangentialverkehr zwischen den verschiedenen Teilgebieten.

Die Stadtstruktur und Stadtgestalt des suburbanen Raumes sind wesentlich dadurch geprägt, dass dieser mehrheitlich seit der Moderne besiedelt wurde und im Zuge flächenhaft-additiver Stadterweiterung entstanden ist. Er bildet ein Mosaik aus den historischen Stadt- und Dorfkernen, den mit der Suburbanisierung entstandenen Gebieten für Wohnen und Arbeiten,

aus der Kernstadt verlegten großen Infrastrukturanlagen sowie den verbliebenen Freiräumen. In französischen Stadtregionen wurden seit Mitte des 19. Jahrhunderts keine Vorstädte mehr eingemeindet. Dadurch ist der 1. Gürtel um die Kernstadt mit den sogenannten 'Banlieue industrielle' stärker von Industriegebieten bzw. -branchen und Arbeitersiedlungen dieser Zeit geprägt als im deutschsprachigen Raum üblich.

Sowohl die Nutzungstrennung als auch das Großprojekt in Form von Großwohnsiedlung, Gewerbegebiet, Einkaufszentrum, Büropark und Kläranlage prägen maßgeblich Struktur und Gestalt des suburbanen Raumes (Altrock und Kunze 2002: S. 55). In der Regel fällt die bauliche Dichte im suburbanen Raum durchschnittlich deutlich niedriger aus als in der Kernstadt. Je nach Gebietstyp kann sie aber sehr stark variieren. Bei den seit der Moderne entstandenen Siedlungsteilen dominiert die offene Bauweise.

Aufgrund der hoheitlichen Zersplitterung wurde der suburbane Raum nicht kontinuierlich über kommunale Grenzen hinaus als räumliche Einheit entwickelt. Daraus resultieren neben räumlicher Fragmentierung und Dispersität starke Diskontinuitäten in der Siedlungsstruktur. Die Durchdringung von Stadt- und Landschaftsraum manifestiert sich in mäandernden, zerklüfteten Siedlungsrändern. Großinfrastrukturen wie Autobahnen und abgeschlossene Areale wirken als starke Barrieren und behindern die Durchlässigkeit.

Der suburbane Raum ist funktional zunehmend vielfältig und weist neben Arbeitsstätten für Dienstleistungen und Gewerbe ein vollständigeres Angebotsniveau in den Bereichen Handel und Versorgung auf. „Profilierte Mikrostandorte“ bilden spezialisierte Zentren im suburbanen Raum, indem sie einen thematischen Fokus und ein besonderes städtebauliches Profil aufweisen. (Brake 2005: S. 16ff.)

Es bestehen vielseitige funktionale Verflechtungen zwischen dem suburbanen Raum und der Kernstadt, aber auch zwischen den Teilgebieten untereinander. Die Pendlerverflechtungen in Stadtregionen dienen als Indikator dieser Interdependenzen. Diesbezüglich ist eine zunehmende Überlagerung der traditionellen radiokonzentrischen Verkehrsströme durch diffuse und tangential bewegungsmuster beobachtbar. (vgl. Läßle und Soyka 2007)

Sozioökonomisch ist der suburbane Raum zunehmend diversifiziert aber auch deutlich segregiert. Die Bandbreite an Lebensstilen und Wohnformen nimmt zu. Der suburbane Raum umfasst sowohl sozial benachteiligtere als auch wohlhabendere Quartiere. (vgl. Brake 2005: S. 20ff.) In den französischen 'Banlieues' sind die sozioökonomischen Unterschiede zwischen den Teilgebieten besonders ausgeprägt.

2.1.3 Die Diskrepanz zwischen Herausforderungen und Handlungsbereitschaft

Wie im vorangehenden Kapitel gezeigt, sind eine Reihe von Veränderungen des suburbanen Raumes beobachtbar. Wohin können diese Transformationsprozesse führen? Ursula Stein hat dazu die These aufgestellt, dass sich die Zwischenstadt im Nachhinein nur als ein historischer Zwischenzustand erweisen könnte, würde diese einen eigenen Urbanisierungsprozess erleben. "Die Zwischenstadt würde dann – so die These – in ein umfassenderes Bild der Europäischen Stadt mit neuen Akzenten integriert werden." (Stein zit. in: Sieverts et al. 2005: S. 34)

Aber was spricht dafür, dass Politik und Planung die Veränderungen im suburbanen Raum im Sinne eines solchen Urbanisierungsprozesses strategisch sinnvoll mit gestalten werden - und zwar mit mehr Erfolg als die Suburbanisierung im 20. Jahrhundert. Die Forderung im suburbanen Raum ähnlich hohe Ansprüche an Planungs- und Baukultur zu stellen wie in der Alten Stadt und ihn städtebaulich zu qualifizieren wird schließlich schon seit langem formuliert.

Für eine solche Transformation des suburbanen Raumes inklusive seiner Bestandsgebiete sprechen viele übergeordnete Rahmenbedingungen, aber auch inhärente Notwendigkeiten und Chancen zur Erneuerung. Dazu gehört neben gesellschaftlichen und ökonomischen Transformationsprozessen und dem damit zunehmenden Anpassungsdruck der natürliche Erneuerungsbedarf der Baustrukturen. (Sieverts et al. 2005: S. 155)

Die Globalisierung der Wirtschaft führt zu großen Arbeitsplatz- und Bevölkerungsverschiebungen, das Wirtschafts- und Bevölkerungswachstum setzt sich nicht mehr überall einfach fort. Entsprechend nimmt die internationale Standortkonkurrenz zwischen den Stadtregionen zu. Diese führt zu einem immer höher werdenden Druck über die Innenstädte hinaus attraktive Investitions- und Ansiedlungsmöglichkeiten für Unternehmen sowie gute Lebensbedingungen für die Bevölkerung zu bieten. (ebd. S. 155) Ein positives Image des Zentrums genügt nicht mehr um ausländische Investoren anzuziehen, wenn die Entwicklungspotenziale in den negativ besetzten Vorstädten liegen. Der Fall der Metropolregion Paris zeigt dies sehr deutlich.

Die demografische Entwicklung begründet aus planerischer Sicht sowohl im Falle einer Bevölkerungsabnahme als auch einer –zunahme Notwendigkeiten, die Bestände im suburbanen Raum anzupassen. Dennoch ist eine wachsende Bevölkerung zweifellos eine stärkere Triebfeder für bauliche Veränderungen im suburbanen Raum, weil sowohl der Umbau als auch der Neubau von Wohnungen bei hoher Nachfrage ökonomisch interessanter ist. Dies gilt umso mehr dort, wo Entwicklungsflächen in zentraleren Lagen kaum noch zur Verfügung stehen. Zudem führen aktuelle gesellschaftliche Trends wie die Individualisierung, die Ausdifferenzierung von Lebensstilen oder die Überalterung dazu, dass sich die Anforderungen an die Bestände verändern.

Weiterer Anpassungsdruck liegt in der zunehmenden Brisanz von Umweltfragen begründet. Aus ökologischer Sicht wird der suburbane Raum seit langem wegen dem ineffizienten Einsatz von Ressourcen und der Umweltbelastung kritisiert: zu geringe Bevölkerungs- und Bebauungsdichte, einseitige Ausrichtung auf den motorisierten Individualverkehr, zu weitmaschige aufwendige Infrastrukturen, verschwenderischer Umgang mit dem Boden, Verlust von wertvollen Ackerflächen, die Zerschneidung der Landschaftsräume, hoher CO₂-Ausstoss. (ebd. S. 155) Waren dies bereits gute Argumente um den suburbanen Raum mit dem Ziel des Klimaschutzes umzubauen, liefern die nun absehbaren Folgen der Erderwärmung weitere gute Gründe dafür. Hier sei beispielsweise das Stichwort Überschwemmungen genannt. Vielerorts sind Gewerbe- und Einfamilienhausgebiete in potenziellen Überschwemmungsgebieten gebaut worden und mit der Zunahme von Starkregenereignissen erhöhten Risiken ausgesetzt.

Mindestens so eindringlich stellt sich die Frage, wie dieser Teil der Stadtregion im Hinblick auf das Zeitalter nachfossiler Energieformen angepasst werden kann und sollte. Wie werden sich steigende Energiepreise hier auswirken? Bieten gerade Einfamilienhausgebiete Chancen für eine dezentrale Energiegewinnung? Sind suburbane Räume ohne autoabhängigen Lebensstil denkbar? Inwieweit müssen dazu öffentlicher Verkehr und Siedlungsstruktur transformiert werden? Wie werden die anderen Systeme der Versorgung aufgrund der Veränderungen im Energiebereich reorganisiert? Wird räumliche Nähe wichtiger und deshalb der Einzelhandel im suburbanen Raum feinmaschiger und kleinteiliger?

Für die zunehmende Wahrscheinlichkeit einer planvollen Transformation suburbaner Räume spricht aber vor allem, dass veränderte Anforderungen an deren Nutzung mit der Alterung von Beständen zusammentreffen. Diese Kombination war schon für das Einsetzen der Erneuerungspolitik in den innenstädtischen Gründerzeitgebieten maßgeblich (Altrock und Kunze 2002: S. 55). Gleichwohl der Lebenszyklus je nach Nutzung variiert, ist nach mehreren Jahrzehnten ein großer Teil der Baustrukturen ökonomisch amortisiert und baulich erneuerungsbedürftig. Bei der technischen Infrastruktur steht ebenfalls eine Erneuerung an. So sollen beispielsweise bestimmte Systeme der Abwasserklärung nicht nur wegen der Alterung sondern auch aufgrund höher gewordener ökologischer Standards umgebaut werden. Die Reorganisation und Umgestaltung von Anlagen der Verkehrsinfrastruktur ist kostengünstiger und darum leichter realisierbar wenn deren Substanz ohnehin erneuerungsbedürftig ist. (Sieverts 2007: S. 10)

Für eine nachhaltige Weiterentwicklung von Stadtregionen ist die planvolle Transformation des suburbanen Raumes also mindestens so wichtig wie die der Stadtzentren und der Innenstadt. Dazu sind trotz des zunehmenden Problemdrucks aber all jene Hindernisse zu überwinden die seit langem zur Vernachlässigung des suburbanen Raumes als Gegenstand von Planung und Gestaltung beigetragen haben. (ebd. S. 10)

So führt Sieverts das relativ geringe öffentliche Interesse an der Zwischenstadt auf die Schwierigkeiten zurück, sich ein schlüssiges Bild über die vielfältigen Realitäten dieses Strukturtyps und seiner Bewertungen zu machen. Weil die Zwischenstadt im Vergleich zur Alten Stadt schwer lesbar und begreifbar ist, fehlt bei den Bewohnern und Politikern ein inneres Bild der Stadtregion als Lebensraum. So mangelt es neben einem gemeinsamen Grundverständnis auch an gemeinsamen Zielen als Voraussetzung für das strategische, gesamtplanerische Handeln. Hinzukommt, dass es in den meisten Stadtregionen keine politische Gesamtverantwortung für deren Umbau gibt, weil sich die Abgrenzungen politisch-administrativer Institutionen nicht mit denen der Lebensräume decken. (ebd. S. 10) Da das innere Bild der Stadtregion aber die Bedingung für Identifikation und regionale Kooperation bildet, sei die "Arbeit an den Innenbildern" ein wesentlicher Ansatzpunkt um die Zwischenstadt begreifbar zu machen. (Sieverts 1997)

Ein weiteres zentrales Hindernis sieht Sieverts in der für den suburbanen Raum typischen Anästhetik. "Aber vielleicht am wichtigsten für das "Nichtzurkenntnisnehmen" der semiurbanen Räume in der breiten Öffentlichkeit ist das fehlende ästhetische Verhältnis zu den neuen Stadtlandschaften: Weite Bereiche gehören zu den anästhetischen Bereichen, die zwar oberflächlich gesehen aber nicht wirklich, das heißt mit Emotionen wahrgenommen werden und deshalb auch kaum erinnert werden - es sei denn, man braucht sie instrumentell. Was aber nicht mit Emotionen wahrgenommen wird, was nicht erinnert wird, für das gibt es auch keine "Sorge" und keine Verantwortung!" (Sieverts 2007: S. 10) Dies steht im Gegensatz zum Zentrum, das als Identifikationspunkt der gesamten Stadtregion fungiert und diese nach innen und nach außen repräsentiert. Deshalb plädiert Sieverts dafür, in der von Anästhetik geprägten Zwischenstadt mit Emotionen wahrnehmbare Orte zu schaffen und so die Verantwortung von Politik und Bewohnern zu stärken. (Sieverts 1997)

Nicht zuletzt blockiere die Ablehnung neuer Formen urbaner Landschaften die Qualifizierung suburbaner Räume. Zu stark sei der Natur- und Landschaftsschutz nach wie vor am Ideal der vorindustriellen, offenen Landschaft orientiert. So haben es beispielsweise Ansätze zur Umgestaltung der Randbereiche zwischen Siedlungsgebiet und verbliebenen Freiräumen schwer. (Sieverts 2007: S. 10)

An dieser Stelle könnten weitere Hürden und Widrigkeiten hinzugefügt werden. So sieht Axthelm einen wesentlichen Grund für die fehlende innere und äußere Veränderungsdynamik der flächenhaft-additiven Stadterweiterungsgebiete in deren städtebaulicher Konfiguration begründet. So würde das Fehlen kleinteiliger Eingriffsstellen die kleinteilige Verdichtung in Bestandsgebieten verhindern, welche in der Alten Stadt klassischerweise zum Eingreifen von Planung und umfangreicheren Umbauprozessen führt. Für die als Großprojekte entstandenen Stadterweiterungen ist dies sicher zutreffend, nicht aber für kleinteilig parzellierte Einfamilienhausgebiete, in denen Verdichtung im Rahmen des planungs- und baurechtlich Möglichen durchaus stattfindet.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Notwendigkeiten für eine planvolle Transformation der Bestände im suburbanen Raum mit zunehmenden Anpassungsdruck und dem natürlichen Erneuerungsbedarf steigen. Planende Akteure stehen dabei in vielerlei Hinsicht vor anderen Herausforderungen und Rahmenbedingungen als im Zentrum und der Innenstadt. Hier wird in andere Strukturen und Problemkonstellationen eingegriffen, so dass spezifische planerische und städtebauliche Strategien nötig sind.

2.1.4 Der Bedarf eigener städtebaulicher Strategien

Wie vorangehend gezeigt wurde, werden für die Weiterentwicklung der Bestände im suburbanen Raum aufgrund des spezifischen Charakters sowie der besonderen Herausforderungen und Hindernisse eigene planerische und städtebauliche Ansätze für eine Vielzahl verschiedener Problemsituationen gebraucht. (vgl. Vanempen 2011: S. 130; Roost 2013; BMVBS 2013: S. 134 u. 141) "Der suburbane Raum offenbart bei genauerem Hinsehen hinter der Fassade einer "Allerweltsästhetik" eine Vielfalt an räumlichen, sozialen und wirtschaftlichen Situationen, die maßgeschneiderte Planung beziehungsweise Entwicklungsvorschläge und –aktivitäten erfordern." (Koch und Schröder 2006a) Suburbane Räume sind also nicht ausschließlich mit Gestaltungskonzepten der Kernstadt qualifizierbar, die dort erprobten Ansätze der Bestandsentwicklung können dafür allenfalls Orientierung bieten.

Derartige Lösungsansätze zum städtebaulichen Umgang mit einer bestimmten, räumlichen Problemsituation werden im Rahmen dieser Arbeit als städtebauliche Strategien bezeichnet. "Während der Entwurf eine einmalige, subjektive und individuelle Lösung darstellt, gibt die Strategie als übergeordneter Leitgedanke die Richtung vor und ist wiederholbar. Sie schränkt die Lösungsmöglichkeiten ein und lässt dennoch eine individuelle Interpretation zu." (Brandl et al. 2007: S. 48)

Beiträge aus der Forschung

Im Zusammenhang mit der Zwischenstadt-Debatte wurden in der deutschen Planungsliteratur vor allem zwei grundsätzliche Haltungen zum Umgang mit suburbanen Räumen vertreten und heftig diskutiert – ihre respektvolle Qualifizierung und ihre Reorganisation nach dem Vorbild der kompakten Stadt. (Bremer 2008: S. 12)

Die erste Haltung, der Ansatz der "Qualifizierung der Zwischenstadt", beruht im Grundsatz darauf den suburbanen Raum nicht grundsätzlich abzulehnen, sondern ihm wohlwollend gegenüber zu treten. Der suburbane Raum wird in seiner Wesensart als locker bebauter und heterogener Raum akzeptiert. Gleichzeitig werden dessen Defizite in Bezug auf die Möglichkeiten und Bedingungen von Urbanität und Lebensqualität eingeräumt. Ziel einer Qualifizierung müsse es deshalb sein, dass auch dieser Teil der verstädterten Region Charakter, Eigenart und Identität aufweise. (Sieverts 2007: S. 8) „Die Qualifizierung der Zwischenstadt bedeutet im weitesten Sinne, den Umgang mit ihr zu ändern. Man kann den Umgang mit der Zwischenstadt einmal dadurch verändern, dass man sie neu deutet, ohne sie physisch zu verändern. Oder indem man sie physisch verändert, ohne sie neu zu deuten. Produktiv aber wird erst eine Verbindung der beiden Haltungen.“ (Sieverts et al. 2005: S. 42)

In diesem Sinne bilden gestalterische Eingriffe zur Aufwertung und Umdeutung der Zwischenstadt den Kern der als respektvoll und behutsam charakterisierbaren Qualifizierung. Diese kann auf verschiedenen Wegen verfolgt werden – indem man die für den suburbanen Raum so typischen Brüche kultiviert und inszeniert oder indem man versucht sie abzumildern und zu überwinden. Letzteres spielt dann eine Rolle, wenn mit der Qualifizierung auch ein neues ganzheitliches Bild der Stadtregion angestrebt wird. Wichtige Themen sind hier die Durchlässigkeit, Zugänglichkeit und Anschlussfähigkeit im Stadtraum sowie die Mehrfachcodierung. (Sieverts 2007: S. 8) Mit der Qualifizierung des suburbanen Raumes soll dazu beigetragen werden, dass dieser mehr als bisher akzeptiert und geschätzt wird.

Als konkrete Beispiele für diese Herangehensweise können die im Rahmen der IBA Emscher Park entstandenen Landmarken auf den ruhrgebietstypischen Bergbauhalden genannt werden. Mit dem Tetraeder in Bottrop oder der Bramme auf der Schurenbachhalde in Essen wurden durch die künstlerische Gestaltung neue Anziehungs-, Aussichts- und Identifikationspunkte geschaffen, die die urbane Stadtlandschaft für die Bevölkerung erlebbar machen. (TU Dortmund 2008: S. 78 u. 90)

Als zweite Haltung gilt die Reorganisation der Zwischenstadt nach dem Vorbild der kompakten Stadt. Diesem liegt eine grundsätzliche Ablehnung dieser Form der Verstädterung zu Grunde. Deshalb könne es sich "(...) nicht um eine Ästhetisierung volkswirtschaftlich und ökologisch unzweckmäßiger baulich-räumlicher Strukturen handeln, sondern es muss um die zielgerichtete Veränderung dieser Strukturen gehen." (Frick 2006: S. 141) Der suburbane Raum soll durch nachträgliche Verdichtung und das Schaffen urbaner Qualitäten aufgewertet werden. (Bremer 2008: S. 12) Dies erfordert grundlegende Veränderungen seiner funktionalen und morphologischen Struktur.

Die Trennlinie der in der Zwischenstadt-Debatte diskutierten Haltungen verläuft im Wesentlichen zwischen einer behutsamen Erneuerung und Qualifizierung unter Wahrung der Qualitäten und Abmilderung der Defizite zwischenstädtischer Raumstrukturen einerseits und einem weitreichenden Stadtumbau der suburbanen Räume nach dem Vorbild der "kompakten, europäischen Stadt" andererseits. Es ist anzunehmen, dass sich in der Praxis nicht die eine oder andere Haltung durchsetzen wird. Auf den gesamten suburbanen Raum einer Stadtregion bezogen ist es wahrscheinlich, dass städtebauliche Strategien beider Haltungen zum Einsatz kommen.

Beide haben ihre Vor- und Nachteile. Der Ansatz der "Qualifizierung der Zwischenstadt" krankt in gewisser Weise daran, dass die unmittelbaren ökonomischen Anreize für entsprechende Projekte in der Regel gering sein dürften. Demgegenüber korrelieren Ansätze der Verdichtung eher mit ökonomischen Interessen, vorausgesetzt es gibt auch einen entsprechenden Bedarf. Eine radikale Überformung suburbaner Räume ist aufgrund ihres Umfangs wiederum nur partiell denkbar, unabhängig davon ob man sie wünschenswert findet oder nicht. Die Frage ist dann, auf welche Bereiche man die Eingriffe sinnvollerweise konzentrieren sollte.

Über die Diskussion zu verschiedenen Haltungen im Umgang mit dem suburbanen Raum hinaus wurden in verschiedenen Forschungsprojekten städtebauliche Strategien anhand konkreter Untersuchungsräume erarbeitet. (vgl. Bölling 2004; Lampugnani 2007; Bormann et al. 2005)

Aufbauend auf der Urbanisierungsthese haben Bölling und Christ mit Hilfe von studentischen Testentwürfen vier Modelle zur räumlichen Qualifizierung der Zwischenstadt erarbeitet. Den Untersuchungsraum bildeten die entlang der geplanten Regionaltangente West gelegenen Vororte von Frankfurt am Main. Mit dem Ziel räumliche Identität zu inszenieren, wurde vorgeschlagen suburbane Orte bildhaft, thematisch und funktional anzureichern und so Adressen zu bilden. Zudem werden die Bildung neuer multifunktionaler Zentren, die Vernetzung heterogener regionaler Strukturen zu einem Bild der Region und die Inszenierung von mit Mythen besetzten Orten als Ansätze einer städtebaulichen Qualifizierung der Zwischenstadt formuliert. (Bölling 2004: S. 108ff.)

Das im Rahmen eines Forschungsprojektes an der ETH Zürich erarbeitete "Handbuch zum Stadtrand - Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum" benennt fünf stadträumliche Strategien zur Schaffung städtebaulicher Qualitäten, die anhand von Fallstudien im Glattal der Agglomeration Zürich entwickelt wurden. Auch hier werden in der Vernetzung und der Schaffung von Identifikationsorten wesentliche Lösungsansätze gesehen. Potenzielle Strategien zur stadträumlichen Verbesserung im suburbanen Raum seien zudem die Verdeutlichung von Grenzen, die Schaffung von Kohärenz und die Stärkung des öffentlichen Raumes. (Lampugnani et al. 2007)

Zusammenfassend lassen sich aus beiden Haltungen und den in der Forschung entwickelten städtebaulichen Strategien ganz allgemein drei prioritäre Entwurfsaufgaben für eine hier im weiteren Sinn verstandene städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume herauskristallisieren. (vgl. Bremer 2008: S. 197)

Diesbezüglich wird "Unter einer städtebaulichen Qualifizierung (...) ein Prozess verstanden, bei dem durch bestimmte Handlungen die Eigenschaften oder der Zustand einer stadträumlichen Situation im Sinne einer Weiterentwicklung bewusst und visuell wahrnehmbar verändert werden." (Brandl et al. 2007: S. 45) Die physischen Eingriffe in die städtebaulichen Bestände können dabei dezent oder umfangreich sein.

Die drei prioritären Entwurfsaufgaben sind:

- Die Intensivierung bestehender und die Schaffung neuer Zentren: Gemäß dem Prinzip der Innenentwicklung sowie als Reaktion auf die eher geringe Dichte und die ausgeprägte Monofunktionalität stellt sich die Aufgabe den suburbanen Raum nachträglich zu verdichten sowie die Vielfalt und Intensität an Nutzungen zu erhöhen. Dabei stellt sich die Frage wo, in welchem Maße und in welcher Form dies sinnvoll ist.
- Von Verkehrskorridoren zu Stadträumen: In Bezug auf die negative raumstrukturelle und ästhetische Wirkung großer Verkehrsinfrastrukturbawerke wird die Umgestaltung dieser Korridore zu Stadträumen als wesentlicher Ansatzpunkt für potenzielle Verbesserungen in suburbanen Räumen gesehen. Zudem ist die Arbeit an den Netzen auch auf kleinteiliger Ebene notwendig, um die Attraktivität und Durchlässigkeit für Fahrradfahrer und Fußgänger zu erhöhen.
- Die Räume an der Schnittstelle von Siedlung und Landschaft: Hier geht es darum die Randbereiche zwischen ineinanderverwobenen Freiräumen und Siedlungsgebieten so umzucodieren und zu gestalten, dass aus dem zufällig entstandenen Patchwork Qualitäten entstehen.

Die Thematisierung und Behandlung dieser städtebaulichen Problemfelder verlangt zum einen nach gebietsübergreifenden Ansätzen, die nicht mehr der für ihre Entstehung prägenden Zonierungslogik folgen. Zum anderen setzt sie eine intensive interdisziplinäre Zusammenarbeit von Städtebau und Stadtplanung mit der Verkehrsplanung sowie der Landschaftsplanung voraus.

Dokumentierte Beispiele aus der Praxis

Geht man der Frage nach inwieweit hiesige städtebauliche Projekte zum gestalterischen Umgang mit suburbanen Räumen bisher in der deutschen Planungsliteratur dokumentiert und kommentiert worden sind, stellt man fest, dass die Vorschläge aus der angewandten Forschung sehr viel umfangreicher sind als die Praxisbeispiele für deren Anwendung. Dies verweist darauf, dass die städtebauliche Qualifizierung der Bestände im suburbanen Raum nach wie vor nicht als selbstverständliche Aufgabe in der deutschen Planungspraxis etabliert ist. Dennoch gibt es inzwischen erste städtebauliche Projekte und Planungen, die in der Planungsliteratur besprochen werden.

So wird im Rahmen einer Studie zur stadträumlichen Qualifizierung suburbaner Dienstleistungszentren der Umbau des am Stadtrand von Frankfurt Rhein-Main gelegenen Bürostadt Niederrad als positives Beispiel gewürdigt. Der in den Siebzigerjahren entstandene Bürostandort wird zu einem multifunktionalen Quartier unter dem Namen Lyoner Viertel weiterentwickelt. Durch Nachverdichtung, die Umnutzung einzelner Bürogebäude zu Wohnzwecken sowie die Ergänzung weiterer Nutzungen wie Gastronomie und Einzelhandel soll der einst monofunktionale Standort an Attraktivität gewinnen und gegenüber Hochhäusern in der Innenstadt konkurrenzfähig werden. (Roost 2013: S. 169ff.)

Kritisch werden hingegen die neueren Planungen für das Gewerbegebiet Rheinpark/Hammfeld in Neuss gesehen, die nicht genutzt wurden die stadträumlichen Mängel des Standortes zu beheben. Durch massiven Umbau wurde ein älteres Fachmarktzentrum zu einem großzügigen, nach innen orientierten Shoppingcenter der Firma ECE um- und ausgebaut. Trotz der umfangreichen Investitionen wurden keine der potenziellen Verbesserungen zur räumlichen Vernetzung mit den umgebenden Büroparks und Wohnquartieren vorgenommen. (ebd. S. 172)

Einen Einblick in die Transformation der städtebaulichen Bestände im suburbanen Raum gibt zudem die von 2011 bis 2013 erarbeitete ExWoSt-Studie "Suburbaner Raum im Lebenszyklus". Diese wurde der Frage gewidmet, wie strategisch auf veränderte Rahmenbedingungen und die spezifischen Anforderungen im Lebenszyklus suburbaner Standorte reagiert wird. Dazu wurden zwölf, problemorientiert ausgewählte Wohn-, Gewerbe- und Einzelhandelsgebiete in ganz Deutschland untersucht. Die beobachteten Anpassungsstrategien variieren hinsichtlich des Reifegrades der untersuchten Quartiere sowie der soziodemographischen und ökonomischen Rahmenbedingungen. Das Thema Alterung ist in allen Fallstudien sehr präsent. Auffällig ist, dass die evaluierten Interventionen nur relativ begrenzte bauliche und gestalterische Eingriffe in die Bestandsgebiete umfassen. Dazu gehören Maßnahmen wie Sanierung und Grundrissanpassungen im Geschosswohnungsbau oder Eingriffe zur Aufwertung des Wohnumfeldes und von Nahversorgungszentren. Eine moderate Nachverdichtung ist in mehreren Wohnquartieren zu beobachten, wird aber zumeist von den Eigentümern getragen. Die planerische Sicherung städtebaulicher und landschaftlicher Qualitäten wie in Quickborn-West ist dabei eine Ausnahme. Nur in zwei Fällen wurde die Anbindung an den öffentlichen Verkehr verbessert. Als Resümee dieser eher ernüchternden Bestandsaufnahme sehen die Autoren noch weitreichenden Handlungsbedarf. (BMVBS 2013: S. 128 u. 132)

Statt sich wie in den zuvor genannten Beispielen bei der Abgrenzung von Vorhaben an einzelnen Gebietstypen zu orientieren, stehen die Planwerke und Projekte zur städtebaulichen Integration der A40 im Ruhrgebiet für eine gebietsübergreifende Herangehensweise. Hier wurde 2010 das Projekt "Barcode A40" durchgeführt, bei dem Anwohner und Nutzer die Möglichkeit hatten barcodeartige Farbmuster zur Gestaltung einer acht Meter langen Lärmschutzwand mit zu entwickeln. Zudem wurde ein Gestaltungshandbuch für die regional einheitliche Gestaltung der baulichen und landschaftlichen Elemente der Autobahn erarbeitet. Um Möglichkeiten für eine Verbindung von Stadt- und Verkehrsraum herauszuarbeiten, wurden dabei die an die Autobahn angrenzenden Bereiche mitbetrachtet. Zum Repertoire der vorgeschlagenen Gestaltungsprinzipien gehört die Aufwertung der Fassaden von Gewerbebauten mit visueller Verbindung zur A40 z.B. durch Schaufenster und Schriftzüge. Das Gestaltheft soll im Rahmen anstehender Instandsetzungs- und Ausbaumaßnahmen angewendet werden und wird von allen Anliegerstädten getragen. (Sander 2010: S. 295ff.; Bremer 2015: S. 75ff.)

Weitere Praxisbeispiele für eine städtebauliche Qualifizierung von Suburbia in Deutschland werden in den kürzlich erschienenen Beiträgen "Refitting Suburbia" (Roost und Jessen 2015) und "Im Schatten der Reurbanisierung? Suburbias Zukünfte" (BBSR 2016) besprochen. Diese stehen für eine zunehmende Relevanz dieses Aufgabenfeldes in der Planungspraxis. Sie verdeutlichen aber auch das man damit noch ganz am Anfang steht (Jessen 2015: S. 71) und die Suche nach belastbaren Lösungsstrategien erst begonnen hat (Bormann et al. 2015: S. 128).

Damit unterscheidet sich die Situation in Deutschland gegenüber anderen Ländern wo die Praxis im Hinblick auf die Erneuerung und den Umbau von Suburbia weiter fortgeschritten ist. Dies trifft insbesondere auf die USA zu, wo die Stadtplanung das 'Suburban retrofitting' oder den 'Sprawl repair' inzwischen als wichtige Aufgabe wahrnimmt. Zu den dabei verfolgten baulich-orientierten Strategien gehören zum einen die Konversion von Industrie- und Militärbrachen sowie leerstehenden Shopping-Malls zu neuen Stadtvierteln. Zum anderen werden bestehende Wohngebiete und Büroparks mit Fokus auf den öffentlichen Raum nachverdichtet und aufgewertet. Die sogenannten 'Edge cities' wandeln sich durch einen weitreichenden Umbau von diffus gewachsenen Dienstleistungsstandorten zu multifunktionalen Quartieren, die für eine neue postsuburbane Form des Zentrums stehen. (Schönig 2014: S. 96; 103) Zu den Vorzeigebeispielen für diese Transformation stehen die Umbauvorhaben für die 'Edge cities' Tysons Corner bei Washinton D.C. und Irvine nahe Los Angeles, die Roost aus deutscher Sicht untersucht und dokumentiert hat. (vgl. Roost 2013: S. 176ff.; Roost 2015: S. 83ff.) Gleichwohl zeigt Schönig aus einer gesamtheitlichen Betrachtung, dass die gesellschaftlichen Herausforderungen suburbaner Räume in den USA mit den bislang verfolgten baulich-räumlich orientierten Strategien des 'Suburban retrofitting' nur zum Teil angenommen werden (Schönig 2014).

2.1.5 Stadtregionale Planung als Unterstützung für die städtebauliche Qualifizierung von Suburbia?

Wie in den vorangehenden Ausführungen gezeigt wurde, liegen die aktuellen Herausforderungen für den Städtebau und die Stadtplanung nicht nur in den Zentren und Innenstädten denen man sich seit drei Jahrzehnten unter dem Leitbild der "Kompakten Stadt" schwerpunktmäßig widmet. Sie liegen auch und insbesondere in den suburbanen Räumen der Stadtregionen. Nicht nur wegen vielfältiger städtebaulicher Probleme, sondern auch weil dort noch umfangreiche Potenziale einer Innenentwicklung liegen, die in den Zentren und Innenstädten wachsender Metropolregionen bald erschöpft sein dürften. Der Anpassungsdruck steigt und so nehmen sowohl die Notwendigkeiten als auch die Chancen einer planvollen Transformation der suburbanen Räume zu.

Da die Suburbia jahrzehntelang von Politik und Planung vernachlässigt wurde (Sieverts 2007: S. 9f.), stellt sich hingegen die Frage, inwieweit die stattfindenden Veränderungen nun aktiv mitgestaltet werden und das Ziel einer städtebaulichen Qualifizierung auch tatsächlich dem Ausmaß der Herausforderungen entsprechend verfolgt wird. Verschiedene Autoren plädieren deshalb dafür, dass sich die stadtregionale Planung dieser Problematik annimmt.

So fordert Thomas Sieverts: "Die Zwischenstadt muss planmäßig und strategisch angelegt qualifiziert werden." Trotz des steigenden Problemdrucks "(...) sind systematische planerische Ansätze zu einer zielorientierten Transformation der verstädterten Landschaften aber bislang kaum zu erkennen. Noch wird die Zwischenstadt im Gesamtplan mehr oder weniger sich selbst überlassen." (beide Sieverts 2007: S. 10) Auch Harald Bodenschatz hält gesamtäumliche Vorstellungen zur Weiterentwicklung der Stadtregion als Ganzes für nötig, die neben Zentrum und Innenstadt auch den Anpassungsbedarf und die Entwicklungspotenziale im suburbanen Raum thematisieren. "Der Stadtumbau muss in einer größeren räumlichen Perspektive gedacht und praktiziert werden: Stadtumbau heißt Umbau der Stadtregion, der wichtigsten wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen räumlichen Einheit von heute und morgen." (Bodenschatz und Laible 2008: S. 10). Ähnlich haben sich unlängst auch Johann Jessen und Frank Roost geäußert. "Strategien zum nachhaltigen Umbau der Siedlungsstrukturen des 20. Jahrhunderts müssen (...) die Region in den Blick nehmen. Um die Großräume der Wohnsiedlungen und Gewerbegebiete in der Peripherie städtebaulich weiterzuentwickeln sind regionale Konzepte gefordert." (Jessen und Roost: 2015 S. 14)

Aus theoretischer Sicht wird es also als Aufgabe der stadtregionalen Planung betrachtet, die städtebauliche Qualifizierung von Suburbia zu fördern und sie aus übergeordneter Sicht konzeptionell zu begleiten. Dies gilt nicht nur für Deutschland. Auch in der französischen Debatte wird die Idee vertreten, dass dazu großräumliche Visionen und Konzepte nötig sind, die ausgehend vom jeweils betrachteten Teilraum und seinem Kontext erarbeitet werden sollen.

Dies wird insbesondere in der Publikation "Agir sur les grands territoires" deutlich, die den damaligen Stand der Diskussion als eine Art Handlungsanleitung für die Planungspraxis zusammenfasst. Darin stellt Ariella Masbouni fest, dass es bis heute wenig Erfahrungen mit Gestaltungskonzepten und volontaristischen Eingriffen für und in den großen verstädterten Räumen gibt, während man sich mit Fürsorge der konsolidierten Stadt zuwendet. "Heute muss es darum gehen diese Räume als Territorium stadtplanerischer Interventionen zu behandeln." (Masbouni 2009: S. 12) Diesbezüglich schließt sie sich dem Städtebauer David Mangin an, der fordert: "Um der aus Einzelprodukten bestehenden territorialen Stadt mehr Kohärenz zu verleihen, muss man sie mit einer Vision, einem Konzept ausstatten." (Mangin zit. in: Masbouni 2009: S. 26)

Vor diesem Hintergrund stellt sich für die Autorin die Frage, inwieweit stadtregionale Planung leisten kann, was da von ihr erwartet wird. Offen ist zudem, welche Instrumente und Verfahren konkret geeignet sind, um die städtebauliche Qualifizierung des suburbanen Raumes im Rahmen stadtregionaler Planung zu fördern. Schließlich ist fraglich was sie konkret dazu beitragen kann und auf welche Weise das passiert.

2.2 Der großräumliche Entwurf auf stadtreptionaler Ebene

2.2.1 Eine Vision mit spezifischen Eigenschaften

Wie im vorangehenden Kapitel dargestellt, sehen es verschiedene Autoren als Aufgabe stadtreptionaler Planung an, die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume zu fördern und aus gesamträumlicher Perspektive konzeptionell zu begleiten. Dabei ist offen, mit welchen Instrumenten und Verfahren und inwieweit dies konkret erreicht werden kann. Vor diesem Hintergrund ist es interessant, dass immer mehr europäische Stadtreptionen im Rahmen von kooperativen Konkurrenzverfahren gesamträumliche Visionen erarbeiten lassen, die sich insbesondere der Weiterentwicklung der äußeren Bereiche der Stadtreption widmen. Dazu gehören insbesondere die Beiträge des Internationalen Gutachterverfahrens "Le Grand Paris", das 2008/2009 durchgeführt wurde⁷.



Abb. 4: Perspektive der Metropolregion Paris aus dem großräumlichen Entwurf "Grand Paris Métropole Douce", Beitrag des Team LIN zum IGV "Le Grand Paris" (LIN und Davide Abbonacci in: Équipe LIN 2009: S. 3) © LIN + Davide Abbonacci

⁷ Diese Verfahren werden in der Praxis beispielsweise als Testplanungen (CH), Diskursive Gutachterverfahren oder kooperative Wettbewerbe (D) bezeichnet (vgl. RPW 2008: S. 5). Weitere Beispiele sind die Ideenkonkurrenz "Bild für die Region Bern" (2005), der Internationale Wettbewerb "Greater Helsinki Vision 2050" (2006/07), das Testplanungsverfahren "Metrobild" Metropolitanraum Zürich (2011), die Ideenkonkurrenz "Bruxelles 2040" (2012) sowie der Ideenwettbewerb "Metropole Ruhr" (2013).

Damit ist eine spezifische Erscheinungsform von Visionen zur räumlichen Entwicklung auf regionaler Ebene angesprochen, für die im Folgenden der Begriff großräumliche Entwürfe verwendet wird. Diese weisen einige Besonderheiten auf. Die regionale Maßstabebene wird hier auf unübliche Art und Weise im Zusammenhang mit städtebaulichen Fragestellungen thematisiert. Großräumiges Entwurfsdenken wird mit innovativen Bildgebungsstrategien für die Raumkategorie Metropolregion verknüpft und so eine besondere gestalterisch-kommunikative Qualität erreicht. (Schmid et al. 2011)

In der europäischen Planungspraxis ist der zunehmende Einsatz von großräumlichen Entwürfen für Metropolregionen oder deren Teilräume in verschiedenen Konstellationen zu beobachten. Im Wesentlichen sind drei Varianten zu unterscheiden, in denen großräumliche Entwürfe in kommunikative Planungsprozesse eingebettet werden.

1. In einem einspurigen Planungsprozess zur Aufstellung eines strategischen Planes wird dieser in Abstimmung mit den Schlüsselakteuren in Form eines großräumlichen Entwurfes erarbeitet und durch einen politischen Beschluss legitimiert.

Die "Räumliche Vision Amsterdam 2040"⁸ von 2011 ist ein Beispiel für ein solches Vorgehen. Sie wurde von der Stadt Amsterdam in Kooperation mit den umliegenden Gemeinden in einem informellen Planungsprozess erarbeitet und durch individuelle politische Beschlüsse legitimiert. Inzwischen arbeiten die beteiligten Gebietskörperschaften im Rahmen der informellen Kooperationsplattform Metropolregion Amsterdam⁹ zusammen. Das Problem eine allgemein akzeptanzfähige Abgrenzung für den Betrachtungsraum der räumlichen Vision zu definieren, konnte hier durch eine Entwurfsidee gelöst werden. Die neue Grenze orientiert sich an der Verteidigungslinie, die 1910 in einiger Entfernung von der Stadt Amsterdam festgelegt wurde. So ist die "Räumliche Vision Amsterdam 2040" der erste Gesamtplan der Stadt Amsterdam der auch Entwicklungsziele für die umliegenden Gemeinden thematisiert und abbildet. (vgl. Gemeinde Amsterdam 2011)



Abb. 5: Gesamtplan der räumlichen Vision Amsterdam 2040 mit der Verteidigungslinie von 1910 als neuer Grenze der Metropolregion (bläuliches transparentes Band entlang blauweißer Punkte) (Gemeente Amsterdam 2011) © Gemeinde Amsterdam

⁸ 'Structuurvisie Amsterdam 2040'

⁹ 'Metropoolregio Amsterdam'

2. In einem kooperativen Konkurrenzverfahren ohne Rangierung der Arbeiten werden mehrere großräumliche Entwürfe im Austausch mit den Schlüsselakteuren erarbeitet und anschließend der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Als Grundlagenkonzepte stellen sie Beiträge zur kollektiven Entwicklung eines strategischen Planes für die Stadtregion dar. Neben dem Internationalen Gutachterverfahren "Le Grand Paris" sind das Testplanungsverfahren "Metrobild Zürich" (2011) sowie der Ideenwettbewerb "Metropole Ruhr" (2013) entsprechende Beispiele.

3. Ein großräumlicher Entwurf wird von engagierten Experten in Eigeninitiative erarbeitet, um den öffentlichen Diskurs zur räumlichen Entwicklung eines bestimmten Raumes anzuregen und einen zivilgesellschaftlichen Beitrag dazu zu leisten. Inwieweit und in welcher Art und Weise dabei Schlüsselakteure einbezogen werden ist offen. Diese Initiative ist losgekoppelt von der Aufstellung eines strategischen Planes.

Ein Beispiel dafür ist die Vision "Glattal – eine Stadt im Werden", die 2010 von der Architektengruppe Krokodil für diesen Teilraum der Agglomeration Zürich vorgelegt wurde (Adam 2011: S. 64).



Abb. 6: Konzeptplan der Glattalstudie mit städtebaulichen Vorschlägen (dunkelrot), Gruppe Krokodil (Adam 2011: S. 66) © Gruppe Krokodil

Großräumliche Entwürfe auf stadtreionaler Ebene unterscheiden sich von anderen Erscheinungsformen, die gesamträumliche Visionen üblicherweise annehmen. Dazu gehören zum einen siedlungsstrukturelle Leitbilder. Als gesamträumliche Vision für die Entwicklung eines bestimmten Raumes sind diese klassischerweise auf raumstrukturelle Aussagen beschränkt und beziehen ihre Leitideen in erster Linie aus abstrakten Modellen der räumlichen Entwicklung, wie dem monozentrischen punktaxialen Siedlungsstrukturmodell, nicht aber aus den Besonderheiten der jeweiligen Stadtregion. Deshalb ist das Regionsspezifische in diesen Konzepten nur wenig ausgeprägt. Zudem bleiben sowohl die interne funktionale und gestalterische Differenzierung des jeweiligen Raumes als auch das konkrete Zusammenwirken von Siedlung und Landschaft unbeleuchtet, während primär die zukünftige Abgrenzung zwischen Siedlungserweiterungen und freizuhaltendem Landschaftsraum sowie die Trassen geplanter, übergeordneter Infrastrukturanlagen von Interesse sind und dargestellt werden. (Bose 2001: S. 247 ff.)

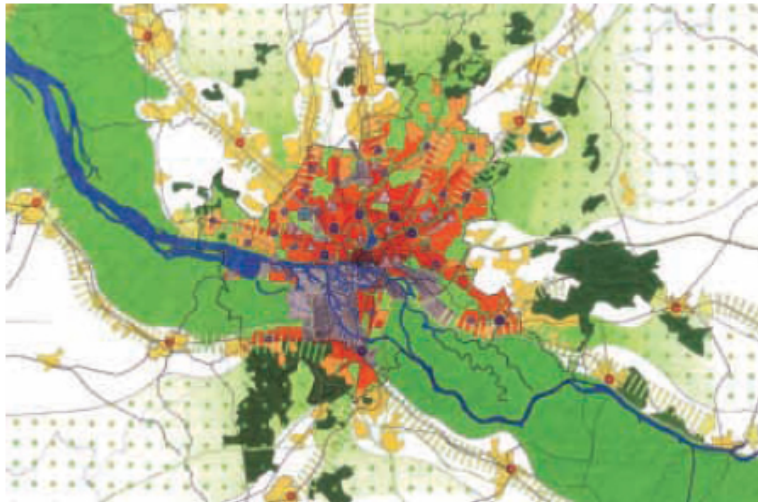


Abb. 7: Das siedlungsstrukturelle Leitbild des Stadtentwicklungskonzeptes für Hamburg und Umgebung (STEK 1996) (Freie Hansestadt Hamburg 2007: S. 31)
© Freie Hansestadt Hamburg

Zum anderen unterscheiden sich großräumliche Entwürfe besonders stark von Visionen, in denen die gesamtäumlichen Vorstellungen auf einige textlich formulierte Leitsätze in Kombination mit bildhaften Kürzeln oder Logos reduziert sind. So wird der vielfach besetzte Begriff der "Großen Pläne" zum Teil für Programme verwendet, die in erster Linie schriftliche Dokumente darstellen, nur wenig bildhafte Darstellungsformen enthalten und selbst auf eine Plandarstellung zum betrachteten Raum verzichten (vgl. Frey et al. 2003: S. 14).

In Bezug auf die von Kühn getroffene Unterscheidung zwischen raumordnerischen Leitbildern einerseits und städtebaulichen Leitbildern andererseits sind großräumliche Entwürfe gewissermaßen städtebauliche Leitbilder auf regionaler Ebene (vgl. Kühn 2010: S. 20), weil hier Überlegungen zur angestrebten Siedlungsstruktur und zur gewünschten baulich-räumlichen Gestaltung miteinander verknüpft werden.

In diesem Sinn spiegelt sich im Einsatz großräumlicher Entwürfe ein Selbstverständnis von Regionalplanung wieder, welches sich gegenüber städtebaulichen Arbeits- und Darstellungsweisen nicht verschließt. Insbesondere die zu Beginn des 20. Jahrhunderts erarbeiteten stadtreionalen Gesamtpläne für Chicago, Berlin und Paris spiegeln diese maßstabsübergreifende Herangehensweise wieder, die mit der zunehmenden Spezialisierung der Disziplinen jedoch selten geworden ist. Bereits damals wurde versucht, Planen und Entwerfen im regionalen Maßstab Hand in Hand gehen zu lassen und mit überzeugenden Bildern zu vermitteln. Schließlich gingen Städtebau, Stadt- und Regionalplanung dann aber zunehmend getrennte Wege. (s. Kap. 2.3)

So sind aktuelle großräumliche Entwürfe nichts gänzlich Neues. Sie stehen vielmehr für den Versuch, die ausdifferenzierten Planungsebenen im Kontext der heutigen Herausforderungen und mit einem zeitgemäßen Planungsverständnis wieder enger zusammenzuführen. Dafür gibt es wichtige Vorläufer. Dazu gehören die ersten strategischen Pläne der neuen Generation für die Städte Madrid, Barcelona und Rotterdam in den 1980er Jahren. Dies gilt auch für das 1991 von Bernardo Secchi und Paola Viganò erarbeitete Leitbild für den interkommunalen Zusammenschluss Hoog Kortrijk¹⁰ in Belgien, der Ausgangspunkt ihrer Auseinandersetzung mit der 'Città diffusa'¹¹. Das Planwerk Innenstadt und die Planwerke für die Strategieräume in Berlin können ebenfalls als großräumliche Entwürfe angesehen werden, gleichwohl das Planungsgebiet hier nur Teilräume einer Stadtregion umfasst.

¹⁰ 'Interkommunale Leiedal Hoog Kortrijk'

¹¹ Diffuse Stadt

Zu den wesentlichen Merkmalen großräumlicher Entwürfe gehört, dass bei deren Erarbeitung konzeptionelles Entwerfen im regionalen Maßstab praktiziert wird. Bei den räumlichen Besonderheiten der Region ansetzend, findet darüber hinaus bereits sehr früh eine Beschäftigung mit konkreteren Ideen statt, die sich auf exemplarisch ausgewählte Teilräume oder Orte beziehen. Diese Multiskalarität ist kennzeichnend für großräumliche Entwürfe. Durch die gleichzeitige Behandlung stadtstruktureller und stadtgestalterischer Fragen und das Zoomen zwischen den Maßstabsebenen werden nicht nur Aussagen zu gesamträumlichen Vorstellungen sondern auch zu städtebaulichen Strategien gemacht. Dabei handelt es sich um Lösungsansätze zum städtebaulichen Umgang mit räumlichen Problemsituationen, die in der jeweils betrachteten Metropolregion wiederholt auftreten, jedoch noch nicht um individuelle, im Detail bearbeitete Vorschläge auf Projektebene (vgl. Brandl et al. 2007: S. 48). Die städtebauliche Strategie tritt quasi zwischen gesamträumliche Vision und spezifisches Projekt.

Eine weitere Besonderheit großräumlicher Entwürfe besteht darin, dass dem Bild hier im Vergleich zur gängigen Praxis in der Regionalplanung eine relativ hohe Bedeutung eingeräumt wird. Neben abstrakten Darstellungen zur Struktur werden darin auch anschauliche Bilder zur Situation verwendet. Insgesamt handelt es sich dabei um Gesamttexte in denen zweidimensionale Pläne, dreidimensionale Visualisierungen sowie Schemata und statistische Zahlen mit textlichen Ausführungen kombiniert werden.¹² Damit beinhalten diese zwar die in Städtebau und Planung üblichen Bildtypen, aber dennoch eine Vielzahl unüblicher Bilder. Darin besteht vermutlich auch ein inhaltlicher Mehrwert, denn über das Arbeiten mit diesen verschiedenen Typen von Bildern werden andere, vertiefte und möglicherweise auch besonders passende Erkenntnisse erarbeitet. Es geht also nicht nur um die Frage wie Ideen vermittelt, sondern auch wie sie generiert werden.

Hintergründe für diese Eigenschaften großräumlicher Entwürfe sind sowohl der Anspruch sich dem jeweiligen Raum nicht nur planerisch-rational sondern auch entwurflich-intuitiv zu nähern als auch die Größe und Komplexität der Stadtregion als Planungsgegenstand. Um Analyse und Konzeption zum Gesamtraum auf üblichen Planformaten darzustellen, wird hier in Maßstäben zwischen 1:25.000 und 1:100.000 aufwärts gearbeitet. Es wird der schwierige Versuch unternommen Bilder zu erzeugen, die den komplexen Zusammenhängen der räumlichen Entwicklung gerecht werden und zugleich akzentuiert und verständlich genug sind, um als Diskussionsbasis dienen zu können (Knieling und Schmid 2012: S. 162). So wird insbesondere auf der Ebene des Gesamtraumes mit neuen Visualisierungsstrategien experimentiert.

Gleichzeitig wird in den regionalen Konzepten aber auch auf Darstellungsweisen zurückgegriffen, die im gesamtstädtischen oder regionalen Maßstab lange Zeit kaum noch Anwendung gefunden haben. Hier sind Perspektiven in Vogelschau für die ganze Stadtregion oder große Teilräume zu nennen, wie sie in der Anfangszeit des Städtebaus als eigene Disziplin zum Beispiel in den Beiträgen des Wettbewerbes "Groß-Berlin" von 1910 zu finden sind. In erster Linie werden Vorschläge zu städtebaulichen Strategien aber vor allem anhand von beispielhaften Vertiefungsräumen visualisiert, hier kommen die im Städtebau gängigen Perspektiven und Ansichten zum Einsatz.

Dieser Charakterisierung entsprechend können großräumliche Entwürfe wie folgt definiert werden. Großräumliche Entwürfe vermitteln durch Entwerfen generierte Erkenntnisse und Ideen. Als Visionen zur räumlichen Entwicklung sind sie gekennzeichnet durch großräumiges Entwurfsdenken, Aussagen zu städtebaulichen Strategien und eine bildgestützte Argumentation.

¹² Im Planwerk Innenstadt und den weiteren Planwerken für die Strategieräume in Berlin sind die vorgeschlagenen Prinzipien zur baulich-räumlichen Gestaltung aufgrund des Maßstabes 1:10'000 noch unmittelbar und auf klassische Art und Weise in einem Plan darstellbar. Umfasst der Planungsraum eine ganze Stadtregion stößt man diesbezüglich jedoch an Grenzen.

2.2.2 Ein Ideenpool für Strategien zur städtebaulichen Qualifizierung suburbaner Räume

Wie vorangehend erläutert sind großräumliche Entwürfe mit ihrem multiskalären Charakter und ihrer hohen Darstellungsqualität sowohl ein Instrument zur Generierung und Vermittlung gesamtträumlicher Vorstellungen als auch städtebaulicher Strategien.

So erwähnt Neppi in Bezug auf großräumliche Entwurfsarbeiten, die im Doktorandenkolleg "Forschungslabor Raum" entstanden sind, dass darin zu den auf übergeordneter Ebene gefundenen Grundsätzen an vielen Stellen inhaltlich sehr detaillierte Aussagen gemacht werden. Er vermutet, dass diese sehr schnell in konkrete Projekte übersetzt werden könnten, die sich aus einer großräumigen Logik ergeben und sich so von "ad-hoc-Problemlösungen" unterscheiden. (Neppi 2012: S. 219)

Entsprechend wird auch hier davon ausgegangen, dass aus der Gesamtsicht heraus und in einem kreativen Prozess erarbeitete großräumliche Entwürfe Möglichkeiten aufzeigen, die aus lokaler Sicht oder in der Planungsroutine nicht gleichermaßen erkannt worden wären. Hier versperren oft sowohl die politisch-administrative Zersplitterung als auch mangelnde Ressourcen die Sicht auf mehrere Kommunen betreffende räumliche Problemsituationen und deren Potenziale. Unter der Annahme, dass die in großräumlichen Entwürfen aufgezeigten städtebaulichen Strategien relativ direkte Anknüpfungspunkte für konkrete Projekte bilden, könnten diese Kommunen zum Anstoßen weiterführender Planungen anregen. Die großräumlichen Entwürfe würden so als Ideenpool für neuartige städtebauliche Strategien fungieren.

Insbesondere kooperative Konkurrenzverfahren ohne Rangierung der Beiträge bieten nicht nur günstige Bedingungen um großräumliche Entwürfe zu erarbeiten, sondern auch um sie einem relativ breiten Publikum auf anschauliche Art und Weise zu vermitteln. Diese Verfahren werden in der deutschen Praxis als Diskursive Gutachterverfahren, kooperative Wettbewerbe oder wie in der Richtlinie für Planungswettbewerbe des BMVBS allgemeiner als 'Kooperative Verfahren' bezeichnet (vgl. RPW 2008: S. 5). In der Schweiz spricht man von Testplanungen.

In kooperativen Konkurrenzverfahren arbeiten drei oder mehrere Expertenteams schrittweise an der Präzisierung einer zuvor nur grob definierten Planungsaufgabe sowie entsprechenden Lösungsvorschlägen. Ihre Zwischenergebnisse werden in mehreren Präsentationen mit dem Begleitzentrum und untereinander diskutiert. Es geht also darum die Ideen der Entwerfenden bereits während des Verfahrens zu testen und anhand der geäußerten Kritik zu verwerfen oder weiterzuentwickeln. Wie bei anderen Konkurrenzverfahren wird mit der Beauftragung mehrerer Teams angestrebt, eine möglichst große Bandbreite an Vorschlägen zu erhalten. Die Konkurrenz zwischen den Beiträgen stimuliert die Suche nach innovativen und passenden Vorschlägen für komplexe Planungsprobleme. Im Unterschied zu in der Planung und Architektur üblichen Wettbewerbsverfahren sind kooperative Konkurrenzverfahren also nicht anonym. Zudem wird auf die Auswahl eines Siegerbeitrages verzichtet. Stattdessen können Vorschläge und Erkenntnisse aus allen Beiträgen dazu dienen, beispielsweise Aufgabenstellungen zur Bearbeitung vertiefender Gegenstände zu erarbeiten und damit das weitere Vorgehen zu strukturieren. (vgl. Heller 2012: S. 77; Nollert 2013: S. 30f)

Insbesondere kooperative Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung großräumlicher Entwürfe auf stadtreionaler Ebene haben ein relativ offenes Ende. Bei den Ergebnissen handelt es sich zunächst lediglich um Grundlagenkonzepte, die den Prozess der Erarbeitung und Abstimmung eines strategischen Plans für die Stadtregion unterfüttern sollen. Ob und welche Ideen ihren Weg machen werden ist offen. Hinzukommt, dass die inhaltlichen Ergebnisse nach Abschluss des Verfahrens in verschiedener Form veröffentlicht werden. Regionalplanung findet hier also nicht hinter verschlossenen Türen statt, sondern wird beispielsweise in einer Ausstellung zum Thema gemacht. Auf diese Weise kann sich eine Vielzahl von Akteuren über die großräumlichen Entwürfe informieren, auf dieser Basis an der öffentlichen Debatte zur zukünftigen Entwicklung der Stadtregion teilhaben oder darin enthaltene Ideen aufgreifen.

Sowohl die spezifischen Eigenschaften großräumlicher Entwürfe auf stadtreionaler Ebene als auch die Art und Weise wie diese im Zuge von Konkurrenzverfahren erarbeitet und publik gemacht werden, weisen also darauf hin, dass sie als Ideenpool für städtebauliche Strategien genutzt werden und so weiterführende Planungen inhaltlich beeinflussen oder anstoßen könnten. Dieser Argumentation folgend, könnte der Einsatz großräumlicher Entwürfe die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume fördern, wenn diese entsprechende Ansätze überzeugend vermitteln. In Bezug auf die von Sieverts und weiteren Autoren formulierte Forderung wären großräumliche Entwürfe demnach ein Instrument, mit dem stadtreionale Planung zu einem veränderten Umgang mit diesem Raumtypus beitragen kann. (s. Kap. 2.1.5)

Vor dem Hintergrund dieser Vermutungen und als Annäherung zu der Frage inwieweit und auf welche Weisen großräumliche Entwürfe zur städtebaulichen Qualifizierung suburbaner Räume beitragen können, werden im Folgenden theoretische Bezüge zu drei Themenbereichen der Städtebau- und Planungstheorie hergestellt und dabei der Erkenntnisstand zum Zusammenwirken von übergeordneten Plänen und konkreten Projekten aufgearbeitet. Betrachtet wird der Stand der Forschung

- zur Geschichte des Stadtumbaus,
- zur Methode des Entwerfens in der strategischen Planung und
- zu Wirkungen des Regionalen Entwerfens und des Einsatzes großräumlicher Entwürfe.

2.3 Das Weiterbauen an der bestehenden Stadt mit und ohne Gesamtplan

Sowohl der Einsatz von Gesamtplänen als auch das Weiterbauen der bestehenden Stadt haben eine lange Tradition. Die Geschichte von Städtebau und Planung können also Hinweise zu deren Zusammenwirken geben. Im Folgenden wird der Frage nachgegangen, welche Rolle Gesamtpläne in der Vergangenheit für die durchgeführten Projekte des Stadtumbaus gespielt haben und in welchem Kontext dies jeweils geschehen ist. Zuvor wird geklärt, wie der Begriff Stadtumbau in dieser Arbeit verwendet wird.

2.3.1 Stadtumbau als Antwort auf den Wandel

Wenn hier von Stadtumbau die Rede ist, wird der Begriff nicht auf den Rückbau von Bestandsstrukturen unter Schrumpfungsbedingungen verengt, wie dies in der um die Programme 'Stadtumbau Ost' und 'Stadtumbau West' geführten Debatte mehrheitlich der Fall ist. Vielmehr wird darauf Bezug genommen, dass der Stadtumbau seit Jahrhunderten eine hohe Bedeutung bei der Anpassung der Städte an neue technische Möglichkeiten und Produktionsweisen hatte. Hingegen ändern sich im Zusammenspiel mit den allgemeinen Herausforderungen die Leitbilder, Aktionsfelder und Strategien. In diesem Sinn betont Polinna, dass "(...) Stadtumbau als städtebauliche Antwort auf gesellschaftliche und ökonomische Transformationsprozesse begriffen werden kann." (Polinna 2007: S. 18).

Entsprechend handelt es sich beim gegenwärtigen Stadtumbau um ein Phänomen, das den Strukturwandel von der industriellen zur postindustriellen Stadt in all seinen Ausprägungen sowohl widerspiegelt als auch antreibt und international beobachtbar ist. Dieser tritt unter Schrumpfungs- aber auch unter Wachstumsbedingungen auf. (Bodenschatz et al. 2008: S. 8) Zudem ist zu vermuten, dass mit der Umstellung auf erneuerbare Energieformen weitere grundlegende Veränderungen in den Städten anstehen. So habe in europäischen Städten jede Umstellung der Basis-Energiequelle zu neuen städtebaulichen Formen geführt und damit tiefgreifende Veränderungen in der bestehenden Stadt hervorgerufen (Sieverts 2013: 154).

Aus der Perspektive einer historisch fundierten Planungstheorie definiert Gerhard Fehl den Stadtumbau deshalb zeitlos und neutral. „Stadtumbau ist ein methodischer Begriff, (...) [der] die Veränderung des Bestandes durch bauliche Maßnahmen auf städtischem Maßstab bezeichnet.“ (Fehl 1995: S. 12) Der Begriff des Stadtumbaus ist demnach frei von einer Bewertung. Der Ausdruck der städtebaulichen Qualifizierung suggeriert hingegen, dass es sich nicht nur um eine Veränderung sondern darüber hinaus um eine Verbesserung der stadträumlichen Situation handelt.

Ähnlich wie Gerhard Fehl formuliert Dieter Frick in seiner Städtebautheorie: " Stadtumbau als Handlungsfeld des Städtebaus bezieht sich auf Maßnahmen größeren Umfangs innerhalb der vorhandenen Stadt. Damit sind nennenswerte Veränderungen der baulich-räumlichen Organisation verbunden etwa durch große Infrastrukturmaßnahmen, die Anlage neuer zentraler Einrichtungen, Umbau oder auch „Rückbau“ ganzer Wohnquartiere, Umnutzung ehemaliger Hafen-, Eisenbahn-, Industrie- oder militärischer Flächen u.s.w. . Notwendigkeit oder Sinn solcher Veränderungen können sich sowohl aus dem Wachstum der beschleunigten Entwicklung einer Stadt oder städtischen Agglomerationen, als auch aus ihrer Stagnation oder Schrumpfung ergeben. (...)." (Frick 2006: S. 126) Schließlich wird diese Auffassung auch von Altrock geteilt, der mit dem Begriff Stadtumbau die Qualifizierung städtebaulicher Bestände mit stärkeren Strukturveränderungen bezeichnet (Altrock 2010: S. 503).

In den genannten Definitionen kommt durch die Betonung der strukturverändernden Wirkung die im deutschen Kontext so wichtige Abgrenzung des Stadtumbaus gegenüber der Stadterneuerung zum Ausdruck. Diese Unterteilung findet in anderen europäischen Ländern wie Frankreich oder Großbritannien keine eindeutige Entsprechung, da das mit der behutsamen

Stadterneuerung eng verknüpfte Abriss-Tabu hier weniger stark verankert ist. Sie ist auch für die Verwendung des Stadtumbau-Begriffs im Rahmen dieser Arbeit nicht wesentlich. Es wird hier nicht hinsichtlich des Umfangs der physischen Eingriffe in die städtebaulichen Bestände differenziert und somit nicht von einer Abgrenzung des Stadtumbaus von der Stadterneuerung ausgegangen.

Maßgebend ist vielmehr, dass sowohl das Handlungsfeld der Stadterweiterung als auch primär sozial oder ökonomisch ausgerichtete Erneuerungsansätze ohne physische Eingriffe nicht im Fokus der Betrachtung stehen. Dies schließt nicht aus, dass Stadtumbau in eine breiter angelegte Stadtentwicklungspolitik und -planung eingebettet sein kann und sollte. Es wird hier jedoch nicht als sinnvoll erachtet, den Begriff Stadtumbau wie bei Weidner durch eine sehr breite Definition quasi dem der Stadtentwicklung gleichzusetzen. (Weidner 2004: S. 111)

In Bezug auf die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume wird der Begriff Stadtumbau hier auch für Eingriffe an der Schnittstelle von Stadt und Landschaft genutzt. Wie in Kap. 2.1. gezeigt wurde, handelt es sich dabei um eine wichtige, neue Aufgabe im Umgang mit den zersiedelten Landschaften zu der im Rahmen der Fallstudie entsprechende Beispiele untersucht werden. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass sich aufgrund der aktuellen Herausforderungen die Grenzen zwischen den Handlungsfeldern Stadtumbau und Stadterweiterung verschieben oder zumindest weniger eindeutig sind.

Die Begriffe 'Städtebau' und 'Stadtumbau' bringen sprachlich unmittelbar zum Ausdruck, dass es hier um tatsächliche Eingriffe zum Herstellen oder verändern von Stadt geht. Hingegen wird der Aspekt der Planung nicht direkt deutlich, obwohl er für Experten unzweifelhaft damit verbunden ist. Um diesen Doppelsinn zu klären, unterscheidet Fehl mit Bezug auf die industrielle Urbanisierung zwischen der ideellen und der materiellen Produktion von Stadt. Seit dem 19. Jahrhundert sei der Städtebau auf die ideelle Produktion von Stadt eingeschränkt und so vom tatsächlichen Bau der Stadt zu trennen. Diese " (...) umfasst den Entwurf und die Auf- und Feststellung jener Pläne und Statuten für Bodenaufteilung, Nutzung, Infrastruktur, Bebauung etc., welche die "materielle Produktion von Stadt" in ideell geordnete Bahnen leiten sollen; ferner umfasst sie die Kontrolle der "plangemäßen" materiellen Produktion." (Fehl 1992: S. 275)

Dieser Eingrenzung widerspricht das sehr breite Verständnis des Begriffes Städtebaus, welches dem Forschungsprojekt "Renaissance der Mitte: Zentrumsumbau in London und Berlin" aus einem zeitgenössischeren Zugang zu Grunde gelegt wurde. Demnach umfasst dieser nicht nur den gesamten Prozess der Planung und des Baus von Städten sondern auch dessen Ergebnis, die Stadt selbst.

"Städtebau wird (hier) als komplexes Phänomen begriffen, das nicht nur den städte-baulichen Entwurf beziehungsweise die städtebauliche Form meint. Städtebau umfasst politische, wirtschaftliche, soziale und rechtliche Rahmenbedingungen, eine Konstellation von Akteuren, die über die öffentliche Hand und die professionellen Gestalter hinausgeht, kulturelle Konstruktionen, die auch Leitbilder genannt werden, Durchsetzungsstrategien und schließlich die gebauten Formen, die gestalterische, funktionale und symbolische Aspekte berühren. Städtebau in diesem Sinne ist sowohl die Stadtproduktion als auch das Stadtprodukt." (Bodenschatz 2005: S. 8)

In Anlehnung an dieses Verständnis wird für den Stadtumbau als Handlungsfeld des Städtebaus ebenfalls davon ausgegangen, dass dieser sowohl die Planung als auch die Umsetzung städtebaulicher Maßnahmen in der vorhandenen Stadt umfasst. Stadtumbau betrifft somit gleichermaßen die ideelle und die materielle Produktion von Stadt und kann sowohl unter dem Blickwinkel der Ideengeschichte als auch der Realgeschichte betrachtet werden. Beide Perspektiven werden hier eingenommen. Bei historischen Rückblicken auf den Stadtumbau dominiert die Realgeschichte, die empirische Untersuchung von aktuellen Planwerken und Projekten des Stadtumbaus muss hingegen auf die Ideengeschichte beschränkt bleiben. Eine Evaluation der Umsetzung wäre erst sehr viel später möglich und sinnvoll.

Als Synthese der vorhergehenden Überlegungen wird der Begriff Stadtumbau wie folgt definiert. Stadtumbau ist ein methodischer Begriff, der Veränderungen der baulich-räumlichen Organisation durch städtebauliche Maßnahmen in der vorhandenen Stadt bezeichnet. Der Stadtumbau umfasst sowohl die Planung als auch die Umsetzung dieser Maßnahmen, betrifft also gleichermaßen die ideelle und die materielle Produktion von Stadt. (vgl. Fehl 1995: S. 12; Frick 2006: S. 126; Fehl 1992: S. 275)

2.3.2 Historischer Rückblick zur Rolle des Gesamtplans für den Stadtumbau

Wie oben erwähnt, wird Stadtumbau seit Jahrhunderten praktiziert um Städte im Zuge gesellschaftlicher und ökonomischer Transformationen an veränderte Anforderungen und Möglichkeiten anzupassen. Mit dem folgenden Überblick werden Kontinuitäten und Brüche des Stadtumbaus von der industriellen Urbanisierung über die Moderne bis zur Nachmoderne verdeutlicht. Dabei wird insbesondere der Frage nachgegangen, ob die städtebaulichen Maßnahmen zur Veränderung der baulich-räumlichen Organisation der Stadt auf einem Gesamtplan basierten oder sich erst im Rückblick zu einem "Großen Ganzen" zusammenfügten.

Der Begriff Leitbilder wird in diesem Zusammenhang wie folgt verwendet. "Leitbilder sind dominante kulturelle Konstruktionen, die in einer bestimmten Zeit auf große Zustimmung bei Architekten und Stadtplanern stoßen und als Programm für eine "bessere Stadt" Anerkennung finden." Zu ihrer Zeit können sie meistens nicht in einem unumstrittenen Begriff gefasst werden und zeichnen sich erst im Nachhinein deutlich ab. (Bodenschatz 2005: S. 8)

Der Stadtumbau während der industriellen Urbanisierung

In der Städtebaugeschichte wird vorrangig der Stadtumbau unter Wachstumsbedingungen thematisiert, obwohl dieser auch als mögliche Reaktion auf die Schrumpfung der Bevölkerung auftreten kann. Unter diesen Vorzeichen bezeichnet Hoffmann-Axthelm den bis zur Moderne typischen Umbau in der prosperierenden Stadt als „innere Stadterweiterung“ oder "Dimensionssprung vorhandener Urbanisierungsformen" (Hoffmann-Axthelm 1996: S. 156ff.) Dabei handele es sich um einen langfristigen Prozess, in dem Quartiere peripherer Prägung zunächst maßgeblich durch vielzählige Eingriffe privater Akteure und erst im fortgeschrittenen Stadium durch städtebauliche Maßnahmen der öffentlichen Hand verdichtet und umstrukturiert werden.

In der ersten Phase erfolgt ein "kapillares Verdichtungswachstum" auf den Parzellen. Bestehende Gebäude werden aufgestockt oder daran angebaut, Lücken werden bebaut und Räumlichkeiten intensiver genutzt. Der Platz wird knapper. Die zweite Phase ist durch ein "typologisches Wachstum" gekennzeichnet. Innerstädtische ersetzen periphere Typologien, die funktionale Komplexität nimmt zu und Gärten und Höfe werden größtenteils überbaut.

Daran schließt in der dritten Phase ein "städtebauliches Wachstum" an. Im Sinne einer Anpassung des Quartiers an die vorhergehenden Veränderungen werden zu eng gewordene Wege zu Straßen ausgebaut, städtische öffentliche Räume geschaffen und angemessene Infrastrukturanlagen ergänzt. An vierter Stelle wird das Quartier der Gesamtstadt neu zugeordnet. Aufgrund der veränderten Bedeutung wird es gegenüber dem Zentrum geöffnet und besser an benachbarte Stadtquartiere angebunden. In der fünften Phase wird das Quartier in neue gesamtstädtische Zusammenhänge eingegliedert. In der durch innere und externe Stadterweiterung gewachsenen Gesamtstadt, wächst das Quartier mit benachbarten Gebieten zu größeren Einheiten mit eigener Zentralität und ausgeprägter funktionaler Spezialisierung zusammen. (ebd. S. 158f.)

Wesentliche Voraussetzungen für einen solchen Prozess der Mobilisierung von Verdichtungspotenzialen, Abstandsflächen und Brachen bilden ein kontinuierlicher Stadtgrundriss sowie in der Parzellierung begründete kleinteilige bau- und eigentumsrechtliche Eingriffsstellen. Dadurch wird ermöglicht, dass verschiedene Akteure unabhängig voneinander aktiv werden können, um Grundstücke Schritt für Schritt oder parallel zu bebauen. Idealerweise

werden, wie von den Terraingesellschaften praktiziert, diese Voraussetzungen bereits zum Zeitpunkt der ursprünglichen Erschließung eines Gebietes geschaffen. Hoffmann-Axthelm weist daraufhin, dass dies in den seit der Moderne entstandenen Stadterweiterungen in der Regel nicht gegeben ist. Deshalb würde ihnen der notwendige materielle Stadtzusammenhang fehlen und die Möglichkeiten der inneren Erweiterung seien blockiert. (ebd. S. 158) Dazu sei angemerkt, dass heute auch die geltenden bau- und planungsrechtlichen Regelungen der ersten und zweiten Phase 'spontaner Verdichtung' enge Grenzen setzen würden.

Wichtige Einblicke und Erkenntnisse zum Stadtbau während der industriellen Urbanisierung im 19. Jahrhundert liefert der Sammelband "Stadt-Umbau: Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik". Anders als bei Hoffmann-Axthelm wird der Stadtbau hier nicht als "naturwüchsiger" Prozess, sondern die Summe von Eingriffen der öffentlichen Hand sowie privater Eigentümern und Investoren charakterisiert. Jenseits des "embellissements", also der von den jeweiligen Landesfürsten veranlassten baulichen Maßnahmen zur Verschönerung ihrer Residenzen, stand nun der Umbau der vorindustriellen, historischen Städte zu Verkehrs- und Geschäftszentren im Vordergrund. Dabei fand ein deutlicher Maßstabssprung statt. Die Strassen wurden breiter, die Gebäude höher und es entstanden neue Stadtbausteine bisher ungewohnter Umfangs wie die Bahnhöfe, Warenhäuser, Hotels und Banken. Zeitgemäße städtebauliche Leitbilder gab es dafür zunächst nicht.

Die Umstrukturierung Londons setzte bereits zu Beginn des 19. Jahrhunderts ein und gilt deshalb als Vorreiter des Stadtbbaus unter kapitalistischen Bedingungen. In der zwischen 1810-1870 stattfindenden Umstrukturierung kam die damalige vehemente Ausbreitung des Welthandels und damit des Finanz- und Handelskapitals zum Ausdruck. Es wurden fünf Arten von Projekten verfolgt, die als Aufgabenfelder des Stadtbbaus bis heute von Bedeutung sind : die Aufwertung von Wohngebieten, die Beseitigung von Elendsvierteln, die Verbesserung des Straßenverkehrs, die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs sowie die Konversion veralteter Infrastruktur- und Logistikflächen. Schon seit der frühen Industrialisierung zu Beginn des 18. Jahrhunderts hatte in London eine sprunghafte Urbanisierung eingesetzt, die die Stadt in die Breite und die Höhe wachsen ließ und bei der Wohnviertel in schlechtem physischem Zustand entstanden waren, die Londoner 'Slums'. (Fehl 1995: S. 15)

Alle Projekte des damaligen Umbaus von London wurden ohne Gesamtplan als gebietsweise begrenzte Einzelmaßnahmen geplant und umgesetzt. Es handelte sich also um einen "stückwerkhaften Stadtbau", der sich induktiv und trotz Reibungen letztlich zu einem funktionierenden Ganzen zusammengefügt hat. Im Ergebnis wurde die Geschäftsstadt Londons baulich wesentlich erweitert und funktional ausdifferenziert. Dass ein solcher Umbau ohne Gesamtplan möglich war, erklärt Fehl damit, dass die Vielzahl beteiligter Träger und privater Investoren letztlich alle Akkumulations- und Verwertungsinteressen folgten. Eine Gesamtplanung mit daraus abgeleiteten Projekten, hätte der Logik der "kapitalistischen Produktion von Stadt" hingegen widersprochen. Lieber nahm man die nicht ausbleibenden Problemfälle eines solchen Vorgehens billigend in Kauf. Einige Gebiete wurden nach umfangreichem Abriss erst zögerlich wiederbebaut und stellten so für die beteiligten Akteure eine schwere Last dar. (ebd. S. 23)

Wie in London wurden zu jener Zeit auch in anderen europäischen Großstädten wie Barcelona, Rom, Brüssel und Paris erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Erweiterung der Geschäftsgebiete zu ermöglichen. Dabei waren stets zwei Voraussetzungen erfüllt. Neben dem raschen Wachstum von Bevölkerung und Gewerbe, mussten Instrumente und Institutionen existieren, um umfangreiche erneuernde und regulierende Eingriffe in den Altbestand durchführen zu können. Enteignungen durch die öffentliche Hand scheinen insbesondere in Ländern mit fortgeschrittenem Kapitalismus Akzeptanz genossen zu haben. Mit der sogenannten "Zonenenteignung" war es z.B. in England möglich unhygienischen oder unübersichtlichen Altbestand flächenweise zu enteignen und die Grundeigentümer in einer Höhe zu entschädigen, die für die Gemeinde finanziell tragbar war. Während vor allem kleine Grundbesitzer im eigentümlich zersplitterten Altbestand von den Enteignungen betroffen

waren, profitierten in erster Linie die an Investitionsmöglichkeiten interessierten Vertreter des expandierenden Finanz- und Handelskapitals. Ihrer Hoffnung auf verbesserte Verwertungsbedingungen für ihre private Spekulation standen die wenig an Veränderungen interessierten Kleingrundbesitzer nur im Weg. (ebd. S. 24; 42)

Aufgrund der Großzügigkeit und des Umfangs stach die zwischen 1848 und 1870 durchgeführte Umstrukturierung von Paris im Vergleich zu den anderen Beispielen seiner Zeit hervor (Bodenschatz 2005: S.7). Vielen Städtebaumeistern galt der durch die einmalige Konstellation zwischen dem abklingenden Königtum des 'ancien régime' und der modernen Zeit des aufkommenden Kapitalismus begünstigte Umbau der Metropole als unerreichbares Vorbild. Einerseits verfügte der mit der Durchführung betraute Georges Eugène Haussmann in seiner Funktion als Präfekt über umfangreiche Enteignungsmöglichkeiten sowie finanzielle Mittel aus der Staatskasse und erstmals im grossen Stil praktizierten Anleihen als Finanzierungsinstrument, andererseits standen die Umbaumaßnahmen auch hier bereits unter den Vorzeichen von technischem Fortschritt und privaten Verwertungsinteressen. Mehrere günstige Modernisierungsfaktoren traten also gleichzeitig auf. (Fehl 1995: S. 32, Schüle 1997: S. 25)

Da der damalige Stadtbau von Paris aus heutiger Sicht als städtebauliches Gesamtbauwerk wahrgenommen wird, scheint es naheliegend, dass es sich hier nicht wie in London um eine Summe von Projekten ohne vorher erarbeiteten Gesamtplan handelte. Wie Hall zeigt, ist dem wider Erwarten nicht so. "In vielen Großstädten wurden damals ehrgeizige Pläne für die Umgestaltung der Innenstädte erarbeitet, die jedoch meist nur auf dem Papier blieben. In Paris dagegen wurden Regulierungen in einer Größenordnung durchgeführt, zu der es andernorts keine Entsprechung gab: paradoxerweise ohne jeden im voraus gefassten Gesamtplan." (Hall 1995: S. 46)

So geht Thomas Hall davon aus, dass es eher der Schlüsselperson Haussmann zu verdanken sei, dass sich die einzelnen Projekte unter ästhetischen und technisch-funktionalen Aspekten zu einem "Großen Ganzen" zusammenfügten.

Wie in Paris, gab es auch beim Umbau von Genf (1825-1835) keinen Gesamtplan, aber eine Schlüsselperson, die für Kontinuität und Koordination sorgte. Guillaume-Henri Dufour war einerseits als Kantonsingenieur von öffentlicher Seite mit der Planung und Umsetzung einiger Projekte betraut und zeichnete als Direktor einer Immobiliengesellschaft für weitere private Vorhaben mitverantwortlich. Diese Doppelrolle scheint in der damaligen Zeit weniger problematisch gewesen zu sein, als dies heute der Fall wäre. Der Umbau umfasste nur selektive, kleine Korrekturen im Stadtgrundriss. Diese veränderten die Stadt in ihrem Zusammenwirken aber grundsätzlich. Da diese "Wiedergründung" mit dem Ende der Restauration zusammenfällt, misst Corboz der Änderung politischer Machtverhältnisse eine wesentliche Bedeutung beim Stadtbau bei. (Corboz 2001: S. 101)

"Zwei Bedingungen müssen also zur Verwirklichung einer Wiedergründung erfüllt werden: zum einen eine politische, sei es durch einen Machtwechsel oder das Auftauchen einer neuen Macht, die fähig ist, zur herrschenden Macht ein Gegengewicht zu bilden; zum anderen eine städtebauliche, worunter physische Eingriffe zu verstehen sind, die infolge der neuen politischen Verhältnisse als Korrekturen in die urbane Struktur eingeschrieben werden." (Corboz 2001: S. 101)

Fehl geht nicht direkt auf die Rolle politischer Machtwechsel im Rahmen des Stadtbaus ein. Er weist aber auf dessen Eigenschaft hin, besonders mit politischen Kontroversen verbunden zu sein, da nicht nur in den physischen Bestand der Stadt eingegriffen werde, sondern immer auch in Rechte und Werte. "Die Bewahrer des Gewordenen und die Befürworter des Neubeginns stoßen beim Stadtbau hart aufeinander." (Fehl 1995: S. 11)

So ist die Dominanz konservativer Kräfte ein Grund dafür, warum der innerstädtische Stadtbau in Deutschland im Zeitraum von 1815 bis 1918 allgemein nur eine sehr geringe Bedeutung hatte. Selbst die hierzulande als Pionierleistung geltenden Umbaumaßnahmen in Berlin und Hamburg, waren im Vergleich zur Umstrukturierung der oben genannten Metropolen

bescheiden. Während man bei Stadterweiterungen bereits großen Wert auf hygienische Anforderungen legte und durchaus vorbildlich plante, habe z.B. der Umbau der historischen Altstädte keine Priorität gehabt. Dies führte Fehl in vielerlei Hinsicht auf die verzögerte gesellschaftliche Entwicklung zurück. Die Transformation vom feudal-absolutistischen zum kapitalistischen System erfolgte hier später und langsamer. Einige Erfordernisse zur Anpassung stellten sich dadurch gar nicht oder weniger vehement, andere wurden wegen größerer Widerstände der "Bestandswahrer" nicht in Angriff genommen. Außerdem standen den Gemeinden nötige Instrumente wie das Recht zur Zonenteignung in der Regel nicht zur Verfügung. (ebd. S. 11f.)

Während die Altstädte fast unangetastet blieben, fand die Etablierung und Erweiterung der neuen Geschäftsstadt tendenziell eher in den zu absolutistischer Zeit geplanten Neustädten und den Innenstadt-Randgebieten statt. Hier befanden sich auch die Bahnhöfe, da die Eisenbahnen bevorzugt durch unbebautes Gebiet und somit nicht weiter an das ursprüngliche Zentrum herangeführt worden waren. Die City entstand nicht wie in London am Standort der historischen Altstadt, sondern in deren Nachbarschaft. (ebd. S. 24ff.)

Der Stadtbau in der Moderne

Die rasante und chaotische Stadtentwicklung der Industrialisierung und insbesondere die Mietskasernenbebauung mit ihren engen Hinterhöfen und Kleinstwohnungen für die ärmere Bevölkerung gerieten im ausgehenden 19. Jahrhundert zunehmend in die Kritik. Neben der Wohnhygiene wurden auch gestalterische Aspekte wie die Eintönigkeit des Straßenbildes kritisiert. Die Wohnungsfrage, also die Überlegungen wie die Wohnverhältnisse der Arbeiter verbessert werden könnten, wurde zum zentralen Thema.

Vor diesem Hintergrund entwickelte sich der Städtebau zu Beginn des 20. Jahrhunderts zu einer eigenen Disziplin. Dieser sollte nach dem damaligen Selbstverständnis Kunst, Wissenschaft und Ingenieurleistung zugleich sein. (Bodenschatz et.al. 2010: S. 17) Die Aufgabe des Städtebaus wurde über die Behebung von baulichen und sozialen Missständen hinaus in der Ordnung der räumlichen Entwicklung gesehen. Dabei standen nicht mehr wie im 19. Jahrhundert die Stadterweiterungen im Fokus, welche nur mittels Fluchtlinienplan und Bauordnung in geregelte Bahnen gelenkt werden sollte. Vielmehr wurde nun die Neuordnung der gesamten Stadtregion inklusive des historischen Zentrums und der Vororte als Planungsaufgabe angesehen, die überdies nun auch inhaltlich mit einem gesamtheitlichen Anspruch angegangen werden sollte.

Dies ist insbesondere an den stadtreionalen Gesamtplänen dieser Zeit ablesbar. Das bekannteste Beispiel ist der "Plan of Chicago" von Daniel H. Burnham aus dem Jahr 1909, der zugleich als besonders wirkungsvoller Plan gilt. (Schönig 2010a: S. 66) Zudem sind hier die Beiträge zu dem 1910 ausgelobten Wettbewerb "Groß-Berlin" zu nennen. Die stadtreionalen Gesamtpläne thematisierten nicht nur Vorschläge zur Schaffung gesunder Wohnungen sondern auch den Ausbau des Straßen- und Schienenverkehrs, die Anlage öffentlicher Erholungsräume sowie den Umbau des Stadtzentrums. Neben der inhaltlichen Bandbreite und dem Bezug auf die Stadtregion als Ganzes zeichneten sich die "Großen Pläne" dieser Zeit zudem durch eine Vielzahl verwendeter Darstellungsmethoden aus. Dazu gehörten insbesondere die aufwendigen und publikumswirksamen Perspektiven in Vogelschau, die über die Stadtstruktur hinaus konkrete Vorstellungen zum Charakter des Stadtraumes vermittelten. (Sonne 2010: S. 108f.)



Abb. 8: Vogelperspektive von der Südbahnstraße zum Müggelsee aus dem Beitrag zum Wettbewerb Groß-Berlin von Albert Gessner (Bodenschatz et al. 2010: S. 114) © Architekturmuseum der Technischen Universität Berlin

Die ökonomischen und politischen Vorzeichen für die Umsetzung der Vorschläge aus dem Berliner Wettbewerb waren hingegen schlecht. Noch dominierte der private Städtebau die tatsächliche Stadtentwicklung und der Zusammenschluss Berlins mit den Vorstädten stand noch aus. (Bodenschatz et.al. 2010: S. 17) Hingegen wurde 1920 mit dem "Groß-Berlin-Gesetz" schließlich die Einheitsgemeinde in die Tat umgesetzt.

Zeitgleich begann man auch in der französische Hauptstadt von einem Grand Paris zu sprechen und es wurden eine Reihe stadtregionaler Gesamtpläne erarbeitet. Aus dem 1919 ausgelobten Wettbewerb für die Stadtregion ging insbesondere der von Léon Jaussely erarbeitete Plan hervor. Der Plan von Jaussely wurde zwar nicht direkt angewendet, prägte die folgenden stadtregionalen Pläne aber maßgeblich inhaltlich. (s. Kap. 5) Trotz dessen Weitsichtigkeit in Bezug auf das zukünftige Ausmaß der Stadtregion, blieb die Eingemeindung der Pariser Vororte damals aus.

In der städtebaulichen Debatte dieser Zeit waren die Vision für ein besseres Leben in der Stadt und die angemessene Antwort auf die Wohnungsfrage noch umstritten. Auf der einen Seite suchten die Befürworter eines konzentrierenden Städtebaus nach Formen eines reformierten aber dennoch urbanen Wohnungsbaus, auf der anderen Seite wurde ein dezentralisierender suburbaner Städtebau propagiert. Für die radikaleren Vertreter der Reformbewegung war "die erstrebenswerte Großstadt (...) in Kleinsiedlungen, bürgerliche Garten-Vororte und Landhausquartiere aufgelöst, die sich locker um eine kompakte City gruppierten und, im Zuge des Ausbaus der schienengebundenen Verkehrsmittel, vor allem der Schnellbahnen, immer tiefer in die Region wachsen sollten – ganz nach angloamerikanischem Vorbild." (Bodenschatz et al. 2010: S. 84)

Diese Ansicht zu einem fortschrittlichen Städtebau setzte sich durch und bildete den Nährboden für die Ideen der architektonischen und städtebaulichen Moderne. Prägend für den Stadtumbau wurde die vom CIAM formulierte Idee, "die bestehende Stadt durch eine rationale Stadt zu ersetzen" (Corboz 2001: 67). Unter der Voraussetzung kompromissloser Tabula Rasa sollten Städte nicht mehr durch bereinigende Eingriffe angepasst werden, sondern nach den Grundsätzen der Charta von Athen weitgehend neu gebaut werden. In der Nachkriegszeit fanden diese Forderungen ihren Niederschlag in eilig und umfangreich realisierten Stadterweiterungen, aber auch in der nächsten großen Phase des Zentrumsumbaus. "Dieser Idee haben wir alle Stadtviertel, den ganzen Wiederaufbau und alle Satellitenstädte zu verdanken, in welchen die städtische Substanz einzig und allein aus Scheiben und Turmhochhäusern besteht, die in einem zu weiten Raum schweben." (Corboz 2001: 67)

Dabei wurde das Leitbild der "modernen Stadt" mit weiteren Idealen wie der "autogerechten Stadt" oder "Urbanität durch Dichte" verknüpft. "Das moderne Zentrum der Nachkriegszeit war auf das Automobil orientiert, durch bauliche Solitäre geprägt und zielte sowohl auf die Auflösung des historischen Stadtgrundrisses als auch der traditionellen Skyline und eine flächenhafte Nutzungstrennung. Überkommene Bauten und Räume wurden oft vernachlässigt, im Zentrum stand der Neubau." (Bodenschatz 2005: 7) Während sich hier Dienstleistungen, Verwaltungen und der Handel als vorrangige Nutzungen etablierten, wurde das Wohnen vermehrt in den suburbanen Raum verlagert. Von erheblichen Kriegszerstörungen betroffen galten Ost- und West-Berlin damals als Vorzeigebispiele einer umfangreichen städtebaulichen Modernisierung, die im Sinne der Entwicklungsplanung maßgeblich von der öffentlichen Hand vorangetrieben wurde. Für viele andere Großstädte wurden zu dieser Zeit radikale Gesamtplanungen erarbeitet. Mit Städten wie München und Warschau, die für einen Wiederaufbau nach traditionellen Grundsätzen stehen, gab es auch Gegenbeispiele zum modernen Zentrumsumbau. (Bodenschatz ebd.)

Die Kritik an Verkehrsinfrastrukturprojekten wie dem Bau städtischer Autobahnen und der auch in gründerzeitlichen Innenstadtgebieten praktizierten Kahlschlagsanierung wurde seit den 1970er Jahren aus ästhetischer und sozialer Sicht immer vehementer. Ein Umdenken zu einem angemessenerem Umgang mit der bestehenden Bausubstanz und dem Stadtgefüge fand statt. Die bislang nur in Teilen umgesetzten radikalen Gesamtplanungen wurden obsolet. (Bodenschatz 2003: S. 1)

Der Stadtumbau in der Nachmoderne

Den Hintergrund für den städtebaulichen Leitbildwechsel von der Moderne zur Nachmoderne bildeten die Ölkrise, der einsetzende Strukturwandel von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft sowie die Globalisierung als Herausbildung einer neuen Weltwirtschaftsordnung. Ab den 1980er Jahren verfügte die öffentliche Hand nach und nach über weniger Steuerungskraft und das Planungsverständnis wurde revidiert. Die in der Phase der integrierten Entwicklungsplanung (1960-1980) dominante Vorstellung, dass die sozioökonomische Entwicklung durch Planung gesteuert werden kann, und der Glaube an eine umfassende Gesamtplanung wurden stark reduziert. (Bodenschatz 2005: S. 9)

Den nachmodernen Städtebau, der sich seit Beginn der 1960er Jahre beginnt herauszubilden, prägen viele Ideen und Prinzipien die zunächst als Gegenreaktionen zur Moderne zu verstehen sind. Deshalb bezeichnet Corboz diese Phase auch als 'Anti-Moderne'. An erster Stelle ist die vehemente Ablehnung der Tabula-Rasa zu nennen. Entsprechend wird der geschichtlichen Dimension nun wieder Bedeutung beigemessen und der Diskurs konzentriert sich auf den Städtebau in der Stadt, wohlgerichtet der historischen, vor der Moderne entstandenen Stadt. Dabei spielte die Wiederentdeckung zwischenzeitlich verkannter Qualitäten des vorhandenen Stadtgefüges eine wesentliche Rolle. Der historische Stadtgrundriss mit blockartiger Bebauung, Korridorstrassen und gefassten Platzräumen erlebte eine Renaissance. Statt der Trennung der Funktionen wurde jetzt die Nutzungsmischung postuliert. "Funktion wird nunmehr qualitativ verstanden und nicht mehr nur von ihrer Nützlichkeit her betrachtet." (Corboz 2001: 68)

Trotz der Absage an die Stadt der Moderne und die Abkehr von ihrem Formenkanon ist die Nachmoderne jedoch kein 'Zurückfallen in die Vormoderne', sondern als Weiterentwicklung zu begreifen. Das formelle Repertoire architektonischer und städtebaulicher Gestaltung wird über die Suche und das Ausprobieren von Zwischenlösungen bereichert. Bei der Errichtung der 'villes nouvelles' in der Region von Paris kam eine Vielzahl solcher Ansätze zum Tragen. Zudem ist die neue Nutzungsmischung nicht die alte Nutzungsmischung, sondern meint die kleinteilige Mischung sich relativ gut vertragender Funktionen. Nach wie vor wird es für sinnvoll gehalten stark emittierende Industriebetriebe nicht in der Nähe von Wohngebieten anzusiedeln und an das Wohnen prinzipiell gänzlich andere Anforderungen zu stellen als zu Zeiten der Industrialisierung. (ebd. 68)

In Bezug auf die bestehende Stadt resultierte der Wandel zur Nachmoderne zum einen in der erhaltenden Stadterneuerung von historischen Zentren und Stadterweiterungsgebieten der Gründerzeit, wie sie in Berlin-Kreuzberg im Rahmen der Internationalen Bauausstellung "IBA-Alt" von 1979 bis 1987 auf vorbildliche Weise durchgeführt wurde. Das umfassende Umbau- und Sanierungsprogramm setzte nicht nur auf die Instandsetzung und Modernisierung der baulichen Bestände, sondern auch den Erhalt seiner sozial unterprivilegierten Bewohnerschaft. (Köster 2005: S. 194ff.)

Zum anderen wurden nun die Prinzipien der "Kompakten Stadt" auf den Stadtbau angewendet, ein Leitbild das je nach kulturellem Kontext auch als "Europäische Stadt" oder "Traditionelle Stadt" bezeichnet wird. Im Sinne eines städtebaulichen Programms wurden damit die folgenden Merkmale verknüpft: "(...) eine relativ hohe bauliche Dichte, ein vernetztes System öffentlicher Räume, eine soziale, funktionale und architektonische Mischung sowie eine räumliche Hierarchie mit einem Zentrum als Höhepunkt (...)." (Bodenschatz 2003: 1) Weitere Leitbilder die zeitlich hier eingeordnet werden können sind die "Stadt der kurzen Wege" und die "Nachhaltige Stadt".

Eng mit dieser dritten Generation des Zentrumsumbaus ist das übergeordnete Ziel verknüpft die Innenstadt in gestalterischer, funktionaler und sozialer Hinsicht gegenüber dem suburbanen Raum zu fördern. Die Tertiärisierung bildet eine Grundvoraussetzung für die "Renaissance des Zentrums", die sich insbesondere an die besser verdienenden Schichten richtet und von aufsehenerregenden städtebaulichen Projekten begleitet wird. Neben Barcelona gehören Paris, Berlin und London zu den Städten in Europa deren Zentrumsumbau breite internationale Aufmerksamkeit und große Anerkennung erfuhren. (Bodenschatz 2005: 9f.)

Als Vorreiter und Vorbild gilt die gestalterische und soziale Aufwertung des Zentrums von Barcelona, die im Hinblick auf die Olympischen Spiele 1992 seit den 1980er Jahren verfolgt wurde und die zukünftig bestimmenden Themen des Stadtbbaus setzte. Dazu gehört die Rückeroberung der vom Autoverkehr dominierten öffentlichen Räume, die Wiederentdeckung von Wasserlagen, die Ansiedlung bedeutender Kultureinrichtungen in Revitalisierungsgebieten, innerstädtischer Wohnungsneu- und -umbau für die Mittelschicht sowie die Paarung eines starken Bekenntnisses zum traditionellen Städtebau mit architektonischen Gesten zu Innovation und Zukunftsfähigkeit. (Bodenschatz 2003: 2) Diese Projekte des Zentrumsumbaus waren in eine neue Art strategischer Planung für die Gesamtstadt eingebettet und wurden von dieser inhaltlich vorbereitet. (Rosemann 1993: S. 21ff.; Calbet i Elias 2008: S. 28f.) (s. Kap. 2.4.1)

Ebenfalls sehr breit rezipiert wurden die in Paris durchgeführten 'Grand Projets'. (Bodenschatz 2003: 2) Diese erschließen sich dann zweifelsfrei als Elemente des Umbaus und der Erweiterung des Zentrums, wenn man die Stadt Paris in ihrer Gesamtheit als den Kern der um ein vielfaches größeren Metropolregion Paris versteht. Für die Projekte, die in erster Linie als kulturpolitische Vorhaben verfolgt wurden und unter großem Einfluss der jeweiligen Präsidenten standen, gab es keinen im Voraus erarbeiteten Gesamtplan. (s. Kap. 5)

In West-Berlin markierte die in der südlichen Friedrichstadt durchgeführte "IBA-Neu" den Auftakt für eine neue Variante des Stadtumbaus. In diesem Teil der Innenstadt waren die Zerstörungen des Krieges nach wie vor sehr präsent und viele Baublöcke waren nur teilweise erhalten geblieben. Im Rahmen der Bauausstellung wurden einige dieser innerstädtischen Brachen nach den Prinzipien der sogenannten "Kritische Rekonstruktion" neubebaut. (Konter 2005: S. 194ff.)

Diese wurde nach der Wiedervereinigung des geteilten Berlins unter veränderten Vorzeichen weiterverfolgt. Die Transformation zur gemeinsamen Hauptstadt Deutschlands bildete nun das wesentliche Anliegen des Zentrumsumbaus. Im Zusammenhang mit einer Entwertung der architektonischen und städtebaulichen Moderne und nach einer Phase von einzeln verfolgten Projekten wurde die "Kritische Rekonstruktion" schließlich zur Grundlage eines Gesamtplanes für die zentralen Bereiche Berlins – Planwerk Innenstadt. Zur Wiederherstellung des Stadtgrundrisses der traditionellen Stadt wurde darin nicht nur das Prinzip des geschlossenen Blockrandes zum zentralen Prinzip erklärt. Es wurde ebenfalls vorgesehen, während der Moderne ausgeweitete und aus Fußgängersicht überdimensionierte Straßenräume zu verengen. (Konter 2005: S. 330ff.) Das 1999 beschlossene Planwerk Innenstadt ist seither prägend für den Zentrumsumbau von Berlin. Gleichzeitig hat in den 1990-er Jahren die Fokussierung der Stadtpolitik auf die Weiterentwicklung des Zentrums die strategische Gesamtplanung für die Berliner Stadtregion vernachlässigen lassen. Dies änderte sich erst wieder mit dem 2004 verabschiedeten Stadtentwicklungskonzept Berlin 2020. (Bodenschatz 2005: S. 399f.)

Im Zentrum von London spiegeln die städtebaulichen Veränderungen den Ausbau der "World City" als internationales Finanzzentrum wieder. Höherwertige Büro-, Unterhaltungs- und Wohnnutzungen haben in zentralen Lagen einen deutlich höheren Stellenwert eingenommen. Das Zentrum hat durch die 'Congestion charge', eine fußgängerfreundliche Gestaltung und die Aufwertung öffentlicher Räume an Attraktivität gewonnen. Die großen Fernbahnhöfe wurden neben besonderen Wasserlagen zum Ausgangspunkt und Motor von Projekten zur Erweiterung des Zentrums. Mit Canary Wharf ist im Rahmen des ersten und eines der größten europäischen Konversionsprojekte – den Docklands – ein gänzlich neues Teilzentrum in Konkurrenz zur 'City' entstanden. (Polinna 2008: S. 111 ff.)

Der Umbau des Londoner Zentrums wurde bereits zu Beginn der 1990er Jahre durch die Planung einiger Projekte wie dem fußgängerfreundlichen Umbau des Trafalgar Square und der Verlängerung der Jubilee Line eingeleitet. Ab Ende der 1990er Jahre gab die von nationaler Seite aus propagierte Politik der "Urban Renaissance" den städtebaulichen Veränderungen wesentlichen Auftrieb. Erst seit 2004 gab es mit dem London Plan einen übergeordneten Plan, der Prinzipien für den nachmodernen Zentrumsumbau definierte. (Polinna 2008: S. 111) Die im Jahr 2000 gegründete Greater London Authority hat in diesem strategischen Plan die Wünsche und Ziele der öffentlichen Hand für die Weiterentwicklung der Metropolregion formuliert, aber auf detaillierte Festlegungen verzichtet (Bodenschatz 2005: S. 399).

Schließlich war und ist der Zentrumsumbau nicht das einzige Aufgabenfeld des Stadtumbaus der letzten Jahrzehnte. Mit dem Übergang zur postindustriellen Stadt wurde die Konversion ehemaliger Industrie- und Gewerbeflächen aber auch von Bahn-, Hafen- und Militärarealen sowie Messe- und Flughafentandorten zu einem weiteren Schwerpunkt, der trotz Schnittmengen auch unabhängig vom Zentrumsumbau eine wichtige Rolle spielt. Während städtebauliche Großprojekte zur Entwicklung neuer Stadtquartiere in zentralen Lagen inzwischen vielfach abgeschlossen sind, steht ihre Umsetzung an peripheren Standorten der Stadtregion häufig noch bevor. Zudem wird die Umnutzung von brachgefallenen Flächen mit immer wieder vorkommenden Standortverlagerungen oder –schließungen auch zukünftig ein

Thema bleiben. Wie am Bereich der Londoner Docklands besonders deutlich wurde, ist mit dem Thema der Konversion in Zeiten beschränkter öffentlicher Steuerungsfähigkeit eine hohe Bedeutung des privaten Städtebaus eng verknüpft (ebd. 397f.).

Als weiteres Aufgabenfeld des Stadtumbaus sind die während der Nachkriegszeit in ganz Europa entstandenen Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus zu nennen, deren Stabilisierung durch die schwierige Kombination sozialer, prekärer Verhältnisse und städtebaulicher Missstände trotz aller bisherigen Bemühungen vielerorts eine Herausforderung bleibt. Nach einer Phase der erhaltenden Sanierung ist man in den Niederlanden, Großbritannien und schließlich auch in Frankreich, wo Wohnraum nach wie vor benötigt wird, zu Strategien des (Teil-)Abrisses und Neubaus übergegangen. (Altrock 2010: S. 506)

In Deutschland wurde der Abriss von Beständen des industrialisierten Wohnungsbaus erst als Rückbaumaßnahme wieder akzeptanzfähig. Das aus der demographischen Schrumpfung resultierende Überangebot an Wohnungen ließ aus wohnungswirtschaftlicher Sicht keine andere Wahl zu. In den betroffenen Städten besteht zudem die Notwendigkeit mit dem Leerstand in den Altbaubeständen umzugehen und die technische und soziale Infrastruktur zu redimensionieren. In diesem Zusammenhang sind die Integrierten Stadtentwicklungskonzepte (INSEK), welche die Stadtumbaumaßnahmen in eine gesamtstädtische wenn auch nicht stadtreionale Planung einbinden, zu einem etablierten Instrument geworden. (ebd. S. 506)

Für die Länder Mittel- und Osteuropas, in denen der politische Systemwechsel zu Beginn der 1990er Jahre weitreichende Veränderungen ausgelöst hat, ergibt sich aus einer Untersuchung zu modellhaften Projekten des Stadtumbaus folgendes Bild. Die Vorhaben zur Konversion von ehemaligen Industriegeländen und Militärstandorten oder etwa zur Revitalisierung von Wohnquartieren wurden mehrheitlich als Einzelprojekt geplant und durchgeführt. In der Anfangsphase spielte häufig vielmehr die Kenntnis von guten Beispielen einen wichtigen Anreiz für das Zustandekommen der Projekte, während eine gesamtstädtische Entwicklungsstrategie noch fehlte. Diese wurde häufig erst im Nachhinein und mit dem Motiv erarbeitet, nationale und europäische Fördermittel in Anspruch zu nehmen. (Riedel, Schwartze und Weidner 2011: S. 17f., 21)

Schließlich lässt sich feststellen, dass trotz Ambivalenzen in der Planungspraxis der Anspruch Projekte in ein übergeordnetes Planwerk einzubetten gegenwärtig wieder Bestandteil des Planungsverständnisses ist.

Zusammenfassung

Der historische Rückblick zum Stadtumbau zeigt dessen beständige Weiterentwicklung mit den gesellschaftlichen und ökonomischen Transformationsprozessen. Während sich die Aufgaben verschieben, verändern sich die Lösungsansätze und das jeweilige Instrumentarium. Die städtebaulichen Leitbilder und Gestaltungsprinzipien lösen sich ganz oder teilweise ab. Zum Teil haben sich die Praktiken des Stadtumbaus ins Gegenteil verkehrt. In der industriellen Urbanisierung und der Moderne stand das Durchbrechen und Aufweiten von Straßenzügen für die "Verbesserung des Straßenverkehrs". Schließlich ging es darum dem zunehmenden Verkehr Platz zu verschaffen. Anstelle dessen sind in der Nachmoderne das Ziel der Rückgewinnung des öffentlichen Raumes und die Reduzierung des motorisierten Verkehrs getreten. Dazu werden Straßen- und Platzräume nicht nur umgestaltet, sondern sollen zum Teil auch durch straßenbegleitende Bebauung redimensioniert werden.

Die vorangehenden Betrachtungen zeigen aber auch einige Konstanten auf. Der Neubau neuer öffentlicher Verkehrsmittel wirkt nach wie vor als Motor für den Stadtumbau, umso mehr als die Verdichtung im Umfeld von Bahnhöfen heute auch als Maßnahme zur Vermeidung und Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs angestrebt wird. Die Hoffnung auf verbesserte Verwertungsbedingungen kann nach wie vor als wichtiges Motiv des Stadtumbaus gelten, insbesondere seitens privater Akteure. Dies spiegelt sich sowohl in der Aufwertung von Wohngebieten wieder als auch im Rückbau der Wohnungsbestände unter Schrumpfbedingungen. So ist mit der Aufwertung von Wohnquartieren weiterhin das Risiko verbunden, dass die weniger zahlungskräftige Bewohnerschaft verdrängt wird.

Die Intensität der Eingriffe in den Gebäudebestand und den Stadtgrundriss variierten im Laufe der Zeit. Wird aufgrund der prinzipiellen Ablehnung der traditionellen Stadt vor allem die Moderne mit 'Tabula Rasa' und Kahlschlagsanierung assoziiert, gehörte der Abriss ganzer Straßenzüge und Wohnquartiere auch in der Gründerzeit zum Repertoire des Stadtumbaus. Lediglich Bauten von besonderer Bedeutung wurden damals respektvoller behandelt. Die Wertschätzung und der behutsamere Umgang mit dem historischen Gebäudebestand, der sich seit den 1970er Jahren etabliert hat, ist mit der kulturellen Entwertung der Moderne inzwischen wieder in Frage gestellt worden.

Was die Rollenverteilung zwischen öffentlichen und privaten Akteuren angeht, erscheint die Zeit der Moderne in Bezug auf die starke Rolle der öffentlichen Hand als Ausnahmezeitraum. So sind ein umfangreiches Engagement privater Investoren und die Zusammenarbeit in Form von Public Private Partnerships kein neues Phänomen der 1980er Jahre, sondern vielmehr eine unter veränderten Rahmenbedingungen zurückgekehrte Praktik aus dem 19. Jahrhundert.

Die Durchführung von Eingriffen in den Altbestand im Rahmen von Stadtumbau setzt nach wie vor das Engagement der öffentlichen Hand voraus. Das Instrument der Enteignung ist lediglich da überflüssig geworden, wo Grundeigentümer selbst ein Interesse an Abriss oder Umnutzung haben, wie z.B. bei Rückbau oder Konversion.

Zur Frage inwieweit der Stadtumbau mit einem städtebaulichen Planwerk auf gesamtstädtischer Ebene verbunden ist, zeigt der Blick in die Geschichte, dass sich der Umbau von Großstädten während der industriellen Urbanisierung häufig ohne einen Gesamtplan vollzogen hat. Dieser war also keine Voraussetzung für Stadtumbau-Maßnahmen. Wenn sich diese im Nachhinein zu einem vermeintlich wohl geplanten Großen Ganzen zusammenfügten war dies auf andere Mechanismen wie das kontinuierliche Wirken von Schlüsselpersonen oder gemeinsame Interessen der maßgeblichen Akteure zurückzuführen. Allerdings wurde dabei eine derartige Verschärfung sozialer Missstände in Kauf genommen, dass die Kritik an der damaligen Stadtentwicklung zu Beginn des 20. Jahrhunderts schließlich zur Ausbildung von Städtebau und Stadtplanung als eigene Disziplinen führten.

Seither wurden immer wieder Gesamtpläne im Zusammenhang mit dem Stadtumbau eingesetzt. So sind zu Beginn des 20. Jahrhunderts schon einmal stadregionale Pläne erarbeitet worden, in denen sowohl zur Erweiterung als auch zum Umbau des bestehenden Siedlungsgebietes konkrete Vorstellungen gezeigt wurden. Auf die radikalen Gesamtplanungen der Moderne folgte nach zwischenzeitlicher Skepsis eine neue Generation strategischer Pläne.

Anknüpfungspunkte der Arbeit

Zur Rolle dieser Gesamtpläne für die durchgeführten Projekte des Stadtumbaus ergibt sich ein widersprüchliches Bild. Zum einen lässt sich feststellen, dass sie vor dem Hintergrund sich ändernder Rahmenbedingungen und Leitbilder häufig nicht weiterverfolgt oder nur teilweise umgesetzt und dann abgelöst wurden. Zudem folgte ein übergeordneter Plan nicht selten erst wenn es schon erste Projekte gab. Der nachmoderne Zentrumsumbau von London ist ein Beispiel dafür. So entsteht der Eindruck, dass die Gesamtpläne im Allgemeinen nur beschränkten Einfluss auf die jeweiligen Projekte des Stadtumbaus hatten. Dennoch gibt es wie im Fall von Barcelona in den 1980er und 1990er Jahren auch Beispiele für ein produktives Zusammenwirken beider Seiten.

Soll sich der Stadtumbau heute und zukünftig auf die Stadtregion als Ganzes beziehen und auch die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume umfassen, wird er mit der politisch-administrativen Zersplitterung unter veränderten Vorzeichen stattfinden. Ohne Mandat für den gesamten Planungsraum könnten einzelne Schlüsselpersonen wohl kaum für eine ausreichende Kontinuität und Koordination sorgen und gewährleisten, dass Einzelmaßnahmen über das Lokale hinaus auch für Nachbargemeinden und die Stadtregion Nutzen erbringen und aufeinander reagieren. Es ist also unwahrscheinlich, dass dieser in der Vergangenheit beobachtbare Mechanismus nach wie vor trägt. Unabhängig von der tatsächlichen Wirksamkeit spricht dies wiederum für die erhöhte Notwendigkeit eines Gesamtplanes auf stadregionaler Ebene.

2.4 Die Rolle des Entwerfens in der Strategischen Planung

2.4.1 Die Vision zwischen unverfänglichem Rahmen und konzeptionellem Beitrag

Mit dem Revival der Strategischen Planung seit den 1990er Jahren hat sich ein neues Planungsverständnis herausgebildet, das sich sowohl von dem überkommenen Paradigma der integrierten Entwicklungsplanung als auch den zuvor dominanten projektorientierten Planungsansätzen unterscheidet. Die Projekte sollen nun in eine übergeordnete, gesamträumliche Vision bzw. ein Leitbild eingebettet werden. Dieser werden verschiedene potenzielle Aufgaben zugeschrieben. (vgl. Keller et al. 2006; Kühn und Fischer 2010 S. 19; Wiechmann 2008 S. 68ff.)

Die Vision als Rahmen zur Koordination und Orientierung

Planung benötigt Überblick, wenn sie dem aus der Gemeinwohlorientierung erwachsenden Koordinationsanspruch gerecht werden will. "Die 'Renaissance der großen Pläne' verweist auf eine unerbittliche planerische Weisheit höherer Ordnung: vernünftiges Handeln setzt Übersicht voraus – für wie vorläufig und bedingt man diese auch immer halten mag." (Keller et al. 2006: S. 289) Vor diesem Hintergrund soll die Vision in der neuen strategischen Planung die Aufgabe wahrnehmen, als Grundlage für die Koordination von Projekten und Entscheidungen zu dienen. Langfristig und gesamträumlich angelegt bildet sie einen Gegenpol zu Projekten, die räumlich selektiv und kurz- oder mittelfristiger Natur sind (Kühn und Fischer 2010 S. 19). Auf diese Weise soll die Vision einen sinnstiftenden Rahmen für die Projekte bilden.

Zudem wird eine wesentliche Aufgabe der Vision in ihrer potenziellen Orientierungsfunktion gesehen. Dabei wird davon ausgegangen, dass die kollektive Entwicklung und Abstimmung gemeinsamer und geteilter Vorstellungen zur angestrebten Entwicklung des jeweiligen Raumes möglich ist und dazu führen kann, dass die beteiligten Akteure ihr Handeln auf diese Vision hin ausrichten. (vgl. Kühn und Fischer 2010 S. 19f.; S. 28)

Darüber hinaus sollen Vision und Projekte in einem ständigen Dialog miteinander stehen. "Das Wechselspiel zwischen Orientierung und Umsetzung soll einerseits die häufige Folgenlosigkeit von Leitbildprozessen, andererseits den bloßen Aktionismus von Projekten vermeiden." (ebd. S. 123) Dazu werden sie im Rahmen von strategischen Plänen bzw. integrierten Entwicklungskonzepten miteinander verknüpft. Strategische Pläne werden in der Regel durch einen politischen Beschluss legitimiert, sind aber nicht formal rechtsverbindlich.

Fraglich ist inwieweit der Anspruch an Visionen als Rahmen für Koordination und Orientierung zu dienen explizit mit einem Gestaltungsanspruch auf der gesamträumlichen Ebene verknüpft sein sollte. So wird betont, dass die Vision in strategischen Plänen auf regionaler Ebene inhaltlich abstrakt und allgemein gehalten sein soll. Sie ist so auf viele Arten und von vielen Standpunkten aus interpretierbar, lässt vieles zu und schließt wenig aus. Damit bleibt Flexibilität für spätere Entscheidungen der vielfältigen Akteure offen und ein politischer Konsens und Beschluss ist einfacher erreichbar. (vgl. Wiechmann 2008: S.28, S. 241)

Aber kann eine Vision mit so unverfänglichem Charakter überhaupt eine wirksame Koordinationsgrundlage sein oder ihr Potenzial als Orientierungsangebot entfalten? Wird ein strategischer Plan so nicht allzu leicht zu einer Zusammenschau von ohnehin verfolgten Projekten und sektoralen Planungen, die von einer möglichst allgemeinen Vision legitimiert werden ohne ihr richtungweisende Impulse zu verdanken? (vgl. Koch et al. 2006a: S. 456; vgl. Nollert 2013: S. 34)

Die Vision als konzeptioneller Beitrag zur gesamträumlichen Entwicklung

Vor diesem Hintergrund verbinden verschiedene Autoren explizit einen Gestaltungsanspruch mit den übergeordneten Ebenen von Planung. So betonte Rosemann bereits zu Beginn der Auseinandersetzung mit der neuen Strategischen Planung Anfang der 1990er, dass die Betonung von Gestaltungskonzepten als eigenständige Dimension städtebaulicher Planung auf allen Ebenen charakteristisch für diese sei. Gestaltung wird nun nicht mehr wie in der klassischen Stadtplanung aus programmatischen Festlegungen und funktionalen Ordnungen abgeleitet. "(...) In den neuen Planungsansätzen sind die städtebauliche Gestaltung, ihr Erlebniswert und ihre Anmutungsqualität eigene Wertkategorien, die unvorhergesehene, zuvor nicht planbare Potenzen erschließen können und neue programmatische Auslegungen für die Zukunft eröffnen können. Form folgt nicht mehr ausschließlich der Funktion, sondern hat ihre eigene Kapazität, ihre eigene Potenz, ihren eigenen Wert." (Rosemann 1993: S. 24)

Als Referenzen bezieht sich Rosemann auf die Städte Madrid, Barcelona und Rotterdam, in denen im Kontext einer wieder oder weiterhin starken öffentlichen Planung in den 1980er Jahren neue Planungsansätze verfolgt wurden, welche sich bereits von der sonst damals üblichen Reduzierung auf Großprojekte unterschied. Der Zusammenhang zwischen Einzelprojekten und Gesamtplanung, Totalbild und Detail sowie die Betonung gestalterischer Elemente spielten in allen drei Fällen eine wichtige Rolle. Gestaltungskonzepte sind hier auf allen Ebenen städtischer Planung anzutreffen und werden schon frühzeitig im Planungsprozess eingesetzt. In Madrid und Barcelona wurden bereits auf der Ebene des Strukturplans für die Gesamtstadt gestalterische Überlegungen angestellt, die zu neuen und eigenen programmatischen Schlussfolgerungen geführt und so den weiteren Planungsablauf entscheidend beeinflusst haben. (ebd. S. 21ff.)

Damit übernahmen die räumliche Gestaltung und der Entwurf hier neue und andere Aufgaben im Planungsprozess als bis dahin üblich. Die Rolle des Entwurfs war nicht mehr darauf beschränkt ein festgelegtes Programm in eine räumliche Ordnung zu übersetzen. "(...) Eine neue und wichtige Aufgabe besteht vielmehr darin, die räumlichen Möglichkeiten zu erkunden, die Potenzen des jeweiligen Standortes auszuloten und - last but not least - das Interesse der verschiedenen Akteure abzutasten und die Konsensbildung voranzutreiben. Der räumliche Entwurf ist nicht mehr nur ein Plan, sondern ist zugleich ein Instrument der Exploration räumlicher Möglichkeiten und der Kommunikation und Verhandlung zwischen den Beteiligten." (ebd. S. 24)

Während sich Rosemanns Beobachtungen zu einer neuen Rolle der Gestaltung und des Entwurfs auf den übergeordneten Ebenen von Planung maximal bis auf die Gesamtstadt beziehen, weisen Koch und Schröder ein Jahrzehnt später auf die zunehmende Bedeutung einer entwurfsgestützten und bildhaft argumentierenden Regionalplanung hin. Dabei beziehen sie sich auf Praxisbeispiele für Visionen zur räumlichen Entwicklung im regionalen Maßstab aus der Schweiz, wie das Konzept der "Lorzenstadt" (2000) oder das "Bild für die Region Bern" (2005). (Koch et.al. 2006a)

Vor diesem Hintergrund vertreten die Autoren die Überzeugung, dass Planung sich als raumgestaltende Disziplin verstehen, konzeptionelle Verantwortung wahrnehmen und das Entwerfen in ihre Herangehensweise integrieren soll. (ebd. S. 455) Konzeptionelles Entwurfsdenken sollte nicht erst auf der Ebene des Quartiers einsetzen, sondern auch auf den übergeordneten Maßstäben Bestandteil von Planung sein. Eine Entwicklungsplanung, die sich für räumliche Qualitäten verantwortlich fühlt, müsse auch im regionalen Maßstab konzeptionelle Maßarbeit leisten um Orientierungsangebote für räumliche Entwicklungsentscheidungen zu machen. Dazu dürften große Pläne nicht auf Aussagen zur Flächennutzung beschränkt werden sondern auch stadtgestalterische Aussagen machen. Zudem dürften sie nicht nur nachträglich Entwicklungen dokumentieren, die von anderen bestimmt werden. (ebd. S. 446f.) Viel zu oft würden sich nicht nur raumwirksame Einzelinteressen ungefiltert durchsetzen, sondern auch die Fachplanungen statt der Raumplanung die Richtung angeben. So stellt es nach wie vor eine große Herausforderung dar, Infrastrukturprojekte in landschaftliche und städtebauliche Konzepte zu integrieren. (ebd. S. 456)

Statt vor dem Hintergrund der gescheiterten systematischen Planungsansätze der 1970er Jahre auf einen ganzheitlichen Gestaltungsanspruch zu verzichten und sich auf moderierende Tätigkeiten zu beschränken, müsse man deshalb lediglich mit mehr Demut an das Entwerfen herangehen und es in kommunikative Planungsprozesse integrieren. Statt um das Erarbeiten gestalterischer und räumlicher End-Lösungen ginge es nun um die Erkundung und Ausgestaltung von Möglichkeitsräumen. (Koch et.al. 2006a: S. 450) "Nicht das Gestalten-Wollen ist das Problem, sondern der Glaube an dessen Wirkung und an die Macht der Instrumente. Das Gestalten-Wollen muss sich in den Dienst bürgerlicher Verantwortung und Teilhabe stellen, als eine Dienstleistung und ein Orientierungsangebot, dessen Wirkung sich zunächst aus der Kraft der Idee und der Überzeugungsarbeit dafür speist." (Koch et.al. 2006b)

Die jüngeren Forderungen von Koch und Schröder zum Gestaltungsanspruch auf den übergeordneten Ebenen von Planung entsprechen in vielen Aspekten den früheren Beobachtungen Rosemanns. Dies deutet daraufhin, dass sie sich zwischenzeitlich nicht über alle Lager hinweg etabliert haben und in der Debatte immer wieder aus dem Blick geraten. Während sich Städtebauer zunehmend großräumlichen Konzepten annehmen und diese sowohl als konzeptionelles wie auch als strategisches Instrument verstehen (Meijmans und de Zwart 2009: S. 109; 123), scheint dies von Planern noch wenig zur Kenntnis genommen zu werden. Hier wird häufig übersehen, dass sich nicht nur das Planungsverständnis sondern auch das Entwurfsverständnis in Veränderung befindet.

Soll auch auf den übergeordneten Ebenen von Planung ein Gestaltungsanspruch wahrgenommen werden, ist die Vision eines strategischen Planes als konzeptioneller Beitrag zur zukünftigen Entwicklung des Gesamttraumes zu verstehen. Dementsprechend soll sie sich durch einen ausgeprägten Bezug zum betrachteten Raum mit seinen Eigenschaften, Problemen und Möglichkeiten auszeichnen, also keinen beliebigen oder austauschbaren, sondern einen maßgeschneiderten und richtungsweisenden Charakter haben. Erst daraus - aus der Spezifität - kann sich das Potenzial der Vision ergeben, tatsächlich als Koordinationsgrundlage für Projekte und Maßnahmen zu dienen, statt diese nur in einem unverfänglichen Rahmen zu bündeln. Methodisch bedingt die Erarbeitung einer solchen Vision, dass dabei in einem erweiterten Verständnis entworfen wird.

2.4.2 Das Entwerfen als Methode im Ansatz der "Strategischen Räumlichen Planung"

In der planungstheoretischen Diskussion zur strategischen Planung wird vermehrt das Entwerfen thematisiert. Diesbezüglich stellt der von Louise Albrechts und Jef Van den Broeck entwickelte Ansatz der "Strategischen räumlichen Planung" einen zentralen Beitrag dar. Dieser kann als strategisch und kooperativ, handlungsorientiert und akteursbezogen bezeichnet werden und lässt sich so nahe der von Patsy Healey vertretenen "Kollaborativen Planung in Multi-Akteurs-Systemen" oder der "Aktionsorientierten Planung" nach Bernhard Scholl und Rolf Signer verorten (vgl. Nollert 2013: S. 22, 51).

Der normative Theorie-Ansatz weist aber auch einige Besonderheiten auf, die ihn von anderen unterscheiden. Dazu gehört, dass Raumplanung hier nicht getrennt von Städtebau behandelt wird. Vielmehr wird versucht, eine Brücke zwischen beiden Bereichen zu schlagen. Zudem wird das Entwerfen hier als zentrale Methode in der Strategischen Planung thematisiert. Es soll nicht nur auf der projektbezogenen, sondern auch auf der übergeordneten Ebene von Planung eine zentrale Rolle spielen und wird deshalb als 'Spatial design' bezeichnet. Dies stellt nach Wissensstand der Autorin im Vergleich zu anderen planungstheoretischen Ansätzen ein Novum dar. Der von Van den Broeck verfasste Artikel "What kind of spatial planning do we need? An approach based on visioning, action and co-production!..." (2010) ist eine der ersten Veröffentlichungen, in denen der Begriff des 'Spatial Design' und dessen Rolle in der Planung thematisiert werden (Nollert 2013: S. 51).

Zudem basiert der Ansatz auf der Annahme, dass das Streben nach räumlicher Qualität über quantitative Zielsetzungen hinaus immer das Hauptziel der Planenden sein soll. Das Entwerfen nimmt wiederum eine Schlüsselrolle dabei ein zu bestimmen, was räumliche Qualität im konkreten Fall bedeutet. (vgl. Van den Broeck 2010: S. 184 ff.) Mit diesen Eigenschaften bietet der Theorie-Ansatz direkte Anknüpfungspunkte zu der Frage nach der potenziellen Rolle großräumlicher Entwürfe auf stadtreionaler Ebene für die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume.

Planungsverständnis

Das dem Ansatz zugrunde liegende Verständnis strategischer Planung, kommt in der folgenden Definition zum Ausdruck. "Wir definieren strategische, räumliche Planung hier als einen transformierenden und integrativen sozialräumlichen Prozess. Darin werden Visionen, abgestimmte Maßnahmen sowie Mittel zur Umsetzung und 'Koproduktion' entwickelt, welche den Rahmen dafür bilden und formen was der jeweils betrachtete Raum¹³ ist und wozu er werden kann." (Oosterlynck et al. 2011: S. 3)

Die strategische Dimension dieses Planungsverständnisses bezieht sich zum einen darauf, dass das Priorisieren von bestimmten Zielen und Räumen gegenüber anderen vor dem Hintergrund beschränkter Handlungsspielräume als notwendig erachtet wird. Diese Selektion soll mit einer integrativen Herangehensweise verknüpft sein und aus der Gesamtsicht erfolgen. Sie verlangt deshalb nach einem hohen Maß horizontaler und vertikaler Kooperation zwischen den zuständigen Stellen öffentlicher Behörden, wo diese nach wie vor eher sektoral und hierarchisch organisiert sind. (ebd. S. 3)

Zum anderen spiegelt sich das "Strategische" in der Aktionsorientierung wieder. In Abgrenzung zum obsolet gewordenen Paradigma der rationalen Gesamtplanung soll Strategische Planung nicht nur langfristige Vorstellungen für die nachhaltige räumliche Entwicklung aufzeigen, sondern sich auch damit auseinandersetzen, wie diese Visionen erreicht werden können. Dazu gehören die Definition von Maßnahmen sowie die Bestimmung geeigneter Mittel zu deren Realisierung. (ebd. S. 3f.)

Ein weiterer Anspruch des Ansatzes besteht darin, Planungsprozesse durch die Einbeziehung verschiedenartiger Akteure als Koproduktion anzulegen und auf diese Weise soziale Innovation zu fördern. Dies bezieht sich zum einen auf die bessere Befriedigung lokaler Bedürfnisse. Zum anderen soll angestrebt werden, die Transformation des physischen Raumes mit der Transformation der sozialen Verhältnisse zu verbinden. (ebd. S. 3)

Der Schlüssel dazu wird in der Fokussierung der Planung auf 'places' statt 'spaces' gesehen. Strategische räumliche Planung soll den Raum nicht nur in seinen physischen Funktionen ('space') zum Gegenstand haben, sondern darüber hinaus auch in seinen soziokulturellen und sozioökonomischen Eigenschaften ('place') in den Blick nehmen. Dies sei eine gute Basis, um die vor Ort relevanten 'stakeholder' in die Gestaltung des Raumes einzubeziehen und Kooperationsformen zwischen öffentlicher Hand, Zivilgesellschaft und Akteuren der Privatwirtschaft zu suchen. (ebd. S. 3)

¹³ Im englischen Originaltext verwenden die Autoren hier den Begriff place. Die Unterscheidung von 'place' und 'space' stammt aus der Kulturgeographie und wurde vor allem von Patsy Healey in die Planungsdiskussion eingeführt. "Space bezieht sich auf den Raum in seinen physischen Funktionen, Place auf den Raum in seinen soziokulturellen und sozioökonomischen Funktionen. Placemaking wird als sozio-kulturelle Raumgestaltung und Rauman eignung begriffen." (Fürst 2010: S. 361)

Den sozialen Raum beschreibt Healey wie folgt. "Conceptions of 'place' are social constructs, interweaving the social experience of being in a place, the symbolic meaning of qualities of a place and the physicalness of the forms and flows which go on in it." (Healey 1998: S. 5)

Zur Frage nach der Rolle der Vision gegenüber Projekten in der strategischen Planung bezeichnet Albrechts die Erarbeitung von Visionen und deren Visualisierung zu der Frage, wie sich ein 'place' zukünftig verändern könnte oder sollte, als einen der zentralen Aspekte strategischer räumlicher Planung. (ebd. S. 4) Strategische Projekte sollen in eine übergeordnete, langfristige Vision eingebunden werden, die von Werten wie Diversität, sozialer Gerechtigkeit und Gleichheit geprägt ist. Dadurch soll verhindert werden, dass die Projekte primär der Logik des Marktes folgen und immer nur die wettbewerbsfähigsten Bereiche einer Stadtregion abdecken. Zudem wird von der engen Aneinanderkopplung von Vision und Projekten auch deshalb eine integriertere räumliche Entwicklung erwartet, weil so Projekte stärker daraufhin ausgerichtet werden, dass sie auch aus ganzheitlicher und gesamtträumlicher Sicht sinnvoll sind. (ebd. S. 7f.).

Breites Entwurfsverständnis

In einer auf diese Weise verstandenen strategischen Planung misst Van den Broeck dem 'Spatial design' eine wichtige Rolle bei und verankert es auf entsprechende Weise in dem normativen Planungsansatz. Eine zentrale Voraussetzung für seine Überlegungen stellt das zugrunde gelegte Entwurfsverständnis dar. "Entwerfen ist die Fähigkeit und die Kunstfertigkeit mögliche Zukünfte, Strategien, Handlungen und Projekte auf proaktive und koproduktive Art und Weise zu erschaffen, zu erzeugen, zu imaginieren, zu repräsentieren, zu erkennen, zu lesen und zu befragen um sie für Orientierung, gesellschaftliche Beurteilung, Verhandlung und Entscheidungsfindung zu nutzen. Dies geschieht in einem interaktiven, kollektiven und individuellen Prozess und resultiert in, wie Healey es nennt, 'kollektiver Sinnstiftung' (Healey 2008:18) über sozialräumliche Transformation und Innovation." (Van den Broeck 2011: S. 87)

Mit dieser Definition wird das Entwerfen hier sehr breit definiert und geht damit über landläufige Vorstellungen hinaus. Es handelt sich um mehr als den kreativen Prozess, in dessen Zentrum die Beschäftigung mit dem physischen Kontext und die Gestaltung physischer Artefakte stehen. Das Entwerfen ist nicht auf bestimmte Maßstäbe oder Disziplinen beschränkt. Vielmehr handelt es sich dabei um eine kreative, transformierende und kollektive Aktivität, die in den gesamten Prozess der Kommunikation, Partizipation und Konsensbildung eingebunden werden kann. Statt die Widersprüchlichkeit innerhalb der Planung zwischen Prozess und Produkt zu betonen, wird versucht diese zu überwinden. (ebd. S. 87f.) Damit schlägt Van den Broeck eine Brücke zwischen den auf die Prozessgestaltung fokussierten Bereichen von Planung und dem auf die Gestaltung des Raumes konzentrierten Städtebau. (Oosterlynck et al. 2011: 225/26).

Räumliche Qualität und Entwerfen

Den zweiten Ausgangspunkt für Van den Broecks Überlegungen bildet der von ihm vertretene Gestaltungsanspruch. Mit Verweis auf den 'spatial turn' in der Geographie und den Sozialwissenschaften geht Van den Broeck davon aus, dass Gesellschaft und physischer Raum sich gegenseitig beeinflussen. Dementsprechend wird der Raum nicht ausschließlich als Produkt gesellschaftlicher Prozesse betrachtet sondern anerkannt, dass seine Eigenschaften und Veränderungen wiederum auch Einfluss auf das menschliche Handeln haben können. Der physische Raum hat nicht nur immanente Qualitäten und Potenziale sondern auch Integrationsvermögen, sodass die Struktur und die Gestalt des Raumes gleichzeitig sowohl Subjekt als auch Medium räumlicher Qualität und nachhaltiger Entwicklung sind. Das Streben nach räumlicher Qualität und das Qualifizieren des Raumes sollte gegenüber dem Verfolgen quantitativer Zielsetzungen und der Konfliktregulierung Priorität haben. (vgl. Van den Broeck 2011: S. 89; Van den Broeck 2010: 184)

"In der Auffassung vieler Menschen, selbst in der von Raumplanern, ist ein räumlicher Plan eine koordinierte Summe aller in Landnutzungen übersetzten Bedürfnisse. Sehr oft, ist ein solcher Plan ein fahler Kompromiss zwischen verschiedenen Interessen. (...) Während sich räumliche Planung um die räumlichen Bedürfnissen einer Gesellschaft und ihre programmatischen Realisierung zu kümmern hat, verlangt das Streben nach räumlicher Qualität sehr viel mehr und sollte das Hauptziel von Planern sein." (Van den Broeck 2010: 184)

Damit akzentuiert er eine zentrale Auffassung von Healey. In ihrem Ansatz zur "Kollaborativen Planung in einer Gesellschaft aus Interessensvertretern" benennt sie die Regulierung von Konflikten über private Landnutzungsrechte im Bezug zum öffentlichen Interesse sowie das sich Einsetzen für und das Fördern von räumlichen Qualitäten als zwei gleichrangige Mandate von Planung. Ihrer Ansicht nach ist Planung erfolgreich, wenn beide Mandate miteinander verknüpft verfolgt werden. (Healey 1998: S. 6f.)

Diesbezüglich weist Van den Broeck daraufhin, das auch im Rahmen einer räumlichen Planung, in der schwerpunktmäßig von den spezifischen Eigenschaften eines Raumes und dazu das Entwerfen als zentrale Methode eingesetzt wird, zwischen divergierenden Interessen vermittelt werden kann. Beim Entwerfen wird eine bestimmte Art von Wissen zu diesem Raum gewonnen, welches die thematischen, sektoralen und technischen Erkenntnisse ergänzt. Darüber hinaus ermöglicht es verschiedene Dimensionen des Raumes in Bildern miteinander zu integrieren, die in der Lage sind Visionen und Konzepte auszudrücken. Durch diese Synthese können Entwürfe verschiedenen Meinungen, Chancen, Interessen und Werten einen Rahmen geben. Dies gilt insbesondere dann, wenn Nutzer und Akteure stärker als früher im Entwurfsprozess einbezogen werden. (Van den Broeck 2011: S. 90)

Die Rolle des Entwerfens auf den vier Spuren des theoretischen Ansatzes

Der von Albrechts und Van den Broeck entwickelte Ansatz zur "Strategischen Räumlichen Planung" ist als Idealmodell zu verstehen. Darin werden vier Pfade unterschieden, die in einem Planungsprozess auf komplexe Art und Weise miteinander verwoben sind. Unter der übergeordneten Forschungsfrage wie 'spatial design' zu qualitativer sozial-räumlicher Transformation beitragen kann, wird diesem auf allen Pfaden des Planungsansatzes eine wichtige Bedeutung beigemessen. Dabei wird davon ausgegangen, dass es als Handlung verschiedene Funktionen erfüllen und der Entwurf als Produkt unterschiedliche Formen annehmen kann. (Van den Broeck 2011: S. 87 ff.)

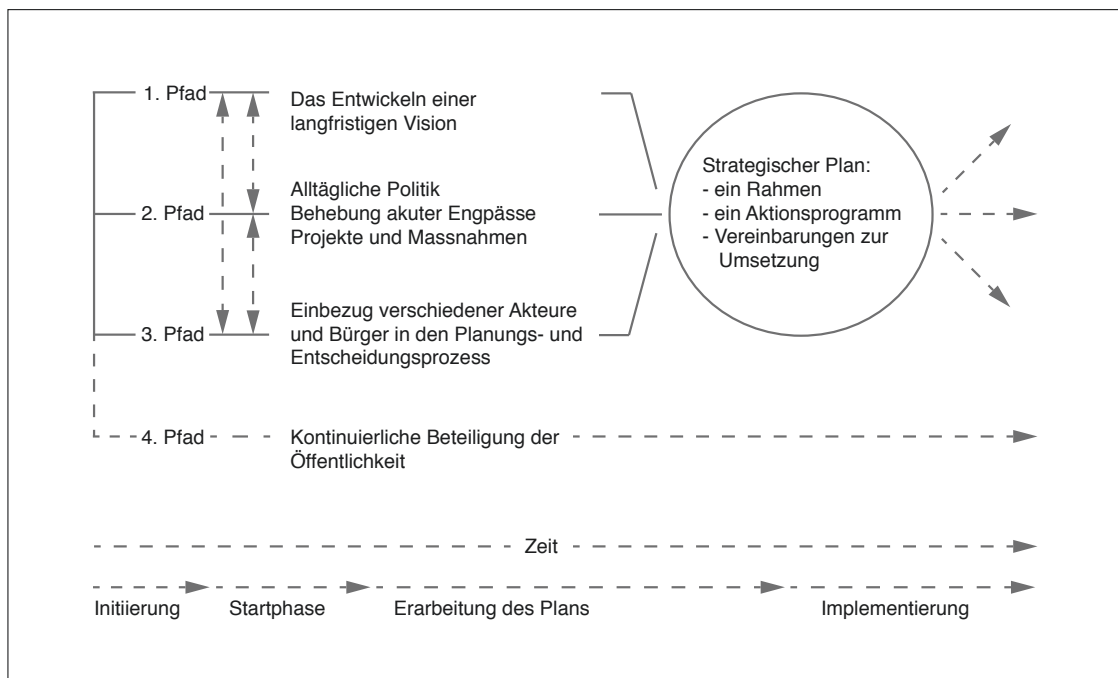


Abb. 9: Schema zum theoretischen Ansatz der "Strategischen räumlichen Planung" (Eigene Abbildung nach Van den Broeck 2011: S. 91)

1. Pfad: Das Entwickeln einer langfristigen Vision

Der erste Pfad steht für den Entwurf alternativer Zukünfte und das Entwickeln langfristiger Visionen für den strukturellen sozial-räumlichen Wandel. Dabei handelt es sich um einen Denk- und Arbeitsprozess mit offenem Ende. Als dessen Ergebnis kann die langfristige Vision zu einem Rahmen für die Akteure werden, der ihnen eine Perspektive auf eine potenzielle Zukunft bietet und sie so motiviert und ermutigt. (ebd. S. 91)

Laut Van den Broeck kann das Entwerfen hier auf verschiedene Arten zum Tragen kommen. Zum einen kann es bereits bei der gesamträumlichen Analyse Akzente setzen, die zunächst dazu dient mit einem Raum vertraut zu werden. Zum anderen kann es eingesetzt werden, um mögliche Zukünfte zu erkunden und darzustellen und so die Debatte darüber zu unterstützen. Dabei wird das Entwerfen zu einem Hilfsmittel im Lernprozess zwischen den Akteuren, dass in verschiedene Formate münden kann. Dazu gehören schematische Darstellungen, Metaphern und Geschichten. (ebd. S. 91)

Van den Broeck weist aber auch daraufhin, dass dieser Strang Strategischer Planung mit grundlegenden Hindernissen und Unwägbarkeiten verbunden ist. Da hier unmittelbar Wertefragen berührt werden, ist das Potenzial fundamentaler Konflikte sehr groß. Zu dem sei die Bereitschaft zur Auseinandersetzung mit langfristigen Fragen der Entwicklung bei vielen Politikern und anderen Akteuren nicht sehr hoch. (ebd. S. 92)

2. Pfad: Das kurz- und mittelfristige Bearbeiten von Problemen und Maßnahmen

Der zweite Pfad bezieht sich auf das Arbeiten an konkreten Maßnahmen und Projekten im Hinblick auf die angestrebte Vision sowie die Lösung akuter Probleme in einer kurz- bis mittelfristigen Perspektive. Die dabei verfolgten Ziele sind sehr konkret und machbar, erwünscht sind schnelle Ergebnisse. Deshalb verlässt man sich auf unmittelbar vorhandenes Wissen, Möglichkeiten und Budgets. Häufig wird hier versucht basierend auf bestehenden Machtstrukturen möglichst rasch und ohne Diskussion grundlegender Werte Maßnahmen zu erarbeiten und umzusetzen. (ebd. S. 92)

Dennoch muss dieses aktionsorientierte Handeln nicht zwangsläufig dem 'muddling through' des Inkrementalismus entsprechen. Projekte und Maßnahme können mit einer strategischen Orientierung verknüpft werden, wenn diese als Anlass zur Betrachtung und Diskussion der jeweiligen übergeordneten Bedeutung und größerer Zusammenhänge genutzt werden. Darüber würde wiederum ein möglicher Beitrag zum Entwickeln einer langfristigen Vision geleistet. (ebd. S. 92)

Auf dieser Ebene der Planung entspricht das Entwerfen quasi dem städtebaulichen Entwerfen ('urban design'). Es erfüllt hier die Funktion ausgehend von der materiellen Realität konkrete Vorschläge zur Veränderung des gebauten Raumes zu entwickeln. Dabei werden Darstellungsmethoden angewandt, die Einsicht in die beabsichtigten räumlichen Qualitäten des Projektes geben sollen und somit als wichtige Grundlage für dessen Diskussion mit den beteiligten Akteuren dienen können. (ebd. S. 92) Neben Skizzen, zweidimensionalen Plänen und Modellen, sind hier insbesondere dreidimensionale Visualisierungen zu nennen, die Vorstellungen über die potenzielle Atmosphäre des Raumes vermitteln sollen. (Goethals et al. 2011: S. 119)

3. Pfad: Der Einbezug von Akteuren im Planungs- und Entscheidungsprozess

Der dritte Pfad bezieht sich auf das Einbeziehen aller relevanten Akteure in den Planungs- und Entscheidungsprozess. Dies erfolgt mit dem Ziel zu bestimmen, was räumliche Qualität und eine nachhaltige räumliche Entwicklung in dem betrachteten Raum konkret bedeuten. Außerdem soll dadurch institutionelle, materielle oder ideologische Unterstützung gewonnen werden. Dieser Prozess ist in einen klar abgesteckten juristischen und politischen Rahmen eingebettet. Dessen Ziel ist es über Verhandlungen zwischen den Akteuren zu Vereinbarungen über konkrete Programme, Maßnahmen und strategische Projekte zu gelangen. (Van den Broeck 2011: S. 92)

Das Entwerfen hat hier die Funktion die Verhandlungen über die verschiedenen Handlungslogiken der Akteure hinweg zu erleichtern. Als Methode der Bildgebung kann es eingesetzt werden, um die Kommunikation und Konsensbildung mithilfe von Bildern zu unterstützen. Darüber hinaus kann das Entwerfen aber auch als Methode zur Konflikt- und Problemlösung dienen, wenn es darum geht Akteure mit verschiedenen Interessen in strategischen Projekten zusammenzubringen. (ebd. S. 92f.)

4. Pfad: Die kontinuierliche Einbeziehung der Öffentlichkeit

Der vierte Pfad des theoretischen Ansatzes beschreibt den kontinuierlichen Einbezug der allgemeinen Öffentlichkeit in die Belange räumlicher Planung mit dem Ziel insbesondere soziale benachteiligte und unkonventionelle Akteure stärker als üblich daran zu beteiligen. Wie beim ersten Pfad handelt es sich auch hier um einen Denk- und Arbeitsprozess mit offenem Ende. Dieser ist unvorhersehbar und notwendigerweise dauerhaft. Das Entwerfen hat hier wiederum die Rolle, die Kommunikation zu unterstützen. Die Frage, welche Form von Entwürfen bzw. welche Darstellungsmethoden dazu geeignet sind, lässt Van den Broeck offen. (ebd. S. 93)

Das Ergebnis dieses vielseitigen Prozesses wird zu dem Zeitpunkt in dem strategischen Plan festgehalten, in dem er politisch legitimiert wird. Dieser stellt mit einer Vision, einem Aktionsprogramm mit Maßnahmen sowie Umsetzungsvereinbarungen zwischen den beteiligten Akteuren das politische Programm für einen Raum dar. Da strategische Planung auf den vier Pfaden gleichzeitig stattfindet, kann dieser strategische Plan nicht statisch sein. (ebd. S. 93)

Damit trägt der Ansatz der Tatsache Rechnung, dass es zwischen den Planungsebenen kein deduktives Verhältnis geben kann und diese im ständigen Dialog miteinander stehen müssen. Mit der Gleichzeitigkeit von Strategieformulierung und –anwendung wird hier also berücksichtigt, was an theoretischen Ansätzen linearer Strategieentwicklung kritisiert wurde. (vgl. Wiechmann 2008)

Als Zusammenfassung seines Erkenntnisstandes zum 'spatial design' formuliert Van den Broeck die folgende Hypothese. "'Spatial design' ist das Konglomerat integrierender Aktivitäten und Produkte, die uns das Vorstellen und Repräsentieren von verschiedenen Arten von Wissen und Erkenntnissen zu den Eigenschaften eines physischen und sozialen Raumes sowie dessen Potenziale, seiner möglichen nachhaltigen Zukünfte und deren Auswirkungen erlauben. Dies soll auf eine Art und Weise geschehen, die Kommunikation, Beratung und Verhandlung mit allen Akteuren während der verschiedenen Entwicklungsphasen und auf den unterschiedlichen Denkebenen eines Planungsprozesses erlaubt." (Van den Broeck 2011: S. 94)

Zusammenfassend ist festzustellen, dass Van den Broeck hinsichtlich des Gestaltungsanspruchs auf allen Maßstabsebenen strategischer Planung sowie dem Potenzial des Entwerfens räumliche Möglichkeiten nicht nur zu erkunden und zu repräsentieren, sondern darüber auch die Kommunikation und Verhandlung in Planungsprozessen zu unterstützen eine ähnliche Position vertritt wie Rosemann, Koch und Schröder. (vgl. Rosemann 1993; Koch und Schröder 2006) (s. Kap. 2.4.1)

Anknüpfungspunkte der Arbeit

Da es sich bei dem Ansatz um ein Idealmodell mit einer hohen Komplexität verschiedenster Anforderungen handelt, sieht Van den Broeck weiteren umfangreichen Forschungsbedarf. Es müsse noch genauer verstanden werden, was das 'spatial design' genau ausmacht und wie dessen verschiedene Aufgaben im Sinne des dargestellten Ansatzes optimal erfüllt und miteinander in Beziehung gesetzt werden können. (Van den Broeck 2011: S. 94)

Zur Frage wie das Entwerfen im Rahmen strategischer Projekte und unter Einbezug von relevanten Akteuren zu räumlicher Qualität beitragen kann, haben die Arbeiten von Goethals und Schreurs sowie Vanempen wichtige Erkenntnisse geliefert. (vgl. Goethals und Schreurs 2011; Vanempen 2011) (s. Kap. 2.4.4)

Zudem ist laut Van den Broeck die Rolle des Entwerfens beim Entwickeln einer langfristigen Vision noch wenig erforscht, gleichwohl es in der Praxis vielfältige Erfahrungen dazu gibt (Van den Broeck 2011: S. 94). Entsprechend unverbindlich sind die dazu getroffenen Aussagen. Diesbezüglich hat Markus Nollert mit seiner Dissertation zum raumplanerischen Entwerfen im Rahmen von Konkurrenzverfahren auf regionaler Ebene einen weiterführenden Beitrag geleistet (vgl. Nollert 2013). (s. Kap. 2.4.3)

Die vorliegende Arbeit schließt hier an und stellt das Zusammenwirken der langfristigen Vision (1. Pfad) und der Projekte (2. Pfad) in den Vordergrund. So wird in dem Ansatz zwar die Anforderung gestellt, dass beide Pfade gleichzeitig und in einem ständigen Wechselspiel miteinander stattfinden sollen. Bislang unbeleuchtet ist aber, welche Auswirkungen es auf der Ebene der strategischen Projekte konkret hat, wenn bei der Entwicklung der langfristigen Vision ‚entworfen‘ wird. Zudem lassen Van den Broeck's Ausführungen zu langfristigen Visionen erkennen, dass er dabei nicht unbedingt auch großräumliche Entwürfe als spezifische Erscheinungsform einer solchen Vision vor Augen hat. Dies wird daran deutlich, dass er die Entwicklung von konkreten Vorschlägen zur Veränderung des gebauten Raumes ausschließlich auf dem 2. Pfad der Projekte und Maßnahmen verortet. Nicht explizit erwähnt wird hingegen, dass die Formulierung städtebaulicher Strategien durch das Zoomen bis auf die Maßstabesebene kleinräumlicher Situationen ein Bestandteil der Entwicklung einer langfristigen Vision sein soll oder kann.

Im Hinblick auf den theoretischen Ansatz von Van den Broeck und Albrechts ist die folgende Forschungsfrage also noch ungeklärt. Welchen Einfluss haben großräumliche Entwürfe, die als informelle Konzepte zur Erarbeitung und Abstimmung eines strategischen Plans eingesetzt werden, auf Projekte? Können sie so zu Verbesserungen der räumlichen Qualität beitragen?

Der theoretische Ansatz wird im Rahmen dieser Arbeit als normatives Gerüst genutzt, um diese Frage zu beantworten und damit zusammenhängende Bewertungen zu treffen. So wird an späterer Stelle auf die Anforderungen zurückgekommen, die hier mit dem Hauptziel räumlicher Qualität an die strategische Planung gestellt werden. Zudem sollen die Untersuchungsergebnisse dazu beitragen, den Ansatz empirisch zu unterfüttern und Erkenntnisse für dessen Weiterentwicklung zu liefern.

2.4.3 Das Entwerfen in kooperativen Konkurrenzverfahren auf regionaler Ebene

Das Entwerfen auf den übergeordneten Ebenen von Planung bildete eines der Leitthemen im Rahmen des internationalen Doktorandenkollegs "Forschungslabor Raum". In einer Reihe von Promotionsvorhaben wurde hier mit dem sogenannten raumplanerischen Entwerfen experimentiert, um Lösungsansätze für komplexe Probleme der Entwicklung von Metropolregionen zu erarbeiten. (vgl. Internationales Doktorandenkolleg Forschungslabor Raum 2012) Diesbezüglich hat sich Nollert insbesondere mit kooperativen Konkurrenzverfahren in der Schweiz beschäftigt, die dort als Testplanungen bezeichnet werden.

Dabei stand die Frage im Zentrum, welche Anforderungen an das raumplanerische Entwerfen in Planungsprozessen zu stellen sind und wie bei der Erarbeitung von langfristigen Entwicklungsperspektiven im regionalen Maßstab entworfen werden muss, um diese zu erfüllen. Damit geht er einen Schritt weiter als Van den Broeck, der zwar die neuen Aufgaben des 'spatial design' beschreibt, aber das 'Wie?' offen lässt. (vgl. Nollert 2013: S. 53) Zur Beantwortung seiner Fragestellung hat Nollert Erfahrungen aus drei Testplanungsverfahren zur Erarbeitung von Entwicklungsperspektiven im regionalen Maßstab evaluiert und theoretisch eingeordnet. Dabei war er selbst als Planer involviert, hat also in das Geschehen eingegriffen.

Sein Beitrag ist in Bezug auf zwei Punkte von besonderem Interesse. Zum einen zeigt er auf, dass der Rationalitätsanspruch der Planung und das Intuitive des Entwerfens keine unvereinbaren Gegensätze sind. Stattdessen kann das Intuitive des Entwerfens den rational-analytischen Entscheidungsprozess insbesondere dann fördern, wenn das zu bearbeitende

Problem zu Beginn des Planungs- und Entwurfsprozesses nicht klar und abschließend definiert werden kann. Ein zu Beginn des Prozesses noch undeutliches Problem wird nicht in erster Linie durch dessen rational-analytische Analyse sondern durch intuitive Lösungsversuche und deren Überprüfung schrittweise besser verstanden. Darüber wird die Annäherung an immer passendere Lösungsvorschläge erreicht. Problemerkundung und Lösung finden als wechselseitiger Prozess statt. (ebd. S. 53 ff.)

Zum anderen wird in Nollerts Beitrag deutlich, wie ein solcher Planungs- und Entwurfsprozess mit dem Anspruch vereinbar ist, die Interessen relevanter Akteure von Beginn an einzubeziehen. So ermöglichen Testplanungsverfahren mit Zwischenpräsentationen das Arbeiten mit 'halb-garen Ideen', die im Diskurs mit den relevanten Akteuren überprüft, begründet verworfen oder weiterentwickelt werden. Aufgrund der Konfrontation der Lösungsversuche mit den akteursbezogenen Wirklichkeiten kann das Produkt eines solchen Entwurfsprozesses zu einer geprüften Diskussionsgrundlage für das weitere Vorgehen und zu treffende Entscheidungen werden, die belastbare Argumentationen enthält. Für Nollert ist dies die Voraussetzung dafür die Ergebnisse als gesellschaftlich robustes kontextabhängiges Wissen zu bezeichnen. (ebd. 224) Dies heißt bezogen auf großräumliche Entwürfe, die im Rahmen von kooperativen Konkurrenzverfahren erarbeitet werden, dass sie nicht nur Beiträge der jeweiligen Teams sondern ein Ergebnis der Zusammenarbeit aller am Verfahren Beteiligten darstellen.

In Bezug auf die Erarbeitung von langfristigen, integrierten Entwicklungsperspektiven im regionalen Maßstab gelangt Nollert im Ergebnis seiner Arbeit zu der folgenden Soll-Definition des raumplanerischen Entwerfens: "Das Raumplanerische Entwerfen ist ein handlungsorientierter Such- und Organisationsprozess, dessen Kern der Kreislauf aus Lösungsversuch, Reflexion und Prüfung sowie dessen allfälligem Verwurf bildet und dessen Ziel die Generierung von gesellschaftlich robustem Wissen darstellt." (ebd. S. 224)

Im Gegensatz zu Van den Broeck, bei dem sich das 'spatial design' im Rahmen Strategischer Planung auf alle Maßstabsebenen bezieht, betrachtet Nollert das raumplanerische Entwerfen als besonderen Fall und grenzt es deshalb von den Nachbardisziplinen wie dem Städtebau oder Landschaftsarchitektur und -planung ab. Dies begründet er damit, dass die höhere Komplexität der im regionalen Maßstab betrachteten Räume und Probleme eine Weiterentwicklung des Entwerfens als Methode erfordert. (ebd. S. 48ff.) Diese Trennung nach Disziplinen und letztlich auch Maßstabsebenen wird von der Autorin nicht als sinnvoll erachtet, da sie einer gegenseitigen Annäherung entgegensteht und die erheblichen inhaltlichen Schnittmengen bei realen Planungsaufgaben ignoriert. Wie sollte eine Trennlinie zwischen raumplanerischem und städtebaulichem Entwerfen gezogen werden, wenn gerade das Zoomen zwischen den Maßstäben zum Prozess des Austestens dazu gehört?

Die Frage welche Anforderungen an die Form des Entwurfsproduktes zu stellen sind oder konkreter welche Darstellungsformen eine langfristige Entwicklungsperspektive im regionalen Maßstab annehmen soll, wird in der Arbeit offen gelassen (ebd. S. 222f.). Diesbezüglich bietet sie also keine konkreten Anknüpfungspunkte für die hiesige Betrachtung großräumlicher Entwürfe auf stadtdregionaler Ebene.

Anknüpfungspunkte der Arbeit

Weiteren Forschungsbedarf sieht Nollert zu der Frage, wie Testplanungen und deren Ergebnisse als zeitlich begrenzter Sonderfall in den routinemässigen Planungsalltag mit seinen Organisationsformen und Entscheidungsprozeduren überführt werden können (Nollert 2013: S. 302). Die Fallstudie zum internationalen Gutachterverfahren "Le Grand Paris" zeigt auf, welche Möglichkeiten und Hindernisse dabei bestehen können.

2.4.4 Räumliche Qualität durch Entwerfen in strategischen Projekten

Wie in Kapitel 2.4.2 dargestellt, sieht Van den Broeck in dem Streben nach räumlicher Qualität das wesentliche Anliegen räumlicher Planung. Diesbezüglich wird im Folgenden darauf eingegangen, wie dieser Begriff verstanden werden kann. Zudem wird auf zwei Beiträge eingegangen, die den Entwurfsprozess in strategischen Projekten in Bezug auf den theoretischen Ansatz von Albrechts und Van den Broeck näher beleuchtet haben. Die Fallstudien von Goethals und Schreurs sowie von Vanempen untersuchen an Praxisbeispielen, ob und wie das Entwerfen ('design') in strategischen Projekten mobilisiert werden kann, um über Verbesserungen der räumlichen Qualität zu kommunizieren und diese zu verfolgen.

Ein Verständnis räumlicher Qualität

Räumliche Qualität ist eine Wertvorstellung in Planung und Städtebau, die nur bedingt objektiv und allgemeingültig definiert werden kann und jeweils in Bezug zum betrachteten Raum in einen formellen Entwurf übersetzt werden muss. Zudem entsteht räumliche Qualität nicht unmittelbar durch die physischen Eigenschaften eines Raumes, sondern erst durch die Anerkennung die ihm seitens der Nutzer zuteil wird. Diese Bewertung ist subjektiv und sowohl kulturell als auch sozial geprägt. Zudem verändert sich mit der Zeit, welche städtebaulichen Formen als angemessene Übersetzung räumlicher Qualität gelten. (Goethals und Schreurs 2011: S. 98)

In der Städtebauthorie sind dennoch einige allgemeine, reproduzierbare Kriterien zur Beschreibung räumlicher Qualität etabliert. Begriffe die für die Aspekte räumlicher Qualität stehen, müssen unabhängig vom Kontext sein und offener als formale Entwurfslösungen, so dass sie im Bezug auf den jeweiligen Raum in städtebauliche Formen übersetzt werden können. Statt der Definition von Gestaltungsmustern oder -richtlinien handelt es sich hier deshalb um wertebasierte, maßstabsunabhängige Kriterien, die an den Bedürfnissen der Nutzer und dem Erlebniswert orientiert sind. (ebd. S. 98)

In "Good City Form" (1984) hat Kevin Lynch ein entsprechendes Set an fünf Leistungskriterien für die Qualität von Lebensräumen vorgeschlagen: Vitalität, Verständlichkeit, Passgenauigkeit, Erreichbarkeit und Kontrollierbarkeit. Laut Lynch sind diese für alle Gesellschaften zutreffend, die den Fortbestand der menschlichen Spezies und aller Lebewesen sichern, die Verbundenheit mit Zeit und Raum verstärken sowie die individuelle Entwicklung fördern möchten. Aus heutiger Sicht könnte man auch sagen, sie passen zu einer Gesellschaft, die eine nachhaltige Entwicklung anstrebt (ebd. S. 99f.).

Vitalität: Vitalität, das hier mit Lebenskraft und Beständigkeit übersetzt werden kann, bezieht sich auf das Maß, in dem die Erscheinungsform einer Siedlung die Gesundheit und das Überleben der menschlichen Spezies und des gesamten Ökosystems unterstützt.

Verständlichkeit: Mit Verständlichkeit, wird bezeichnet, inwieweit sich die Erscheinungsform einer Siedlung positiv auf deren Wahrnehmbarkeit auswirkt. Unterkategorien für die Verständlichkeit eines Raumes sind dessen Identität, seine formale Struktur, die Kongruenz zwischen Form und Nutzen, die Transparenz der darin ablaufenden Prozesse, die Möglichkeit der Bewohner sich den Raum über das Setzen von Zeichen anzueignen sowie das Potenzial des Raumes als Bedeutungsträger.

Passgenauigkeit: Die Passgenauigkeit einer Siedlung beschreibt, wie gut ihr räumliches und zeitliches Muster dem gewohnten Verhalten der Einwohner entspricht beziehungsweise wie gut sie funktioniert.

Erreichbarkeit: Mit Erreichbarkeit ist gemeint, inwieweit eine Siedlung ihren Einwohnern Zugang zu Aktivitäten und Gütern bietet, zwischenmenschliche Kontakte fördert sowie die Erreichbarkeit anderer Räume und Informationen ermöglicht.

Kontrollierbarkeit: Kontrollierbarkeit bezeichnet zum einen, wie gut Menschen den Raum nutzen können um ihre persönlichen Beziehungen mit ihrer sozialen Umgebung zu organisieren. Dazu gehört beispielsweise die eindeutige Privatheit oder Öffentlichkeit von Teilräumen. Zum anderen meint Kontrollierbarkeit, inwieweit die Schaffung, Wiederherstellung, Veränderung und Organisation eines Raumes von dessen Nutzern kontrolliert wird.

Von diesen fünf Leistungskriterien ist die Wahrnehmbarkeit und Verständlichkeit eines Raumes nicht nur für sich gesehen von großer Bedeutung, sondern hat auch großen Einfluss auf andere Aspekte wie die Lebenskraft und Beständigkeit ('vitality'), das optimale Funktionieren ('fit) oder die Zugänglichkeit ('access') (ebd. 97ff.).

Entsprechend sieht Frick in der "Theorie des Städtebaus"¹⁴ die Verständlichkeit als ein querschnittbezogenes Ziel des Städtebaus. "Die Verständlichkeit im Städtebau zielt auf Schönheit in einem differenzierten Sinn, auf etwas, das über funktionierende Technik und praktische Nutzbarkeit hinausgeht, zugleich aber einem realen Bedürfnis der Menschen entspricht. Dieses Bedürfnis bezieht sich auf die Wahrnehmbarkeit der baulich-räumlichen Organisation, auf den sichtbaren räumlichen Zusammenhang zwischen dem Ganzen einer Siedlungseinheit und ihren Teilen. Verständlichkeit meint die Form der Stadt. Ihre Abwesenheit führt zur 'Nicht-Stadt'." (Frick 2006: S. 91)

So spielt das Kriterium der Verständlichkeit auch eine wichtige Rolle in der Auseinandersetzung Sieverts mit der Zwischenstadt. Die mangelnde Wahrnehmbarkeit und Begreifbarkeit dieser Räume sieht er sowohl als ihr wesentliches Problem, aber auch zentralen Ansatzpunkt für ihre Qualifizierung. (vgl. Sieverts 1997)

Die Rolle des Entwerfens für ein gemeinsames Verständniss räumlicher Qualität

In ihrem Beitrag zeigen Goethals und Schreurs, das im Rahmen eines Planungsprozesses mithilfe des Entwerfens ein gemeinsames Verständnis zwischen den beteiligten Akteuren darüber entwickelt werden kann, was räumliche Qualität für den jeweiligen Raum bedeutet. Dies haben sie mit Bezug auf Lynch insbesondere für die Kategorie der 'Verständlichkeit' ('Sense') untersucht, weil es sich dabei um einen sehr wichtigen Aspekt räumlicher Qualität handelt, der zugleich besonders schwierig auf transparente Art und Weise zu diskutieren ist. (Goethals und Schreurs 2011: 97ff.) Die Autoren zeigen anhand von drei städtebaulichen Projekten, dass sich die Kategorie der Verständlichkeit in den jeweiligen Entwürfen und der dazugehörigen Argumentation in konkretisierter Form wiederfinden lassen. (ebd. S. 104-118)

Demnach kommt dem Entwerfen bzw. den Entwerfenden eine besondere Rolle bei der projektspezifischen Konkretisierung des Aspekts der Verständlichkeit zu. In einem Planungsprozess werden Fragen zur angestrebten Wahrnehmung und Atmosphäre vielfach als Erstes und schwerpunktmäßig von den oder dem Entwerfenden thematisiert, während sie für die anderen involvierten Akteure zunächst sehr abstrakt erscheinen. Außerdem werden über das Entwerfen bisher unbedachte Möglichkeiten zur Entwicklung des jeweiligen Ortes erkannt oder Widersprüche zwischen den im Vorfeld formulierten Planungszielen offengelegt. (ebd. S. 119)

Hinsichtlich der Interaktion zwischen dem Entwerfenden und anderen Akteuren während des Entwurfsprozesses beziehen sich Goethals und Schreurs auf den Soziologen Zeisel. Dieser beschreibt drei Aktivitäten, die im Laufe eines Entwurfsprozesses mehrmals zyklisch durchlaufen werden: das Sich Vorstellen von Bildern, die Bildgebung und das Präsentieren sowie das Testen. Wie bei Nollert (2013) wird hier also das Entwerfen als Kreislauf aus Generieren, Vermitteln sowie geprüfem Verwerfen oder Weiterentwickeln von Ideen betrachtet. Im Vergleich wird hier aber klarer aufgezeigt inwiefern das Arbeiten mit inneren und äußeren Bildern einen wesentlichen Bestandteil des Entwerfens und des Austauschs zwischen den Akteuren bildet. (s. Kap. 2.4.2)

¹⁴ Frick hat in der "Theorie des Städtebaus" ein normatives Grundgerüst für städtebauliches Handeln formuliert, das aus städtebaulichen Zielvorstellungen und jeweiligen Kategorien besteht und sich u.a. auf Lynch bezieht. (Frick 2006: S. 88)

1. Das Sich Vorstellen von Bildern: Der besondere Beitrag des Entwerfens liegt hier darin, dass dabei vor allem der graphische Modus des Denkens und sich Ausdrückens genutzt wird. So werden auch Bildinformationen als empirische Quelle für Entwurfsentscheidungen herangezogen und diese wiederum in Form von Bildern umgesetzt.

2. Die Bildgebung und das Präsentieren: Entwerfende visualisieren ihre mentalen Bilder, so dass sie für die anderen Akteure zugänglich werden. Zudem liefern sie beim Präsentieren dieser Bilder das notwendige Vokabular für deren Beschreibung sowie zentrale Argumente darüber, inwiefern ihr Entwurf konkret zum Schaffen räumlicher Qualitäten beiträgt. Beides – Bildgebung und Verbalisierung – sind eine wichtige Basis für die folgenden Diskussionen mit den anderen Akteuren.

3. Das Testen: In der anschließenden Auseinandersetzung werden der Entwurf und die darin enthaltenen Ideen getestet. Dazu gehört die Konfrontation mit den inneren Bildern der anderen Akteure, mit neuen Informationen zu Zielen und Hindernissen oder etwa das Überprüfen der inneren Konsistenz des Entwurfs. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse bilden die Basis für einen weiteren Zyklus im Entwurfsprozess. (Zeisel zit. in: Goethals und Schreuers 2011: S. 119f.)

Eine zentrale Voraussetzung für ein solches 'Research by Design' bildet die konstruktive Haltung aller beteiligten Akteure und ihre Fähigkeit ihre Beiträge zur Diskussion nachvollziehbar zu vermitteln. Insbesondere die Entwerfenden sind hier gefragt einen Dialog auf Augenhöhe über die 'Verständlichkeit' und den Erlebniswert als wesentlichen Aspekt räumlicher Qualität zu ermöglichen. So könnten im Laufe des Entwurfsprozesses Meinungen revidiert werden und sich das Verständnis aller Beteiligten ausweiten. Wenn dies gelingt, verändert sich das ursprüngliche Konzept und wird zu einer tragfähigen und - in Bezug auf die räumliche Qualität - besseren Lösung. Divergierende Interessen werden überwunden und in einer "Sowohl als auch Erzählung" miteinander integriert. (Goethals und Schreuers 2011: S.125)

'Spatial Design' als Methode zur funktionalen Integration

Vanempen setzt bei ihrer Betrachtung bei großräumlichen Projekten an. Sie hat am Beispiel von strategischen Projekten zur Schaffung rurbaner Parks beleuchtet, inwieweit das 'Spatial design' als Methode zur funktionalen Integration geeignet ist. Integration definiert Vanempen dabei als die Schaffung von synergetischen Verknüpfungen und Zusammenhängen in einem bestimmten räumlichen Maßstab zwischen divergierenden räumlichen Ansprüchen, den damit verbundenen Landnutzungen und Funktionen sowie den diese vertretenden Akteuren. Dies führt sie darauf zurück, dass das Entwerfen multidimensional ist, von den Eigenschaften und Potenzialen des jeweiligen Raumes ausgeht und so maßgeschneiderte Formen von Integration schafft. Damit ist ein inhaltlicher Mehrwert der Planung verbunden, der sich in einer erhöhten räumlichen Qualität und damit auch einer verbesserten Lebensqualität auf Seiten der Nutzer widerspiegelt. (Vanempen 2011: S. 131, 146f.)

Inwieweit das integrierende Potenzial des 'Spatial design' zum Tragen kommen kann, variiert laut Vanempen je nach Ausgangssituation. Diese kann zum Beispiel von der verbliebenen konzeptionellen Offenheit zu Beginn des Planungsprozesses, von der Höhe des Problemdrucks oder einer etwaigen Dominanz sektoraler und juristischer Haltungen seitens des Auftraggebers geprägt sein. Zudem ist die Qualität des Entwurfes von Bedeutung, da nicht jeder Entwurf gleich kreativ und erfinderisch ist. Weiterhin spielen die Haltung der Entwerfenden und die Art des Entwurfes hinsichtlich Offenheit, Flexibilität sowie dem Umgang mit dem Bestehenden und den Akteuren eine wichtige Rolle. Letztlich sind auch die Art und Weise des Planungsprozesses sowie die Haltung des Auftraggebers wichtige Einflussfaktoren. (ebd. S. 146f.)

Anknüpfungspunkte der Arbeit

Die Fallstudien von Goethals und Schreuers sowie von Vanempton messen dem Entwerfen in strategischen Projekten eine zentrale Bedeutung bei. Dies gilt sowohl hinsichtlich der Verknüpfung von Planung und Umsetzung als auch der Einbeziehung verschiedener Akteure. (Oosterlynck et.al. 2011: S. 225 f.) Sie zeigen auf, dass das Entwerfen sowohl im Rahmen teilräumlicher als auch städtebaulicher Projekte dazu dienen kann, den Raum in koproduktiver Art und Weise zu qualifizieren und welche Faktoren diesen Prozess beeinflussen. Ihre Beiträge werden an späterer Stelle zur Formulierung eines Anforderungsprofils an Planungen herangezogen, die im Hinblick auf ihren potenziellen Beitrag zu räumlicher Qualität bewertet werden sollen. (s. Kap. 2.6.3)

2.5 Wirkungen des Regionalen Entwerfens und des Einsatzes großräumlicher Entwürfe

Vor dem Hintergrund des zunehmenden Einsatzes des regionalen Entwerfens als Methode und von großräumlichen Entwürfen als dessen Ergebnis setzen sich bereits verschiedene Autoren aus unterschiedlichen Perspektiven damit auseinander, welche Wirkungen diese tatsächlich entfalten können und auf welchen Mechanismen diese beruhen. Bevor auf einige empirische Arbeiten zu diesem Thema eingegangen wird, werden als Ausgangspunkt einige Überlegungen zu den möglichen Wirkungen großräumlicher Entwürfe aus bildtheoretischer Sicht angestellt.

2.5.1 Großräumliche Entwürfe als Gesamttext aus Text und Bild

Wie in Kap. 2.2 beschrieben, sind großräumliche Entwürfe in besonderem Maße durch die Verwendung von Bildern und eine hohe Darstellungsqualität gekennzeichnet. Mit den folgenden Betrachtungen aus bildtheoretischer Sicht wird den Fragen nachgegangen welche Arten von Bildern darin zur Anwendung kommen, wie diese wahrgenommen werden und was sich daraus in Bezug auf ihre möglichen Wirkungen ergibt.

In der räumlichen Planung nimmt das Bildliche eine wichtige Rolle für Verständnis und Verständigung ein. In Gesamttexten bzw. Supertexten werden Bild, Wort und Zahl miteinander kombiniert, anstatt sich wie in anderen Disziplinen auf eine dieser Kulturtechniken zu konzentrieren. Sie bilden dann kommunikative Einheiten. Auch großräumliche Entwürfe sind solche Gesamttexte. Dabei werden schriftliche Darstellungen mit grafischen Bildern kombiniert. Im Unterschied zu inneren, mentalen Bildern handelt es sich hier um äußere, materielle Bilder. Als Artefakte sind diese von natürlichen Bildern zu unterscheiden. (Signer 2012: S. 51)

Im Wesentlichen werden in großräumlichen Entwürfen zwei verschiedene Bildtypen eingesetzt, darstellende Bilder und Strukturbilder. Diese sind hinsichtlich Bildbezug und Bildinhalt zu differenzieren. Darstellende Bilder zeichnen sich dadurch aus, dass den visuellen Eigenschaften des Zeichens¹⁵ die visuellen Eigenschaften des abzubildenden Gegenstandes entsprechen. Kennzeichnend für Strukturbilder sind dagegen nicht Übereinstimmungen in Bezug auf die Eigenschaftsrelationen. Zudem können hier nicht-visuelle Eigenschaften in visuelle Zeichen übersetzt werden. (Sachs-Hombach 2006: S. 191) So werden in Graphen die Zusammenhänge zwischen qualitativen Eigenschaften hergestellt, während in Kreis-, Balken- oder Streudiagrammen die Abbildung der Relationen zwischen quantitativen Merkmalen im Vordergrund steht. (ebd. S. 207) Strukturbilder sind also keine einfachen Abbilder sondern Repräsentationen. "Bei topografischen Karten gilt zum Beispiel, dass sie nicht einfach eine Landschaft abbilden, sondern "ein Wissen über die Landschaft", indem zum Beispiel notwendige verzerrende Projektionsmethoden angewendet werden." (Signer 2012: S. 65)

Zu den Strukturbildern gehören topologische und thematische Karten, Pläne sowie Diagramme. Pläne sind eine reduzierte Form topologischer Karten mit einem relativ kleinen Abbildungsbereich. (Sachs-Hombach 2006: S. 207) "Das Diagramm im engeren Sinne ist eine graphische Darstellung, die Sachverhalte, insbesondere Relationen etwa zwischen Größen, aber auch zwischen Begriffen und Wissensfeldern, anschaulich vor Augen stellt." (Krämer 2009, S. 106 zit. in: Signer 2012: S. 61) Innerhalb eines Diagramms werden Bild und Text kombiniert, so dass sich Merkmale des Bildhaften und des Sprachlichen verbinden. Diagramme arbeiten mit Kategorien und zeigen wie sich Begriffe zueinander verhalten. So vermitteln sie "memorierbare Ordnungsmuster". (Signer 2012: S. 63 ff.) In großräumlichen Entwürfen kommen Strukturbilder in Form von Plänen aber auch als thematische Karten und Diagramme zum Einsatz.

¹⁵ Im Kontext semiotischer Bildtheorien wird der Begriff des Zeichens von Sachs-Hombach allgemein verstanden. "Er dient als Oberbegriff, unter dem nicht nur sprachliche Ausdrücke und bildhafte Darstellungen, sondern alle Gegenstände fallen, von denen wir sagen würden, dass sie einen Inhalt haben und damit etwas bedeuten." (KSH S. 71)

Bei den in großräumlichen Entwürfen verwendeten darstellenden Bildern handelt es sich vor allem um Visualisierungen des Gesamtraumes, von Teilräumen oder ausgewählten städtebaulichen Situationen, wie sie im Städtebau üblich sind. Diese sind als illusionistische Bilder nah am 'trompe l'oil' – dem täuschend echten Bild - zu verorten, mit dem eine möglichst realistische Darstellung konkreter Gegenstände angestrebt wird. So wird nahezu die Illusion dessen Anwesenheit erweckt. (Sachs-Hombach 2006: S. 193f.)

Daneben werden in großräumlichen Entwürfen aber auch Piktogramme verwendet, bei denen im Gegensatz zum illusionistischen Bild auf die Abbildung sehr weniger Eigenschaften des dargestellten Gegenstandes fokussiert wird. Der Bildinhalt ist aufgrund des hohen Abstraktionsgrades und des Darstellungsstils stark formreduziert und erschließt sich nur mithilfe von Darstellungskonventionen. Piktogramme werden äquivalent zu Wörtern benutzt, sind aber leichter zugänglich und dienen so der Orientierung (ebd. S. 197f.).

Welche Besonderheiten gibt es nun bei der Wahrnehmung und Wirkungsweise dieser Arten von Bildern und wie ergänzen sich Wort und Bild in Gesamttexten? Typisch für Bilder im Allgemeinen sind die nicht-lineare Lektüre und die Simultaneität. Sie können im Gegensatz zum Text von verschiedenen Einstiegen oder Ausgangspunkten her gelesen werden. Ein Bild ist immer gleichzeitig als Ganzes sichtbar und kann so etwas anderes zeigen als Text. So werden anhand von Bildern zum Teil andere oder effizientere kognitive Operationen und mentale Aktivitäten ausgelöst, als durch Sprache. Daraus können sich neue Perspektiven ergeben oder die Wahrnehmung auf bisher Unbeachtetes gelenkt werden. Bilder bieten so auch ein hohes Maß an Orientierung. (Signer 2012: S. 57ff.) "Bilder ermöglichen es, in komprimierter Weise komplexe Sachverhalte zu vermitteln und in strukturierter Form verständlich zu machen." (Sachs-Hombach 2006: S. 24) Durch Simultaneität ermöglichen zum Beispiel Diagramme den Überblick und den Vergleich von verschiedenartigen Elementen und deren Relation zueinander. (Signer 2012: S. 61)

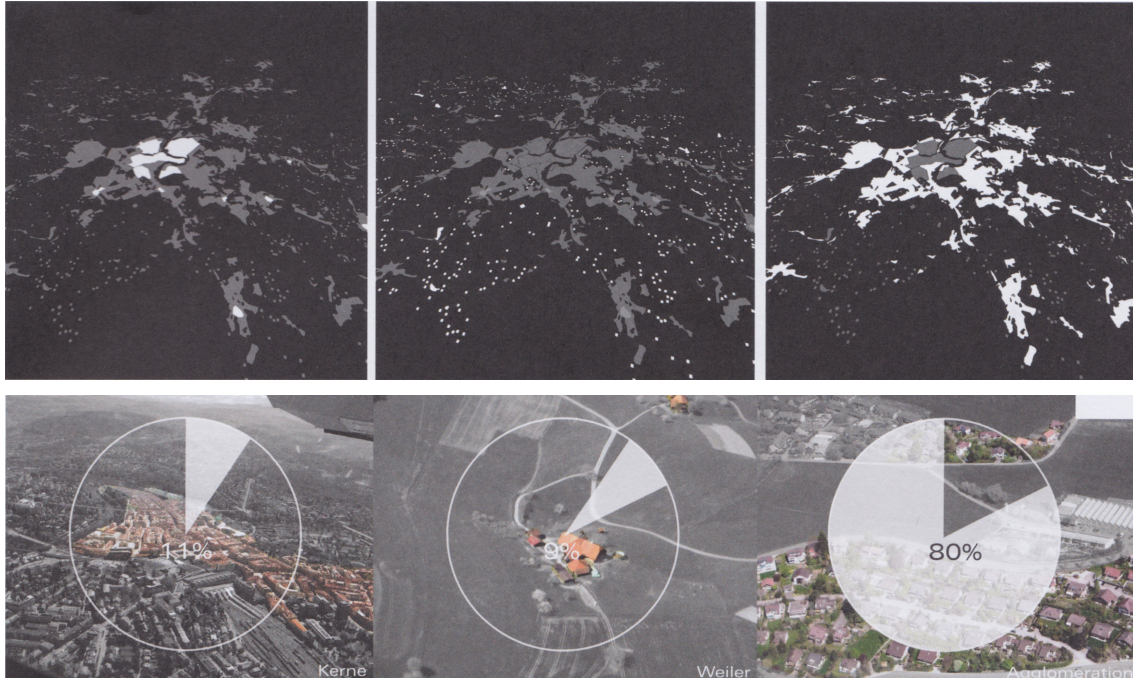


Abb. 10: Analysepläne und Diagramme aus dem großräumlichen Entwurf "Bern rUrban", Beitrag zur Ideenkonkurrenz "Ein Bild der Region Bern" des Teams BüroZ, process yellow, lad+ und ibv (Verein Region Bern 2006: S. 27) © yellow z | Das besiedelte Gebiet in der Region Bern wird hier in die drei Typen Kerne, Weiler und Agglomeration unterschieden und sowohl deren Verortung als auch deren Anteil deutlich gemacht.

Beim Generieren von Strukturbildern ist die Visualisierungsstrategie dafür ausschlaggebend welche Strukturen vereinfacht oder herausgehoben werden, um Überblick und Klarheit zu erreichen. (Signer 2012: S. 69) Im Kontext großräumlicher Entwürfe sind insbesondere Visualisierungsstrategien zur Analyse und Konzeption des Gesamttraumes ein Experimentierfeld. Schließlich geht es hier um die schwierige Aufgabe die ausufernden Stadtlandschaften in ihrem jetzigen Ausmaß und der heutigen Komplexität anschaulich und begreifbar zu machen und so zu einer veränderten Wahrnehmung beizutragen. Diese "Arbeit an den Innenbildern" der Stadtregion sieht Sieverts als Voraussetzung für die Identifikation mit dem Lebensraum und die Bereitschaft zu regionaler Kooperation (Sieverts 1997). (s. Kap. 2.1.3)

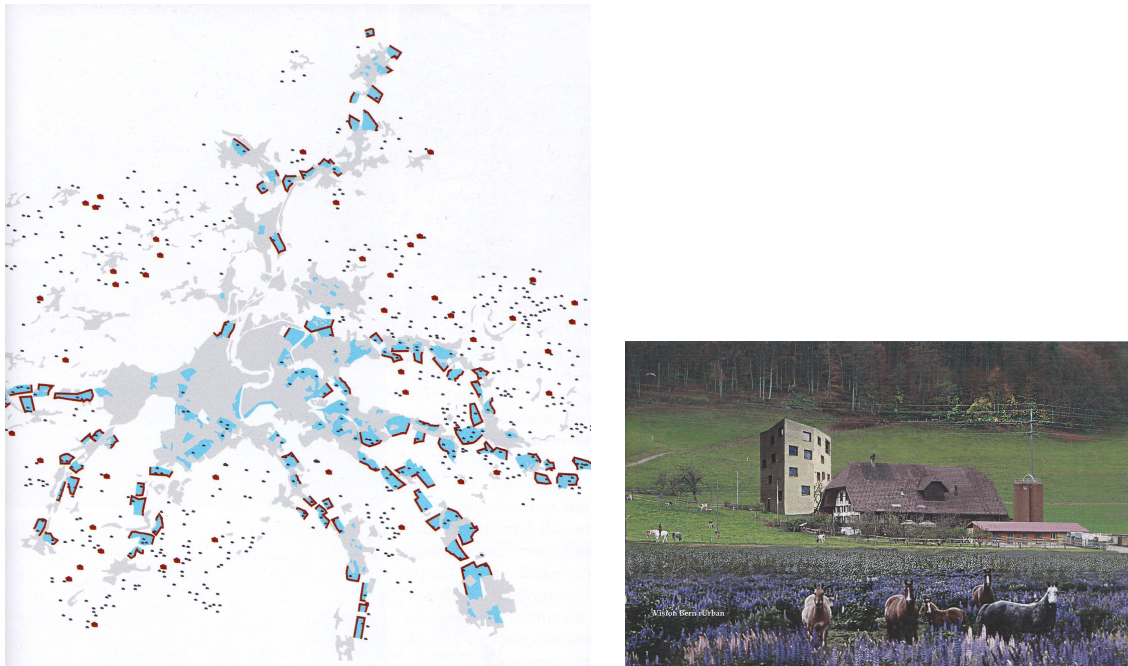


Abb. 11: Konzeptplan und Visualisierung aus dem großräumlichen Entwurf "Bern rUrban" (Bormann et al. 2015: S. 125 u. 129) © yellow z | "Ein Kosmos von Höfen und Weilern in der freien (Berg-)Landschaft einerseits und "Landschaftsintarsien" im Siedlungsteppich andererseits werden als Spezifikum der Region Bern zum Ausgangspunkt des räumlichen Leitbildes." (Bormann et al. 2015: S. 124)

Eine Besonderheit illusionistischer Bilder liegt darin, dass sie die Emotionen stärker ansprechen als andere Arten darstellender und struktureller Bilder, weil ihr Inhalt unmittelbar über die Wahrnehmung erfasst werden kann. Bei einem nicht-illusionistischen Bild, wie z.B. einer Gebäudeskizze, müssen darüber hinaus die jeweiligen Darstellungskonventionen bekannt sein. (Sachs-Hombach 2006: S. 198) Visualisierungen machen das Potenzielle eines Ortes unmittelbar sinnlich erfassbar. Dies erklärt warum sie leichter zugänglich und verständlich erscheinen als Pläne - vor allem für den fachunkundigen Betrachter. Aus diesem Grund werden sie insbesondere dazu genutzt um Vertreter aus Politik und Öffentlichkeit in die Diskussion um eine Planung einzubeziehen und sie davon zu überzeugen.

Außerdem können "Bilder (...) Zugänge zu Unsichtbarem oder Erdachtem öffnen, was mit sprachlichem Text allein nicht gelingt." (Signer 2012: S. 51) Sie haben dann eine epistemische Funktion, leisten also einen Erkenntnisbeitrag. In Bezug auf Bildgebungsverfahren geht es hier um die Frage wie aus inneren, mentalen Bildern äußere Bilder erzeugt werden können. (Sachs-Hombach 2006: S. 270ff.) Jedes "(...) Bild ist eine konkrete Ausformung der Möglichkeiten, des Potenziellen." (Signer 2012: S. 61) So vermitteln Vogelperspektiven zum Gesamttraum in großräumlichen Entwürfen, wie sich die jeweiligen Autoren die Gestalt der Stadtregion den vorgeschlagenen konzeptionellen Ideen entsprechend in ihren Grundzügen vorstellen. Auf diese Weise wird es möglich über diese "möglichen Wirklichkeiten" zu diskutieren und zu eruieren, inwieweit daraus auch "wirkliche Möglichkeiten" werden können. (vgl. Bacchini zit. in: Nollert 2013: S. 240)

Neben den angesprochenen Besonderheiten von Bildern bezüglich ihrer Wahrnehmung und ihrer Wirkungen, sind Bilder den Wörtern insofern überlegen, dass sie maßgeblich besser erinnert werden können. Dies wird damit begründet, dass abstrakte Begriffe nur verbal gespeichert werden, während Bilder sowohl imaginal als auch verbal abgelegt werden können. Das Bild wird quasi nicht nur als Bild sondern zusätzlich auch als Text codiert und gespeichert. Daraus ergibt sich im Idealfall eine doppelte Wirkung des Bildes gegenüber dem Wort. (Sachs-Hombach 2006: S. 265)

Damit die optimale Wirksamkeit von Bildern erreicht werden kann, ist hingegen das Problem der Vieldeutigkeit zu lösen (Sachs-Hombach 2006: S. 265). Da Bilder nicht selbsterklärend sind und auf mehrere Arten gedeutet werden können, besteht die Gefahr des Miss- oder Nichtverstehens. Ein Vielzahl von Lesarten ist möglich (Signer 2012). "Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass viele Funktionen, die Bilder übernehmen können, ohne sprachliche Erläuterungen oder einen entsprechenden Kontext oft vieldeutig bleiben. Auch wenn wir unmittelbar (intuitiv) erkennen was ein Bild darstellt, bleibt oft unklar, was mit der Präsentation eines Bildes bezweckt wird." (Sachs-Hombach 2006: S. 25) So kann ein Sachverhalt in einem Diagramm nicht nur auf verschiedene Art und Weise dargestellt, sondern auch unterschiedlich gelesen werden. Ihr Verständnis wird vom soziokulturellen Umfeld und grafischen Konventionen beeinflusst. (Signer 2012: S. 65)

Im Umgang mit diesem Problem der Vieldeutigkeit von Bildern kommt dem Wort eine entscheidende Bedeutung zu, da sprachliche Darstellungen prinzipiell eindeutiger sind. Bildunterschriften, Legenden und sprachliche Erläuterungen dienen als Kontexte, in denen explizit Hinweise zum Verstehen eines Bildes gegeben werden. Auf diese Weise wird die beabsichtigte Lesart des Bildes unterstützt. (Sachs-Hombach 2006: S. 265) Das Bild und Wort sich ergänzen und deshalb in Kombination eingesetzt werden hat noch mit einem weiteren wesentlichen Unterschied zu tun. Die Schrift gilt dem Bild als überlegen, wenn es um den Ausdruck abstrakter Sachverhalte und rationaler Zusammenhänge geht. Das Bild wiederum besticht durch seine Konkretheit und die Fähigkeit begriffliche Sachverhalte visuell zu veranschaulichen. (Sachs-Hombach 2006: S. 281ff.; S. 308)

Anknüpfungspunkte der Arbeit

Aus bildtheoretischer Sicht haben großräumliche Entwürfe auf stadtreregionaler Ebene als Kombination aus Strukturbildern, darstellenden Bildern und Text also das Potenzial

- die Wahrnehmbarkeit und Begreifbarkeit der Stadtregion durch Überblick und Orientierung zu verbessern,
- denkbare Veränderungen der Stadtregion mit Hilfe von Visualisierungen für jedermann direkt erfassbar zu vermitteln,
- durch das Ansprechen von Emotionen und das bessere Erinnern von Bildern eine stärkere und nachhaltigere Wirkung beim Betrachter auszulösen als vorrangig textliche Pläne
- sowie das Problem der Vieldeutigkeit durch die textliche Einordnung der verwendeten Bilder einzugrenzen.

Allerdings gilt dabei als Voraussetzung, dass sie auch als Gesamttext betrachtet und nicht auf einzelne Bestandteile reduziert werden.

2.5.2 Großräumliche Entwürfe als überzeugende Geschichten

Bei den hier betrachteten großräumlichen Entwürfen als Ergebnis von kooperativen Konkurrenzverfahren handelt es sich zunächst lediglich um Grundlagenkonzepte, die zur Erarbeitung eines strategischen Plans dienen sollen. Wird hier nach deren potenziellen Wirkungen gefragt, geht es also nicht um die klassische Evaluierung einer absichtsvollen Planumsetzung. Einen passenden Zugang um sich mit dem potenziellen Einfluss von nicht zur Umsetzung vorgesehenen Plänen auseinanderzusetzen, bieten die Beiträge von Terry van Dijk (2011 und 2014). Diese ordnen sich in eine Reihe von Arbeiten¹⁶ ein, die die Wirkung von Plänen als subtilen Einfluss auf unsere Konstruktionen des sozialen Raumes ('place construction') betrachten. (vgl. Van Dijk und Weitkamp 2014: S. 111f.)

Seiner Argumentation folgend, kann Planung und insbesondere das regionale Entwerfen als das Erdenken und Erzählen überzeugender Geschichten ('persuasive storytelling') betrachtet werden. Dabei werden abstrakte Zielsetzungen in konkrete Geschichten zum jeweils betrachteten Raum übersetzt. Laut der Semiotik haben Geschichten wie alle Zeichen Einfluss darauf, was Menschen sehen, glauben und letztlich tun. Dies impliziert, dass Pläne die Art und Weise wie sich Menschen den Ort an dem sie leben und arbeiten wahrnehmen und vorstellen - ihre sogenannten 'place frames' - verändern können. (Van Dijk 2011: S. 124) Dieser Prozess des 'Framing' und 'Reframing' beruht auf der Tatsache, dass die inneren Raumbilder empfänglich sind für neue Informationen wie sie in Geschichten über einen Ort oder dessen mögliche Zukünfte erzählt werden. (Van Dijk und Weitkamp 2014: S. 111) "Angetrieben von dem Austausch von Ideen zur Bedeutung eines Ortes ('places'), zwischen verschiedenen Gruppen und mittels verschiedener Medien, werden die Raumbilder ('place frames') stetig produziert und reproduziert." (ebd. S. 116) Schließlich haben veränderte 'place frames' sowohl Auswirkungen auf die Meinungen zur staatlichen Politik als auch das eigene raumwirksame Verhalten. Veränderungen der Wahrnehmung führen zu Veränderungen des Handelns. Diesbezüglich stellt Van Dijk fest: "Pläne zu teilen ist niemals unschuldig; es ist bereits ein Eingriff in die wahrgenommene Realität, welcher möglicherweise die physische Realität verändern wird." (ebd. S. 111f.)

Diese Zusammenhänge zum Zusammenwirken von Plan, Mensch und Raum haben Van Dijk und Weitkamp in einem theoretischen Modell zusammengefasst, das aus zwei miteinander agierenden Kreisläufen besteht. Einer dieser beiden Zyklen beschreibt die Konstruktion von Raumbildern, der andere das konkrete Interagieren mit dem physischen Raum. Beide Zyklen sind dynamisch und beeinflussen sich gegenseitig. (Van Dijk und Weitkamp 2014: S. 116)

Ob ein Plan oder ein Entwurf und die darin vermittelten Ideen überzeugen oder Ablehnung hervorrufen und welche Handlungen diese provozieren, ist nicht vorhersehbar. Veränderungen der Wahrnehmung können auftreten, egal ob sie beabsichtigt sind oder nicht. Die Absicht mit der ein Plan gemacht und kommuniziert wird und die Bedeutung, die er letztlich für den Betrachter beziehungsweise die regionale Öffentlichkeit annimmt, können sich stark voneinander unterscheiden. (Van Dijk 2011: S. 132) Da die Wirkungsweise von Plänen durch die Kraft der Überzeugung und auftretende Framing-Effekte eine Vielzahl von Interpretationen einschließt, ist sie nicht im Voraus absehbar und unzuverlässig. Ein rationaler Zweck – Mittel – Einsatz auf der Basis dieser Wirkungsweise ist also ausgeschlossen. Darin unterscheidet sie sich wesentlich von den üblicherweise genutzten Mechanismen zur Durchsetzung von Plänen mit Hilfe von Anreizen wie z.B. Fördermitteln oder durch Regulierung wie z.B. dem Bau- und Planungsrecht. (ebd. S. 133ff.)

¹⁶ Van Dijk und Weitkamp (2014) nennen dazu die folgenden Arbeiten:
Throgmorton, J. A. 2003. "Planning as Persuasive Storytelling in a Global-Scale Web of Relationships." *Planning Theory* 2 (2): 125–151.
Hoch, C. 2007. "Making Plans: Representation and Intention." *Planning Theory* 6 (1): 16–35.
Healey, P. 2007. *Urban Complexity and Spatial Strategies: Towards a Relational Planning for Our Times*. London: Routledge

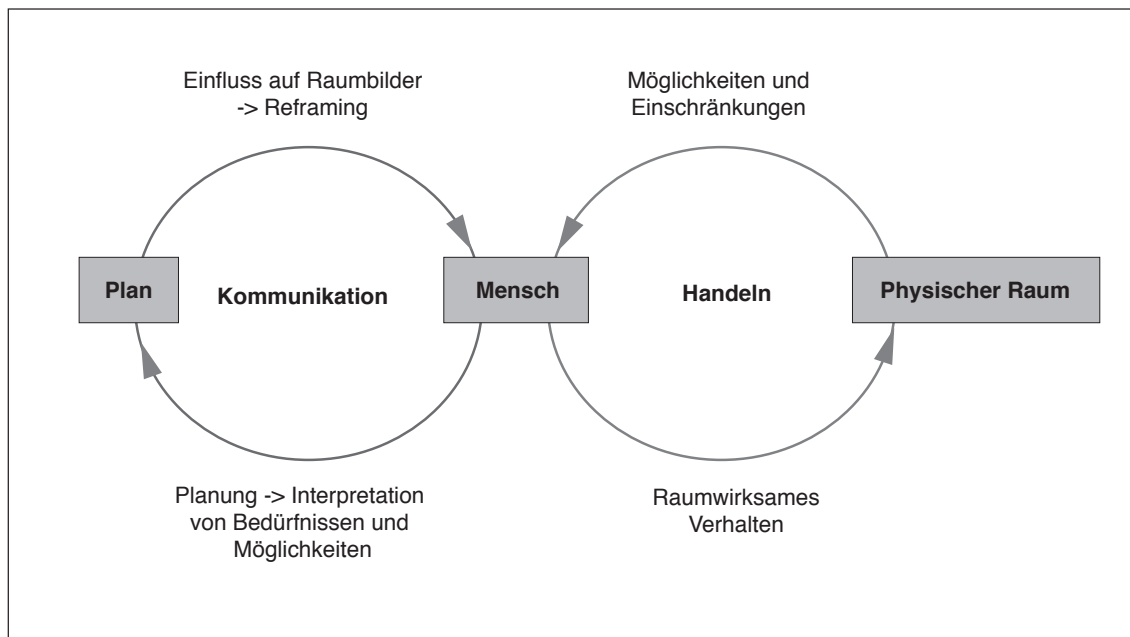


Abb. 12: Das Zusammenwirken von Plan, Mensch und Raum (Eigene Darstellung in Anlehnung an die Abbildung "Conceptual Model for understanding how plans modify space" von Van Dijk und Weitkamp 2014: S. 116)

Um die Annahme zu verifizieren, dass das transformative Potenzial von Plänen darin besteht, 'place frames' zu beeinflussen und so räumliche Entwicklungspfade zu ändern, haben Van Dijk und Weitkamp die räumlichen Auswirkungen eines zwar visionären und aktionsorientierten aber gescheiterten Plans untersucht. Während im Falle eines erfolgreichen Planes die durch Überzeugung hervorgerufenen Wirkungen nicht ohne Weiteres getrennt von den mit der Planumsetzung beabsichtigten Effekten beobachtet werden könnten, sei dies bei einem offiziell verworfenen Plan prinzipiell möglich. Bei ihrer Untersuchung haben sie sich darauf konzentriert die Verknüpfung der beiden oben dargestellten Kreisläufe nach zu weisen. (Van Dijk und Weitkamp 2014: S. 116f.) Die im Zyklus der Konstruktion von Raumbildern verortete Diskussion über Pläne wurde demnach nicht detailliert untersucht sondern gewissermaßen übersprungen.

Als Fallbeispiel der Untersuchung diente die Chicagoer Bewerbung für die olympischen Spiele von 2016. Diese war ab 2005 erarbeitet worden und scheiterte 2009 mit der Entscheidung zugunsten von Rio de Janeiro. Die dazugehörigen Pläne betrafen insbesondere die Olympia-Areale und umfassten konkrete baulich-räumliche Maßnahmen, die zur Bereitstellung der notwendigen Sportanlagen und Unterkünfte benötigt werden würden. Mit einer Vielzahl von Visualisierungen waren sie darauf ausgelegt das Olympische Komitee für Chicago als Olympiastandort zu gewinnen. Zum Zeitpunkt der empirischen Erhebungen im Jahr 2012 waren erst einige Jahre vergangen und deren Auswirkungen schienen noch einfacher identifizierbar zu sein, als dies mit großem zeitlichen Abstand der Fall wäre. (ebd. S. 117)

Bei der Suche nach kürzlich aufgetretenen Veränderungen, die von den Plänen der Olympia-Bewerbung verursacht worden waren, fokussierten Van Dijk und Wertkamp auf vier potenzielle sozialräumliche Effekte im Zusammenhang mit der längerfristigeren räumlichen Entwicklung von drei der beplanten Standorte. Dazu gehörten die Umzonung von Olympia-Arealen durch die Stadt, vorausschauende Immobilien- und Grundstückskäufe durch Private, die Aufwertung und Erweiterung von Infrastruktur im Bereich Verkehr sowie bürgerschaftliche Aktivitäten der betroffenen Nachbarschaften. Diese Effekte wurden also als Indizien dafür betrachtet, dass die Olympia-Pläne die Menschen davon überzeugt haben, die jeweiligen Standorte anders als bisher wahrzunehmen und deshalb von sich aus auch anders zu behandeln. (ebd. S. 117f.)

Gemäß den Ergebnissen der Fallstudie hat die Chicagoer Olympiabewerbung nur wenige Effekte bezüglich der räumlichen Entwicklung der betrachteten Standorte und deren Umgebung gehabt. Am deutlichsten waren Veränderungen für das Areal des ehemaligen Michael Reese Krankenhauses beobachtbar auf dem das Olympische Dorf geplant war. Die Stadt hatte das zur Konversion anstehende Areal während der Bewerbungsphase für eine gemischte Wohnnutzung umgezont und darüber hinaus auch vorsorglich erworben. Ohne die Olympia-Bewerbung hätte die Stadt es höchstwahrscheinlich privaten Immobilienentwicklern überlassen, das Areal umzunutzen und hier neue Wohnungen zu bauen. (ebd. S. 120ff.)

Bei den anderen beiden Standorten Washington Park und Douglas Park handelte es sich um Parkanlagen im öffentlichen Besitz so dass weder Umzonung noch Grundstückserwerb für die geplanten Anlagen nötig gewesen wären. Für die umliegenden vorwiegend sozial benachteiligten Nachbarschaften zeigten sich zwischenzeitlich leichte Veränderungen auf dem Grundstücks- und Immobilienmarkt. Hier hatte die Olympiabewerbung teilweise auch bürgerschaftliche Proteste hervorgerufen, allerdings ohne zu neuen oder andauernden Initiativen zu führen. In Bezug auf die Aufwertung und Erweiterung von verkehrlicher Infrastruktur gab es generell keinerlei Auswirkungen, weil in der Bewerbung keine entsprechenden Maßnahmen vorgesehen waren. So stellen die Autoren zusammenfassend fest, dass der olympische Traum in Chicago genauso schnell wieder verging wie er gekommen war ohne dabei bleibenden Eindruck zu hinterlassen. (ebd. S. 120ff., 126)

Ist daraus zu schlussfolgern, dass das Wirken von Plänen aus der Kraft der Überzeugung im Allgemeinen allenfalls marginal ist? Vielmehr besteht der Eindruck, dass die Pläne der gescheiterten Olympiabewerbung von Chicago inhaltlich gar nicht geeignet sind, um das Wirken von Plänen als überzeugendes Storytelling im Hinblick auf räumliche Veränderungen nachzuweisen. Die Bewerbung eröffnete zwar zum Teil neue Perspektiven für die Olympia-Areale. Diese waren aber sehr eng auf die Bedürfnisse des Events zugeschnitten und nicht auf Verbesserungen die auch im Alltag der Metropolregion nötig und sinnvoll gewesen wären oder Gelegenheiten für vielversprechende Investitionen offenbart hätten. Damit boten die Olympia-Pläne auch wenig potenzielle Anknüpfungspunkte für die verschiedenen Akteure vor Ort.

So sehen Van Dijk und Wertkamp schließlich selbst die konkreten Inhalte eines Plans bzw. der dazu erzählten Geschichte als eine Voraussetzung dafür, ob die Akteure für diese empfänglich sind und ihr Handeln daran orientieren. Ungewöhnlicherweise hatte man mit der Chicagoer Olympiabewerbung versucht möglichst pragmatisch und kosteneffizient zu sein und sich auf die Maßnahmen beschränkt, die für das Event unbedingt nötig wären. So sollten in erster Linie bestehende Sporteinrichtungen genutzt werden und temporäre Anlagen in öffentlichen Parkanlagen entstehen. Auf ein umfassenderes und ansprechendes Programm an Verbesserungen, von dem die betroffenen Nachbarschaften oder die Metropolregion generell über die Spiele hinaus hätten profitieren können, wurde hingegen bewusst verzichtet. (ebd. S. 127) Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, ob die Untersuchung der Wirkungen eines zugleich ansprechend repräsentierten und inhaltlich auf die "Alltags-Bedürfnisse" der Metropolregion zugeschnittenen Plans nicht auch zu ganz anderen Ergebnissen führen würde.

Anknüpfungspunkte der Arbeit

Die von Van Dijk und Wertkamp gewählte rhetorische Perspektive, in der Planung und insbesondere das regionale Entwerfen als das Erdenken und Erzählen überzeugender Geschichten betrachtet werden, sowie das von Ihnen erarbeitete theoretische Modell zum Zusammenwirken von Plan, Mensch und Raum werden im Rahmen der Arbeit als Ausgangsbasis zur Untersuchung der Wirkungen von in kooperativen Konkurrenzverfahren erarbeiteten großräumlichen Entwürfen herangezogen. Ihr Beitrag bietet nicht nur einen passenden Zugang, um den Einfluss von nicht zur Umsetzung vorgesehenen Plänen zu betrachten. Eine weitere Besonderheit liegt darin das die Auswirkungen des Einsatzes großräumlicher Entwürfe hier bis hin zu räumlichen Veränderungen betrachtet wird und so das raumwirksame Handeln der Akteure mit einschließt. Damit unterscheidet sich ihr Beitrag von anderen Arbeiten, welche auf die unmittelbareren Wirkungen im Bereich der Kommunikation beschränkt sind.

2.5.3 Regionales Entwerfen als Mittel der Diskussion planerischer Ziele

Verschiedene Beiträge sehen das Regionale Entwerfen und den Einsatz entsprechender Repräsentationen insbesondere als Mittel um die kommunikativen Prozesse des Verhandeln, der politischen Entscheidungsfindung sowie die öffentliche Debatte zur zukünftigen räumlichen Entwicklung auf regionaler Ebene zu unterstützen und belegen dies empirisch.

So schließt Langner aus der Betrachtung großräumlicher Entwurfsprozesse, dass das darin praktizierte 'Mapping' nicht nur wesentlich dazu beiträgt eine Stadtlandschaft zu überblicken sowie deren verborgene Eigenschaften und Beziehungen zu lesen, zu verstehen und durch Interpretation neue Perspektiven für diese zu entwickeln. Die daraus resultierenden gesamt-räumlichen Darstellungen dienen im Sinne visualisierter Argumente auch als Basis für die Verhandlungen zur angestrebten Zukunft des jeweiligen Raumes und werden in deren Rahmen verändert und weiterentwickelt. (Langner 2015: S. 36f.)

In ähnlicher Weise betonen auch Meijsmans und de Zwart, dass das regionale Entwerfen in Prozessen der Regionalplanung sowohl explorative als auch vermittelnde Kapazitäten aufweist. Ihre Untersuchungen zu zwei niederländischen und zwei italienischen Beispielen zeigen, dass das Entwerfen auf regionaler Ebene beide Funktionen wahrnehmen kann und diese je nach Konstellation unterschiedlich stark ausgeprägt sind. Zum Teil steht das Erkunden räumlicher Möglichkeiten im Vordergrund mit dessen Hilfe verschiedene Forderungen und Interessen an einen Raum vereint werden können. Zum Teil ist das Entwerfen eher strategischer und operationeller Natur. Es wird dann eingesetzt, um die Verhandlungen zur Weiterverfolgung bereits vorhandener regionaler Entwurfsideen in der ökonomischen, institutionellen oder politischen Arena zu begleiten und entsprechende Werkzeuge zu entwickeln. (Meijsmans und de Zwart 2009: S. 124)

Schließlich steht für Autoren wie Balz und Zonneveld das Wirken des Regionalen Entwerfens als Einfluss auf Verhandlungen und die Entscheidungsfindung in Planungsprozessen explizit im Vordergrund der Betrachtung. Aus ihrer Sicht bemisst sich die "Performance" des regionalen Entwerfens mit Bezug auf Faludi danach, inwieweit es bei den Entscheidungsträgern zu einem verbesserten Verständnis gegenwärtiger und zukünftiger Probleme beiträgt und so als Wegweiser für zukünftige Entscheidungen dient. Demnach wird betrachtet wie es über Lernprozesse zum Aufbau institutioneller Kapazität beiträgt. Es geht ihnen hingegen explizit nicht darum, inwieweit die in großräumlichen Entwürfen enthaltenen Vorschläge zu physischen Veränderungen auch Realität werden. (Balz und Zonneveld 2015: S. 871f.; Faludi 2000)

Aus dieser Perspektive haben die Autoren am Beispiel des Stedenbaan-Projektes gezeigt, dass mit Hilfe des regionalen Entwerfens während des Planungsprozesses Veränderungen in der Argumentationslogik erzeugt worden sind. In einem Kontext institutioneller Fragmentierung wurde das Vorhaben den Fahrplan auf verschiedenen Regionalbahnlinien im Süden der Niederlande zu verdichten zu Beginn lediglich als öffentliches Verkehrsprojekt diskutiert. Im Zuge des Prozesses etablierte es sich bei den beteiligten Akteuren als regionales Projekt einer auf den öffentlichen Verkehr orientierten räumlichen Entwicklung. (Balz und Zonneveld 2015: S. 876ff.)

In diese institutionelle Perspektive ordnet sich auch die im Oktober 2015 durchgeführte Konferenz "Shaping regional futures - Mapping, designing, transforming! zur Performance des regionalen Entwerfens ein. Hinsichtlich des Impacts wird auf unmittelbare Wirkungen wie die Beeinflussung der regionalen Debatte oder die Etablierung von gemeinsamen Vorstellungen zur Region ('shared frames of reference') fokussiert. Als wichtigste, bislang auch empirisch nachweisbare Leistung des regionalen Entwerfens wird ein verändertes Problembewusstsein der beteiligten Akteure gesehen. (Förster et al. 2016: S. 16, 19)

Inwieweit darüber hinaus auch konkrete räumliche Veränderungen oder zumindest weitere dahin führende und auch greifbare Schritte hervorgerufen werden, wird hier hingegen weitestgehend offen gelassen. Die Betrachtung verbleibt in der Regel auf der regionalen Ebene. Hinsichtlich der Frage ob großräumliche Entwürfe zur städtebaulichen Qualifizierung suburbaner Räume beitragen können, in dem sie weiterführende Planungen inhaltlich beeinflussen oder anstoßen, führt dies also nicht weit genug.

Aus einer übergeordneteren auf gesellschaftliche Zusammenhänge ausgerichteten und planungshistorischen Perspektive hat Schönig im Rahmen ihrer Beiträge zum Einfluss zivilgesellschaftlicher Akteure auf die stadregionale Planung in den USA deren Potenzial zur Herstellung von Öffentlichkeit und Hegemonie für planerische Reformkonzepte erforscht. (Schönig 2011: S. 80; Schönig 2010a, 2013) Neben ihrer Untersuchung zu den Aktivitäten der 'Regional Plan Association New York-New Jersey-Connecticut' hat sie das Engagement des wirtschaftsnahen 'Commercial Club of Chicago' für eine nachhaltige Entwicklung der Metropolregion beleuchtet. Dieser hat vor dem Hintergrund einer bis dahin nach wie vor fehlenden Regionalplanung im Jahr 1999 den strategischen Plan "Chicago Metropolis 2020" erarbeitet und eine Non-Profit-Planungs-Organisation gegründet, um dessen Inhalten durch vielfältige Aktivitäten Akzeptanz zu verschaffen und diese weiterzuverfolgen. Während man im Plan auf die Benennung konkreter Projekte verzichtet hatte, gehörte es zu den Aufgaben der Organisation solche zu initiieren. (Schönig 2010a: S. 66ff.)

In den Planungsprozess waren neben den wirtschaftlichen Eliten des Commercial Clubs ausgewählte Akteure aus Praxis, Politik, Wissenschaft und der Zivilgesellschaft involviert. Naturgemäß ist der in dieser besonderen Konstellation außerhalb des formalen Planungssystems entstandene Plan nicht durch einen politischen Beschluss legitimiert und genügt auch sonst nicht demokratischen Ansprüchen. (ebd. S. 66ff.)

Laut Schönig ist es dem Commercial Club mit Hilfe des strategischen Plans und seinen vielfältigen damit im Zusammenhang stehenden Aktivitäten nicht nur gelungen, die regionale Debatte anzustoßen, sondern sie auch inhaltlich zu prägen. "Das Engagement und der öffentlichkeitswirksame Plan des elitären Commercial Club mit seinem erheblichen sozialen und finanziellen Kapital trugen sicher dazu bei, stadregionale Fragen und die Idee stadregionaler Kooperation in der Politik und im öffentlichen Diskurs zu verankern." Schließlich wurde im Jahr 2005 mit der Chicago Metropolitan Agency for Planning erstmals eine regionale Planungsbehörde für die Metropolregion gegründet. (ebd. S. 67)

Vor diesem Hintergrund resümiert die Autorin, dass der strategische Plan "Chicago Metropolis 2020" ein effizientes Instrument gewesen sei, "(...) um innovative Strategien des Städtebaus im städtischen und stadregionalen Diskurs zu platzieren und ihnen gesellschaftliche Hegemonie zu verschaffen." (Schönig 2010a: S. 68) Für die hinter dem Commercial Club stehenden Vertreter der Wirtschaft hat der Plan also als ein Mittel zum Zweck gedient, um über die öffentliche Debatte machtvoll und interessengeleitet bestimmte Vorstellungen zur räumlichen Entwicklung der Metropolregion zu etablieren.

Anknüpfungspunkte der Arbeit

Mit seinen bildgewaltigen gesamt-räumlichen Perspektiven trägt der strategische Plan "Chicago Metropolis 2020" die Züge eines großräumlichen Entwurfes. Offenbar hat man sich hier auch der Wirkung von Bildern bedient, um von den Inhalten des Plans zu überzeugen (Schönig 2010a: S. 65). Diesbezüglich könnten die Erkenntnisse zum Wirken des Chicagoer Plans auf und über die stadregionale Debatte auch in Bezug auf den hier betrachteten Einsatz von großräumlichen Entwürfen im Zusammenhang mit kooperativen Konkurrenzverfahren im europäischen Kontext zutreffend sein. In der Regel werden die Beiträge am Ende des Verfahrens der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt und könnten so auch hier als Grundlage und Katalysator der stadregionalen Debatte dienen. Inwieweit dies hinsichtlich der unterschiedlichen Verfahrens- und Akteurskonstellation und der in vielen Aspekten sehr unterschiedlichen Rahmenbedingungen auch tatsächlich der Fall ist, ist hingegen zu überprüfen.

Vor diesem Hintergrund wird der Einfluss des Einsatzes großräumlicher Entwürfe auf die Intensität und den Inhalt der öffentlichen, stadtreionalen Debatte im empirischen Teil der Arbeit untersucht. Allerdings wird dabei eine andere Perspektive eingenommen. Zum einen geht es hier nicht um einen Plan sondern um mehrere Pläne für die Stadtregion, die parallel in die öffentliche Debatte eingespeist werden. Zum anderen wird hier nicht auf das intendierte Handeln desjenigen Akteurs fokussiert, der die Erarbeitung der großräumlichen Entwürfe lanciert hat. Stattdessen werden die Initiativen verschiedener Akteure mit in den Blick genommen und sowohl intendierte als auch nicht-intendierte Wirkungen erhoben.

2.6 Fragestellung und Operationalisierung

2.6.1 Mögliche Wirkungen des Einsatzes großräumlicher Entwürfe im Hinblick auf die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume

Verschiedene Autoren sehen es als Aufgabe der stadtregionalen Planung an, die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume zu fördern und sie aus übergeordneter Sicht konzeptionell zu begleiten. (s. Kap. 2.1; Sieverts 2007: S. 10; Bodenschatz und Laible 2008: S. 10; Jessen und Roost 2015: S. 14) Großräumliche Entwürfe auf stadtregionaler Ebene könnten ein geeignetes Instrument sein, um diese Aufgabe wahrzunehmen. Als spezifische Erscheinungsform einer Vision zur räumlichen Entwicklung verbinden sie großräumiges Entwurfsdenken mit Aussagen zu städtebaulichen Strategien und einer bildgestützten Argumentation. Damit enthalten sie bereits relativ konkrete Lösungsansätze für eine Bandbreite städtebaulicher Problemsituationen, die einerseits von der gesamträumlichen Betrachtung geprägt sind und andererseits unmittelbar von der städtebaulichen Planung aufgegriffen werden könnten. Insbesondere kooperative Konkurrenzverfahren ohne Rangierung der Beiträge bilden günstige Rahmenbedingungen zur Erarbeitung großräumlicher Entwürfe und deren Publikmachung in der Öffentlichkeit. (s. Kap. 2.2)

Wie in Kapitel 2.3 dargestellt wurde, zeigt die Städtebaugeschichte ein ambivalentes Bild zur Rolle von Gesamtplänen für Projekte des Stadtumbaus. Der in Kapitel 2.4 und 2.5 betrachtete Stand der Forschung umfasst zwar bereits eine Reihe von theoretischen Überlegungen und empirischen Erkenntnissen dazu was das regionale Entwerfen ausmacht, wo und wie es eingesetzt werden soll und was es bewirken kann. So wird in dem normativen Ansatz der 'Strategischen räumlichen Planung' von Albrechts und Van den Broeck dem Entwerfen auf allen Maßstabsebenen von Planung ein hoher Stellenwert eingeräumt. Die Frage, welchen Einfluss es auf der Ebene von Projekten hat, wenn bei der Entwicklung einer langfristigen Vision entworfen wird und ob dies letztlich zu Verbesserungen der räumlichen Qualität beiträgt, ist hingegen noch nicht hinreichend beantwortet. (vgl. Van den Broeck 2011: S. 94)

Analog dazu gilt es noch zu untersuchen, inwieweit großräumliche Entwürfe für eine Stadtregion zur städtebaulichen Qualifizierung suburbaner Räume beitragen wenn sie im Rahmen eines kooperativen Konkurrenzverfahrens erarbeitet werden. Insbesondere ist offen, ob sie als Ideenpool städtebaulicher Strategien fungieren und so weiterführende Planungen beeinflussen oder anstoßen können. Zu diesen spezifischen Fragen gibt es noch keine empirischen Erkenntnisse.

Vor diesem Hintergrund wird in der vorliegenden Arbeit als zentrale Frage untersucht, welche Bedeutung der Einsatz großräumlicher Entwürfe auf stadtregionaler Ebene für den Stadtumbau im suburbanen Raum hat.

Mit dem neutralen Begriff des Stadtumbaus wird hier zunächst jegliche Art von städtebaulichen Maßnahmen zur Veränderung der baulich-räumlichen Organisation in der vorhandenen Stadt betrachtet. Mit Bezug auf Van den Broeck wird darüber hinaus der Blick auf den potenziellen Beitrag großräumlicher Entwürfe zu räumlicher Qualität gerichtet und die folgende zentrale Hypothese getestet.

"Großräumliche Entwürfe auf stadtregionaler Ebene sind ein wirkungsvolles Instrument, um im Rahmen des Stadtumbaus die räumliche Qualität im suburbanen Raum zu erhöhen."

Mit der vorliegenden Arbeit sollen also die Wirkungen einer besonderen Art von Plänen auf die physische Realität untersucht werden. Dabei werden großräumliche Entwürfe als Ergebnis des Entwerfens im regionalen Maßstab verstanden, welches im Zuge umfassenderer und länger andauernder Planungsprozesse angewendet wird und darin eingebettet ist. Sie werden also in Bezug zum Prozess und nicht losgelöst davon betrachtet.

Das regionale Entwerfen kann an verschiedene Verfahren geknüpft sein. Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich insbesondere mit großräumlichen Entwürfen für eine Stadtregion, die im Rahmen kooperativer Konkurrenzverfahren ohne Rangierung der Beiträge erarbeitet werden. Davon zu unterscheiden sind großräumliche Entwürfe die direkt im Rahmen der Aufstellung eines strategischen Planes oder in Eigeninitiative von Experten und damit losgekoppelt von einem offiziellen Planungsprozess erarbeitet werden. (s. Kap. 2.2)

Die Absicht kooperativer Konkurrenzverfahren besteht in der Regel darin, zunächst möglichst vielversprechende und vielfältige Ideen zu entwickeln, die dann eventuell zum Teil in formellen Plänen aufgenommen werden können. Deshalb werden hier drei oder noch mehr großräumliche Entwürfe produziert, die parallel als Grundlagenkonzepte zur Erarbeitung einer gemeinsamen Vision für die Stadtregion dienen sollen. Sie selbst werden aber weder untereinander rangiert noch politisch beschlossen und sind auch nicht direkt zur Umsetzung vorgesehen. Folgt daraus, dass großräumliche Entwürfe auf stadtreionaler Ebene nur auf diese intendierte Art und Weise Wirkungen entfalten können, also über die potenzielle Beeinflussung der Inhalte des formalen Regionalplanes und wiederum über dessen Anwendung?

Die Autorin geht davon aus, dass dies nicht der Fall ist. Vielmehr können großräumliche Entwürfe auch auf andere Art und Weise wirken und lange bevor ein strategischer Plan formal beschlossen wird auf unbeabsichtigten und unmittelbareren Wegen Spuren hinterlassen. Es wird unterstellt, dass sich großräumliche Entwürfe auf das raumrelevante Denken und Handeln von Akteuren auswirken können und danach gefragt, ob sie auf diese Weise zum Beispiel zu Planwerken und Projekten des Stadumbaus führen oder diese beeinflussen können.

Mit dieser Prämisse wird Bezug auf die Beiträge von Van Dijk genommen, der die Wirkung von Plänen als subtilen Einfluss auf unsere Konstruktionen des sozialen Raumes ('place construction') betrachtet. Diese Perspektive stellt einen passenden Zugang dar, um den potenziellen Einfluss von nicht zur Umsetzung vorgesehenen Plänen wie den hier betrachteten großräumlichen Entwürfen zu untersuchen. Eine klassische Evaluierung, wie sie im Falle einer absichtsvollen Planumsetzung üblich ist, wäre hier hingegen nicht angebracht. (Van Dijk und Weitkamp 2014: S. 111f.)

Van Dijk sieht das regionale Entwerfen als das Erdenken und Erzählen überzeugender Geschichten, die bei Menschen die Wahrnehmung und die Vorstellungen des Ortes an dem sie leben und arbeiten - ihre sogenannten 'place frames' - verändern können. Die inneren Raumbilder werden im Zuge des Austauschs über die Bedeutung eines Ortes und dessen mögliche Zukünfte ständig weiterentwickelt. Schließlich kann dieses 'Framing' und 'Reframing' auch zu Veränderungen des raumwirksamen Handelns führen. (ebd. S. 111ff.) So werden die Entwürfe zum Agenten der in ihnen enthaltenen Ideen. Sie sind also mehr als nur ein neutrales Vehikel. Gleichzeitig ist nicht vorhersehbar, ob und inwieweit ein Plan überzeugt und welche Handlungen dieser hervorruft, da Prozesse des 'Framing' eine Vielzahl von Interpretationen mit einschließen (Van Dijk 2011: S. 133ff.).

Der Charakter von großräumlichen Entwürfen spricht dafür, dass diese besser als andere Arten von Plänen durch die Kraft der Überzeugung wirken können. Mit der Kombination aus Strukturbildern, darstellenden Bildern und Text werden hier die Vorteile verschiedener Bildtypen genutzt und deren mögliche Nachteile eingedämmt. So haben großräumliche Entwürfe theoretisch das Potenzial die Begreifbarkeit der Stadtregion durch Überblick und Orientierung zu verbessern, denkbare Veränderungen mit Hilfe von Visualisierungen für jedermann direkt erfassbar zu vermitteln sowie durch das Ansprechen von Emotionen und das bessere Erinnern von Bildern eine stärkere und nachhaltigere Wirkung beim Betrachter auszulösen als vorrangig textliche Pläne. Das Problem der Vieldeutigkeit von Bildern kann dabei durch die textliche Einordnung eingegrenzt werden. (s. Kap. 2.5.1; vgl. Signer 2012; Sachs-Hombach 2006) Es ist also zu vermuten, dass eine höhere Aufmerksamkeit und stärkere Reaktionen hervorgerufen werden, wenn die Geschichte zur Zukunft eines Raumes oder Ortes mit Hilfe eines großräumlichen Entwurfes erzählt wird.

Ausgehend von der Prämisse das großräumliche Entwürfe unsere Wahrnehmung und unser Handeln auf subtile Art und Weise beeinflussen können, werden im Rahmen dieser Arbeit die Wirkungen großräumlicher Entwürfe für Stadtregionen im Hinblick auf den Stadtumbau im suburbanen Raum untersucht. Mit den folgenden Untersuchungsfragen wird beleuchtet, welche Einflüsse sie als gesamträumliche Vorstellungen und als Ideenpool für städtebauliche Strategien auf die stadtrregionale Debatte, auf den Umfang und Charakter von Planungsaktivitäten im Bereich des Stadtumbaus sowie auf die in der Praxis angewendeten städtebaulichen Strategien entfalten können. Die beobachteten Wirkungen werden jeweils daraufhin hinterfragt, ob sie für eine Qualifizierung suburbaner Räume stehen.

Fragenkomplex 1: Inwieweit beeinflussen die großräumlichen Entwürfe die öffentliche Debatte zur zukünftigen Entwicklung der Stadtregion inhaltlich und hinsichtlich ihrer Intensität? Unter welchen Bedingungen? Wie ist dies hinsichtlich der Verbesserung der räumlichen Qualität im suburbanen Raum zu bewerten?

Fragenkomplex 2: Inwieweit beeinflusst der Einsatz großräumlicher Entwürfe auf stadtrregionaler Ebene den Umfang und Charakter von Planungsaktivitäten, die den Stadtumbau im suburbanen Raum betreffen? Unter welchen Bedingungen? Wie ist dies hinsichtlich der Verbesserung der räumlichen Qualität im suburbanen Raum zu bewerten?

Fragenkomplex 3: Wie und unter welchen Bedingungen werden in großräumlichen Entwürfen generierte und vermittelte städtebauliche Strategien in Planwerken und Projekten des Stadtumbaus adaptiert? Wird bei der Adaption der städtebaulichen Strategie eine Übersetzungs- und Anpassungsleistung erbracht, so dass sie als potenzieller Beitrag zur Verbesserung der räumlichen Qualität im suburbanen Raum gewertet werden kann?

Die drei Fragenkomplexe werden nicht isoliert voneinander betrachtet, sondern bauen aufeinander auf und überschneiden sich zum Teil. So wird beispielsweise auch danach gefragt, inwieweit die stadtrregionale Debatte ein wesentlicher Zwischenschritt für den Einfluss der großräumlichen Entwürfe auf das Planungsgeschehen ist. Zudem dienen die Beobachtungen zur stadtrregionalen Debatte und zum Planungsgeschehen dazu die Ergebnisse zu den im Detail untersuchten Planwerken und Projekten des Stadtumbaus aus übergeordneter Sicht einzuordnen.

Die Besonderheiten der Untersuchung ergeben sich zum einen daraus, dass hier parallel die Auswirkungen mehrerer großräumlicher Entwürfe untersucht werden und dabei zunächst völlig offen ist ob und inwieweit für das Weiterverfolgen bestimmter Varianten geworben oder einzelne Ideen aufgegriffen werden. Dies unterscheidet sie von anderen Beiträgen in denen der Einfluss eines Planes im Fokus steht. So ist hier quasi ausgeschlossen, dass es bei den Schlüsselakteuren der Stadtregion im Sinne eines 'kollektiven Framing' bereits gemeinsame geteilte Vorstellungen zu deren Weiterentwicklung gibt, die zur Orientierung dienen und deren Umsetzung bewusst angestrebt wird. Zum anderen wird in der Untersuchung akteursunabhängig nach dem Einfluss gefragt, welchen der Einsatz der großräumlichen Entwürfe in dieser Konstellation entfaltet. Der Auslöser des kooperativen Konkurrenzverfahrens und seine Absichten werden also nicht in den Fokus der Betrachtung gestellt. Schließlich sind hier nicht nur Auswirkungen auf der stadtrregionalen Ebene sondern auch auf teilräumlicher und lokaler Ebene von Interesse.

Die empirische Basis zur Beantwortung dieser Fragen bildet eine Einzelfallstudie mit Wirkungsanalyse. Das Erkenntnisinteresse gilt dabei insbesondere dem Ideentransfer. Als Basis zur Beschreibung und Analyse der Adaption von städtebaulichen Strategien aus großräumlichen Entwürfen in weiterführenden Planwerken und Projekten dienen theoretische Annahmen zu den Wirkmechanismen dieses Vorgangs. Zudem werden einige Anforderungen an die Weiterentwicklung der städtebaulichen Strategien im Rahmen der Planungen formuliert, um zu überprüfen ob die Adaption zu Verbesserungen der räumlichen Qualität beitragen kann.

Bezüglich der städtebaulichen Strategien stehen Ansätze zur städtebaulichen Qualifizierung suburbaner Räume im Fokus der Betrachtung. Im Allgemeinen handelt es sich dabei um Ansätze welche der Fragmentierung und Dispersität der Siedlungsstruktur entgegen wirken und

zur Schaffung stadträumlicher Kontinuität beitragen. Dazu sind sie gebietsübergreifend statt der Zonierungslogik zu folgen und thematisieren die Schnittstellen zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft. Dafür stehen zum Beispiel städtebauliche Strategien mit denen große Verkehrsinfrastrukturen nicht isoliert sondern in Bezug zum räumlichen Kontext betrachtet werden. Die untersuchten Beispiele decken drei zentrale Entwurfsaufgaben zur Verbesserung städtebaulicher Qualitäten im suburbanen Raum ab, die in der Städtebauliteratur formuliert wurden. Dazu gehören die Intensivierung bestehender und die Schaffung von neuen Zentren, die Transformation von Verkehrsinfrastrukturkorridoren zu Stadträumen sowie die Gestaltung der Schnittstellen von Siedlung und Landschaft (s. Kap. 2.1).

2.6.2 Annahmen zu den Wirkungsmechanismen der Adaption städtebaulicher Strategien

Als Basis für die Beschreibung und Analyse der Adaption städtebaulicher Strategien in der Fallstudie werden die folgenden Annahmen zu den dabei auftretenden Wirkungszusammenhängen zu Grunde gelegt. Diese präzisieren den Vorgang des Ideentransfers von den großräumlichen Entwürfen als Ergebnis des Konkurrenzverfahrens bis hin zu weiterführenden Planwerken und Projekten des Stadtumbaus und zeigen dazu mehrere denkbare Varianten auf. Bei den unter 1 und 2 zusammengefassten Wirkungszusammenhängen handelt es sich vorrangig um Annahmen aus der Literatur, für die geprüft werden soll ob sie im untersuchten Fall zutreffend sind. Die unter 3 bis 7 beschriebenen Wirkungszusammenhänge stellen eigene Annahmen dar.

Inwieweit die verschiedenen Varianten des Ideentransfers im untersuchten Fall auftreten, gibt Aufschluss zur Kapazität großräumlicher Entwürfe den Stadtumbau über die Adaption städtebaulicher Strategien zu beeinflussen und unter welchen Bedingungen dies möglich ist. Im Rahmen der Fallstudie werden weitere, nicht antizipierte Zwischenschritte und die Bedingungen der Adaption herausgearbeitet.

Die verschiedenen 'Wege' der Adaption ergeben sich daraus,

- ob eine städtebauliche Strategie im Rahmen einer laufenden oder einer neu angestoßenen Planung adaptiert wird,
- ob sie an dem Ort für den sie ursprünglich vorgeschlagen wurde weiterverfolgt wird oder an einem anderen Ort mit vergleichbarer Problemsituation
- und ob die ursprünglichen Verfasser in der weiterführenden Planung involviert sind oder nicht.

Als Wirkungsmechanismen werden hier mögliche Kombinationen von einzelnen Wirkungszusammenhängen bezeichnet. Dabei handelt es sich um regelmäßig auftretende und leicht erkennbare kausale Muster, die zur Rekonstruktion von Ursache-Wirkungs-Zusammenhängen genutzt werden können. Aufgrund der Vielzahl an unberücksichtigten Einflussfaktoren haben diese kausalen Aussagen aber nur eine begrenzte Gültigkeit und können so nicht im Sinne von deterministischen Gesetzmäßigkeiten zur Vorhersage dienen. (Wiechmann 2008: S. 163)

Es wird davon ausgegangen, dass die Wirkungszusammenhänge in verschiedenen Kombinationen auftreten, es also mehrere potenzielle Wirkungsmechanismen für die Adaption gibt. Dabei können die Wirkungszusammenhänge 3a und 3b einzeln oder kombiniert auftreten. Hingegen schließen sich die Wirkungszusammenhänge 4a und 4b sowie 5a und 5b gegenseitig aus. Wenn es sich um nicht lokalisierbare Ideen handelt, treten weder 4a noch 4b auf. Die folgende Abbildung zeigt drei denkbare Wirkungsmechanismen der Adaption städtebaulicher Strategien und ist zusammen mit den anschließend beschriebenen Wirkungszusammenhängen zu lesen.

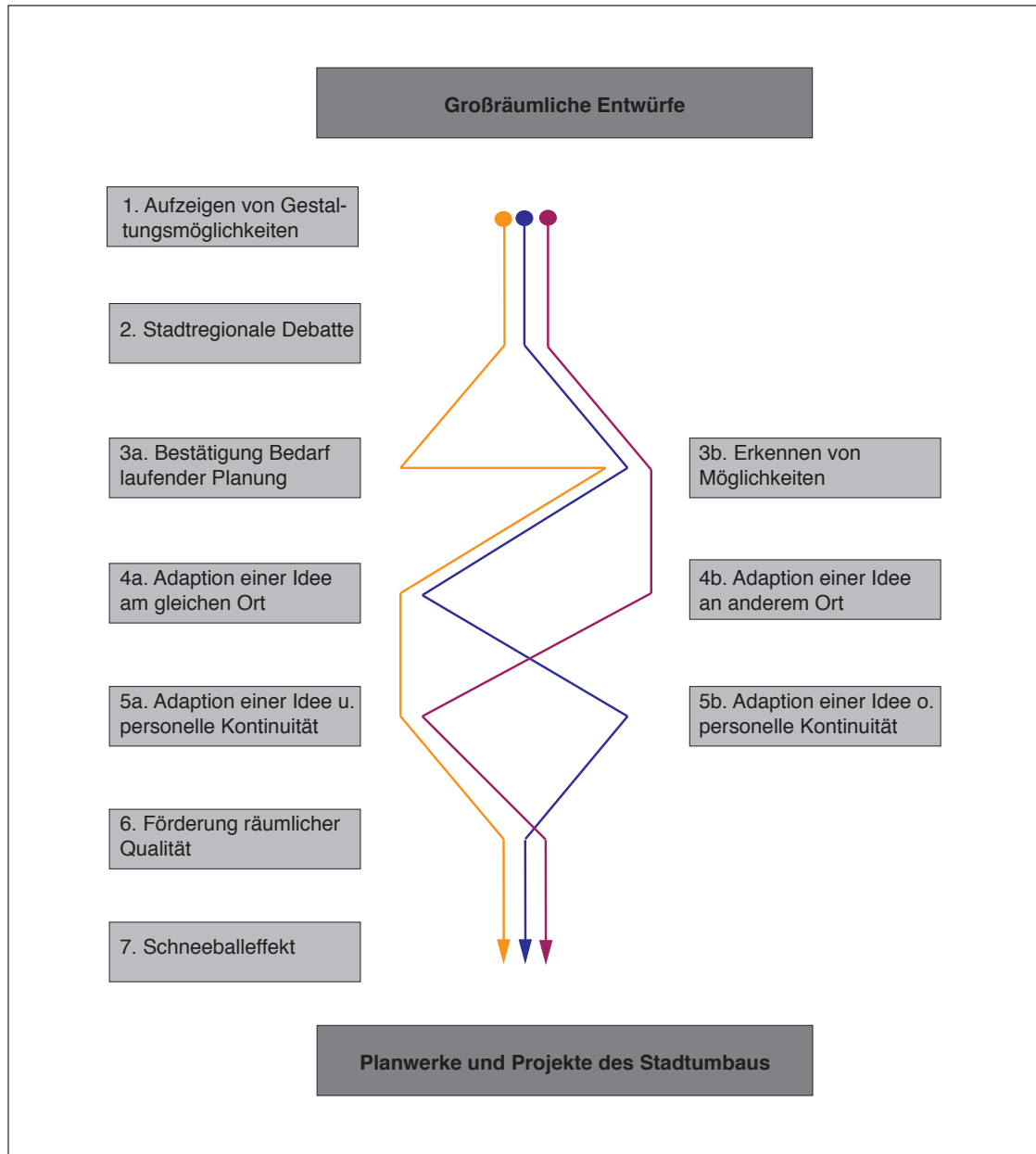


Abb. 13: Drei denkbare Wirkungsmechanismen der Adaption städtebaulicher Strategien (Eigene Abbildung)

Angenommene Wirkungszusammenhänge:

1. Aufzeigen von Gestaltungsmöglichkeiten: Großräumliche Entwürfe auf stadtreregionaler Ebene sind ein Instrument der Exploration räumlicher Möglichkeiten und der Kommunikation und Verhandlung zwischen den Beteiligten (vgl. Rosemann 1993: S. 24; Koch 2006a, Van den Broeck 2011, Meijsmans und de Zwart 2009). Sie vermitteln sowohl gesamträumliche Vorstellungen als auch städtebauliche Strategien für die räumliche Entwicklung einer Stadtregion. Dabei handelt es sich insbesondere um Ansätze zum Umgang mit bislang ungelösten, aber typischen räumlichen Problemsituationen im suburbanen Raum.

2. Inhaltliche Grundlage und Katalysator für die stadtreregionale Debatte: Als Ergebnis eines kooperativen Konkurrenzverfahrens werden großräumliche Entwürfe auf stadtreregionaler Ebene publik gemacht und erreichen eine breite Öffentlichkeit. Die großräumlichen Entwürfe verändern die Innenbilder der Stadtregion und das Problembewusstsein, die Stadtregion wird stärker als bisher als gemeinsamer Lebens- und Handlungsraum wahrgenommen (vgl. Sieverts 1997; Van

Dijk 2011 und 2014; Langener 2015). Die großräumlichen Entwürfe wecken über das Aufzeigen von Gestaltungsmöglichkeiten sowohl Erwartungen als auch Ambitionen. Ihr Einsatz verstärkt die öffentliche Debatte über die zukünftige Entwicklung der Stadtregion und beeinflusst sie inhaltlich. (vgl. Schönig 2010: S. 67)

3a. Bestätigung des Planungsbedarfes laufender Planungen: Ein großräumlicher Entwurf bestätigt den Planungsbedarf eines laufenden Planwerkes oder Projektes des Stadtumbaus aus stadtreionaler Perspektive und unterstützt dadurch dessen Weiterverfolgung.

3b. Erkennen von Möglichkeiten: Die Kenntnis der großräumlichen Entwürfe führt bei einem oder mehreren Akteuren zur Neubewertung von räumlichen Problemen oder Entwicklungspotenzialen in einer Kommune oder einem Teilraum der Metropolregion. Daraufhin wird ein bestehendes Planwerk oder Projekt infragegestellt und überarbeitet oder ein neues angestoßen.

4a+b. Adaption einer Idee am gleichen oder an einem anderen Ort: Im Rahmen des kooperativen Konkurrenzverfahrens wurde eine städtebauliche Strategie am Beispiel eines konkreten Teilraumes oder Ortes erarbeitet und visualisiert. Da einer oder mehrere Akteure von dieser Idee überzeugt sind, wird sie im Rahmen eines neuen oder laufenden Planwerkes oder Projektes am gleichen Ort oder an einem anderen Ort mit vergleichbarer Problemsituation weiterverfolgt.

5a. Adaption einer Idee und personelle Kontinuität: Da einer oder mehrere Akteure von einem der großräumlichen Entwürfe des kooperativen Konkurrenzverfahrens überzeugt sind, beauftragen sie das jeweilige Team mit einer Planungsstudie im Rahmen eines neuen oder laufenden Planwerkes oder Projektes. Da im Konkurrenzverfahren eine passende Idee für eine vergleichbare Problemsituation erarbeitet wurde, greift das Team sie wieder auf und entwickelt sie weiter.

5b. Adaption einer Idee ohne personelle Kontinuität: Innerhalb eines laufenden oder neuen Planwerkes oder Projektes dient ein großräumlicher Entwurf als Inspirationsquelle und eine städtebauliche Strategie wird aufgegriffen und weiterentwickelt.

6. Förderung räumlicher Qualität: Die Adaption einer städtebaulichen Strategie zum Umgang mit einer bislang ungelösten, aber typischen räumlichen Problemsituation im suburbanen Raum der Metropolregion trägt zu Verbesserungen der räumlichen Qualität vor Ort bei, wenn dabei eine angemessene Übersetzungs- und Anpassungsleistung stattfindet.

7. Schneeballeffekt: Die Berichterstattung und die öffentliche Debatte über aktuelle Planwerke und Projekte des Stadtumbaus in der Metropolregion lösen einen Schneeballeffekt unter den Teilräumen und Kommunen aus. Dies führt zu weiteren Planungen und einer größeren Breitenwirkung hinsichtlich der städtebaulichen Qualifizierung des suburbanen Raumes.

2.6.3 Anforderungen an die Adaption einer städtebaulichen Strategie

Die Adaption einer städtebaulichen Strategie aus einem großräumlichen Entwurf in einer weiterführenden Planung wird hier als potenzieller Beitrag zur Verbesserung der räumlichen Qualität betrachtet, wenn dabei eine Anpassungs- und Übersetzungsleistung erbracht wird. Im Folgenden wird begründet warum und inwieweit die Adaption als Indikator für die Erhöhung der räumlichen Qualität gelten kann und unter welchen Bedingungen dies der Fall ist.

Diesbezüglich wird davon ausgegangen, dass bei der Erarbeitung großräumlicher Entwürfe städtebauliche Strategien zum Umgang mit bislang ungelösten, aber typischen räumlichen Problemsituationen im suburbanen Raum der jeweiligen Stadtregion generiert und vermittelt werden, die sich durch eine stadtreionale Dimension auszeichnen. Diese werden von in der Metropolregion ansässigen Experten teilweise als vielversprechende Ideen gewürdigt. Sobald eine dieser städtebaulichen Strategien in einer nachfolgenden Planung auf teilräumlicher oder lokaler Ebene aufgegriffen wird, zeigt dies, dass sich entscheidende Akteure dem jeweiligen Problem zugewendet haben. Die Adaption steht in diesem Moment zunächst für eine

Initialzündung, die als erster Schritt zu einer Erhöhung der räumlichen Qualität im Planungsgebiet gewertet werden kann bzw. diese ankündigt. Damit diese Verbesserung tatsächlich eintreten kann, sollte die städtebauliche Strategie nicht im Sinne einer Blaupause angewendet werden sondern muss darüber hinaus in weiteren Schritten von einem transferierbaren Lösungsansatz zu einer maßgeschneiderten und ganzheitlichen Planung reifen.

Bei diesem Prozess sollten möglichst günstige Bedingungen vorherrschen, um zu konkretisieren und sich darüber zu verständigen was räumliche Qualität bezogen auf den jeweiligen Ort bedeutet. Diesbezüglich werden hier vier Anforderungen an die Art und Weise der Adaption im Rahmen einer Planung gestellt. Dabei wird der theoretische Ansatz zur 'Strategischen Räumlichen Planung' von Albrechts und Van den Broeck als normatives Gerüst genutzt und Bezug auf entsprechende empirische Befunde genommen. Hingegen kann es hier nicht um eine Bewertung konkreter Planungsinhalte anhand eindeutiger und objektiver Kriterien gehen. Wie in Kap. 2.4.4 dargestellt, kann räumliche Qualität als Wertvorstellung in Städtebau und Planung nur sehr bedingt allgemeingültig definiert werden.

Die empirische Untersuchung zur Adaption städtebaulicher Strategien bezieht sich auf die ersten Planungsverfahren, in denen eine solche Idee aufgegriffen und konkretisiert wurde. In der Regel sind noch weitere Planungsschritte und -verfahren bis zur Umsetzung nötig. Selbst wenn die Anforderungen an die Adaption der städtebaulichen Strategie bis zu diesem Zeitpunkt erfüllt werden, bleibt bis nach der Umsetzung offen, inwieweit tatsächlich Verbesserungen erreicht werden. Deshalb wird hier von einem potenziellen Beitrag zu räumlicher Qualität gesprochen.

Eine abschließende Bewertung zur Frage, ob die großräumlichen Entwürfe des kooperativen Konkurrenzverfahrens über die Adaption von städtebaulichen Strategien im Stadtumbau zu einer höheren räumlichen Qualität beitragen können, wäre frühestens nach der Umsetzung entsprechender städtebaulicher Projekte und deren Aneignung durch die Nutzer möglich. Eine solche Untersuchung könnte schätzungsweise erst fünfzehn Jahre nach dem Konkurrenzverfahren stattfinden. Vor dem Hintergrund des zunehmenden Einsatzes großräumlicher Entwürfe wird es als wichtig erachtet, früher zu einer Einschätzung der Leistungsfähigkeit großräumlicher Entwürfe zu gelangen. Zudem wäre eine rückblickende Bewertung nach der Umsetzung städtebaulicher Projekte mit der Schwierigkeit konfrontiert, dass der etwaige Einfluss der Ergebnisse des Gutachterverfahrens auf weiterführende Planungen nur noch sehr indirekt wirksam wäre und vermutlich kaum noch empirisch nachgewiesen werden könnte.

An die Adaption einer städtebaulichen Strategie als potenzieller Beitrag zu räumlicher Qualität im Rahmen einer Planung werden die folgenden Anforderungen formuliert:

1. Weiterentwerfen: Die städtebauliche Strategie wird in Bezug zu einer passenden räumlichen Problemsituation 'weiterentworfen', also in Bezug zu den Eigenheiten und Möglichkeiten des jeweiligen Raumes übersetzt und angepasst. Bei der Erarbeitung der Planung werden entwurfsbasierte Methoden angewendet, um konzeptionelle Vorschläge zu erarbeiten.

Das Schaffen räumlicher Qualität im Zuge des Stadtumbaus setzt maßgeschneiderte städtebauliche und architektonische Lösungen für den jeweiligen Raum des Eingriffes voraus. Zudem hat Vanempen gezeigt, dass das Entwerfen eine geeignete Methode ist, um die Integration verschiedener räumlicher Elemente, Nutzungen und Interessen im Rahmen eines strategischen Projektes zu erreichen. Diese funktionale Integration trägt wiederum zu räumlicher Qualität bei. Zudem wirken sich die Kreativität und Flexibilität des Entwurfes positiv auf den erreichbaren Grad der Integration aus. (Vanempen 2011: S. 146f.)

2. Ganzheitlichkeit: Die städtebauliche Strategie wird von einem baulich-räumlichen Lösungsansatz zu einer ganzheitlichen Lösung weiterentwickelt. Dazu ist die Adaption in eine integrative, aktionsorientierte Planung eingebettet.

Wird mit einem hohen Anspruch an räumliche Qualität geplant, sind Fragen zur baulich-räumlichen Formgebung und zu sektoralen Aspekten in einer integrativen Herangehensweise zu bearbeiten und zu koordinieren. Über konzeptionelle Vorschläge hinaus sind möglichst konkrete Umsetzungsstrategien zu entwickeln, um die Chancen für die Realisierung der städtebaulichen Strategie zu erhöhen. (Oosterlynck et.al. 2011: S. 3f.) (s. Kap. 2.4.2)

3. Einbezug relevanter Akteure: Die relevanten Akteure und ihre Interessen werden in die Übersetzung und Anpassung der städtebaulichen Strategie einbezogen. Im Ergebnis wird diese nicht nur von den beteiligten Experten, sondern auch auf politischer Seite und von weiteren jeweiligen Schlüsselakteuren wie zum Beispiel Grundeigentümern, Nahverkehrsbetrieben, Vertretern der Wirtschaft oder zivilgesellschaftlichen Gruppierungen getragen.

Durch den Einbezug der relevanten Akteure können Nutzungsansprüche geklärt und Interessenskonflikte offengelegt werden. Zudem ist auf diese Weise eruierbar, inwieweit bestimmten Inhalten der Planung zugestimmt wird und die nötigen Mittel zur Umsetzung mobilisiert werden können. Schließlich ist das Prüfen und Weiterentwickeln konzeptioneller Vorschläge im Dialog mit den relevanten Akteuren entscheidend, um eine überzeugende und tragfähige Lösung zu finden.

Diesbezüglich haben Goethals und Schreurs nachgewiesen, dass durch den Dialog zwischen den beteiligten Akteuren und mit Hilfe des Entwerfens ein gemeinsames projektspezifisches Verständnis zur angestrebten räumlichen Qualität entwickelt werden kann (vgl. Goethals und Schreurs 2011: 125). (s. Kap. 2.4.4)

4. Interdisziplinäre Zusammenarbeit: Die Adaption der städtebaulichen Strategie ist in eine Planung eingebettet, die in interdisziplinärer Zusammenarbeit erarbeitet wird. Neben Städtebauern sind Stadtplaner und relevante sektorale Experten involviert.

Insofern die dominante Arbeitsteilung zwischen Stadt- und Regionalplanern als Experten für die Prozessfragen und den Architekten und Städtebauern als Experten für Gestaltungsfragen nicht durch eine transdisziplinäre Ausbildung überwunden ist, müssen beide Seiten möglichst eng und konstruktiv im Rahmen einer Planung zusammen arbeiten um die vorangegangenen Anforderungen zu erfüllen. (Koch 2006: S. 455) In vielen europäischen Ländern ist eine integrierte, transdisziplinäre Ausbildung bis heute die Ausnahme oder existiert gar nicht. Dies spiegelt sich in der beruflichen Praxis wieder. Zum Beispiel ist in Frankreich die Arbeitsteilung zwischen Städtebauern ('architecte-urbaniste') und Stadtplanern ('urbaniste') nach wie vor die Regel.

Die vier Anforderungen werden im Rahmen der empirischen Untersuchung in Bezug auf die erste Planung überprüft, in deren Rahmen eine städtebauliche Strategie adaptiert wird. Sie haben aber analog auch für die weiteren Planungsschritte bis zur Umsetzung Gültigkeit. Dies heißt beispielsweise bezogen auf das Weiterentwerfen, dass mit zunehmendem Planungsfortschritt und grösser werdendem Maßstab die allgemeine Zielvorstellung räumlicher Qualität immer wieder zu überprüfen und zu konkretisieren ist. Dabei soll wiederum entworfen werden.

3 Vorgehensweise und Methodik

3.1 Die Vorgehensweise im Überblick

Im Folgenden Kapitel wird auf die Vorgehensweise dieser Arbeit und die dabei angewandten Methoden eingegangen. Wie die Abbildung zeigt, lässt sich diese in drei wesentliche Schritte gliedern. Den Ausgangspunkt bildet die Erarbeitung des Forschungsdesigns. Im Zentrum der Dissertation steht die Fallstudie, in der die Wirkungen der großräumlichen Entwürfe des Internationalen Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" auf den Stadtumbau im suburbanen Raum der Metropolregion analysiert und im Hinblick auf Verbesserungen der räumlichen Qualität bewertet werden. Schließlich werden im Schlussteil die gewonnen Erkenntnisse über den betrachteten Fall hinaus diskutiert und es erfolgt eine Einschätzung zur Bedeutung großräumlicher Entwürfe für die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume.

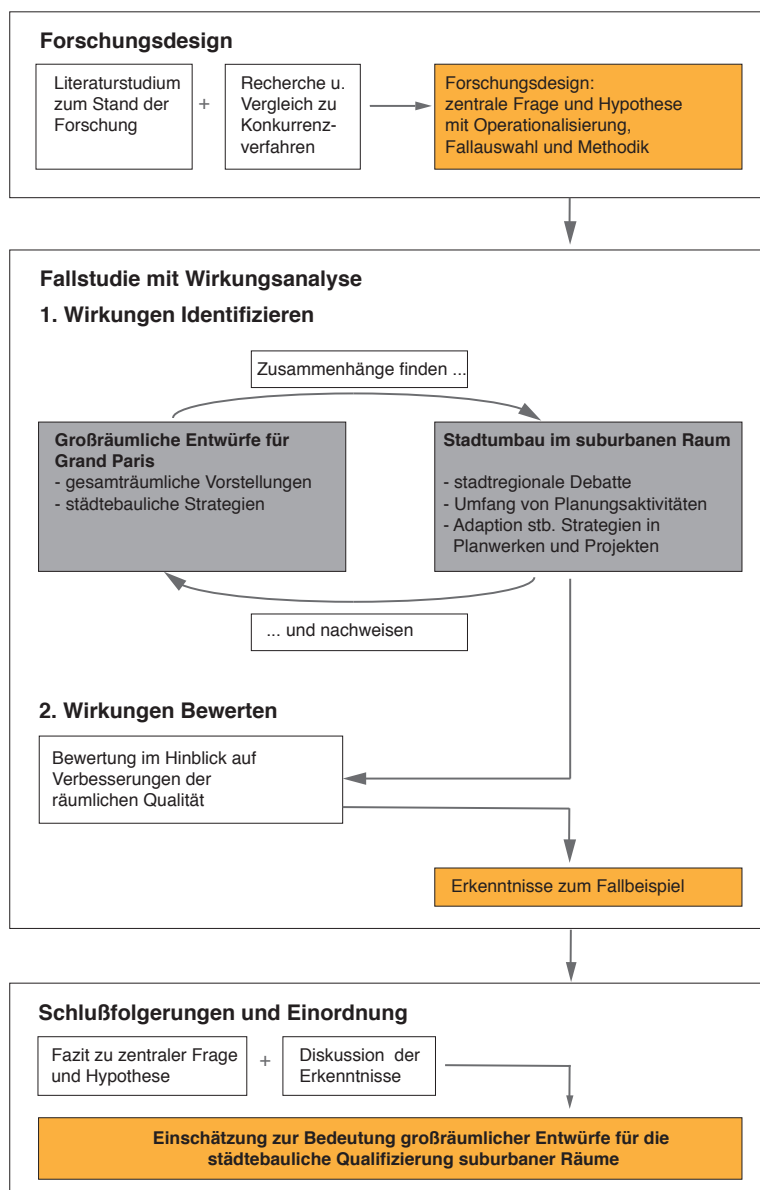


Abb. 14: Vorgehensweise mit Arbeitsschritten (weiß) und Teilergebnissen (orange) (Eigene Abbildung)

3.2 Die Entwicklung des Forschungsdesigns

Das Forschungsdesign wurde über die folgenden Schritte erarbeitet:

- Literaturstudium zum Stand der Forschung
- Recherche von Beispielen für Konkurrenzverfahren in Europa
- Vergleich grober Merkmale der Konkurrenzverfahren
- Erarbeitung Fragestellung und Hypothese
- Auswahl eines Falles und Erarbeitung einer fallspezifischen Methodik

Den Anstoß für die Beschäftigung mit großräumlichen Entwürfen auf stadtreionaler Ebene bildeten zwei Ausstellungen, welche ich aus allgemeinem fachlichen Interesse besucht habe. Bereits 2005 waren die Ergebnisse der Ideenkonkurrenz "Bild für die Region Bern" im Kornhaus-Forum von Bern (CH) der interessierten Öffentlichkeit gezeigt worden. Die Beiträge zum Internationalen Gutachterverfahren « Le Grand Paris » wurden 2009 in der « Cité de l'architecture et du patrimoine » in Paris (FR) in einer aufwendigen Ausstellung publik gemacht.

Trotz aller Unterschiede hatten beide Ausstellungen zwei Dinge gemeinsam. Zum einen wurde mit der Region die Ebene räumlicher Planung thematisiert, die sonst am ehesten unbemerkt von der breiteren Öffentlichkeit stattfindet. Zum anderen wurden sowohl dem Bild als auch dem Städtebau im Vergleich zur üblichen Regionalplanung ungewöhnlich viel Raum gegeben. Damit waren die Beiträge natürlich auch wesentlich besser für eine Ausstellung geeignet als dies in der Regel bei formalen Dokumenten der Regionalplanung der Fall ist.

Durch diese lange nachwirkenden Beobachtungen war bei mir ein Interesse an dieser anderen Herangehensweise an die Aufgaben der Regionalplanung geweckt worden. Zum "Programm" dieser Arbeit führte aber erst die wechselseitige Auseinandersetzung mit der Literatur zum Stand der Forschung (s. Kap. 2) und weiteren Praxisbeispielen. Dabei stand zunächst die Frage im Raum, ob es sich bei den beiden bekannten Beispielen um Ausnahmen handelt oder hier ein Trend erkennbar ist.

Die im Jahr 2012 durchgeführte Recherche nach Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung von großräumlichen Entwürfen auf stadtreionaler Ebene führte insgesamt zu den folgenden Beispielen innerhalb Europa's:

- Ideenkonkurrenz "Bild für die Region Bern" (2005)
- Internationaler Wettbewerb "Greater Helsinki Vision 2050" (2006/07)
- Internationales Gutachterverfahren "Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne" (2008)
- Testplanungsverfahren "Metrobild Metropolitanraum Zürich" (2011)
- Ideenkonkurrenz "Bruxelles 2040" (2012) (vgl. Region de Bruxelles 2012)

Inzwischen hat mit dem "Ideenwettbewerb Zukunft Metropole Ruhr" (2013) erstmals eine Region in Deutschland ein entsprechendes Verfahren zur Erarbeitung stadtreionaler Visionen durchgeführt. Dabei hat man sich von "Le Grand Paris" inspirieren lassen. (Winterhager 2014) Zudem soll nicht unerwähnt bleiben, dass im Jahr 2012 das Internationale Gutachterverfahren "Great Moscow" durchgeführt wurde. Gleichwohl man sich hier ebenfalls am Beispiel "Le Grand Paris" orientierte, sollte hier in erster Linie ein Masterplan für die Erweiterung der russischen Hauptstadt erarbeitet werden. Der Stadtumbau war also nicht Thema. (Welch 2014)

Die Recherche nach Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung von großräumlichen Entwürfen auf stadtreionaler Ebene zeigte, dass diese zunehmend in der Planungspraxis eingesetzt werden. Um dem Besonderen dieser Konkurrenzverfahren und den darin erarbeiteten großräumlichen Entwürfen näher auf die Spur zu kommen, wurde diese neben groben Rahmenbedingungen sowie Ziel und Parametern des Verfahrens insbesondere auf die Anforderungen an die Beiträge hin befragt. Es wurden diejenigen Beispiele miteinander verglichen, für die ausreichende Informationen in belastbarer Qualität zur Verfügung standen.

Dies waren:

- "Bild für die Region Bern" (vgl. Verein Region Bern 2006),
- "Greater Helsinki Vision 2050" (vgl. Vision 2050 2006; Meyer 2008),
- "Le Grand Paris" (vgl. AMC 2009; Chaslin 2009; Lengereau 2009),
- "Metrobild Metropolitanraum Zürich" (Verein Metropolitanraum Zürich 2011).

Der Vergleich basierte im Wesentlichen auf der Auswertung der Aufgabenstellung oder des Schlussberichtes. Die Wettbewerbsergebnisse wurden zu diesem Zeitpunkt nur grob gesichtet. Dabei waren für den Wettbewerb zu Helsinki nur die zehn prämierten Beiträge zugänglich. Der Vergleich macht folgende Punkte deutlich.

Zu den Anforderungen an die Beiträge gehörten insbesondere bildhafte Darstellungsweisen, eine planerische Argumentation und Überlegungen zu Umsetzungsstrategien. In den Aufgabenstellungen der Konkurrenzverfahren wurde gefordert, dass eine räumliche Vision für die Weiterentwicklung der Stadtregion erarbeitet und auf der Ebene des Gesamtgebietes bildhaft dargestellt werden soll. Darüber hinaus wurde in den Fällen von Helsinki, Paris und Bern verlangt, dass Ideen der Vision anhand frei wählbarer Teilräume exemplarisch vertieft werden sollten. Hier wurde explizit mit städtebaulichen Aussagen gerechnet.

Ein Analyseteil wurde in den Fällen von Helsinki, Bern und Zürich nur in komprimierter Form gefordert, dazu wurden vorliegende Arbeiten und Planungen zur Verfügung gestellt. Für die "Greater Helsinki Vision 2050" und "Le Grand Paris" sollten die Beiträge ausdrücklich auch planerische Argumentationen und Umsetzungsstrategien enthalten. Im Fall von Bern wurden ebenfalls Überlegungen zur Umsetzung des Konzeptes gewünscht. Es ist auffällig, dass bei "Le Grand Paris" der Analyse, der Begründung konzeptioneller Aussagen mit planerischen Argumenten sowie strategischen Überlegungen besonders großer Stellenwert beigemessen wurde.

Während mit allen Konkurrenzverfahren das Ziel einer Vielfalt an Varianten verfolgt wurde, entschied man sich zugleich für ein offenes Ende. In allen Fällen wurde die Durchführung eines Konkurrenzverfahrens damit begründet, möglichst verschiedene Varianten einer räumlichen Vision für die Weiterentwicklung der jeweiligen Stadtregion zu erhalten und diskutieren zu können. Außerdem sollte das Bewusstsein für die jeweilige Stadtregion als räumliche Einheit bei den beteiligten Akteuren und der allgemeinen Öffentlichkeit geweckt oder gestärkt werden. Interessanterweise gab es in allen vier Fällen zum Zeitpunkt des Verfahrens keine Gebietskörperschaft mit Planungsautorität im Zuschnitt des jeweiligen Bezugsgebietes. Weil diese fehlte, ergriffen andere Akteure die Initiative zu dessen Durchführung. In den beiden Schweizer Beispielen waren dies mit dem Verein Region Bern und dem Verein Metropolitanraum Zürich politisch getragene Vereine, deren Mitglieder sich aus den jeweiligen Gemeinden und dem Kanton zusammensetzen. Der Wettbewerb für die Stadtregion von Helsinki wurde von der Stadt Helsinki mit dreizehn Umlandgemeinden und dem staatlichen Umweltministerium organisiert. "Le Grand Paris" wurde im Auftrag des Staatspräsidenten vom staatlichen Kulturministerium ausgelobt.

Nur bei der "Greater Helsinki Vision 2050" handelte es sich mit einem anonymen Ideenwettbewerb inklusive Rangierung der Beiträge und Preisgeldern um eine klassische Verfahrensart, die die besonders hohe Anzahl von 86 Beiträgen erlaubte. Die anderen Verfahren hatten einen kooperativen und diskursiven Charakter und wurden als Gutachterverfahren, Ideenkonkurrenz oder Testplanung bezeichnet. In Workshops oder Zwischenpräsentationen konnten die Teams jeweilige Arbeitsstände mit den beteiligten fachlichen und politischen Akteuren diskutieren, im Fall des Bildes für die Region Bern sogar mit einem Bürgerforum. Im Gegenzug beschränkte man sich bei der Zahl der Beiträge, so dass im Fall von Bern und Zürich nur drei kleine Teams engagiert wurden. An dem Gutachterverfahren "Le Grand Paris" waren hingegen zehn relativ große Teams beteiligt. In allen drei Fällen erhielten die Teams ein Honorar und es fand keine Rangierung der Beiträge statt. Im Falle Helsinkis wurden die Beiträge zwar rangiert, aber dennoch kommuniziert, dass nicht ausschließlich Inhalte des 1. Preises weiterverfolgt würden.

Die offizielle Zielsetzung der Konkurrenzverfahren beschränkte sich also auf die Erarbeitung innovativer Vorschläge, die im Anschluss allen für die Planung relevanten Akteuren und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden sollten. Dies erfolgte in erster Linie durch Ausstellungen und dazugehörige Broschüren oder Kataloge sowie das Publizieren der Beiträge auf offiziellen Internetseiten. Das jeweils offene Verfahrensende führt für die Autorin zu der Frage, wie es dann weitergeht. Welchen Beitrag können die großräumlichen Entwürfe über das Konkurrenzverfahren hinaus eigentlich leisten bzw. welche Wirkungen können sie entfalten?

Vor diesem Hintergrund wurden die Fragestellung und Hypothese dieser Arbeit in Rückkopplung zwischen den Beobachtungen in der Planungspraxis und theoretischen Diskussionen in der Planungs- und Städtebauteorie formuliert und operationalisiert. Methodisch implizierte die zentrale Frage nach der Bedeutung großräumlicher Entwürfe für den Stadtumbau eine vertiefte Untersuchung der oben genannten Praxisbeispiele in Form von Fallstudien. Im Detail blieb darüber hinaus zu klären, welche Art von 'case study' zur empirischen Untersuchung der Fragestellung geeignet wäre und welche Methoden dabei zum Einsatz kommen sollten. Diese Fragen wurden parallel beantwortet und eine fallspezifische Methodik erarbeitet, die im folgenden Kapitel erläutert wird.

3.3 Die Parameter der Fallstudie mit Wirkungsanalyse

Einzelfallstudie

Die empirische Untersuchung im Rahmen dieser Arbeit ist als Fallstudie angelegt. Die Methodik ist nach Robert Yin insbesondere dazu geeignet, zeitgenössische Phänomene in ihrem realen Kontext zu untersuchen und dabei Kontextfaktoren mit großem Einfluss auf den Untersuchungsgegenstand zu berücksichtigen. Der Vorteil von Fallstudien ist zudem, dass dabei verschiedenartige Belegquellen als Informationsquelle sowie qualitative und quantitative Methoden kombiniert werden können. (Yin 2009: S. 8f., 19f.)

Die Untersuchung wurde aus folgenden Gründen als Einzelfallstudie durchgeführt:

- Die bisherigen Beispiele für Konkurrenzverfahren zur Weiterentwicklung von Stadtregionen innerhalb von Europa bilden eine zu kleine Basis, um genug vergleichbare Fälle für eine 'multiple case study' mit Aussicht auf deutlich aufschlussreichere und belastbarere Erkenntnisse auszuwählen und zu untersuchen.
- Von den wenigen Fällen verspricht das ausgewählte Beispiel am Besten Aufschluss darüber, ob der Einsatz großräumlicher Entwürfe auf stadtreionaler Ebene zu einer städtebaulichen Qualifizierung suburbaner Räume beitragen kann.
- In der internationalen Stadtforschung besteht der Anspruch das Fallbeispiel im jeweiligen gesellschaftlichen Kontext zu betrachten und einzuordnen. Einzelfallstudien erlauben auch einzelnen Forschern diesem Anspruch gerecht zu werden.

Fallauswahl

Um zu untersuchen, ob und inwieweit der Einsatz großräumlicher Entwürfe zur Verbesserung der räumlichen Qualität im Rahmen des Stadtumbaus beitragen kann, wurde ein Fall gesucht, der sowohl auf Seiten des Konkurrenzverfahrens als auch in Bezug auf die Rahmenbedingungen räumlicher Entwicklung günstige Ausgangsbedingungen für den Ideentransfer aus dem Konkurrenzverfahren in die Praxis städtebaulicher Planung bot. So spricht für das Auftreten von Beispielen der Adaption städtebaulicher Strategien aus dem Konkurrenzverfahren in Planwerken und Projekten des Stadtumbaus zum einen eine gewisse Vielfalt an überzeugenden Beiträgen mit vielversprechenden Ideen. Zum anderen wird sie durch eine hohe Wahrscheinlichkeit für die Transformation der suburbanen Räume im Untersuchungsraum begünstigt.

Aus methodischer Sicht bestand zu dem die Anforderung, dass der zeitliche Abstand zwischen Konkurrenzverfahren und Untersuchung ausreichend groß sein musste, um Auswirkungen im Planungsgeschehen beobachten zu können. Hinzu kamen forschungspraktische Gründe wie

die Beherrschung der Landesprache sowie Vorkenntnisse und die Nähe zum jeweiligen Untersuchungsraum. Zur Fallauswahl wurde der Vergleich von Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung großräumlicher Entwürfe für Stadtregionen herangezogen und sukzessive vorgegangen.

Zur Untersuchung der Fragestellung in einer Einzelfallstudie schienen die Auswirkungen des Internationalen Gutachterverfahrens "Le Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne" besser geeignet als die anderen Beispiele. Hier waren insbesondere für den Umfang und die Vielfalt potenzieller Beispiele für die Adaption städtebaulicher Strategien aus dem Konkurrenzverfahren im Stadtumbau aufschlussreichere Ergebnisse zu vermuten.

Das aufwendige Verfahren hat unter anderem durch die hohe Komplexität der Aufgabe, die Beteiligung von zehn interdisziplinär sehr breit aufgestellten Teams sowie deren wissenschaftliche Begleitung außerordentlich vielfältige Beiträge hervorgebracht, die eine Vielzahl von überzeugenden Vorschlägen beinhalten. Mit zehn Beiträgen wurden für die Metropolregion Paris wesentlich mehr Varianten erarbeitet als für die Stadtregionen von Zürich oder Bern, wo nur drei Teams eingeladen wurden. Im Falle des Wettbewerbs für den Großraum Helsinki ist die Anzahl der Beiträge mit 86 eingereichten Arbeiten hingegen so hoch, dass das Nachvollziehen ihrer Einflüsse aus methodischer Sicht nicht möglich schien. Die Ausstellung zu den Ergebnissen des Verfahrens hatte eine hohe Resonanz bei der Öffentlichkeit.

Außerdem stechen die Ergebnisse des Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" hinsichtlich ihrer jeweiligen Komplexität und des Umfangs heraus. Hier wurde nicht nur Wert auf eine bildhafte räumliche Vision der Stadtregion gelegt, diese sollte auch durch eine fundierte Analyse, der Begründung konzeptioneller Aussagen mit planerischen Argumenten, städtebaulichen Details zu exemplarischen Vertiefungsräumen sowie strategischen Überlegungen unterfüttert sein. Dem entsprechen die gestellten Anforderungen an die Teamzusammensetzung. Gleichwohl die Federführung bei den Vertretern des Bereiches Architektur und Städtebau lag, waren diverse Experten benachbarter Planungsdisziplinen und relevanter Forschungsgebiete hinzuzuziehen. Daraus ergaben sich relativ große interdisziplinäre Teams, die weit über das übliche Dreiergespann aus Städtebau - Landschaftsarchitektur - Verkehrsplanung hinaus gingen. Es scheint deshalb auch ein spannendes Beispiel dafür zu sein, ob und wie man den künstlerischen Anspruch des Entwerfens mit den rationalen Herangehensweisen der Planung im Rahmen großräumlicher Entwürfe verbinden kann.

Aber auch auf Seiten des Planungsgeschehens im Untersuchungsraum, dass auf mögliche Einflüsse aus den großräumlichen Entwürfen hin untersucht werden sollte, waren hier interessante Beobachtungen zu erwarten. So sprachen die Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends in der Metropolregion Paris für eine hohe Wahrscheinlichkeit einer Transformation der Vorstädte bzw. begünstigten den Stadtumbau. Die wachsende Bevölkerung und der damit verbundene Bedarf an Wohnungsneubau treffen hier mit einem deutlichen Anpassungsbedarf der Bestände zusammen.

Unter Berücksichtigung der üblichen Dauer von Planungsprozessen war der Zeitpunkt des Konkurrenzverfahrens ein weiterer Grund für die Auswahl von "Le Grand Paris". Dieses hat bereits im Jahr 2008/2009 stattgefunden. Es schien plausibel, dass drei bis fünf Jahre danach Auswirkungen der großräumlichen Entwürfe auf die Planungspraxis empirisch erfassbar sein würden. Im Fall der 2011 erarbeiteten "Metrobilder" für den Metropolitanraum Zürich hätte die Untersuchung hingegen zu früh stattgefunden.

Nicht zuletzt haben auch forschungspraktische Auswahlkriterien eine Rolle gespielt. So handelt es sich auch bei den Ergebnissen des Wettbewerbs "Greater Helsinki Vision 2050" um einen sehr interessanten Fall. Da die Autorin nicht über Sprachkenntnisse in Finnisch verfügt, scheidete dieser aber bereits unter rein pragmatischen Gesichtspunkten aus. Außerdem gab es hier keine Vorkenntnisse zum Untersuchungsraum und dem gesellschaftlichen Kontext. Diese Voraussetzungen waren für die Untersuchung des Falls "Grand Paris" gegeben. Die Autorin lebt seit 2013 in Frankreich, eine Zugstunde entfernt von Paris. Dies ermöglichte die nötigen Aufenthalte und Recherchen vor Ort.

Es bestand nicht die Absicht ein Best-Practice-Beispiel zu untersuchen. In diesem Sinn war es auch kein Kriterium der Fallauswahl, ob Ideen aus dem Konkurrenzverfahren vom jeweiligen Auslober in einem geordneten Prozess absichtsvoll und transparent weiterverfolgt wurden. Diese Frage bildete nicht Bestandteil der Fallauswahl, sondern der Untersuchung.

Der in Fachkreisen verbreitete Eindruck, bei dem Gutachterverfahren "Le Grand Paris" habe es sich um einen folgenlosen Wettbewerb gehandelt, bestätigte sich bei der näheren Untersuchung des Falles so nicht. Obwohl von Seiten des Auslobers wenig konstruktiv mit den Ergebnissen des Konkurrenzverfahrens umgegangen wurde und es in einen turbulenten, vielschichtigen Prozess stadtreionaler Planung mit sich überlagernden Zuständigkeiten und starken Konflikten eingebettet war, ist das Beispiel "Le Grand Paris" von besonderem Interesse. Es verspricht Erkenntnisse zu der Frage welche Einflüsse ein solches Verfahren und die daraus hervorgehenden Ergebnisse trotz dieser widrigen Bedingungen auf unbeabsichtigte Art und Weise auf nachfolgende Planungen entfalten können und wo hier klare Grenzen liegen.

Fallspezifische Methodik und Herausforderungen

Bei der Fallstudie handelt es sich nach Yin um eine Einzelfallstudie mit eingebetteten Analyseeinheiten. Die Ergebnisse des Internationalen Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" bilden als Fall den empirischen Ausgangspunkt zur Beantwortung der in Kapitel 2.6 formulierten Untersuchungsfragen. Dabei wurden die eingereichten großräumlichen Entwürfe als Hauptanalyseeinheit betrachtet. Die städtebaulichen Strategien, die einerseits in den Beiträgen und andererseits potenziell in Planwerken und Projekten auftreten, sind die eingebetteten Analyseeinheiten der Fallstudie. Den Kontext des Falles bildet das Planungsgeschehen im Untersuchungsraum - der Metropolregion Paris - mit ihren spezifischen Rahmenbedingungen und Entwicklungstrends. Der Untersuchungszeitraum erstreckt sich von 2009 bis 2013. Die Untersuchung schließt das erste Planungsverfahren mit ein, in dem eine Idee aus dem Gutachterverfahren in einer weiterführenden Planung aufgegriffen und konkretisiert wurde.

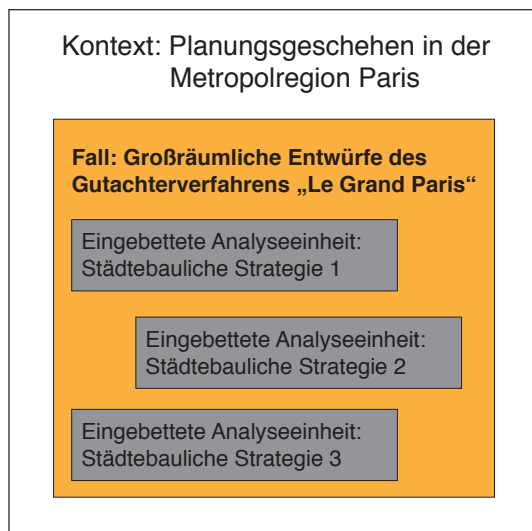


Abb. 15: Parameter der Fallstudie (Eigene Abbildung)

Im Rahmen der Fallstudie wurde eine Wirkungsanalyse durchgeführt. Dabei wurden die tatsächlichen Wirkungen einer Intervention untersucht, unabhängig davon ob es sich dabei um intendierte oder nicht-intendierte Wirkungen handelt. Es wurde also keine sogenannte Wirkungskontrolle vorgenommen. Diese dient dazu zu überprüfen, ob die mit einer Intervention beabsichtigten Effekte auf die räumliche Entwicklung eingetreten sind (Sedlacek 2004: S. 14). So steht bei der Evaluation von Programmen im Bereich der Stadt- und Regionalplanung die Frage im Mittelpunkt, ob das öffentliche und private Handeln die gewünschten Wirkungen auf

die Stadtentwicklung hervorbringt. Man untersucht also die Steuerungswirksamkeit. (Weith 2007) Jenseits dieser klassischen Evaluierung einer absichtsvollen Planumsetzung, wurden hier die Einflüsse von Grundlagenkonzepten als nicht direkt zur Umsetzung vorgesehenen Plänen betrachtet.

Um Erkenntnisse zur Bedeutung der Erarbeitung großräumlicher Entwürfe im Rahmen des Internationalen Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" für den Stadtumbau in den Banlieues der Metropolregion Paris zu gewinnen, wurden entsprechend der formulierten Untersuchungsfragen drei Bereiche der Einflussnahme untersucht. Dies sind die stadregionale Debatte, der Umfang und Charakter von Planungsaktivitäten im Handlungsfeld des Stadtumbaus sowie die darin angewendeten städtebaulichen Strategien. Es wurde insbesondere untersucht, ob und wie städtebauliche Strategien aus den großräumlichen Entwürfen in weiterführenden Planungen adaptiert wurden. Der Grund für die fokussierte Betrachtung dieses Ursache-Wirkungs-Zusammenhanges ist, dass hier eine wesentliche Wirkung der Entwürfe auf der inhaltlichen Ebene erwartet wurde, die auch empirisch erhoben und nachvollzogen werden kann.

Die Untersuchung war mit einem methodischen Problem konfrontiert, das typisch für Evaluationen in Planung und Städtebau ist (vgl. Weith 2007: S. 20; Van Dijk und Weitkamp 2014: S. 117). Zusammenhänge zwischen dem Gutachterverfahren, der stadregionalen Debatte und dem Planungsgeschehen können nicht ohne weiteres isoliert und zweifelsfrei geklärt werden, da letztere von einer Vielzahl von Faktoren beeinflusst werden und darüber hinaus Wechselwirkungen bestehen. Hier kommen komplexe Akteurskonstellationen, die Vielfalt von politischen Interventionen und in der Raumplanung angewendeten Instrumenten zur Beeinflussung der räumlichen Entwicklung sowie deren vielfältige Rahmenbedingungen zum Tragen. Das macht es schwierig, eindeutige Ursache-Wirkungszusammenhänge zu bestimmen. Dieses Problem ist nicht lösbar. Es kann nur versucht werden es einzudämmen, indem immer auch nach anderen möglichen Erklärungen für eine Beobachtung gefragt wird und die als besonders relevant erachteten Einflussfaktoren mit in die Betrachtung einbezogen und dokumentiert werden (vgl. Yin 2009).

In der Wirkungsanalyse wurden verschiedene sich ergänzende qualitative Methoden miteinander kombiniert, die zum einen der Erhebung von Informationen und zum anderen zu deren Auswertung dienen. Durch die Triangulation von Daten wurde versucht, wichtige Fakten mit mindestens zwei Arten von Quellen zu belegen. Mit dieser Übereinstimmung von Beweisen sollte die Validität der Fallstudienresultate insgesamt gefördert werden. (Yin 2009: S. 114ff.; vgl. Weith 2014) Zum Beispiel wurden bestimmte Aussagen von Interviewpartnern anhand von Planungsdokumenten auf ihre Plausibilität hin überprüft. Dies war nicht immer möglich. Die Stärke von Experteninterviews liegt eben darin Informationen zugänglich zu machen, die über andere Arten von Belegquellen nicht verfügbar sind. So werden entscheidende Begebenheiten zu Planungsprozessen in der Regel nicht in Planungsberichten dokumentiert.

Internetauftritte wurden in erster Linie als Hintergrundinformation zum Planungsgeschehen sowie als Einstieg genutzt, um nach aktuellen Planwerken und Projekten des Stadtumbaus zu suchen. Wenn die Beispiele für die Untersuchung tatsächlich von Interesse waren, wurden belastbarere Belegquellen gesucht und mittels Interviews eigene Erhebungen durchgeführt.

Verwendete Methoden und Belegquellen im Überblick:

- Qualitative Auswertung von Dokumenten inkl. Text- und Bildmaterial in Form von Monografien, Beiträgen aus Sammelbänden, Ausstellungskatalogen, Artikeln in Fachzeitschriften (z.B. Revue Urbanisme, 'Métropolitiques'), Artikeln in der Tagespresse (z.B. Le Monde, Libération), Planungsdokumenten (z.B. SDRIF, CDT's, städtebauliche Konzepte) sowie Texten der Öffentlichkeitsarbeit (z.B. Presseerklärungen staatlicher Stellen)
- Kriteriengestützte Auswahlverfahren
- Durchführung und qualitative Auswertung freier Experteninterviews
- Durchführung und qualitative Auswertung leitfadengestützter Experteninterviews

- Qualitative inhaltliche Auswertung der Videoaufzeichnungen von öffentlichen Informations- und Diskussionsveranstaltungen (z.B. AIGP-Veranstaltung zum Teilraum Orly-Rungis (AIGP 2012b))
- Ortsbegehungen (z.B. in Bezug zu den in Schritt 6 untersuchten Planwerken und Projekten)

Schritte der Wirkungsanalyse

Der betrachtete Fall weist eine hohe Komplexität auf. Bei den großräumlichen Entwürfen des Gutachterverfahrens handelt es sich um ausführliche Gesamttexte mit jeweils 120 bis 150 Seiten. Gleichzeitig gibt es in der Metropolregion Paris eine Vielzahl von Planwerken und Projekten, die dem Stadtumbau zu zurechnen sind. Demnach war es notwendig eine Auswahlstrategie zu definieren, um aus dem hohen Umfang der im Gutachterverfahren vermittelten Ideen und existierenden Projekten in der Praxis diejenigen herauszufiltern, die für die Untersuchung von Interesse sind.

Dazu wurde bei der Wirkungsanalyse in den folgenden Schritten vorgegangen, zum Teil parallel und iterativ.

Schritt 1. Auswahl relevanter städtebaulicher Strategien aus den Beiträgen des Konkurrenzverfahrens

Schritt 2. Interviews und Recherche zur stadtreionalen Debatte und zum Planungsgeschehen

Schritt 3. Auswertung zur stadtreionalen Debatte

Schritt 4. Auswertung zum Umfang und Charakter von Planungsaktivitäten

Schritt 5. Identifizieren von Beispielen für die Adaption städtebaulicher Strategien

Schritt 6. Interviews und Recherche sowie Auswertung und Bewertung zu den Beispielen der Adaption städtebaulicher Strategien

Schritt 7. Überlagerung der Erkenntnisse aus der Wirkungsanalyse

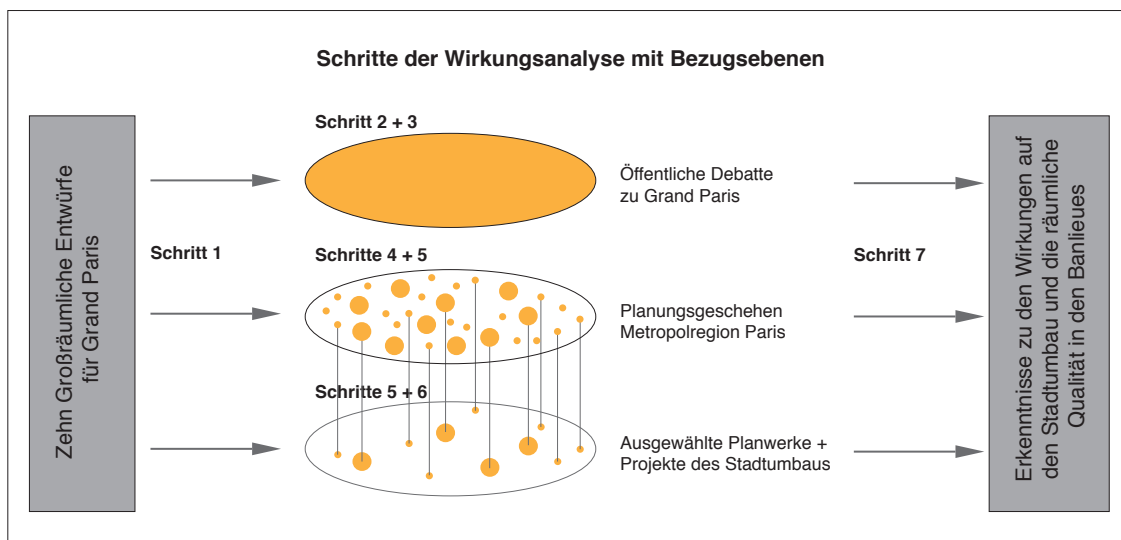


Abb. 16: Schritte der Wirkungsanalyse mit Bezugsebenen (Eigene Abbildung)

Schritt 1: Auswahl relevanter städtebaulicher Strategien aus den Beiträgen des Konkurrenzverfahrens

Als Ausgangspunkt der Untersuchung wurden die zehn Beiträge zum Gutachterverfahren im Hinblick auf die darin generierten und vermittelten gesamt-räumlichen Vorstellungen und städtebaulichen Strategien gesichtet. Bei der Auswahl relevanter städtebaulicher Strategien wurden die folgenden Kriterien berücksichtigt.

Kriterien zur Auswahl städtebaulicher Strategien:

- Bezug zum Handlungsfeld des Stadtumbaus
- Umgang mit einer bislang ungelösten, typischen räumlichen Problemsituation in den Banlieue's der Metropolregion Paris und somit neuartig
- Stadtregionale Dimension
- Würdigung von Experten vor Ort

So wurden in den Beiträgen dargestellte städtebauliche Strategien herausgefiltert, die bereits vor 2009 in der Metropolregion Paris üblich waren oder für die es konkrete Vorläuferprojekte gab (s. Kap. 6.1). Um diese Einordnung als Außenstehende treffen zu können, wurde die Berichterstattung zum Gutachterverfahren herangezogen, Planungsliteratur zur Metropolregion Paris ausgewertet und ein Überblick zum aktuellen Planungsgeschehen erarbeitet (s. Schritt 2). So gibt es aus der Zeit von 2000 bis 2008 eine Reihe von kritischen Beiträgen lokaler Forscher und Experten, die bereits einige der später auch im Gutachterverfahren thematisierten Planungserfordernisse benennen und so allgemein auf drängende und bis dahin ungelöste Probleme verweisen (s. Kap. 6.2). Bei der Auswertung wurde außerdem darauf geachtet, welche städtebaulichen Probleme von mehreren Teams thematisiert worden sind und dadurch wichtiger erscheinen als andere.

In Bezug auf eine städtebauliche Strategie wurde durch eine Anfrage per Mail die Urheberschaft geklärt und so in Erfahrung gebracht, dass diese bereits kurz vor dem Gutachterverfahren im Rahmen eines Forschungsprojektes entwickelt wurde. Dabei handelt es sich um die Initiative BIMBY.

Die ausgewählten städtebaulichen Strategien sind zusammenfassend in Kap. 7.2.2 dargestellt.

Schritt 2: Recherche und Interviews zur stadtregionalen Debatte und zum Planungsgeschehen

Parallel zu Schritt 1 wurde eine umfangreiche Recherche zur stadtregionalen Debatte und zum Planungsgeschehen in der Metropolregion Paris durchgeführt. Dabei wurde der Frage nachgegangen, wie sich diese seit 2009 verändert haben und inwieweit dies im Zusammenhang mit dem Gutachterverfahren gesehen wird. Außerdem wurde nach laufenden Planwerken und Projekten des Stadtumbaus gesucht.

Dazu sind im März 2012 und im April 2013 mit fünf Vertretern von Schlüsselinstitutionen freie Experteninterviews geführt worden. Sie wurden nach ihrer Einschätzung zum Einfluss des Gutachterverfahrens auf die stadtregionale Debatte und das aktuelle Planungsgeschehen befragt und um Hinweise auf relevante Planungen sowie jeweilige Ansprechpartner gebeten. (s. Interviewverzeichnis) Dabei konnten in erster Linie Anhaltspunkte für aktuelle Planungen gewonnen werden, in denen möglicherweise Inhalte aus dem Gutachterverfahren aufgegriffen worden sein könnten. Es wurde jedoch nur ein Projekt (Grand Paris Wald) bereits konkret als Beispiel für den Ideentransfer genannt (Interview AIGP-1 2013).

Parallel dazu wurde eine umfassende Desktop-Recherche zur Berichterstattung vor Ort in der Tages- und Fachpresse sowie der Öffentlichkeitsarbeit von Planungsinstitutionen¹⁷ durchgeführt und verschiedene Ausstellungen im 'Pavillon d'Arsenal' und der 'Cité de l'architecture et du patrimoine' besucht.

Die Experteninterviews und die Desktop-Recherche offenbarten ein grundlegendes Problem. Aufgrund der Größe der Metropolregion sowie zersplitterten und doppelspurigen Zuständigkeiten ist das Planungsgeschehen selbst für dazu prädestinierte Akteure vor Ort nicht einfach zu überblicken und es stellt für sie einen erheblichen Aufwand dar "auf dem Laufenden" zu sein. Symptomatisch für diese Situation ist, dass gleich mehrere Institutionen (IAUIdF, AIGP, Pavillon d'Arsenal) datenbankbasierte Übersichtskarten zu aktuellen Planwerken und Projekten erarbeiten und diese auf ihrer Internetseite zur Verfügung stellen, dies allerdings ohne Vollständigkeit zu erreichen und zu gewährleisten.¹⁸

Die Auswertung dieses Kartenmaterials war als Ergänzung zu den Experteninterviews ein gutes Hilfsmittel für die Recherche nach relevanten Planwerken und Projekten. Die funktionale Kategorisierung der Vorhaben und die sehr begrenzten Informationen zum eigentlichen Projektinhalt machten jedoch umfangreiche weitere Recherchen nötig, um eine Auswahl für die eigenen Erhebungen treffen zu können (s. Schritt 5). Als weitere Quellen dienten zum Beispiel die 'Journal des initiatives' der 2010 und 2011 durchgeführten Ideenaufrufe von Paris Métropole an denen sich Gebietskörperschaften mit innovativen Projekten beteiligen konnten. (Paris Métropole 2010 u. 2011)

Schritt 3: Auswertung zur stadtreionalen Debatte

Um die Veränderungen in der öffentlichen Debatte zur zukünftigen Entwicklung der Stadtregion nach dem Gutachterverfahren zu beschreiben und etwaige Zusammenhänge zu klären, wurden zum einen die Einschätzungen der interviewten Experten herangezogen. Zum anderen wurden in Schritt 2 gesammelte Sekundärquellen im Hinblick auf entsprechende Aussagen ausgewertet. Dabei handelt es sich neben wissenschaftlichen Artikeln in erster Linie um Beiträge aus der Tages- und Fachpresse. Insgesamt wurden ca. 30 Artikel aus der Tagespresse analysiert.

Die tabellengestützte Auswertung erfolgte im Hinblick auf die folgenden Aspekte:

- Veränderungen des Charakters
- Veränderte Ambitionen und Erwartungen
- Inhaltliche Bezugnahme auf das Gutachterverfahren und dessen Ergebnisse

Die dazu gewonnenen Aussagen wurden weiter strukturiert und geclustert, um wesentliche Punkte herauszukristallisieren. Implizit erfolgte dabei ein Vergleich der Situationen vor und nach dem Gutachterverfahren.

Die Einordnung der identifizierten Wirkungen des Gutachterverfahrens auf die stadtreionale Debatte im Hinblick auf ihre Bedeutung für die städtebauliche Qualifizierung in den Banlieue's erfolgte argumentativ.

¹⁷ Dazu gehören die regional tätigen Planungsinstitutionen AIGP, IAUIdF, APUR und SGP sowie staatliche Stellen (z.B. DRIEA-IF), interkommunale Zusammenschlüsse, Kommunen und öffentlichen Trägergesellschaften, denen die Erarbeitung und Umsetzung von Planwerken und Projekten übertragen wird (z.B. EPA, SEM).

¹⁸ Das IAUIdF hat zum damaligen Zeitpunkt über die Anwendung "Visiau Aménagement" eine Reihe von interaktiven, thematischen Karten zur Verfügung gestellt (-> www.iau-idf.fr/liiau-et-vous/cartes-donnees/.../visiau.html). Dazu gehörte insbesondere eine Übersichtskarte zu städtebaulichen Vorhaben in der Region IdF unter dem Titel "Projets d'aménagement" (IAUIdF seit 2010). Dieser Service wurde im Mai 2016 durch die Anwendung "Cartoviz" ersetzt.

Das AIGP stellt die Übersichtskarte "Carte des projets d'aménagement du Grand Paris: Les 650 projets du Grand Paris" unter www.ateliergrandparis.fr/territoires/index.php zur Verfügung. (AIGP seit 2012a)

Der Pavillon d'Arsenal betreibt das sogenannte "Maquette numérique Paris Métropole 2020", das über die Internetadresse www.parismetropole2020.com zugänglich ist. (Pavillon d'Arsenal seit 2012)

Schritt 4: Auswertung zum Umfang und Charakter von Planungsaktivitäten

Um zu erfahren, ob sich Umfang und Charakter der Planungsaktivitäten zum Stadtumbau in den Banlieues infolge des Gutachterverfahrens verändert haben, wurde analog zu Schritt 3 vorgegangen. Als Quellen dienten die Interviews und die Berichterstattung zum Planungsgeschehen.

Statistische Erhebungen zur Anzahl laufender Planungen auf interkommunaler und lokaler Ebene mit Bezug zum Stadtumbau standen nicht zur Verfügung so dass eine quantitative Auswertung nicht möglich war. Die oben erwähnten datenbankbasierten Karten zu laufenden städtebaulichen Planwerken und Projekten in der Metropolregion Paris lieferten keine verlässliche Basis für einen zeitlichen Vorher-Nachher-Vergleich, weil sie nicht nach Planungsbeginn kategorisiert sind und keine Garantie auf Vollständigkeit besteht.

In Schritt 6 wurden exemplarisch drei Planwerke und Projekte untersucht, die erst nach Mai 2009 begonnen worden sind. Anhand dieser Beispiele konnte geprüft werden, ob hier die Vermittlung von Ideen in den Beiträgen des Gutachterverfahrens zum Anstoßen der neuen Planungen geführt haben und somit den Umfang von Planungsaktivitäten positiv beeinflusst haben oder ob es einen anderen Anlass gab.

Schließlich wurde argumentativ eine Einordnung dazu getroffen, inwieweit die Zunahme von Planungsaktivitäten in den Banlieues für deren städtebauliche Qualifizierung spricht.

Schritt 5: Identifizieren von Beispielen der Adaption städtebaulicher Strategien

Auf der Grundlage der Auswahl relevanter städtebaulicher Strategien aus den Beiträgen des Konkurrenzverfahrens in Schritt 1 und der Recherche zum Planungsgeschehen in Schritt 2 wurden nun potenzielle Beispiele für die Adaption von städtebaulichen Strategien in aktuellen Planwerken und Projekten des Stadtumbaus im suburbanen Raum identifiziert, um diese in Schritt 6 anhand eigener Erhebungen vertieft zu untersuchen.

Das Ziel der Recherche war es im Hinblick auf die inhaltliche Problematik und die angenommenen Wirkungszusammenhänge möglichst verschiedene potenzielle Beispiele für den Ideentransfer zu finden (s. Schritt 5b). Die Durchführung einer Vollerhebung mit dem Ziel alle Beispiele zu identifizieren erschien aufgrund methodischer Grenzen hingegen nicht möglich. Der damit verbundene Anspruch auf Vollständigkeit wäre nicht einlösbar gewesen.

Dazu ist anzumerken, dass mithilfe von Fallstudien der Gültigkeitsbereich von theoretischen Annahmen getestet und oder erweitert werden kann. Man spricht hier von analytischer Generalisierbarkeit. Es kann hingegen nicht das Ziel von Fallstudien sein, statistische Repräsentativität in Bezug zur Realität und damit statistische Generalisierbarkeit zu erreichen. (Yin 2009: S. 15) Demzufolge ging es hier auch nicht darum eine repräsentative Auswahl nach den Regeln der Statistik zu treffen.

Schritt 5a. Ermittlung von potenziellen Beispielen

In den in Schritt 2 durchgeführten Experteninterviews war das Projekt Grand Paris Wald bereits konkret als Beispiel für den Ideentransfer genannt worden (Interview AIGP-1 2013). Darüber hinaus erfolgte die Identifizierung von Beispielen für die Adaption neuartiger städtebaulicher Strategien über die Auswahl von Planwerken und Projekten, bei denen die Wahrscheinlichkeit für einen solchen Ideentransfer besonders hoch war. Dabei wurden Planungen auf interkommunaler und lokaler Ebene einbezogen. Zu den Planwerken und Projekten standen zu diesem Zeitpunkt in der Regel nur relativ begrenzte Informationen zur Verfügung. Diese wurden mit Hilfe der folgenden Indikatoren ausgewertet und so iterativ Planwerke und Projekte in die engere Wahl genommen bzw. ausgeschlossen. Im Sinne belastbarer Untersuchungsergebnisse wurden Planungen bevorzugt, zu denen es bereits einen politischen Beschluss gab oder dieser absehbar war. Zum Teil konnte der genaue Planungsfortschritt aber erst im Rahmen der Erhebung in Erfahrung gebracht werden.

Indikatoren für potenzielle Beispiele:

Indikator 1: Lage in den Banlieues der Metropolregion Paris

Indikator 2: Projektziel

- Die Planung umfasst baulich-räumliche Eingriffe in das bestehende Siedlungsgebiet.

Indikator 3: Planungsfortschritt

- Der Planungsbeginn war nach April 2009.
- Die Planung war im Mai 2009 noch in der Konzeptphase.
- Die Planung wurde nach April 2009 grundlegend überarbeitet.

Indikator 4: Bezugnahme zum Konkurrenzverfahren

- Die Planung bezieht sich ausdrücklich auf eine der relevanten städtebaulichen Strategien aus dem Konkurrenzverfahren.
- Es bestehen auffällige Parallelen zwischen einer der relevanten städtebaulichen Strategien aus dem Konkurrenzverfahren und den Inhalten der Planung.

Schritt 5b. Auswahl von potenziellen Beispielen für detaillierte Untersuchung

Nach dieser Vorauswahl wurden die gefundenen, potenziellen Beispiele für die Adaption von städtebaulichen Strategien anhand eines Sets von Merkmalen und Kategorien gefiltert, dass von den Annahmen zu deren Wirkungsmechanismen abgeleitet wurde (s. Kap. 2.6.2). Damit wurde sichergestellt, dass die Gesamtheit der betrachteten Beispiele hinsichtlich der inhaltlichen Problematik und der Wirkungszusammenhänge eine bestimmte Bandbreite abdeckt. Zu jeder der drei zentralen Entwurfsaufgaben zur Verbesserung der räumlichen Qualität im suburbanen Raum sollten mindestens zwei Beispiele untersucht werden, um zu zeigen, dass über den Ideentransfer die Beschäftigung mit allen drei Problematiken in der städtebaulichen Praxis gefördert werden kann. Bezüglich der Adaption sollte jede Kategorie der drei Merkmale (Planungsstand, personelle Kontinuität und Ortsbezug) mindestens zweimal vertreten sein. Daraus ergab sich eine Auswahl von fünf Planungen und sechs städtebaulichen Strategien. Mit dem Merkmal 'Planungsstand' wurde der potenzielle Einfluss des Gutachterverfahrens auf den Umfang an Planungsaktivitäten indirekt mitberücksichtigt.

Set von Merkmalen und Kategorien für die Auswahl potenzieller Beispiele:

1. Themen der städtebaulichen Strategien

- a) Intensivierte und neue Zentren
- b) Von Verkehrskorridoren zu Stadträumen
- c) Die Natur in die Stadt und die Stadt in die Landschaft

2. Wirkungszusammenhänge der Adaption

2.1 Planungsstand

- a) Neues Planwerk/ Projekt: Der Planungsbeginn war nach dem April 2009, es könnte durch die Ergebnisse des Konkurrenzverfahrens ausgelöst worden sein.
- b) Laufendes Planwerk/ Projekt: Der Planungsbeginn war vor dem April 2009, die Planung könnte durch die Ergebnisse des Konkurrenzverfahrens inhaltlich infragegestellt worden sein.

2.2 Personelle Kontinuität zwischen Konkurrenzverfahren und Planwerk/Projekt

- a) Adaption mit personeller Kontinuität
- b) Adaption ohne personelle Kontinuität

2.3 Ortsbezug

- a) Adaption von Ideen am gleichen Ort/ im gleichen Teilraum
- b) Adaption von Ideen an anderem Ort/in anderem Teilraum mit vergleichbarer Problemsituation

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die ausgewählten Beispiele der Adaption städtebaulicher Strategien.

Tab. 1: Die Bandbreite der untersuchten Beispiele der Adaption städtebaulicher Strategien hinsichtlich der Wirkungszusammenhänge

Themen	Städtebauliche Strategien	Planwerk/ Projekt	Wirkungszusammenhänge der Adaption					
			Planungsstand		Personelle Kontinuität		Ortsbezug	
			laufend	neu	mit	ohne	mit	ohne
Intensivierte und neue	'Métropole douce': Intensive Zentren	CDT Est-Seine-Saint-Denis		x	x			x
	Mikrozentren							
Von Korridoren zu Stadträumen	Metropolitane Avenue	Die städtische Rückeroberung der A4		x	x		x	
	Stadträumliche Integration monofunktionaler Areale	Städtebauliche Transformation Orly-Rungis	x		x		x	
Stadt und Landschaft	Grand Paris Wald	Der Wald von Grand Paris	x			x		x
	Der andere Park	Park Montjean 21		x		x		x

Schritt 6: Interviews und Recherche sowie Auswertung und Bewertung zu den Beispielen der Adaption städtebaulicher Strategien

Um belastbarere Informationen zu den ausgewählten Planwerken und Projekten zu erhalten, wurden insgesamt sieben leitfadengestützte Interviews¹⁹ mit Schlüsselakteuren der jeweiligen Planungen geführt (s. Anhang). Die Fragen des Interviewleitfadens wurden aus den angenommenen Wirkungszusammenhängen der Adaption und den daran formulierten Anforderungen abgeleitet (s. Kap. 2.6) und anhand der Besonderheiten des jeweiligen Beispiels sowie vorab bekannter Informationen angepasst.

Die Interviews fanden mehrheitlich im Mai und Juni 2013 statt, bei zwei Interviews war dies im Dezember 2013 und im Februar 2014 der Fall. Ein geplantes Interview zum Projekt 'Park Montjean 21' konnte aufgrund fehlender Gesprächsbereitschaft der angefragten Schlüsselperson nicht geführt werden. Die Interviews wurden in französischer Sprache geführt und aufgezeichnet. Die Auswertung der Gespräche ist in zusammenfassenden Gesprächsprotokollen dokumentiert, die mehrheitlich in deutscher Sprache verfasst worden sind. Kernaussagen sind darin zusätzlich als Direktzitate auf Französisch festgehalten.

¹⁹ Als methodische Grundlage für die Durchführung und Auswertung der Experteninterviews diente ein Beitrag von Meuser und Nagel (Meuser und Nagel 1991: S. 411ff.).

Im Zuge der Interviews wurden die Gesprächspartner darum gebeten der Autorin unveröffentlichte Planungsdokumente (z.B. städtebauliche Konzepte) zur Verfügung zu stellen. Zusätzlich dienten Ortsbegehungen dazu, sich einen Eindruck vom Charakter der Planungsräume zu verschaffen und die jeweiligen Vorhaben besser einordnen zu können. Zu einem Beispiel wurde die Videoaufnahme einer Veranstaltung ausgewertet, in denen die Planung der Öffentlichkeit präsentiert wurde.

Auf dieser Grundlage wurden zum einen die Wirkungszusammenhänge bei der Adaption städtebaulicher Strategien in Planwerken und Projekten zurückverfolgt und nachgewiesen (s. Kap. 2.6.2). Zum anderen wurde jedes Beispiel daraufhin überprüft, ob die Adaption der städtebaulichen Strategie als potenzieller Beitrag zur Erhöhung der räumlichen Qualität im Zuge des Stadtumbaus gewertet werden kann. Dazu wurden die in Kapitel 2.6.3 formulierten Anforderungen herangezogen.

Tab. 2: Belege zu den Anforderungen an die Adaption städtebaulicher Strategien

Anforderung	Belege	Belegquelle
Weiterentwerfen	Planungsinhalte	Städtebauliches Konzept, städtebaulicher Entwurf, Interviews
Ganzheitlichkeit	Planungsinhalte und Angaben zum Prozess	Interviews, Planungsdokumente
Einbezug relevanter Akteure	Vereinbarungen zur weiteren Planung und Umsetzung	Interviews, politischer Beschluss zu einer Planung
Interdisziplinäre Zusammenarbeit	Angaben zum Prozess und beteiligten Experten	Interviews, Planungsdokumente

Schritt 7: Überlagerung der Erkenntnisse aus der Wirkungsanalyse

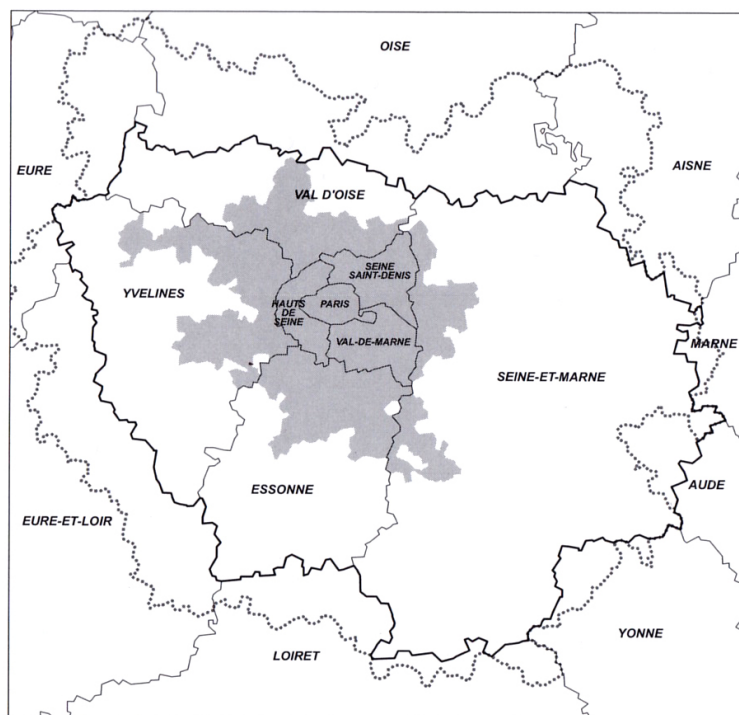
Im letzten Schritt der Wirkungsanalyse wurden die Ergebnisse zu den drei Untersuchungsfragen zusammengeführt und überlagert. Daraus ergab sich schließlich ein Gesamtbild zur Bedeutung des Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" für die städtebauliche Qualifizierung in den Banlieues von Paris. Die Erkenntnisse der Fallstudie bildeten die empirische Grundlage, um die zentrale Frage der Arbeit zu beantworten und die eingangs formulierte Hypothese zu diskutieren. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Ergebnisse der Einzelfallstudie aufgrund der Vielzahl an spezifischen Rahmenbedingungen und lokalen Besonderheiten nicht ohne weiteres generalisierbar sind. Dazu wäre eine Überprüfung an weiteren Fallbeispielen nötig.

4 Das französische Planungssystem

Als Mittelpunkt des zentralistisch organisierten Staates nimmt die Metropolregion Paris eine besondere Stellung in Frankreich ein. Sie ist sowohl politisches als auch wirtschaftliches und kulturelles Zentrum des Landes und, legt man zur Beschreibung dieses Raumes mit unscharfen Grenzen behelfsmäßig die statistische Kategorie der Agglomeration zu Grunde, mit ca. 10,3 Millionen Einwohnern die mit Abstand größte Metropolregion Frankreichs. (INSEE 2010) Jeder sechste Franzose lebt hier. Dies spiegelt sich nicht zuletzt auch in der räumlichen und städtebaulichen Planung wieder. Vor diesem Hintergrund wird das französische Planungssystem im Folgenden nicht nur allgemein skizziert sondern auch auf die jeweiligen Besonderheiten für die Metropolregion Paris eingegangen.

Politisch-administrative Gliederung

Das politisch-administrative System Frankreichs gliedert sich grundsätzlich in vier Ebenen. Neben dem Nationalstaat mit seinen Ministerien gehören dazu die Regionen²⁰, die Departements und die Kommunen, die als unabhängige, lokale Gebietskörperschaften über einen eigenen Rat direkt gewählter Vertreter²¹ und eine dazugehörige Verwaltung verfügen. Zusätzlich dazu ist der Staat auf den Ebenen der Region und der Departemente durch Präfekturen vertreten, die direkt den Ministerien unterstellt sind und vor Ort staatliche Aufgaben wahrnehmen. (Merlin 2005: S. 211; 369)



L'agglomération parisienne

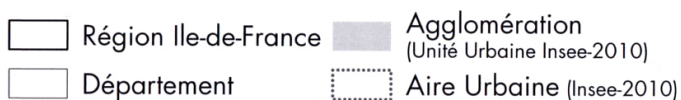


Abb. 17: Karte der räumlichen Ausdehnung der Agglomeration Paris vor den administrativen Grenzen der Region Île-de-France und der dazugehörigen Departements (APUR 2013: S.12)

²⁰ Die französischen Regionen in Frankreich sind nicht mit den Planungsregionen in Deutschland vergleichbar.

²¹ Dies sind auf der regionalen Ebene der Regionalrat ('conseil régional'), auf der Ebene der Departemente der Generalrat ('conseil général') und auf der Ebene der Kommunen der Gemeinderat ('conseil municipal').

Hinzu kommt, dass mangels erfolgreicher Gebietsreformen die administrative Gliederung auf Ebene der Kommunen²² besonders kleinteilig ist. Vor diesem Hintergrund gewinnen interkommunale Zusammenschlüsse²³ (EPCI) zunehmend an Bedeutung. Der französische Staat hat die Intention mit der Zeit zu größeren räumlichen Einheiten auf der kommunalen Ebene zu gelangen und forciert diesen Prozess. Mit der Einrichtung von interkommunalen Zusammenschlüssen werden zunehmend Kompetenzen von den Kommunen verlagert und es entsteht gewissermaßen eine zusätzliche Verwaltungsebene.

Darüber hinaus gibt es im Bereich der Raumordnung und Stadtplanung eine Reihe von öffentlichen Agenturen und Trägergesellschaften die bestimmte Aufgaben der öffentlichen Hand übernehmen. Dazu gehören neben den nationalen Agenturen, die im Wesentlichen für die Umsetzung staatlicher Förderprogramme zuständig sind, in besonderem Maße die Agenturen für Stadtplanung²⁴, welche die Gebietskörperschaften bei planerischen Aufgaben unterstützen. Zudem wird die städtebauliche Entwicklung ausgewählter Gebiete von dazu bestimmten Trägergesellschaften²⁵ übernommen.

Die Metropolregion Paris liegt quer zur administrativen Gliederung des Territoriums. Sie umfasst neben der Stadt Paris, in der nur 20 % der Einwohner leben, insgesamt 413 Gemeinden mit sehr unterschiedlicher Größe die sich auf insgesamt acht Departements aufteilen. Seine Saint-Denis, Val-de-Marne und Hauts-de-Seine grenzen direkt an die Stadt Paris an, die zugleich den Status eines Departements hat. Val d'Oise, Seine-et-Marne, Essonne und Yvelines umfassen neben den äußeren Bereichen der Metropolregion weite ländlich geprägte Teilräume. Die acht Departements bilden gemeinsam die Region Île-de-France (ÎdF), zu der insgesamt 1281 Kommunen gehören. (INSEE 2010)

Die Region geht weit über die Metropolregion hinaus und wird deshalb nicht als angemessene räumliche Einheit betrachtet um sie politisch zu repräsentieren. Auf der fünffachen Fläche umfasst sie weite ländlich geprägte Teilräume und damit auch eine Vielzahl von Kommunen, die andere Interessen und Probleme haben als die verstädterten Bereiche. (vgl. Panerai 2008)

²² Im Jahr 2014 setzte sich Frankreich aus 36'681 Kommunen zusammen. Zeitgleich gab es in Deutschland nur 11'100 Gemeinden. Knapp 20'000 der französischen Kommunen haben weniger als 500 Einwohner und weitere 11'500 Gemeinden nur zwischen 500 und 1'000 Einwohnern. Insgesamt leben dort weniger als 25% der Bevölkerung. Dreiviertel der Franzosen leben in den übrigen 5'000 Kommunen und Städten. Nur ca. 1'000 Gemeinden haben mehr als 10'000 Einwohner und es gibt lediglich 127 Städte mit mehr als 100'000 Einwohnern. (INSEE 2014)

²³ Mit dem 'Loi Chevènement' von 1999 wurden verschiedene Typen der interkommunalen Zusammenschlüsse ('Etablissement public de coopération intercommunale (EPCI)') geregelt. Dazu gehören die 'Communauté urbaine', die 'Communauté d'agglomération' und die 'Communauté de communes'. (Merlin 2005: S. 368)

²⁴ Bei den Agenturen für Stadtplanung ('Agences d'urbanisme') handelt es sich um besondere Institutionen außerhalb der öffentlichen Verwaltung, die von den jeweiligen Gebietskörperschaften und dem Staat getragen werden und von ihnen mit Studien und Konzepten im Bereich der Stadt- und Regionalplanung beauftragt werden. Sie haben eine beratende Rolle. Hoheitliche Aufgaben wie die Erteilung von Baubewilligungen sind von ihrer Tätigkeit ausgenommen. (vgl. Merlin 2005: S. 16.f) Mit einem interdisziplinären Team an Spezialisten verfügen die Planungsagenturen in der Regel über bessere Kompetenzen als die Kommunalverwaltungen selbst (Wiel 2010: S. 32). In Frankreich gibt es quasi für jede Agglomeration eine 'Agence d'urbanisme', insgesamt sind es zweiundfünfzig. Die Metropolregion Paris bildet hier die Ausnahme. Mit dem 'Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR)' und dem 'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme - Ile-de-France (IAUIdF)', das der Region zugeordnet ist, gibt es hier zwei derartige Institutionen, die nur punktuell für die Kommunen in der Metropolregion tätig sind.

²⁵ Diese Trägergesellschaften können wie die 'Etablissement public d'aménagement (EPA)' als Anstalt öffentlichen Rechts, wie die 'Société d'économie mixte' als GmbH oder aber wie die 'Société publique locale (SPL)' als lokales öffentliches Unternehmen verfasst sein.

Formelle Pläne der Raumordnung und Stadtplanung

Die französische Raumordnung und Stadtplanung²⁶ haben eine lange Tradition und sind immer auch als aktive Entwicklungspolitik verstanden worden. Mit den zu Beginn der 1980er Jahre erlassenen Dezentralisierungsgesetzen wurden grundlegende Veränderungen im Planungssystem eingeleitet. Auf der einen Seite wurde der Staat, der bis dahin alle raumwirksamen Entscheidungen der öffentlichen Hand innehatte und koordinieren konnte, geschwächt. Auf der anderen Seite wurde die lokale und regionale Planungsautonomie gestärkt. (Merlin 2005: S. 249ff.)

Dabei blieb die Kompetenz Gesetze zu erlassen nach wie vor allein dem Staat vorbehalten, er ist also für Änderungen des Planungsrechtes zuständig. Neben einer Reihe von Gesetzen, die für die übergeordnete Planung²⁷ von Belang sind, ist das lokale Planungsrecht im sogenannten 'Code de l'Urbanisme' zusammengefasst. (Merlin 2005: S. 186f.; 250). Auf nationaler Ebene werden zwar sektorale Fachpläne zur infrastrukturellen Versorgung der Bevölkerung erarbeitet und raumbezogen miteinander koordiniert. Dabei spielt die direkt dem Premierminister unterstellte interministerielle Delegation für Raumordnung und regionale Attraktivität (DATAR)²⁸ eine wichtige Rolle. Einen nationalen Plan zur räumlichen Entwicklung des Landes gibt es jedoch nicht. (Merlin 2005: S. 810f.; Fürst 2012: S. 48)

Seit der Reform²⁹ ist die Region für die Erarbeitung des regionalen Raumordnungs- und entwicklungsplanes (SRADT)³⁰ zuständig. Als Leitbild für die räumliche Entwicklung der Region soll der Regionalplan zur Koordination öffentlicher Maßnahmen und Investitionen dienen, hat aber keinerlei Verbindlichkeit. Zudem sind die Region und das Departement jeweils auf ihrer Ebene für die Aufstellung eines Planes für den öffentlichen Personenverkehr zuständig und haben die Verantwortung für deren Betrieb. (Merlin 2005: S. 251)

Für die Region Île-de-France gelten einige Besonderheiten. Hier hat der Staat die Kompetenz zur Aufstellung des Regionalplanes SDRIF³¹ zunächst nicht abgegeben. Erst 1995 wurde mit einem weiteren Gesetz geregelt, dass die Region in Zusammenarbeit mit dem Staat für dessen Erarbeitung zuständig ist. Dies bedeutet, dass die Region den Regionalplan zwar erarbeiten und verabschieden kann, dieser aber noch vom französischen Verwaltungsgericht genehmigt werden muss. Auf diese Weise hat sich der Staat hier einen stärkeren Einfluss auf die raumplanerischen Entscheidungen gewahrt als im Rest des Landes. (Merlin 2005: S. 811ff.; Gérard 2013: 46ff.) Zudem können mit dem SDRIF relativ verbindliche Vorgaben zur angestrebten Siedlungsentwicklung gemacht werden, da er für die von den Kommunen aufzustellenden Pläne SCOT und PLU bindend ist (Gérard 2013: S. 46ff.). Diese Sonderregelung ist auf die besondere Größe der Metropolregion und die gleichzeitige administrative Zersplitterung zurückzuführen.

Die Kommune hat im Rahmen der Dezentralisierung der 1980er Jahre die Kompetenzen für Stadtentwicklung und Bauleitplanung sowie die Erteilung von Baubewilligungen übernommen. Zudem hat das im Jahr 2001 erlassene Gesetz zur Solidarität und zum Stadtumbau (SRU)³² hier zu einigen Veränderungen geführt. Als Ausdruck des veränderten Planungsverständnisses

²⁶ Hier wird Bezug genommen auf die im Französischen übliche Unterteilung in 'Aménagement du territoire' (Raumordnung) und Urbanisme (Stadtplanung).

²⁷ Dazu gehören das 'Loi d'Orientation pour L'Aménagement et le Développement du Territoire (LODT)' von 1995 sowie das 'Loi d'Orientation pour L'Aménagement et le Développement Durable du Territoire (LOADDT) von 1999.

²⁸ 'Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (DATAR)'

²⁹ Zudem wurden der Region die Entscheidungsgewalt und die Koordination in den Bereichen Abfallentsorgung, Wasserver- und entsorgung, Grünräume, Krankenhäuser, Universitäten sowie einiger kulturelle Einrichtungen übertragen.

³⁰ 'Schéma régional d'aménagement et de développement du territoire (SRADT)'

³¹ 'Schéma directeur de la région d'Île-de-France (SDRIF)'

³² 'Loi de solidarité et Renouveau Urbains (SRU)'

privilegiert das SRU eine integrierte und kohärente Behandlung der Bereiche Stadtplanung, Wohnen und Verkehr auf der interkommunalen und kommunalen Ebene.

Mit dem SCOT³³ wurde ein interkommunaler Raumentwicklungsplan eingeführt, der insbesondere in urbanisierten Bereichen mit starken funktionalen Verflechtungen zur gemeinsamen Steuerung der räumlichen Entwicklung und der Kohärenz der dazu unternommenen Maßnahmen dienen soll. Die SCOT sind als strategische Pläne angelegt und behördenintern gegenüber dem kommunalen PLU verbindlich. (Merlin 2005: S. 799ff.; Gérard 2013: S. 80ff.) Während die interkommunalen Raumentwicklungspläne in der Regel jeweils für eine Agglomeration erarbeitet werden, decken sie in der Metropolregion Paris nur Teilräume ab.

Zudem wurde mit dem SRU im Jahr 2001 der frühere Flächennutzungsplan POS³⁴ durch den PLU³⁵ ersetzt und als dessen Grundlage die Erarbeitung eines räumlichen Entwicklungskonzeptes (PADD)³⁶ zur Bedingung gemacht.³⁷ Auf diese Weise sollen die rechtsverbindlichen Regelungen des PLU nicht mehr isoliert stehen, sondern klar in Zusammenhang mit den strategischen Zielen der Stadtentwicklung gebracht werden. Zudem sind das kommunale Programm für die Wohnungsversorgung (PLH)³⁸ und der kommunale Verkehrsplan (PDU)³⁹ nun parallel dazu zu erarbeiten, um eine integriertere Herangehensweise sicherzustellen. (vgl. Merlin 2005: S. 680ff.)

Mit der Stärkung der Umweltschutzgesetzgebung⁴⁰ zwischen 2009 und 2012 sind Umweltaspekte zu einem zentralen Anliegen der formellen Pläne auf interkommunaler und kommunaler Ebene geworden. Der interkommunale Raumentwicklungsplan SCOT und der kommunale Flächennutzungsplan PLU müssen nun Maßnahmen zur Reduzierung des Flächenverbrauchs und des Verkehrsaufkommens sowie zum Schutze der Biodiversität und der Diversifizierung des Wohnungsangebotes vorsehen. (Gérard 2012: S. 3)

Zu den Besonderheiten des politischen-administrativen Systems Frankreichs gehört, dass es keine festgelegte Hierarchie zwischen den verschiedenen Ebenen gibt. So haben beispielsweise der Staat oder die Region keine Weisungsbefugnis gegenüber der Kommune. Die Koordination untereinander erfolgt deshalb vorrangig über Verhandlungen und Verträge. (Fürst 2012)

In diesem Zusammenhang stellt der Planungsvertrag CPER⁴¹ ein wichtiges Instrument dar. Grundsätzlich dient dieser dem Staat und der Region dazu jeweils für sechs Jahre verbindliche Vereinbarungen zu geplanten Investitionen mit Kofinanzierung zu treffen. Darüber hinaus wird dieser auch dazu genutzt, entsprechende Beiträge der Departements, der Kommunen und der Europäischen Union zu regeln. Aufgrund dessen entsprechen die Zeiträume der CPER den Förderperioden der EU. Sie betreffen unterschiedliche Bereiche und beinhalten von Verkehrsinfrastrukturprojekten über Investitionen in Forschung und universitäre Bildung auch Maßnahmen der Wirtschaftsförderung oder sozialen Stadtentwicklung. (Merlin 2005: 220ff.)

Prägend für das Verhältnis zwischen dem Staat und den Gebietskörperschaften ist, dass den Gebietskörperschaften im Zuge der Dezentralisierung nicht auch gleichzeitig ausreichend personelle und finanzielle Ressourcen übertragen wurden, um die übernommenen Aufgaben zu

³³ 'Schéma de cohérence territoriale (SCOT)'

³⁴ 'Plan d'Occupation des sols' (POS)

³⁵ 'Plan local d'urbanisme (PLU)'

³⁶ 'Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)'

³⁷ Das Instrument des Bebauungsplanes gibt es im französischen Planungssystem nicht.

³⁸ 'Programme local d'habitat (PLH)'

³⁹ 'Plan de déplacements urbains (PDU)'

⁴⁰ Die Umweltgesetzgebung wurde zwischen 2009 und 2012 im Rahmen der sogenannten "Grenelle de l'environnement" reformiert und dazu eine Reihe von neuen Gesetzen (Loi du Grenelle I und II) und Verordnungen erlassen.

⁴¹ 'Contrat Plan Region - État (CPER)'

bewältigen. Insbesondere zum Betreiben einer aktiven Entwicklungspolitik sind sie auf das Einwerben staatlicher Investitionsmittel angewiesen. (Giblin 2009: S. 396) Auf diese Weise kann der Staat nach wie vor großen Einfluss auf "lokale Entscheidungen" nehmen, die eigentlich nicht mehr in seiner Zuständigkeit liegen.

Instrumente einer aktiven Stadtentwicklung

Dieser Mechanismus zeigt sich auch an den Instrumenten die den Kommunen für eine aktive Stadtentwicklung zur Verfügung stehen. Neben dem städtebaulichen Entwicklungsgebiet ZAC⁴² können sie sich der verschiedenen nationalen Förderprogramme bedienen, mit denen gebietsbezogen die Erneuerung von Wohnraum und die Regenerierung bestehender Stadtquartiere gefördert wird.

Das städtebauliche Entwicklungsgebiet ZAC ist im französischen Bau- und Planungsrecht seit 1967 sowohl für Stadterweiterungsgebiete als auch für Vorhaben des Stadtumbaus in Gebieten mit hohem Veränderungsbedarf vorgesehen (Simon 2007: S. 143). Hier findet es vor allem Anwendung bei der Konversion brachgefallener Flächen und der grundlegenden Erneuerung von Mischgebieten mit alter Bausubstanz auf Kleinstparzellen. Diese sind in der Regel mit überwiegendem Abriss und Neubau des Bestandes sowie einer städtebaulichen Neuordnung verbunden. Entsprechend weitreichend sind die rechtlichen Eingriffsmöglichkeiten im Rahmen einer ZAC, die vergleichbar mit denen in einem festgelegten Entwicklungsbereich nach § 165 BauGB des deutschen Planungsrechtes sind. (Duvigneau 2008: S. 185)

Eine ZAC umfasst sowohl die städtebauliche Planung für das betroffene Gebiet als auch das Programm für die Immobilien sowie für die öffentlichen Erschließungsanlagen und Einrichtungen (Simon 2007: S. 143; Belmer 2011: S. 74). Die Planung und Umsetzung einer ZAC überträgt die Kommune in der Regel einem ihrer kommunalen Träger (SEM)⁴³. Die sind zwar privatrechtlich wie eine GmbH verfasst, gehören aber mehrheitlich oder ganz der jeweiligen Kommune. (Merlin 2005: S. 952ff.)

Im Rahmen der Stadtentwicklung können die Kommunen verschiedene nationale Förderprogramme mit gebietsbezogener Ausrichtung nutzen. Das Förderprogramm zur Verbesserung des Wohnungsbestandes OPAH⁴⁴ ist darauf ausgelegt in ausgewählten Quartieren die Modernisierung privater Mietwohnungen zu unterstützen. Die finanziellen Mittel des Programms stammen aus einer Zwangsabgabe auf private Mieterträge. (Duvigneau 2008: S. 184f.) Das Programm wird von der nationalen Agentur für die Verbesserung des Wohnungsbestandes ANAH⁴⁵ verwaltet, die dem Wohnungsministerium unterstellt ist.

Zur Erneuerung von Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus werden immer wieder Förderprogramme im Rahmen der sozialen Stadtentwicklungspolitik⁴⁶ aufgelegt. Damit werden alle öffentlichen, gebietsbezogenen Eingriffe bezeichnet, mit denen die Regenerierung sozial benachteiligter Quartiere und die soziale Kohäsion gefördert werden.

Seit den 1980er Jahren wurden verschiedene Ansätze, Instrumente und Maßnahmen erprobt, revidiert und weiterentwickelt. In der Regel handelt es sich um eine Kombination von Maßnahmen aus den Bereichen Bildung, Sozialarbeit und Stadtumbau. An den Vorhaben sind neben staatlichen Stellen und Kommunen die Unternehmen des sozialen Wohnungsbaus⁴⁷, die Familienkasse oder Vereine als aktive Partner beteiligt. (Giblin 2009: S. 329ff.)

⁴² 'Zone d'aménagement concerté (ZAC)'

⁴³ 'Société d'économie mixte (SEM)'

⁴⁴ 'Opération programmée d'amélioration de l'habitat (OPAH)'

⁴⁵ 'Agence Nationale pour l'Amélioration de l'habitat (ANAH)'

⁴⁶ 'Politique de la Ville'

⁴⁷ In Frankreich werden soziale Mietwohnungen ausschließlich von dafür privilegierten Trägern, den Unternehmen des sozialen Wohnungsbaus ('bailleur social'), errichtet und verwaltet und bei Bedarf auch modernisiert.

Während der Fokus in den 1980er Jahren noch auf Großwohnsiedlungen beschränkt war, sind mit dem Förderprogramm für den Stadtumbau PNRU⁴⁸, das erstmals für den Zeitraum von 2003 bis 2015 aufgelegt wurde, auch kleinere Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus und große Wohnanlagen im Besitz von privaten Eigentümergemeinschaften zum Förderobjekt geworden. Zudem umfassen die einzelnen Vorhaben deutlich größere Teilräume als früher. Das Programm wird von der nationalen Agentur für den Stadtumbau ANRU⁴⁹ verwaltet, die sowohl für das Ministerium für Stadtentwicklung, Jugend und Sport als auch für das Wohnungsministerium arbeitet.

Schließlich gibt es seit 2009 das Förderprogramm zur Revitalisierung historischer Quartiere mit städtebaulichen Missständen PNRQAD⁵⁰, das speziell auf die Sanierung historischer Siedlungskerne sowie die Stärkung des dort ansässigen Einzelhandels und Gewerbes zugeschnitten ist. Das Förderprogramm basiert auf einer Kooperation der beiden Agenturen für Verbesserungen des Wohnungsbestandes (ANAH) und Stadtumbau (ANRU).

Entwicklungsmaßnahmen von nationaler Bedeutung

Jenseits der regulären Aufteilung der Kompetenzen in der Raumplanung steht dem französischen Staat ein Instrument zur Verfügung, mit dem er zeitweise direkt in die räumliche Entwicklung von besonderen Teilräumen eingreifen kann. Er kann diese im Rahmen der nationalen Politik zur Raumentwicklung als 'Entwicklungsmaßnahme nationaler Bedeutung' (OIN)⁵¹ ausweisen, darüber die Kompetenz zur Erteilung von Baubewilligungen und die Einrichtung von städtebaulichen Entwicklungsgebieten (ZAC) an sich ziehen und Bauvorhaben im Sinne der OIN auch dann zustimmen, wenn sie dem kommunalen Flächennutzungsplan widersprechen. (Gérard 2012: S. 56f.)

Ursprünglich wurde das Instrument der OIN zur Entwicklung des Geschäftsviertels La Défense, der Neuen Städte sowie von Industriestandorten in der Nähe wichtiger Überseehäfen angewendet (Merlin 2005: S. 582f.). Nachdem es zwischenzeitlich an Bedeutung verloren hatte, gibt es seit der Einrichtung der 'OIN Euroméditerranée' in Marseille 1995 eine neue Generation der nationalen Entwicklungsmaßnahmen. Während die Durchführung einer OIN außerhalb der Hauptstadtregion Île-de-France eine besondere Ausnahme der üblichen Praxis darstellt, gibt es hier derzeit gleich mehrere Teilräume mit diesem Status (s. Kap. 6.3). (vgl. Gérard 2012: S. 56f.)

Mit einer OIN ist in der Regel ein hohes finanzielles Engagement des Staates verbunden. Zudem wird für die Planung und Umsetzung jeweils eine eigene öffentliche Trägergesellschaft in Form eines 'Etablissement Public d'Aménagement' geschaffen, die mit relativ umfangreichen personellen und finanziellen Ressourcen ausgestattet ist. Heutzutage pflegen diese Trägergesellschaften einen kooperativeren Stil als früher. Statt primär die Entwicklungsabsichten des Staates vor Ort durchzusetzen, nehmen sie nun eher eine Vermittlerrolle zwischen staatlichen Stellen, Gebietskörperschaften sowie Akteuren der Wirtschaft und der Zivilgesellschaft ein. Letztlich ist diese Ambiguität zwischen dem Zentralstaat der sich nach und nach zurückzieht und den lokalen Gebietskörperschaften mehr Raum gibt, dabei aber sehr häufig indirekt involviert bleibt und in bestimmten Fällen wieder besonders stark auftritt heute insgesamt prägend für die französische Planungspraxis. Dabei ist die Konstellation der Akteure und ihrer Zuständigkeiten weit komplexer geworden als früher. Allein die öffentliche Hand wird durch eine Vielzahl an Akteuren repräsentiert, die zum Teil unterschiedlichen Handlungslogiken folgend.

⁴⁸ 'Programme nationale pour la rénovation urbaine (PNRU)'

⁴⁹ 'Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU)'

⁵⁰ 'Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD)'

⁵¹ 'Opération d'intérêt national (OIN)'

5 Stadtregionale Planung und Stadtumbau im Zuge der Metropolisierung von Paris

In der Entstehungsgeschichte der Metropolregion Paris ging das kontinuierliche Ausufern der Stadt in ihr Umland immer auch Hand in Hand mit einer Überformung im Inneren. Auf der einen Seite wurde versucht die Siedlungsentwicklung zu kontrollieren und in geordnete Bahnen zu lenken, zunächst durch die Anlage von Stadtmauern, später durch stadtregionale Pläne. Auf der anderen Seite diente der Stadtumbau dazu, die bestehende Stadt an gesellschaftliche und ökonomische Veränderungen anzupassen. Beides fand in Wechselwirkung zueinander statt.

Wenn im Folgenden über die Siedlungsgeschichte der Banlieues (bis 2000) in den Untersuchungsraum dieser Arbeit eingeführt wird, werden deshalb sowohl stadtregionale Planung als auch Stadtumbau mit in den Blick genommen. Es sind diejenigen Entwicklungen innerhalb von Paris dargestellt, die unmittelbar oder zeitlich verzögert wesentlichen Einfluss auf die Vorstädte hatten. Zudem wird aufgezeigt, wie Städtebau und Planung dazu beitrugen spätere Probleme der räumlichen Entwicklung zu vermeiden oder aber die Weichen dafür gestellt haben. Dabei wird insbesondere auf historische Momente eingegangen, die aus heutiger Sicht als gut genutzte oder aber verpasste Chancen zu sehen sind.

Für den betrachteten Zeitraum kristallisieren sich folgende Punkte heraus, die für die Wirkungsanalyse von besonderer Relevanz sind:

- Der Staat hat von Beginn an besonderen Einfluss auf die räumliche Entwicklung der Metropolregion ausgeübt.
- Die Herausbildung des sozialen Gefälles zwischen dem Westen und dem Osten der Metropolregion, aber auch zwischen der Kernstadt und ihren suburbanen Räumen ist seit der Epoche der Industrialisierung beobachtbar.
- Die physische und die symbolische Grenze zwischen Paris und den Vorstädten verliert seither nicht an Bedeutung und manifestiert sich immer wieder auf neue Weise.
- Der nachmoderne Stadtumbau innerhalb von Paris erlangt seit den 1970er Jahren deutlichen Vorsprung gegenüber der städtebaulichen Weiterentwicklung in den Banlieues, die zudem mit besonderen Herausforderungen konfrontiert ist.
- Seit Beginn des 20. Jahrhunderts wiederkehrende Visionen für ein 'Grand Paris' können sich bis zur Jahrtausendwende nicht durchsetzen.

5.1 Siedlungsentwicklung und Stadtumbau bis 1900

Die Anlage der verschiedenen Stadtmauern als jeweilige Reaktion auf das Siedlungswachstum

Seit der Errichtung der ersten Befestigungsanlage um Paris (ca. 1200) gab es ein kontinuierliches Bemühen der jeweiligen Könige die Ausbreitung der Stadt zu kontrollieren und ihre Entwicklung auf die jeweils vordefinierten Grenzen zu beschränken. Dennoch ist Paris regelmäßig in die ländliche Umgebung mit ihren Dörfern und kleinen Städten übergeschwappt. Zum einen, weil sich die Ärmsten das Wohnen innerhalb der Stadt nicht mehr leisten konnten und sich in deren Peripherie niederließen. Zum anderen, weil die reichsten Bewohner der Enge der Stadt entfliehen wollten, um sich außerhalb davon einen Wohnsitz nach ihren Vorstellungen errichten zu können. Diese Form der spontanen Stadterweiterungen hat ebenso zur Bildung des metropolitanen Territoriums beigetragen wie die offiziellen Entscheidungen. (Simon 2011: S. 6)

Auf die physische Ausbreitung des Siedlungsgebietes in die Banlieues folgten jeweils der Abbruch und die Neuanlage der Stadtmauer. Auf diese Weise wurde die administrative Abgrenzung des Stadtgebietes fünf Mal nachträglich auf die Realität der Siedlungsentwicklung angepasst. (Pinon 2009: S. 15) Parallel dazu wuchs die Bevölkerung der Stadt Paris zwischen dem 12. und dem 19. Jahrhundert beständig. Am Stärksten nahm die Einwohnerzahl im Zuge der Industrialisierung zu. Um 1800 umfasste die Bevölkerung noch 540'000 Einwohner, im Jahr

1860 bereits 1'820'000 und zur Jahrhundertwende um 1900 schließlich 2'500'000 Einwohner (Schüle 1997). Erst Mitte des 19. Jahrhundert (1841-1844) wurden die letzten Befestigungsanlagen um die Stadt Paris fertig gestellt. Die Lage dieser Ringmauer definiert bis heute die administrative Grenze der Stadt Paris, da 1860 die letzte Eingemeindung der innerhalb davon liegenden Vorstädte stattfand. (Pinon 2009: S. 15)

Im Rückblick erweckt der zunehmende Radius des Stadtgebietes innerhalb der fünf Stadtmauern den Eindruck einer planvollen konzentrischen Urbanisierung. Tatsächlich wurde die Festlegung der jeweils neuen Stadtgrenze jedoch immer an dem bereits verstädterten Gebiet ausgerichtet. Dessen Wachstum orientierte sich zum einen an den bestehenden Siedlungskernen wie Dörfern und Kleinstädten für deren Entstehung zumeist die Gewässer und die Topographie prägend waren. Zum anderen folgte sie vor allem zwei Prinzipien. In einem ersten Schritt entstanden entlang der radial von Paris ausgehenden Verbindungsstrassen immer weitere lineare Vorstädte, die sogenannten 'Faubourg'. Im zweiten Schritt wurden die Zwischenräume nach und nach durch Wohnquartiere bebaut. Schließlich schloss die nächste Stadtmauer auch diese neu urbanisierten Bereiche mit ein. Sowohl bei den zu militärischen Zwecken errichteten Befestigungsanlagen als auch im Falle der aus fiskalischen Gründen erbauten Zollmauer des 18. Jahrhundert war es von zentraler Bedeutung mindestens das gesamte verstädterte Gebiet zu umfassen. (Pinon 2009: S. 13f.)

Vor der Ära Haussmanns blieben die Initiativen für stadtstrukturelle Verbesserungen im Bestand eng begrenzt. Obwohl Paris im 17. Jahrhundert eine der am dichtesten bebauten Städte Europas war und es allein aus hygienischen Gründen einen großen Bedarf dafür gab, beschränkte sich der Stadtumbau damals auf wenige punktuelle Maßnahmen wie die Errichtung der inneren Boulevards anstelle der mittelalterlichen Stadtmauer und die Anlage einer Reihe von Plätzen mit einheitlicher Architektur (Hall 1995: S. 41f.; Schüle 1997: S. 18). Im 18. Jahrhundert wurde zwar die Notwendigkeit, Paris zu einer gesünderen und funktionierenden Stadt zu machen, unter den Vorzeichen der Aufklärung thematisiert, tatsächlich wurden aber allein regulierende Vorschriften für den Neubau von Strassen oder Gebäuden erlassen (Hall 1995: S. 43).

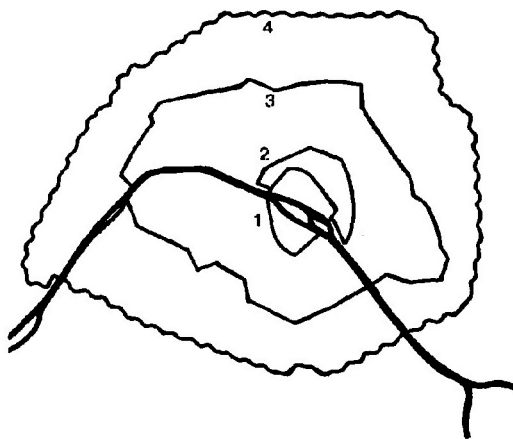


Abb. 18: Die Lage der früheren Stadtmauern ist heute noch dort im Stadtgebiet ablesbar, wo an ihrer Stelle Avenuen und Boulevards errichtet worden sind und so ihrem Verlauf folgen (Pinon S. 15).

Die Entwicklungsringe von Paris: 1. Erste Mittelalterliche Stadtmauer um 1200; 2. Zweite mittelalterliche Stadtmauer des 14. Jh. -> Abriss unter Ludwig dem XIV. und Ausbau für die inneren Boulevards; 3. Zollmauer des 18. Jh. -> Abriss unter Napoleon dem III. durch Haussmann und Ausbau zu den äußeren Boulevards; 4. Stadtmauer von 1840 -> Trasse der im 20. Jh. angelegten Stadtautobahn 'Boulevard périphérique' (Hall 1995: S. 40)

Innovationen im Verkehrswesen bestimmen die Urbanisierung

Ab Beginn des 19. Jahrhunderts veränderte der einsetzende Bau neuartiger Infrastrukturnetze das Verhältnis der Stadtbewohner zu ihrem Lebensraum. Die Anlage mehrerer Kanäle - Canal de l'Ourcq, Canal Saint-Denis und Canal Saint-Martin - sowie die Inbetriebnahme der ersten Eisenbahnlinien ermöglichten den massenhaften Transport von Waren und Personen aus weiter Entfernung (Simon 2011: S. 7). Durch den Zusammenschluss der Seine mit den bereits verbundenen Kanälen Saint-Martin und Saint-Denis konnte das Zentrum von Paris nun umschifft werden. Neben den Standorten entlang der Seine, wurden so der Norden und Osten der Stadt attraktiv für Industrieansiedlungen. (Simon 2007: S. 63)

Nachdem mit den ersten Linien die westlich gelegenen Vororte an das Stadtzentrum angebunden waren, wurden von verschiedenen Gesellschaften Fernverkehrslinien mit jeweiligen Bahnhöfen eingerichtet.⁵² Das auf Paris ausgerichtete Eisenbahnnetz trug zur zentralistischen Stellung der Hauptstadt in Frankreich bei (Simon 2011: S. 63). Um die Kopfbahnhöfe für den Güter- und Personenverkehr miteinander zu verbinden, wurde eine konzentrische Linie angelegt. Die Bahnhöfe des Eisenbahnverkehrs wurden sowohl innerhalb von Paris als auch im Umland zu den Kristallisationspunkten der Urbanisierung (Pinon 2009: S. 16). Vor diesem Hintergrund wurden in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts eine Vielzahl städtebaulicher Verbesserungen im Bestand geplant und öffentlich diskutiert - aber kaum umgesetzt.

Die Ära Haussmann's - Stadtbau aber auch Stadterweiterung

Der erste grundlegende Umbau von Paris fand schließlich erst im Zeitraum von 1848 bis 1870 in der Regierungszeit von Napoleon dem III. statt. Ab 1853 wurde unter der Leitung des Präfekten Georges Eugène Haussmann in Angriff genommen, was in den vorangegangenen Ären angedacht aber allenfalls begonnen worden war. Ideengeschichtlich stellten die Massnahmen nichts Neues dar. (Schüle 1997: S. 19; Hall 1995: S. 42f.)

Das besondere an dieser Ära waren die tatsächlichen Veränderungen im bestehenden Stadtkörper und die erreichten Verbesserungen der sozialen und technischen Infrastruktur. Dazu gehörten neben den umfangreichen Straßenregulierungen und der Erneuerung des Wohnungswesens, die Schaffung eines Systems öffentlicher Parkanlagen⁵³ und sozialer Einrichtungen sowie die Anlage des Kanalisationssystems und die Umstellung der Wasserversorgung. Obwohl die einzelnen Vorhaben des damaligen Stadtbbaus aus heutiger Sicht wie ein städtebauliches Gesamtbauwerk erscheinen, gab es dafür keinen im Voraus gefassten Gesamtplan. (Hall 1995) (s. Kap. 2.3.2)

Innerhalb der dicht bebauten Innenstadtquartiere legte man neue Straßenzüge mit einer Gesamtlänge von 95 km an. Unter der Vielzahl von Projekten kam der Erstellung des "großen Kreuzes" als Rückgrat des neuen Verkehrssystems eine besondere Bedeutung zu⁵⁴. Mit den breiten geraden Strassen wurde die Zugänglichkeit der Innenstadtquartiere erheblich verbessert und deren Ausbau zum geschäftlichen Zentrum der Metropole ermöglicht.

Die dazu realisierten Straßendurchbrüche erforderten den Abriss des Gebäudebestandes. So wurde die Anlage der neuen Boulevards und Avenuen unmittelbar mit dem Neubau zeitgemäßer Wohn- und Geschäftshäuser verbunden. (Schüle 1997: S. 22ff.) Während der Amtszeit von Haussmann wurden rund 25'000 Häuser abgebrochen und ca. 40'000 Neubauten erstellt, vor allem im Zentrum und im westlichen Teil der Stadt. Im Ergebnis verbesserten sich dadurch in erster Linie die Wohnverhältnisse der bürgerlichen Bevölkerung, nicht hingegen die der Arbeiter. (ebd. S. 24) Ihnen wurden keine Ersatzwohnungen für ihre abgerissenen

⁵² Als erstes wurden vom Pariser Tivoli-Bahnhof (später Gare Saint-Lazare) aus die Linien nach Saint-Germain-en-Laye (1837) und nach Versailles (1839) angelegt. In der Mitte des 19. Jahrhunderts bildeten der Gare de l'Est (1852), der Gare Montparnasse (1848) und der Gare de Lyon (1852) bereits einen Kranz von Kopfbahnhöfen im Stadtgebiet. Anstelle des Tivoli-Bahnhofs auf dem Place de l'Europe wurde der Gare Saint-Lazare 1853 in die Rue du Havre verlegt und erhielt 1889 nach einer bedeutenden Vergrößerung das bis heute bestehende Bahnhofsgebäude. In den folgenden Jahrzehnten kamen der Gare du Nord (1864) und der Gare d'Austerlitz (1869) hinzu. (Schüle 1997: S. 179ff.) Auf die relativ späte Inbetriebnahme des Gare d'Orsay im Jahr 1900 wird zurückgeführt, dass der Bahnhof nicht konkurrenzfähig war und bereits 1934 wieder geschlossen wurde (Simon 2007: S. 85). Die konzentrische Linie ('Le chemin de fer de petite ceinture') wurde bereits 1934 weitestgehend stillgelegt, ist aber immer noch im Stadtbild präsent.

⁵³ Neben einer Vielzahl kleinerer Stadtteilparks wurden nicht nur die drei großen innerstädtischen Parks Buttes-Chaumont, Montsouris und Monceau angelegt. Auch die beiden großzügigen am Stadtrand geschaffenen Anlagen des Bois de Boulogne im Westen und des Bois des Vincennes im Osten zählen dazu.

⁵⁴ In Nord-Süd-Richtung fügten sich die Boulevards Strasbourg, Sébastopol und Saint-Michel über die Seine hinweg zu einer durchgehenden Achse vom Ostbahnhof ('Gare de l'Est) bis zum Stadtteil Montparnasse. Als West-Ost-Verbindung wurde die Rue de Rivoli in östlicher Richtung bis zur Rue St. Antoine durchgezogen und die daran anschließende Rue du Faubourg-Saint-Antoine ausgebaut. Im Westen führte die Achse über die bereits existierende aber zur Prachtstrasse ausgebauten Champs-Élysées weiter bis zum Triumphbogen. (Hall 1995: S. 45; Schüle 1997: S. 23)

'Slumwohnungen' angeboten, so dass sie lediglich aus dem Zentrum weg in die östlichen Stadtquartiere oder aber bis in die Vorstädte verdrängt wurden (Hall 1995: S. 54, Schüle 1997).

Parallel zu den Straßenregulierungen im Inneren von Paris wurde die Erweiterung des Stadtgebietes vorbereitet. Im Jahr 1860 wurden die elf Gemeinden zwischen der Zollmauer des 18. Jahrhunderts und der einige km davon entfernten Befestigungsmauer von Thiers durch Haussmann endgültig in das Stadtgebiet eingemeindet und die Verwaltungsstruktur der 20 'Arrondissements' eingeführt. Die neuen Außenbezirke wurden so zu den Stadterweiterungsgebieten des expandierenden Paris. Durch die Anlage von 70 km neuen Strassen wurden die neuen Quartiere an das übergeordnete Straßennetz angebunden, das sich nun auf das gesamte Stadtgebiet ausdehnte. (Schüle 1997: S. 22) Anstelle der im 18. Jahrhundert angelegten Zollmauer, also an der Schnittstelle zwischen dem alten Paris und den Stadterweiterungsgebieten, wurde der Ring der äußeren Boulevards angelegt.



Abb. 19: Plan der Arbeiten Haussmann's in Paris (in: Benevolo 2000: S. 839) © Leonardo Benevolo

Allerdings hatten sich bereits vor der Eingemeindung in dem äußeren Bereich 'spontan' Fabriken und einfache Arbeiterbehausungen angesiedelt, die nun nicht mehr geduldet wurden. Ein Verdrängungsprozess in die Banlieues setzte ein. Dort entstanden nun umfangreiche industriell genutzte Bereiche in der Nähe von Eisenbahnlinien, der Seine oder den zuvor angelegten Kanälen. Diese bildeten den Grundstein für den "roten Gürtel" um Paris, der sich aufgrund des hohen Arbeiteranteils aus Kommunen mit links regierten Rathäusern zusammensetzte. (Simon 2011: S. 7f.) Bereits zu diesem Zeitpunkt stellte man also wesentliche Weichen bezüglich der Ausbreitung und der zukünftigen Struktur der Vorstädte.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass sich im Zuge des Umbaus von Paris zu einer Metropole des Industriezeitalters eine Reihe wesentlicher Veränderungen vollzogen haben. Es bildete sich nicht nur eine klare Trennung zwischen öffentlichem und privatem Raum sowie zwischen Wohnen und Arbeiten heraus. Die Anonymität wurde zum Wesensmerkmal der Stadt. (ebd. S. 846 f.) Zudem entstand eine klar ablesbare Aufteilung der Gesellschaftsschichten auf das Stadtgebiet. Mit der einsetzenden Segregation bildete sich im Stadtgefüge das Gefälle zwischen dem Westen und dem Osten heraus, welches bis heute erhalten ist und sich in die Vorstädte hinein fortgesetzt hat. (Schüle 1997: S. 36) Mit der Verdrängung der industriellen und störenden Nutzungen sowie der ärmeren Bevölkerung in die Banlieues wurde ein dauerhafter Prozess eingeleitet, der bis heute die Entwicklung der Metropolregion prägt.

5.2 Kahlschlagsanierung, Wohnsiedlung und Autobahnbau als Antworten auf Wohnungsfrage und Massenmotorisierung (1900 bis 1975)

Paris wächst in den Banlieues

Zur Jahrhundertwende zeichnete sich ab, dass das Stadtgebiet von Paris trotz der Eingemeindung von 1860 bald zu klein sein würde. Aufgrund der anhaltenden Bevölkerungszuwanderung aus den ländlichen Gebieten Frankreichs in die Stadtregion, hatten sich die unbebauten Gebiete und Baulücken innerhalb der Stadtgrenze schnell aufgefüllt. Bereits ein Drittel der Gesamtbevölkerung lebte außerhalb davon in den Banlieues (Frick 2010: S. 116ff.). Im Zuge der Industrialisierung der Vorstädte hatte sich das System der linearen Urbanisierung fortgesetzt, folgte nun aber dem Verlauf der Gewässer und der Eisenbahnlinien. (Pinon 2009: S. 13) Das Siedlungsgebiet wuchs um die historischen Dörfer herum. Viele ländliche Gemeinden hatten sich im 19. Jahrhundert zunächst zu einem auf den Gemüseanbau für Paris spezialisierten Vorort entwickelt, bevor sie schließlich zu einer Vorstadt mit Industriebetrieben und Arbeitersiedlungen wurden. Im Zuge dieses Transformationsprozesses nahm die Bevölkerung in vielen Fällen von wenigen Hundert Einwohnern um 1800 auf bis zu 20'000 Einwohner in den 1930er Jahren zu. (Schüle 1997: S. 37ff.)

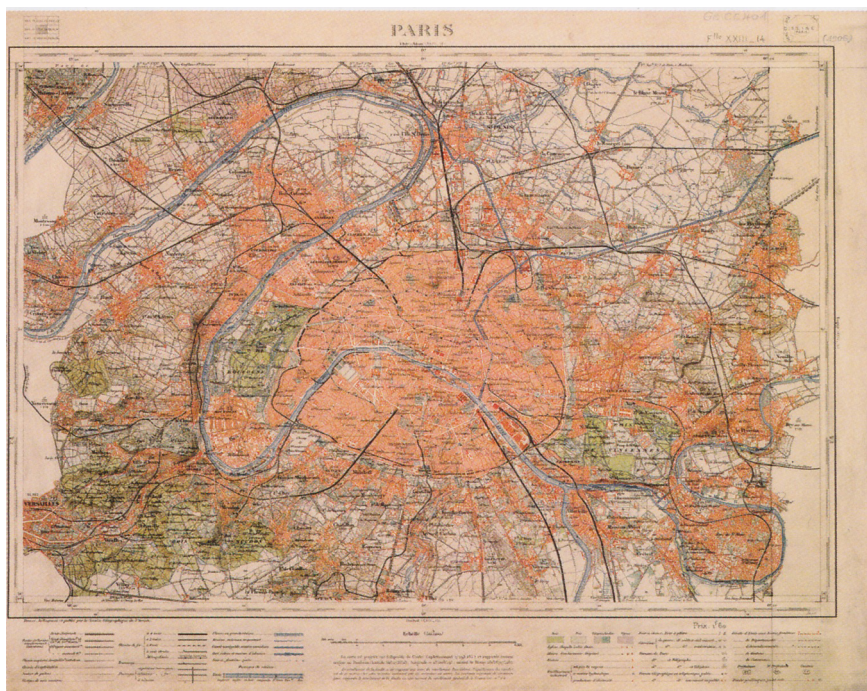


Abb. 20: Karte der Stadt Paris und ihrer Banlieues (Carte d'état majeur) von 1906 (AMC Le Monde 2009: S. 13) © BNF

Wurden im 19. Jahrhundert in erster Linie noch Omnibusse und von Pferden gezogene Straßenbahnen genutzt, um in die angrenzenden Vororte zu gelangen, nahm seit dem 20. Jahrhundert die Nutzung der Eisenbahnlinien für den Vorstadtverkehr stetig zu. Während die im Vergleich zu anderen europäischen Großstädten wie London oder Berlin erst spät gebaute Pariser Metro das Leben innerhalb von Paris stark veränderte, war sie für die Situation in den Banlieues kaum von Bedeutung. (ebd. S. 179) Nach der Eröffnung der ersten Linie zur Weltausstellung im Jahr 1900 wurde die Metro zwar schon bis 1909 zu einem Netz von 63 km Länge ausgebaut, die meisten Linien endeten jedoch an der Stadtgrenze. (Simon 2007: S. 100)

Überwindung oder Manifestierung der Stadtgrenze?

Vor diesem Hintergrund kam erstmals die Idee zu einem Grand Paris auf. In einer Vielzahl von Debatten und Initiativen beschäftigen sich insbesondere Architekten und Stadtplaner mit der Erweiterung der Hauptstadt (Alonzo 2009: S. 54). Dabei bildete sich ein Denken und Planen im regionalen Maßstab heraus. Dies wird beispielsweise an den Stadterweiterungsplänen des Architekten Eugène Hénard aus den Jahren 1909 und 1910 deutlich. (Frick 2010: S. 116ff.)

Da die Befestigungsanlagen von Thiers nach Beendigung des Deutsch-Französischen-Krieges im Jahr 1871 nicht mehr als nötig betrachtet wurden (Simon 2011: S. 8), beinhalten Hénards Pläne insbesondere Vorschläge zur Nutzung des aufgelassenen Festungsgürtels und der vorgelagerten militärischen Zone, dem Schussfeld. Das 380 Meter breite Gelände mit insgesamt 875 Hektar Fläche stellte eine Entwicklungsreserve bedeutenden Ausmaßes dar und die Nachnutzung wurde entsprechend intensiv diskutiert.

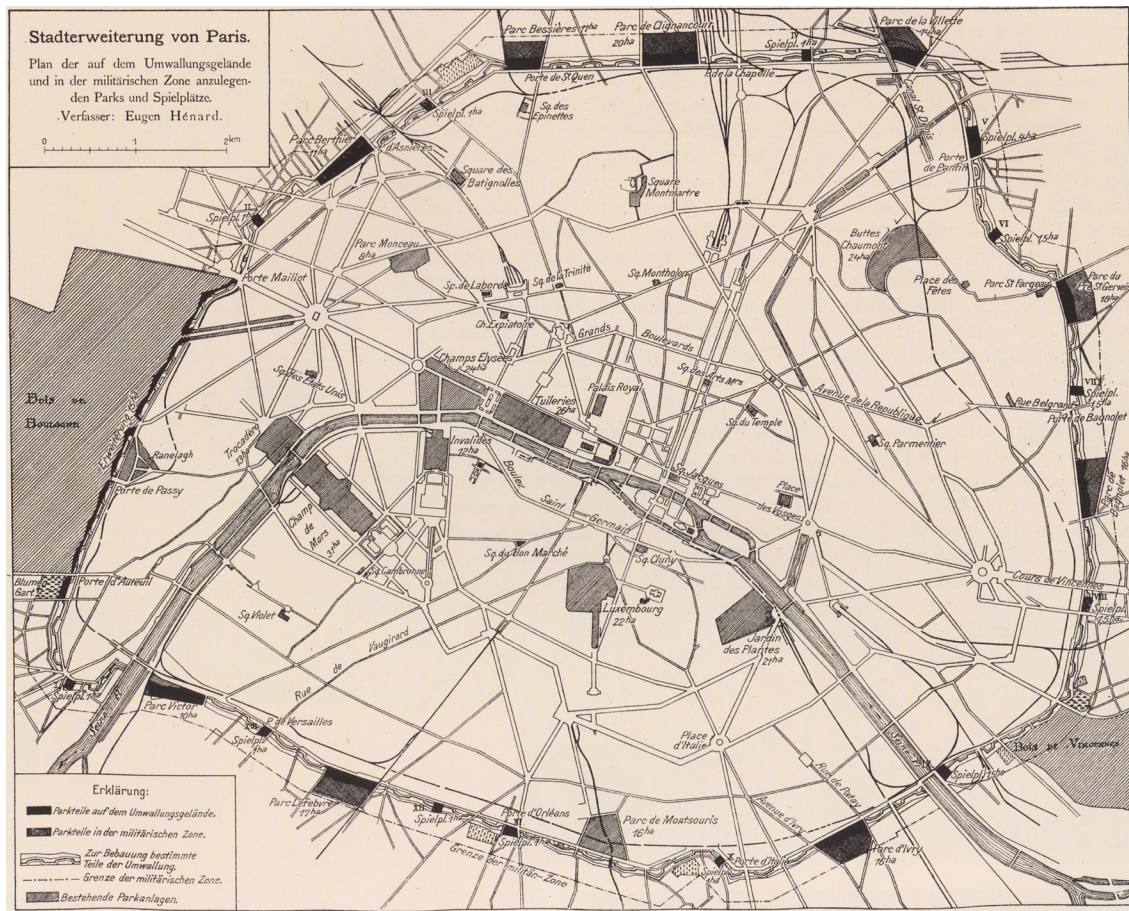


Abb. 21: Allgemeiner Stadterweiterungsplan für Paris von Eugène Hénard aus dem Jahr 1909 (Frick 2010: S. 117)

In dem Allgemeinen Stadterweiterungsplan von 1909 sah Hénard vor, diesen Gürtel so zu erschließen und zu bebauen, dass die Pariser Stadtstruktur aufgenommen und bis in die Banlieues hinein kontinuierlich fortgesetzt wird (Simon 2011: S. 8). Damit wäre der vorhandene Bruch aufgehoben worden, statt ihn zu kultivieren. Wichtiges Augenmerk legt er zudem auf die Freiräume und schlug die Schaffung von konzentrisch angeordneten Parkanlagen und großzügigen Spielplätzen vor. Um die Gestaltung der Freiräume zu finanzieren, sollten rund 60 Prozent der Erweiterungsfläche als Bauland an private Investoren verkauft werden. Der Plan

gehörte zu der Gesetzesinitiative⁵⁵ des Senators Jules Siegfried und des Musée social, mit dem die Eingemeindung des Festungsgürtels in die Stadt Paris angestrebt wurde. Dieser scheiterte und auch Hénards Vorschläge blieben unverwirklicht. (Frick 2010: S. 116ff.)

Ein Gegenvorschlag zu Hénard's Plan wurde von dem Gemeinderat Louis Dausset vorgebracht. Dieser sah einen durchgehenden Wald- und Wiesengürtel von 250 m Breite im Bereich des ehemaligen Schussfeldes und die Bebauung der Wallanlagen vor. In Anlehnung an diese Idee wurde im Jahr 1919 beschlossen die Befestigungsanlagen von Thiers abzuräumen. Anstelle der frei werdenden Flächen sollte ein Grüngürtel um die Stadt Paris angelegt werden, in dem soziale Infrastrukturanlagen und Siedlungen des sozialen Wohnungsbaus platziert werden. Damit wurde die physische Trennung zwischen der Stadt Paris und ihren Vorstädten in eine neue Form überführt und nicht von der Chance Gebrauch gemacht sie zu überwinden. (Simon 2011: S. 8)

Sozialer Wohnungsbau in den Banlieues I - Die Gartenstadt

Vor dem Hintergrund der massiven Bevölkerungszunahme erreichte die Brisanz der Wohnungsfrage einen Höhepunkt. Sie wurde mit dem Einsetzen des sozialen Wohnungsbaus beantwortet, der von Beginn an sehr stark mit einer Politik der Umsiedlung verbunden war. Es wurde damit begonnen, die Bewohner von heruntergekommenen Quartieren mit unhygienischen Wohnverhältnissen in günstige Neubauwohnungen umzusiedeln. Diese entstanden als sozialreformerische Projekte zum einen innerhalb von Paris oder auf dem Festungsgürtel und zum anderen in der Form von Gartenstädten in den Banlieues. Die Wohnungspolitik war von nun an eine der wesentlichen Antriebskräfte der Raumplanung und der Raumentwicklung. (Simon 2011: S. 8)

Mit dem Ziel an Paris angebundene Arbeitersiedlungen mit geringer Wohndichte und zeitgemäßem Komfort zu schaffen, wurden in den 1920er Jahren sechzehn 'Cité-Jardin' mit jeweils ca. 1'000 bis 1'500 Wohnungen errichtet. Nur die Gartenstadt Plessis-Robinson umfasste 5'500 Wohnungen. Gleichwohl man sich dabei an die angelsächsische Gartenstadt-Idee von Ebenezer Howard anlehnte, war hier nicht die Entstehung eigenständiger Städte beabsichtigt. Während sich die ersten 'Cité-Jardin' noch am englischen Landhausstil orientierten, wurden die späteren Beispiele im internationalen Stil errichtet. Hier experimentierte man mit wesentlich höheren und dichteren Bauten und wie 1931 in Chatenay-Malabry mit den ersten Wohntürmen. Sie können als erste Experimente für die ab den 1950er Jahren entstandenen Großwohnsiedlungen gesehen werden. (Schüle 1997: S. 38)

In der Stadtregion von Paris galten die Gartenstädte nicht nur als Reformmodell für die Wohnverhältnisse der ärmeren Schichten in der Innenstadt, sondern auch in Bezug auf die sich in den Vororten ausbreitenden Siedlungen bescheidener Kleinsthäuser auf schmalen Grundstücken – den sogenannten 'lotissements'. Diese wurden zwar politisch gefördert, planerisch oft aber nur ungenügend begleitet und so nicht von Beginn an mit der nötigen verkehrlichen und technischen Infrastruktur ausgestattet. Der Ausdruck 'mal loti' bedeutet seither in einer schlechten Behausung zu wohnen. Viele der kleinen Angestellten, Arbeiter oder Kleingewerbetreibenden konnten die zu hohen Kredite aufgrund prekärer Arbeitsverhältnisse nicht kontinuierlich zurückzahlen und verelendeten. (ebd. S. 38)

⁵⁵ Originaltitel der Gesetzesinitiative von Jules Siegfried (1909): « Les Espaces libres à Paris : les fortifications remplacées par une ceinture de parcs. »

Die ersten stadtreionale Pläne - ein Spiegelbild der Moderne

Aufgrund der unkontrollierten Siedlungsentwicklung setzte sich zunehmend die Überzeugung durch, dass die zukünftigen Erweiterungen des Siedlungsgebietes um Paris im Voraus von einer öffentlichen Behörde definiert werden sollte, statt dem Grundstücksmarkt und der Spekulation das Feld zu überlassen. Im Jahr 1919 wurde das Gesetz über die Verschönerung und Erweiterung der Städte, das 'Loi Cornudet'⁵⁶ erlassen. Dieses verpflichtete alle Kommunen mit mehr als 10'000 Einwohnern dazu, einen Plan zur Neugestaltung und Erweiterung ihres Stadtgebietes aufzustellen. Darin sollten insbesondere die Neubaugebiete sowie ihre Anbindung an die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur festgelegt werden. (Pinon 2009: S. 13)



Abb. 22: Generalplan für die Region von Paris ('Plan directeur de la Région Parisienne') von Henri Prost aus dem Jahr 1934 (AMC 2009: S. 14) © Académie d'Architecture

⁵⁶ Originaltitel des Gesetzes: Loi Cornudet de 1919 sur les Plan d'embellissement et d'extension des villes

Ebenfalls im Jahr 1919 wurde vom Pariser Stadtrat der "Wettbewerb zur Erweiterung und Verschönerung von Paris"⁵⁷ ausgelobt und der von Léon Jaussely in Zusammenarbeit mit Roger-Henri Expert und Louis Sollier vorgelegte Beitrag preisgekrönt. Ihr Regulierungs- und Erweiterungsplan wurde zwar nicht direkt angewendet, prägte aber die folgenden regionalen Pläne durch zwei zentrale Ideen. Zum einen sollten alle Einrichtungen, die aus politischer oder ökonomischer Sicht nicht notwendig für das Zentrum einer Metropole sind, aus der Stadt Paris in die Banlieues verlagert werden. Und zum anderen sollten hier auf je eine Funktion spezialisierte Zonen entstehen, die entlang sogenannter "Landschafts-Autobahnen" liegen und so miteinander verbunden werden. Im Sinne von 'parkways' durchqueren diese Fernverkehrsstrassen nicht unmittelbar das Siedlungsgebiet der Banlieues sondern die unbebaute Landschaft. (Pinon 2009: S. 16f.; Frick 2010: S. 122f.)

Klangen hier bereits Grundzüge der funktionalistischen Stadtplanung an, propagierte Corbusier mit seinem von 1922 bis 1925 erarbeiteten "Plan voisin" ein erneuertes Paris, indem die zentralen Arrondissements vollständig durch eine moderne Stadt aus Hochhäusern und Schnellstrassen ersetzt werden. Ein umfassender Abriss wurde damit zur Grundbedingung für die Beseitigung der Missstände in der bestehenden Stadt erklärt, eine Idee die prägend für den Städtebau der Moderne wurde. (Simon 2011: S. 8)

In den 1930er Jahren wurde schließlich der erste Regionalplan erarbeitet, der auch politisch legitimiert und von der Verwaltung durchgesetzt werden sollte. Der Architekt Henri Prost erarbeitete den Generalplan für die Region Paris und nahm die oben skizzierten Ideen von Jaussely wieder auf. Darin wurde die Umgebung von Paris in einem Radius von 35 km betrachtet. Der heute statistisch gesehen zur Agglomeration gehörige Raum wurde also bereits vollständig in den Blick genommen. Allerdings bestand nicht die Absicht, das Siedlungsgebiet soweit ausufern zu lassen.

Ein Ziel des Planes war es zwar, das Zentrum von Wohnbevölkerung und Industriestandorten zu entlasten, gleichzeitig sollte aber auch die Zersiedlung an der Peripherie eingedämmt werden. Die zukünftigen Stadterweiterungen sollten nicht nur planvoll und kontrolliert ablaufen und nach dem Prinzip der Funktionstrennung angelegt sein. Sie sollten zudem an einem System von neu zu errichtenden Autobahnen und in die Nachbargemeinden von Paris verlängerten öffentlichen Verkehrsmitteln ausgerichtet werden. Als wesentliches Modell für die Planung und Anlage neuer umfangreicher städtischer Gebiete wurde die Gartenstadtidee herangezogen. (ebd. S. 8)

Aus heutiger Sicht unterscheidet sich der Generalplan von Prost in der Herangehens- und Darstellungsweise wesentlich von den späteren Regionalplänen. "Trotz des Wechsels zum großen regionalen Maßstab zeugen die Planzeichnungen dieses Entwurfs in ihrer topografischen Detailgenauigkeit von einer Aufmerksamkeit für die visuelle und sensitive Dimension des urbanen Raums der Metropole. Eine Reihe von Ansichten aus der Vogelperspektive begleiten den Entwurf (...)." (Alonzo 2009: S. 54) Der Einfluss dieses ersten offiziellen Regionalplans auf die räumliche Entwicklung der Stadtregion war hingegen gering. Dieser trat erst 1941 in Kraft und trat durch den zweiten Weltkrieg in den Hintergrund. Allein die ab 1939 gebaute Autobahn in Richtung Westen wird auf den Plan von Prost zurückgeführt (ebd. S. 54).

Sozialer Wohnungsbau in den Banlieues II - Die Großwohnsiedlung

Nach dem zweiten Weltkrieg setzte auch in Frankreich die Zeit des Wirtschaftswunders ein, die sogenannten "dreißig glorreichen Jahre". Vor dem Hintergrund der Immigrationswelle aus den Kolonien, der Land-Stadt-Wanderung einheimischer Kleinbauern infolge der Mechanisierung der Landwirtschaft und des 'Baby-Booms' nahm der Wohnungsbedarf noch einmal drastisch zu. Im Gegenzug war das Wohnungsangebot nicht nur quantitativ sondern auch qualitativ völlig unzureichend. Der soziale Wohnungsbau hatte demzufolge eine sehr hohe Priorität.

⁵⁷ Originaltitel des Wettbewerbs: 'Concours d'extension et d'embellissement de Paris'

Zur Zeit des allmächtigen Staates mit Hoheitsrechten aus der Zeit des Jakobinismus dominierte der Stadtplanung als Ingenieurwissenschaft die planerische Praxis (Robert 2009: S. 18f.). Zudem prägten inzwischen die Prinzipien der Charta von Athen als Manifest der Moderne maßgeblich die städtebauliche Praxis. Der technische Fortschritt ermöglichte den standardisierten und automatisierten seriellen Wohnungsbau. Seit den ersten Experimenten mit der Verwendung von Stahlbeton zu Beginn des 20. Jahrhunderts, war dieser inzwischen ein beliebter Baustoff (Simon 2007: S. 101.)

Unter diesen Vorzeichen entstanden in den 1950er und 1960er Jahren eine Vielzahl von Großwohnsiedlungen bisher unbekanntes Ausmaßes, in denen das Wohnen nun die Prädikate "Licht, Luft und Sonne" erfüllte. (Simon 2011: S. 8f) Mit den 'Grands Ensembles' wurde nicht nur das Ziel verfolgt, in möglichst kurzer Zeit möglichst viel günstigen Wohnraum mit modernem Wohnstandard zu schaffen. Darüber hinaus wollte man der tentakelartigen Ausbreitung des Siedlungsgebietes in den Vorstädten entgegenzutreten, bei der die oben beschriebenen Kleinthaussiedlungen dominierten (Pinon 2009: S. 17).

Paradoxerweise wurden diese Großwohnsiedlungen aber völlig isoliert und jenseits des gewachsenen Siedlungsgebietes, also in weiter Entfernung von Arbeitsplätzen, sozialer und kommerzieller Versorgung und öffentlichen Verkehrsmitteln errichtet. Der Inbegriff dieser Fehlplanungen ist Sarcelle, eine 20 km nördlich von Paris gelegene Großwohnsiedlung für 50'000 Einwohner. Mit den einseitig auf günstigen Wohnraum und das Auto ausgerichteten Schlafstädten wurde zwar ein beachtlicher Modernisierungsschub im Wohnungswesen erreicht, gleichzeitig aber auch eine ganze Reihe gesellschaftlicher und planerischer Folgeprobleme erzeugt, die bis heute nicht gelöst sind. (Schüle 1997) Im Vergleich zu anderen westeuropäischen Ländern wurden nicht nur vergleichsweise viele und umfangreiche 'Grands Ensembles' in ganz Frankreich errichtet, es wurde auch relativ lange an diesem Modell festgehalten. Erst Anfang der 1970er Jahre wurde der Bau entsprechender Projekte endgültig eingestellt. Das es von der Einsicht mit dieser Form des sozialen Wohnungsbaus einen tiefgreifenden Fehler zu begehen, bis dahin so lange gedauert hat, führt Wiel auf die dominierende Rolle des Staates in der Stadtplanung zurück. (Wiel 2010: S. 24)

Massenmotorisierung und Autobahnbau

Während der aufkommende Autoverkehr bis zu den 1950er Jahren noch mühelos im existierenden Straßennetz aufgenommen werden konnte - der Stadtbau Haussmann's hatte die Voraussetzungen dafür geschaffen - wurde die zunehmende Motorisierung zu einem zentralen Problem der Planung. In den Jahrzehnten des "Autowahns" wurde die Straßeninfrastruktur in der Metropole massiv ausgebaut. (Simon 2007: S. 119) Mit der Errichtung des 'Boulevard périphérique' von 1957 bis 1973 wurde die Trennung zwischen der Stadt Paris und den Banlieues stadträumlich manifestiert (ebd. S. 126). Der übrige Ausbau des Autobahn-Netzes umfasste einige der Vorhaben, die in den ersten regionalen Plänen skizziert worden waren. Gleichzeitig entstanden vorerst nur Teilstrecken des zweiten und dritten Rings um Paris. Grundsätzlich handelte es sich um reine Autobahn-Planungen, die ohne Bezug zum übrigen Straßennetz und zum jeweiligen urbanen Kontext konzipiert und gebaut wurden. (vgl. Schüle 1997: S. 190ff.) Damit waren die Zerschneidungswirkung und die mangelnde Einbettung in Siedlungs- und Landschaftsräume vorprogrammiert.

Parallel dazu wurde der Ausbau des regionalen öffentlichen Verkehrs mit weit geringerer Priorität behandelt. Der Pendlerverkehr zwischen der Stadt Paris und den Banlieues hatte seit Beginn des 20. Jahrhunderts derart zugenommen, dass die großen Bahnhöfe in den 1960er Jahren in erster Linie dazu dienten, die Vorstädte zu bedienen. Der Fernverkehr machte nur noch 10 bis 15% aus. Obwohl seit den 1920er Jahren ein Schnellbahn-System geplant wurde, begann man erst Anfang der 1960er Jahre mit dem Bau. Bis 1970 war die erste Schnellbahnlinie fertig gestellt, die auf der Ost-West-Achse operierende Linie A. (ebd. S. 187ff.)

Administrative Zersplitterung verstetigt sich

Während mit dem Bau der Stadtautobahn 'Boulevard périphérique' die Trennung zwischen der Stadt Paris und ihren Vorstädten augenbildlich und scheinbar unüberwindbar wurde, bestand aus politisch-administrativer Sicht die Chance, die Idee zu einem Grand Paris zu verwirklichen. Im Zeitraum zwischen 1961 und 1968 gab es mit dem Departement de la Seine eine Verwaltungseinheit, welche die Stadt Paris und die angrenzenden Banlieues zusammenfasste und damals den geeigneten Zuschnitt hatte um die räumliche Entwicklung der Metropole zu koordinieren. Diese Einheit wurde jedoch bereits nach kurzer Dauer wieder aufgelöst, die Stadt Paris zu einem eigenen Departement erklärt und die Vorstädte des ersten Agglomerationsgürtels in die Departemente Hauts de Seine, Seine-Saint-Denis und Val de Marne zerlegt. Dies war der Grundstein für die bis 2016 andauernde administrative Zersplitterung dieses zusammenhängend besiedelten Raumes. (Pinon 2009: S. 17)

Der stadregionale Plan von 1965 - die Idee der 'Villes nouvelles'

Zeitgleich wurde unter Leitung von Paul Delouvrier der bisher einflussreichste Plan für die Pariser Region erarbeitet (Robert 2009: S. 18f.). Als hoher Staatsbeamter und Ingenieur knüpfte er an die regionalen Pläne an, die nach dem Generalplan von Prost nicht mehr von Architekten sondern von den Ingenieuren der Baubehörde 'Ponts et Chaussées' als technokratische Gesamtplanungen ausgeführt wurden (Alonzo 2009: S. 54). Die vorgesehenen Maßnahmen wurden mit den Darstellungsweisen und Instrumenten des Funktionalismus vermittelt und umgesetzt (Robert 2009: S. 18f.).

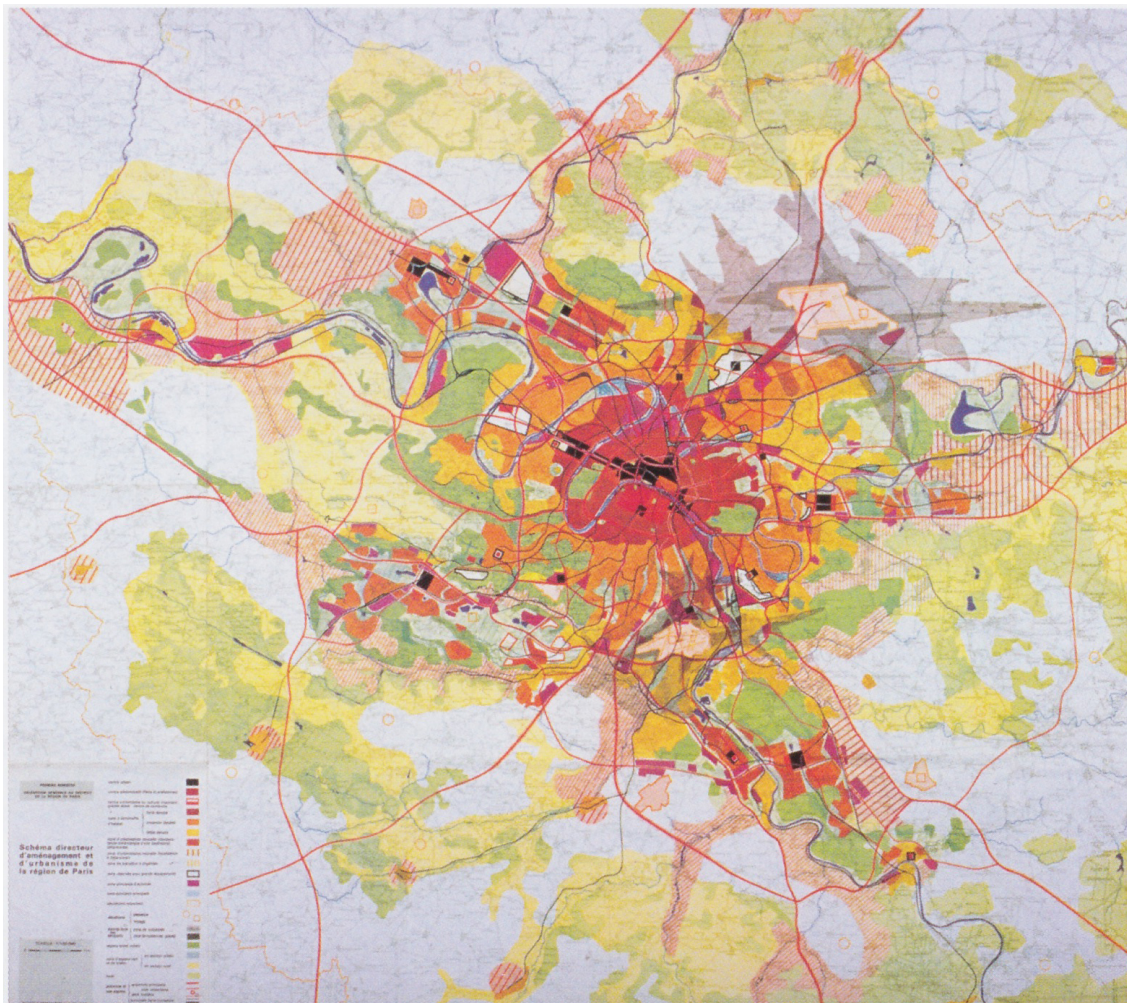


Abb. 23: Der Regionalplan für die Region Paris ('Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la région parisienne' - SDAURP) von 1965 (AMC 2009) © DREIF

Der Regionalplan sah vor, die Stadt Paris als funktionales Zentrum der Metropole zu entlasten. Dazu sollten in den Banlieues verschiedene Zentren ausgebildet werden, insbesondere im Bereich des Geschäftsviertels La Défense und in der Nähe der Flughäfen Orly und Charles-de-Gaulle-Roissy. Zudem wurde die Auslagerung von Universitäten und Elitehochschulen von Paris in die Vorstädte geplant. Die wesentliche Idee betraf aber die Anlage von fünf neuen Städten. Um der Zersiedlung des Großraums entgegen zu wirken, wurden die 'Villes nouvelles' in relativ großer Entfernung von Paris verortet. Cergy, Marne-la-Vallée, Sénart, Evry und Saint-Quentin-en-Yvelines befinden sich ca. 30 km entfernt von Paris. (Simon 2011: S.9) Das wesentliche Vorhaben des Regionalplanes im Bereich Verkehr bildete deshalb der Ausbau der Schnellbahn 'RER' als regionales öffentliches Verkehrssystem.

In dem Konzept der 'Villes nouvelles' spiegelte sich die Absicht wieder, die bei den Großwohnsiedlungen gemachten Fehler zu vermeiden. Statt isolierte Wohngebiete in den Banlieues zu entwickeln, sollten nun ganze Städte neu angelegt werden, die neben dem Wohnen auch über Arbeitsplatzgebiete, Bildungseinrichtungen und Erholungsangebote verfügen. Diese sollten unabhängig von der Stadt Paris funktionsfähig sein, aber zugleich mit der Schnellbahn gut daran angebunden. Aus heutiger Sicht kritikwürdig ist, dass das RER-Netz radial auf die Stadt Paris ausgerichtet und so wieder alle Wege über das Zentrum geführt wurden.

Ein Geschäftsviertel vor den Toren von Paris - La Défense

Mit den Planungen für das Geschäftsviertel La Défense war bereits in den 1950er Jahren begonnen worden, um einen alternativen Standort zur Innenstadt zu schaffen. In dem rein auf Dienstleistungen spezialisierten ökonomischen Pol, sollten sowohl große Staatsbetriebe als auch private Unternehmen außerhalb der Stadt angesiedelt werden. Der Ort wurde so gewählt, dass die historische vom Louvre ausgehende Ost-West-Achse aufgenommen und fortgesetzt wurde.

Gleichwohl sich das Areal jenseits der Stadtgrenze befand und in dem städtebaulichen Konzept wie freies Bauland behandelt wurde, traf dies keinesfalls zu. Zuvor befanden sich dort einfache Arbeiterwohnviertel und Fabrikgelände der unmittelbar an Paris grenzenden Gemeinden Courbevoie, Nanterre und Puteaux, die Entwicklung des Areals begann also mit einer umfangreichen Kahlschlagsanierung der betroffenen Flächen. (Schüle 1997: S. 118f.)

Mit dem städtebaulichen Konzept für das Hochhausviertel wurde das funktionalistische Prinzip der Trennung der Verkehrsarten geradezu modellhaft umgesetzt. Dessen Kernstück bildet eine 40 Hektar große aufgeständerte Platte, die oberirdisch als Fußgängerzone und unterirdisch als Raum für Autobahnzubringer, Zufahrtswege und Parkplätze sowie die Gleisanlagen der RER und sonstige Infrastrukturen angelegt wurde. Um das Quartier führt eine kreisförmige Schnellstrasse. La Défense stellt eines der wenigen in Frankreich realisierten Beispiele für diese überkommene Idee des Städtebaus dar (Subra 2009b: S. 139).

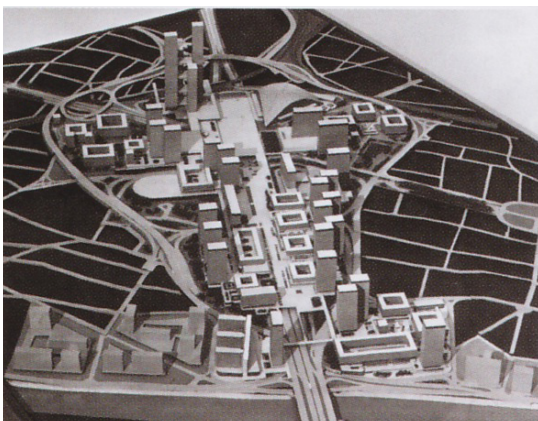


Abb. 24: Fotografie des Modells zum Masterplans für das Geschäftsviertel La Défense von 1960; Entwurf von Auzelle, Herbé, Camelot, de Mailly und Zehrfuss (in: Simon 2007: 123) © EPAD

Von 1963 bis 1970 wurden die ersten Hochhausbauten für französische Konzerne sowie die RER-Verbindung in Richtung Innenstadt verwirklicht (Schüle 1997: S. 118ff.). Nach einer Stagnationsphase infolge der Ölkrise entwickelte sich das Geschäftsviertel erst im Zuge der Tertiarisierung zu einem der größten und bedeutendsten Unternehmensstandorte in Europa weiter. Dabei wurde die Büronutzung vor allem durch Einkaufs- und Freizeitangebote ergänzt und der Versuch unternommen, eine höhere Aufenthaltsqualität zu schaffen und die öffentlichen Räume innerhalb des Viertels zu beleben. Zudem wurde kontinuierlich die Strategie verfolgt, mit repräsentativen Bauten in zeitgenössischer Architektur für die Attraktivität des Standortes zu sorgen. Der Grand Arche gilt seit seiner Eröffnung 1989 als das Symbol von La Défense. Dieser Prozess wurde kontinuierlich von der mit der Planung und Entwicklung beauftragten öffentlich-rechtlichen Gesellschaft Etablissement Publique d'Aménagement de La Défense (EPAD) begleitet. Die zu Beginn vorherrschende Rolle des Staates bei der Finanzierung von La Défense wurde nach und nach durch ein zunehmendes Engagement privater Investoren aufgegeben (ebd. S. 118ff.). Inzwischen wird im Rahmen einer umfassenden Erneuerungsplanung an einer besseren stadträumlichen Einbettung des Viertels in dessen Umgebung gearbeitet.

Kritik an der Kahlschlagsanierung als Wendepunkt im Stadtumbau

Parallel zu dem massiven Ausbau der Vorstädte und wie am Standort von La Defense, fielen bis in die 1970er Jahre hinein auch in anderen Banlieues historische Quartiere mit der Begründung städtebaulicher Missstände der Kahlschlagsanierung zum Opfer, zum Beispiel in Choisy-le-Roi und in Ivry (Simon 2011: S. 9).

Die Kritik an dieser Praxis spitzte sich hingegen an einem der einschneidendsten Vorhaben des modernen Stadtumbaus innerhalb von Paris⁵⁸ zu, der Umstrukturierung von Les Halles. Gleichwohl die Kritiker den Abriss von Les Halles nicht verhindern konnten, wird der Konflikt um deren Zerstörung im französischen Kontext rückblickend als Wendepunkt⁵⁹ in der Wertschätzung gegenüber der Architektur aus dem 19. Jahrhundert gesehen (Simon 2007: S. 119). Dieser Wandel hatte schliesslich auch Auswirkungen auf den weiteren Umgang mit den historischen Quartieren der Banlieues.

Der Großmarkt für Lebensmittel wurde 1967 aufgrund hygienischer Missstände und logistischer Probleme aus dem 1. Arrondissement von Paris in den 15 km entfernten Vorort Rungis ausgelagert und befindet sich seither in unmittelbarer Nähe zur Autobahn A6 und dem Flughafen Orly. Dabei handelte es sich wiederum um ein Projekt des Staates. (s. Kap. 9.3.2) Die alten Hallen wurden nach einer Zwischennutzung als Kultur- und Kunstzentrum und öffentlichen Protesten 1971 abgerissen. Damit verlor eines der zentralen Quartiere von Paris völlig seinen ursprünglichen Charakter. Anstelle dessen entstanden von 1972 bis 1979 oberirdisch eine Parkanlage und unterirdisch ein multifunktionaler Komplex, den man als Vorläufer eines Urban Entertainment Center's betrachten kann. Dieser wurde nach nur drei Jahrzehnten von 2010 bis 2015 grundlegend umgebaut und neu gestaltet.

Parallel zu der massiven Umstrukturierung des Viertels Les Halles wurde mit dem Bau des staatlichen Kunst- und Kulturzentrum Georges-Pompidou im benachbarten Viertel Beaubourg das zweite wesentliche Stadtumbauvorhaben zu dieser Zeit im Zentrum von Paris durchgeführt (Simon 2007: S. 119). Gleichwohl der für das Centre Georges-Pompidou durchgeführte Abriss des Gebäudebestandes noch der Logik des modernen Städtebaus entspricht, war das Projekt

⁵⁸ Parallel zu dem massiven Ausbau der Vorstädte erfuhr Paris unter dem Einfluss der architektonischen und städtebaulichen Moderne charakteristische Veränderungen. Inspiriert von der 'Charta von Athen' wurden 1959 massiv gelockerte Bebauungsvorschriften erlassen. Nicht mehr zwingend vorgeschrieben waren nun insbesondere die straßenbegleitende, geschlossene Bauweise und die Einhaltung der bis dahin typischen Traufhöhe bei maximal sechs Vollgeschossen. Dies ermöglichte neben vielzähligen Ausreißern im Stadtbild die Errichtung von umfangreichen Wohnsiedlungen anstelle historischer Quartiere und einigen repräsentativen Bauten im Stil der Moderne. Als Extremfall gilt der 1973 fertig gestellte Tour Montparnasse mit 210 Metern Höhe (Simon 2007: S. 119).

⁵⁹ Vereinzelt Gegenpositionen zur Kahlschlagsanierung des historischen Bestandes hatte es bereits in den 1960er Jahren gegeben. So wurde das historische Viertel Marais mit einem Plan zur Erhaltung und Instandsetzung historischer Bausubstanz ('Plan de sauvegarde et de mise en valeur (PSMV)') von 1964 vor der Zerstörung und dem Verfall bewahrt. (ebd. S. 123)

eines multifunktionalen Zentrum in anderen Aspekten seiner Zeit voraus. Es kann aus heutiger Sicht als ein wichtiger Vorreiter der sogenannten 'Grands Projets' gesehen werden, die als Großprojekte für die Kultur zum Dreh- und Angelpunkt des nachmodernen Stadtumbaus innerhalb von Paris wurden und mit einiger zeitlicher Verzögerung schließlich auch ein Modell für Vorhaben in den Banlieues. (s. Kap. 5.3 und 6.2)

Aus heutiger Sicht ist mit dem Kunst- und Kulturzentrum Georges-Pompidou ein sehr viel gelungeneres Beispiel für den Zentrumsumbau entstanden als bei Les Halles. Das von Renzo Piano, Richard Rogers et Gianfranco Franchini konzipierte und von 1971 bis 1977 erstellte Gebäude ist trotz oder wegen seiner spektakulären Architektur zu einem positiv besetzten Ort der Stadt geworden. Dazu mag auch die Einbindung in den öffentlichen Raum des umliegenden Quartiers beitragen. In dem Zentrum befindet sich neben einer öffentlichen Bibliothek und weiteren kulturellen Nutzungen insbesondere eines der weltweit bedeutendsten Museen für zeitgenössische Kunst mit entsprechenden Besucherzahlen und einer hohen Bedeutung für den Tourismus.

Diesbezüglich steht es insbesondere für den Ansatz der 'culture-led-regeneration', der auch beim Zentrumsumbau von Barcelona in den 1980er Jahren verfolgt wurde. Mit dem Paradebeispiel Bilbao aus den 1990er Jahren ist die Ansiedlung von Kultureinrichtungen und deren Bau durch renommierte Architekten als Beitrag zur städtebaulichen Aufwertung und ökonomischen Regenerierung von Städten schließlich europaweit eine etablierte Strategie geworden.

5.3 Das Experiment der 'Villes Nouvelles' und die Renaissance der alten Stadt in Zeiten des Strukturwandels (1975 bis 2000)

In den 1970er Jahren nahm der Wandel von der modernen zur postmodernen Gesellschaft erkennbare Konturen an. Die Ölkrise 1973 markierte das Ende der drei Jahrzehnte anhaltenden wirtschaftlichen Wachstumsperiode und den Beginn des Strukturwandels von der Industrie- zur Dienstleistungsgesellschaft. Die Ende der 1960er Jahre aufgekommenen Kritik an der Stadt der Moderne führte zu einem Leitbildwechsel, der sich unter anderem in der Rückbesinnung auf den traditionellen Städtebau und einem wachsenden Umweltbewusstsein äußerte. Die starke Rolle des Zentralstaates wurde in Frage gestellt und ein Prozess der Dezentralisierung eingeleitet.

In dem Regionalplan SDAU von 1976 wurden die ursprünglichen Zielsetzungen des SDAURP von 1965 prinzipiell beibehalten und weiterverfolgt, im Kontext der wirtschaftlichen Rezession die zugrunde gelegten Wachstumsprognosen aber nach unten korrigiert. Außerdem wurde erstmals dem Natur- und Landschaftsschutz ein gewisser Stellenwert eingeräumt, ein Zeichen für den einsetzenden Wandel im Umweltbewusstsein. Bemerkenswerterweise enthält der Regionalplan im Unterschied zu seinem Vorgänger eine Karte mit dem Titel "Städtebauliche Überlegungen". Darin ist für die ganze Region dargestellt, wie das Siedlungsgebiet in Bezug zu den großen Elementen des Landschaftsraumes wie Tälern, Höhenzügen und Waldgebieten gestaltet werden soll (Pinon 2009: S. 16). Dies zeugt von einer wiederkehrenden Sensibilität für die stadtgestalterischen Aspekte in der übergeordneten Planung.

Die politisch-administrative Struktur des Großraumes Paris änderte sich 1976 mit der Einführung der Region Île-de-France als zusätzlicher Verwaltungsebene. Den Status einer Gebietskörperschaft erhielt die Region aber erst Anfang der 1980er Jahre durch das Dezentralisierungsgesetz. Zudem wurde 1977 zum ersten Mal seit der französischen Revolution ein Bürgermeister in Paris gewählt und die Hauptstadt nicht mehr durch einen vom Staat eingesetzten Präfekten verwaltet. (Simon 2011: S. 9)

Die zwischen 1982 und 1984 erlassenen Gesetze zur Dezentralisierung standen für eine grundlegende Reform zur Neuaufteilung der politischen Zuständigkeiten zwischen Staat, Region, Departementen und Kommunen. Dabei wurde insbesondere eine Reihe von Entscheidungskompetenzen von den Präfekten, als Repräsentanten des Staates auf der Ebene der Departements, an die regionalen und lokalen Gebietskörperschaften abgegeben und somit

die Position der lokalen Akteure gestärkt. Im Bereich der Raumordnung und Stadtplanung führte dies zu grundlegenden Veränderungen und einer Stärkung der lokalen und regionalen Planungsautonomie. (Merlin 2005: S. 249ff.)

Siedlungsentwicklung im Rahmen der 'Villes nouvelles' und jenseits davon

In den 1970er und 1980er Jahren wurde die Siedlungsentwicklung im Großraum von Paris weiterhin in besonderer Weise durch die ursprünglich im Regionalplan von 1965 (SDAURP) festgelegten Ziele geprägt. Dies betraf insbesondere diejenigen Vorhaben, deren Umsetzung der Staat direkt beeinflussen konnte. Dazu gehörte der Bau des RER-Netzes und die Entwicklung der 'Villes nouvelles'.

Die Realisierung der 'Neuen Städte' erfolgte im Rahmen von sogenannten Entwicklungsmaßnahmen nationaler Bedeutung (OIN) für deren Durchführung öffentliche Entwicklungsgesellschaften zuständig waren. Dazu tätigte der Staat Grundstückskäufe im Umfang von 20'000 Hektar - dies entspricht zweimal der Fläche von Paris. Die 'Villes nouvelles' waren ursprünglich sehr viel größer geplant als sie zunächst realisiert wurden und hatten so zwischenzeitlich den Status langfristig angelegter Entwicklungsgebiete. (Schüle 1997: S. 50) Die überdimensionierte Planung der 'Neuen Städte' bzw. dieser umfangreiche Vorrat an Bauland hat die Innenentwicklung in der Metropolregion Paris durch die Umnutzung von Konversionsflächen oder Verdichtung vermutlich um Jahrzehnte verzögert.

Dreißig Jahre nach Beginn ihrer Entwicklung galten Cergy, Saint-Quentin-en-Yvelines und Evry im Jahr 2000 als abgeschlossen, die Realisierung von Marne-la-vallée und Sénart war hingegen noch nicht so weit fortgeschritten. Insgesamt lebten zu diesem Zeitpunkt 760'000 Einwohner in den fünf Städten. Dies entspricht einem Viertel des regionalen Bevölkerungszuwachses, welches zwischen 1962 und 1999 drei Millionen betrug.

Den 'Villes nouvelles' kann zugute gehalten werden, dass sie über eine gute Ausstattung mit sozialer und technischer Infrastruktur verfügen und mit der Zeit die Bedeutung ökonomischer Zentren in der Region angenommen haben. Mit den insgesamt 350'000 Arbeitsplätzen ist es gelungen Pole außerhalb von Paris zu schaffen. Die Entscheidung hier Universitäten, Elitehochschulen und Forschungseinrichtungen anzusiedeln und die staatlichen Versuche die Arbeitsplatzentwicklung hierhin zu lenken, scheinen funktioniert zu haben. Das Verhältnis zwischen Erwerbstätigen und Arbeitsplätzen war zur Jahrtausendwende in vier der fünf Städten ausgeglichen. Allerdings waren nur 40% der Erwerbstätigen auch jeweils dort wohnhaft. So konnte das zur Erschließung der 'Villes nouvelles' gebaute RER-Netz das enorme Verkehrsaufkommen nicht mehr aufnehmen, nicht nur aus Kapazitätsgründen sondern auch weil es den hohen Anteil der tangentialen Verkehrsbeziehungen zwischen den Banlieues nicht abdeckt. (Subra 2009b: S. 413f.) Entsprechend hoch ist gegenwärtig die Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs.

Zu ihrer Entstehungszeit galten die 'Neuen Städte' sowohl in Bezug auf die übergeordnete Planung als auch hinsichtlich der Architektur als Laboratorium der Nachmoderne. Gleichwohl wird rückblickend an ihrer Planung kritisiert, dass die städtebaulichen Überlegungen häufig vernachlässigt worden sind. (Merlin 2005: S. 947) Während die 'Villes nouvelles' anfangs als wesentlich attraktiver galten als die klassischen Banlieues, hat im Laufe der Zeit eine Banalisierung stattgefunden und zum Teil haben sich ähnliche Problemlagen herauskristallisiert. Stellenweise sind auch hier sozial benachteiligte Quartiere entstanden.

Zudem ist festzustellen, dass es keinesfalls gelungen ist mit den 'Neuen Städten' die Zersiedlung aufzuhalten. Im Gegenteil dazu haben die neuen Städte massiv zur Entwicklung von Einfamilienhausgebieten in noch weiter von Paris entfernten bis dahin ländlichen Räumen und Nachbardepartements beigetragen. In diesem Punkt ist der stadregionale Plan von Delouvrier also gescheitert. Subra gibt zu bedenken, dass mit dem enormen staatlichen Engagement, das zur Entwicklung der 'Villes nouvelles' geleistet wurde, entscheidende strukturelle Verbesserungen in den gewachsenen Vorstädten des ersten Agglomerationsgürtels hätten erreicht werden können (Subra 2009b: S. 414).

Dort zog der Einfamilienhausbau ab den 1970er Jahren wieder an und setzte sich in den folgenden Jahrzehnten fort, nachdem er in den 1950er Jahren mit der Entstehung der Grand Ensemble stark zurückgegangen war (Schüle 1997: S. 44). Der zugenommene Wohlstand, der massive Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und die Verbreitung des Autos hatten es immer mehr Familien der neuen Mittelschicht ermöglicht in ein Einfamilienhaus in den Vorstädten umzuziehen. Dieser Teil der Wohnsuburbanisierung trug neben Einkaufszentren und Gewerbegebieten besonders zur unstrukturierten Siedlungsentwicklung der Metropolregion bei.

Zudem fand in diesem Zuge eine Verlagerung von Bewohnern der Mittelschicht aus den 'Grands Ensembles' in die Einfamilienhausgebiete statt, während die ärmeren Bewohner der Sozialwohnungen zurückblieben. Die Wohnungspolitik mit ihrer Belegungspraxis trug zusätzlich zum Prozess der sozialen Polarisierung bei. Die sozial benachteiligte Bevölkerung konzentrierte sich zunehmend in den Großwohnsiedlungen. Aus verschiedenen Gründen handelte es sich dabei immer öfter um Bewohner ausländischer Herkunft, schwerpunktmäßig aus dem Maghreb und Schwarzafrika. Eine relativ hohe Präsenz sozio-ökonomischer Probleme wie Arbeitslosigkeit, geringem Bildungsniveau und Kriminalität wurde zum Charakteristikum der besonders ausgeprägten Beispiele. Die Abwärtsspirale der Quartiere beschleunigte sich durch die Stigmatisierung in der Öffentlichkeit. Dabei wurden nicht nur die Siedlungen im Einzelnen sondern die Vorstadt als Ganzes mit einem negativen Image belegt. Neben dem 'ausländischen Namen' schränkt die 'schlechte Adresse' seither die Zukunftschancen ihrer Bewohner zusätzlich ein. Von der sozialen Ausgrenzung sind insbesondere Jugendliche betroffen (vgl. Giblin 2009).

Die "Mission Banlieue '89" - Nachbesserungen in den Großwohnsiedlungen

Zum Ende der 1970er bzw. zu Beginn der 1980er Jahre kam es in verschiedenen Vorstädten von Lyon, Marseille und Paris zu den ersten sozialen Unruhen in Form gewalttätiger Auseinandersetzungen von Jugendlichen mit der Polizei (Giblin 2009: S. 26). Diese wurden zum Sinnbild der sich verschärfenden sozialen Probleme in den französischen Vorstädten. In diesem Kontext wurde im Auftrag des Präsidenten Francois Mitterand mit der "Mission Banlieue '89" von 1983-1992 das erste große Erneuerungsprogramm für Großwohnsiedlungen in den Vorstädten durchgeführt. Der Regierungsauftrag betraf die Reflexion über die zukünftige Entwicklung der französischen Vorstädte. Mit der Bearbeitung waren die damals noch jungen Architekten Roland Castro und Michel Cantal-Dupart beauftragt. Es entstanden mehrere Vorschläge für ein 'Grand Paris', die den ersten Ring der "vergessenen" Vorstädte zwischen Paris und den wichtigen Entwicklungszentren der Île-de-France in den Fokus stellten. "Die Pläne und aquarellierten Stadtansichten (...) präsentieren sich als urbanistisches Manifest des Anti-Funktionalismus." (Alonzo 2009: S. 55)



Abb. 25: Konzeptplan zur "Mission Banlieue '89" von Roland Castro und Michel Cantal-Dupart (Association Banlieue) von 1983 © Roland Castro

Im Rahmen der Initiative, die den ersten Meilenstein der sozialen Stadtentwicklungspolitik 'Politique de la Ville' bildete, wurden in zwanzig ausgewählten Quartieren ca. 100 Bauvorhaben realisiert. Diese wurden in ihrem städtebaulichen Ansatz zwar positiv bewertet, seien aber architektonisch zumeist nur mittelmäßig umgesetzt worden. Zu den gelungeneren Projekten gehört die von sozialen Maßnahmen begleitete bauliche Verbesserung der Großwohnsiedlung von Mantes-la-Jolie im Westen der Region. Das Beispiel La Courneuve steht hingegen für den damals misslungenen Versuch den Charakter der 'Cité' und die Lebenssituation der Bewohner mittels aufwendiger Umbau- und Rückbaumassnahmen positiv zu verändern. (Duvigneau 2008: 179f.) "Im Übrigen hatte die Aktion keine unmittelbare Auswirkung auf die strukturelle Neugestaltung der Pariser Metropole." (ebd. S. 56)

Dies gilt auch für die Vorschläge die zeitgleich von 15 Architekten aus Eigeninitiative im Rahmen des "Appel pour une métropole nommée Paris" erarbeitet wurden. Mit Yves Lion, Francois Leclercq und Christian de Portzamparc waren an der "Association 75021" ebenfalls Architekten beteiligt, die später bei dem Gutachterverfahren "Le Grand Pari(s)" mitwirken werden. In ihrer Vision für den Großraum von Paris wird die Metropolregion erstmals in ihrer Gesamtheit als urbanes Territorium begriffen, dass durch ein rechtwinkliges Rasternetz strukturiert werden soll. Sowohl im Rahmen der 'Mission Banlieue '89' als auch der Initiative der "Association 75021" wurden einige Ideen formuliert, die in den Beiträgen zu "Le Grand Paris" wiederaufgenommen wurden. (ebd. S. 54ff.)

Paris als Vorreiter im nachmodernen Stadtumbau

Während der Bau der 'Villes nouvelles' vorangetrieben wurde, stand die städtebauliche Planung in Paris im Zeichen einer neuen Wertschätzung der historischen Stadt und ihres architektonischen Erbes. Zahlreiche Hochhausprojekte und Planungen für die Anlage innerstädtischer Schnellstrassen wurden aufgegeben. Im Jahr 1977 trat ein neuer Flächennutzungsplan (POS) in Kraft, dessen Regelungen wieder auf die städtebaulichen Formen des Blocks und der gefassten Strassen- und Platzräume zugeschnitten waren.

Diese neue Sichtweise veränderte den Umgang mit dem Gebäudebestand Jahrhunderte. Diese wurde bei der Erneuerung bestehender Quartiere nicht mehr reflexartig abgerissen und ersetzt, sondern zunehmend erneuert oder umgenutzt sowie ergänzt und aufgewertet. (vgl. Simon 2007: S. 133) Zudem prägte das neue Paradigma die Planungen für neue Stadtquartiere auf Konversionsflächen inhaltlich auf maßgebliche Weise. In den 1990er Jahren fand eine Erneuerung in der städtebaulichen Praxis statt, die das 'Projet urbain' als Alternative zur üblichen Bebauplanung hervorbrachte. Dem koordinierenden Architekten kam darin eine besondere Rolle zu. (Alonso S. 56) Einen weiteren Schwerpunkt des nachmodernen Stadtumbaus innerhalb von Paris bildete eine Serie von architektonischen Großprojekten für die Kultur, die symbolisch eng mit den jeweils amtierenden Präsidenten verbunden sind.

Architektonische Großprojekte für die Kultur

Vor dem Hintergrund der ökonomisch krisenhaften Entwicklung wurde als Fortsetzung des Centre Georges-Pompidou eine Reihe kulturpolitischer Vorhaben lanciert, die das Image von Paris verändert haben. Trotz der eingeleiteten Dezentralisierung nahmen die jeweiligen Präsidenten relativ großen Einfluss auf die repräsentativen Bauvorhaben, bei denen es sich um staatliche Direktinvestitionen handelte (Schüle 1997: S. 109) und mit denen sie sich und ihrer Amtszeit ein oder auch mehrere Denkmale setzten. Im Auftrag des Präsidenten Valéry Giscard d'Estaings wurde der Bahnhof von Orsay zu einem Museum für die Kunst des 19. Jahrhunderts umgebaut, das Musée d'Orsay eröffnete 1986. Zudem wurden in seiner Amtszeit mit den Planungen für das Wissenschaftsmuseum Cité des Sciences et de l'Industrie (1986) begonnen. Sein Nachfolger François Mitterrand hat gleich mehrere große Vorhaben angestoßen und vorangetrieben: das Institut du monde arabe (1987), die Oper Bastille (1989) und den Grande Arche (1989) in La Défense. Der Umbau des Louvre mit dem Bau der Glaspyramide (1993) und die Nationalbibliothek Bibliothèque nationale de France (1995) wurden erst in der Amtszeit von Jacques Chirac vollendet. (Simon 2007: S. 133ff; Schüle 1997: S. 109 ff.)

Aus heutiger Sicht werden die 'Grands Projets' als sehr wichtig und positiv für die Attraktivität und das Image von Paris angesehen. Dank der Kombination aus historischem Erbe und zeitgenössischen Repräsentativbauten für kulturelle Zwecke habe die Stadt seine internationale Bedeutung und Anziehungskraft trotz des Strukturwandels aufrechterhalten können (Simon 2007: S. 138). Kritisiert wird hingegen, dass die prestigeträchtigen Bauvorhaben innerhalb von Paris nichts zur Lösung der Probleme in den Vorstädten beigetragen haben. Sogar der von ihnen getragene Imagewandel blieb auf die Stadt Paris beschränkt und schloss nicht die ganze Metropolregion mit ein. So können die architektonischen Großprojekte auch als Ablenkungsmanöver der jeweiligen Präsidenten verstanden werden. "Anstatt sich um die voraussehbare Wirklichkeit zu kümmern, flüchteten die Vorgänger von Sarkozy und Delanoë in eine architektonische Supershow (...)." (Edelmann 2009: S. 43) Sicher ist, dass die parallel zu den 'Grands Projets' erfolgten staatlichen Eingriffe in den Banlieues, weniger positives Echo und Symbolkraft entfaltet haben. Erst ab der Jahrtausendwende begann man architektonische Großprojekte für kulturelle Einrichtungen übergeordneter Bedeutung auch in den Vorstädten zu platzieren. (s. Kap. 6.2)

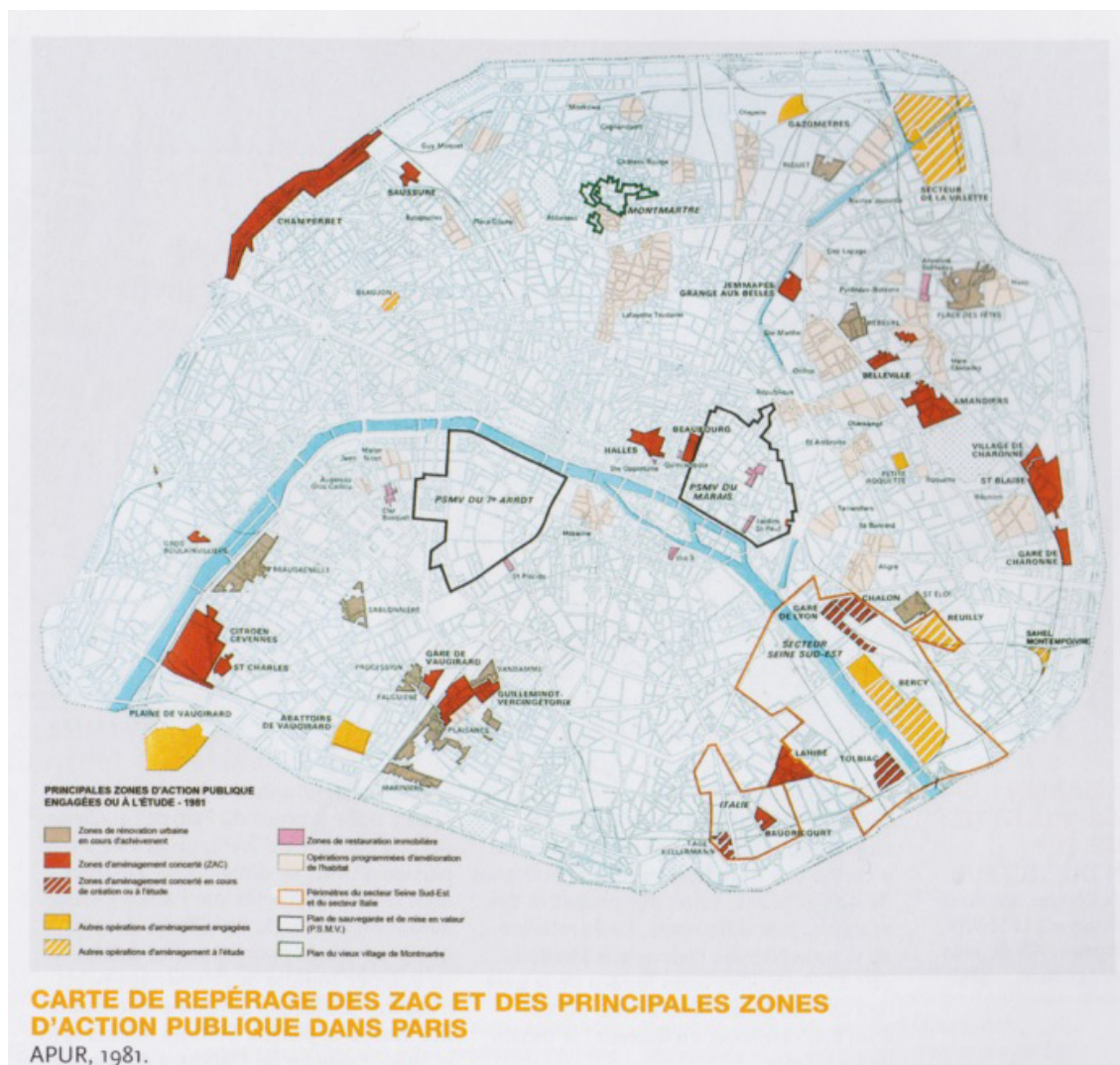


Abb. 26: Karte laufender und geplanter Projekte des Stadtumbaus in der Stadt Paris aus dem Jahr 1981 | Legende: rot u. rot/weiß schraffiert: laufende bzw. geplante städtebauliche Entwicklungsgebiete im Rahmen einer ZAC | gelb u. gelb/weiß schraffiert: andere laufende bzw. geplante städtebauliche Entwicklungsgebiete | schwarz umrandet: Plan zur Erhaltung- und Instandsetzung historischer Bausubstanz (PMSV) | pastell: Gebiet zur Verbesserung des privaten Wohnungsbestandes (OPAH) (Simon 2007: S. 143) © APUR

Neue Stadtquartiere auf brachgefallenen Flächen

Die unter dem Einfluss der verschiedenen Präsidenten entstandenen architektonischen Großprojekte bilden nur einen Teil des Stadtumbaus ab, der ab Mitte der 1970er Jahre innerhalb von Paris durchgeführt wurde. Die Konversion brachgefallener Areale stellte nun das zweite wesentliche Aufgabenfeld des Stadtumbaus dar. Einige der prestigeträchtigen Vorhaben für kulturelle Einrichtungen waren selbst in viel umfangreichere Stadtumbauvorhaben eingebunden. Zum Beispiel gehörte der Bau der Cité des Sciences zum Konversionsprojekt für das ehemalige Schlachthofareal, das von 1983 bis 1995 zum Parc de la Villette umgenutzt und neugestaltet wurde.

Die umfangreichsten Konversionsvorhaben konzentrierten sich mit der ZAC de Reuilly, der 'ZAC de Bercy' und der 'ZAC Rive Gauche' im Südosten der Stadt in dem entlang der Seine gelegene 'Secteur Seine-Sud-Ouest'. Die durch das Brachfallen entstandenen Flächenreserven wurden als besondere Chance genutzt, um im sehr dicht bebauten Paris zusätzliche Park- und Grünflächen zu schaffen, Standorte für die Ansiedlung von bedeutenden öffentlichen Einrichtungen bereitzustellen und den Bau zeitgemäßer Wohnungen und Büroflächen in Quartieren mit einer angemessenen Ausstattung an sozialer Infrastruktur zu ermöglichen. (Simon 2007) Zudem stehen sie für eine Reihe von städtebaulichen Ideen mit modellhaftem Charakter, die in Europa und darüber hinaus Nachahmung gefunden haben. Dazu gehören die Sanierung und Nachnutzung des Bahnviaduktes in der ZAC de Reuilly⁶⁰, auf der mit der Promenade Plantée ein erhöhter linearer Park geschaffen wurde. In der ZAC de Bercy wurden Lagergebäude zu einer Ladenstrasse unter freiem Himmel mit dem Namen Bercy Village umgenutzt und so eine Alternative zum herkömmlichen Einkaufszentrum umgesetzt. Schliesslich wurde in der ZAC Rive Gauche⁶¹ erstmals das Prinzip des offenen Baublocks getestet.

⁶⁰ Den Anfang der Konversion brachgefallener Areale machte die 'ZAC de Reuilly'. Der ehemalige Güterbahnhof wurde von 1986 bis 1996 umgenutzt und auf das 12,5 Hektar große Areal neu bebaut. Zum damaligen Zeitpunkt neuartig war die Sanierung und Nachnutzung des Bahnviaduktes. Das 'Viaduc des Arts' ist seither von Künstlern, Kunsthandwerkern und Restaurants genutzt. (Duvigneau 2008: S. 185ff.) Auf dem Bahnviadukt wurde die Promenade Plantée geschaffen, die sich bis zur Bastille-Oper erstreckt. Die als Garten gestaltete Promenade führt auf ca. zehn Metern über dem Straßenniveau geschützt vom Straßenlärm oftmals an Gebäuderückseiten entlang und hat so eine besondere Aufenthaltsqualität. Mit dem viel beachteten High Line Park entsteht in New York seit 2006 ein ähnliches Projekt auf einer stillgelegten Hochbahntrasse.

⁶¹ Die auf der linken Seite der Seine gelegene 'ZAC Rive Gauche' erstreckt sich vom Gare d'Austerlitz bis zum 'Boulevard périphérique' und ist mit 130 Hektar das größte Entwicklungsgebiet innerhalb von Paris. Nach mehreren Kurswechseln wurde hier Anfang der 1990er Jahre mit den Planungen für die Umnutzung der Industriebrachen und stillgelegten Gleisanlagen zu einem neuen Stadtteil begonnen, in dem sowohl die neue Nationalbibliothek als auch Teile der Pariser Universität Diderot ihren Platz erhalten sollten. Von 1994 bis 2015 entstand hier ein neuer Stadtteil mit insgesamt 5'000 Wohnungen, 700'000 m² Büroflächen und 515'000 m² für soziale und kommerzielle Infrastruktur. (Simon 2007: S. 148f.)

Die bereits 1995 fertig gestellte Nationalbibliothek im Quartier Tolbiac bildete den Ausgangspunkt und das Zugglied für die Entwicklungsmaßnahme. Mit den vier weithin sichtbaren Türmen ist sie zum Erkennungszeichen des neuen Stadtteils geworden. Zur stadträumlichen Einbindung trägt zum einen die neue, auf Höhe der Nationalbibliothek und des Parc de Bercy errichtete Fußgängerbrücke über die Seine bei. Zum anderen wurden die zum Gare d'Austerlitz führenden Gleisanlagen überbaut und so eine kleinräumliche Vernetzung zwischen den neuen Quartieren mit den angrenzenden Wohnvierteln ermöglicht. (Duvigneau 2008: S. 192f.)

Im Quartier Masséna-Nord sind die universitären Einrichtungen integriert worden. Diese befinden sich nicht nur in Neubauten, sondern auch in einigen umgenutzten Fabrikgebäuden, wie zum Beispiel den Grands Moulins de Paris. Der Architekt und Städtebauer Christian de Portzamparc war hier als Verfasser des städtebaulichen Konzeptes mit der Rolle des koordinierenden Architekten beauftragt und begleitete die Realisierung der nach dem Prinzip des offenen Baublocks⁶¹ konzipierten Bauvorhaben. Portzamparc hatte diese neuartige städtebauliche Form mit dem Ziel entwickelt, die Straße als Grundelement der traditionellen Stadt mit Qualitäten des modernen Städtebaus zu verbinden. Dazu sind die Gebäude zwar freistehend, bilden durch ihre Anordnung aber dennoch einen gefassten Straßenraum. Obwohl die Trennung zwischen öffentlichen und privaten Höfen oder Gärten klar ablesbar bleibt, entstehen vielfältige Sichtbeziehungen. Die freistehenden Gebäude wiederum können aus mindestens drei Richtungen belichtet werden. In Kombination mit den variierenden Gebäudehöhen ergeben sich zudem vielseitige Möglichkeiten für die Architektur der Einzelgebäude, die sich nicht auf die Fassadengestaltung beschränkt. Im Ergebnis ist ein nutzungsgemischtes und sehr abwechslungsreich gestaltetes Stadtquartier mit der für Paris typischen hohen baulichen Dichte entstanden. Da an einem Block bis zu vier Architekten mit der Konzeption und Realisierung von Einzelbauten beteiligt waren, scheint die

Zudem gilt die 'ZAC de Bercy'⁶² als besonders gelungenes Beispiel für den Einsatz eines koordinierenden Architekten bei städtebaulichen Vorhaben, ein neues Vorgehen welches sich seit den 1980er Jahren zunächst in Paris dann in der französischen Planungspraxis generell etabliert hat. Der koordinierende Architekt definiert als Verfasser des städtebaulichen Rahmenplanes eine Reihe von Gestaltungsprinzipien, beurteilt die bei den Grundstücksausschreibungen von den interessierten Investoren eingereichten Vorprojekte und begleitet die Arbeit der Architekten, die mit den einzelnen Bauvorhaben im Gebiet beauftragt sind. Damit soll zum einen ein möglichst guter städtebaulicher Gesamteindruck gewährleistet werden. Zum anderen ermöglicht das Vorgehen eine gewisse Offenheit für die konkrete Gestaltung und damit auch eine Vielfalt der Lösungen im Detail. Im Fall der 'ZAC de Bercy' wird es dem erfolgreichen Zusammenwirken der mit einzelnen Gebäuden beauftragten Architekten zugeschrieben, dass die als nördliche Grenze des Parks entstandene Front aus Wohngebäuden nicht monoton wirkt und im Detail sehr differenziert gestaltet ist. (ebd.)



Abb. 27: Fotografie des Modells des Quartiers Masséna in der 'ZAC Paris Rive Gauche', welches nach dem Prinzip des offenen Baublocks bebaut wurde. (Équipe Portzamparc 2009: S. 103) © AECDP

Rolle des Koordinators unerlässlich gewesen zu sein, um trotz aller Individualität dennoch ein gewisses Maß an gestalterischer Harmonie zu erreichen. Hier liegt eine wesentliche Herausforderung bei der Anwendung des offenen Baublocks als städtebaulicher Form. (Simon 2007: S. 148f.)

⁶² Im Rahmen der 'ZAC de Bercy' wurde das 51 Hektar große Areal der ehemaligen Weinlager neu entwickelt. Zwischen der Seine und den zum Gare de Lyon führenden Gleisanlagen gelegen, hatte es sich bis dahin um einen sehr isolierten Teil der Stadt gehandelt. Neben der Ansiedlung der für Sport- und Kulturereignisse genutzten Mehrzweckhalle Palais Omnisports de Bercy (1983) und dem französischen Filminstitut Cinémathèque française (2005) wurde im zentralen Bereich des Areals der 14 ha große Parc de Bercy angelegt. In das Gestaltungskonzept von 1990 wurden einige vorhandene Elemente wie Gleisanlagen, Gebäude und jahrhundertealte Bäume integriert. Lediglich ein kleiner Teil des Gebäudebestandes blieb erhalten und ein Ensemble der typischen Lagergebäude wurde für kommerzielle und kulturelle Nutzungen umgebaut. Als Ladenstrasse unter freiem Himmel steht Bercy Village seither für eine neue Art von Einkaufszentrum. Nördlich des Parks wurde ein Wohnquartier mit Miet- und Eigentumswohnungen entwickelt. (Simon 2007: S. 143, 146)

Erneuerung bestehender Quartiere

Neben den 'Grands Projets' und den großen Konversionsvorhaben bildete die Erneuerung bestehender Quartiere in den vergangenen Jahrzehnten den dritten Schwerpunkt des Stadtumbaus in Paris. Wie in den Banlieues begann man damit, die in der Nachkriegszeit entstandenen Wohnsiedlungen zu verbessern. Zudem wurden im Norden und Osten der Stadt Erneuerungsgebiete ausgewiesen, in denen nun ein veränderter Umgang mit dem von Verfall bedrohten Altbestand und den ansässigen Bewohnern gesucht und erprobt wurde (Duvigneau 2008: S. 185). Während in den 1980er und 1990er Jahren ein Abriss-Tabu die "Behutsame Stadterneuerung" in Deutschland prägte, wurden in den Pariser Sanierungsgebieten 'Réhabilitation' durch Erhalt und Modernisierung sowie 'Rénovation' durch Abriss und Neubau in der Regel miteinander kombiniert.

Die Überformung von Paris zum Zentrum der Metropolregion

Der in den vorangegangenen Abschnitten geschilderte nachmoderne Stadtumbau innerhalb von Paris kann als Teil eines Prozesses gelesen werden, indem sich die Stadt Paris als Ganzes zum nachmodernen Zentrum der Metropolregion weiterentwickelt. Im Zuge des Strukturwandels hat sie ihre Stellung in der Region trotz der entstehenden Zentren in den Banlieues nicht nur behauptet sondern ausgebaut. Dabei wurden hier nicht nur weitere Einrichtungen und Funktionen übergeordneter Bedeutung konzentriert, sondern auch immer weiter an der Attraktivität für Unternehmen, Bewohner und Besucher gearbeitet.

Während hier in vieler Hinsicht ähnliche Entwicklungen beobachtbar sind wie beim Zentrumsumbau in London oder Berlin, gab es einen wesentlichen Unterschied. Ein Trend zur Reurbanisierung war und ist hier nicht ablesbar. Paris ist kontinuierlich ein bevorzugter Vorort für Bewohner der Mittel- und Oberschicht geblieben, man kann deshalb nicht von einer Rückkehr aus den Banlieues in die Innenstadt sprechen. Vielmehr hält der Trend zur Verdrängung der ärmeren Teile der Bevölkerung aus dem Stadtgebiet in die Vororte seit der Ära Haussmann's an und der Kern der Metropolregion wird immer exklusiver (Pincon 2008). Beispielsweise können sich immer weniger junge Familien mit einem urbanen Lebensstil das Wohnen innerhalb von Paris leisten und weichen zunehmend in die direkt angrenzenden Vorstädte wie Montreuil aus.

Der Regionalplan von 1994 - Konversion in den Banlieues wird zum Thema

Nachdem man drei Jahrzehnte lang den Regionalplan Delouvriers in seinen Grundzügen verfolgt hatte, wurde zu Beginn der 1990er Jahre ein neuer Regionalplan für die Region Île de France erarbeitet. Aufgrund einer Ausnahmeregelung für die Hauptstadtregion wurde diese Aufgabe trotz Dezentralisierung noch immer nicht von der Region selbst, sondern wiederum von staatlicher Seite wahrgenommen. Vor dem Hintergrund des Niedergangs der Industrie, der sich langsam abzeichnenden Globalisierung der Wirtschaft und der einsetzenden Digitalisierung sowie der veränderten geopolitischen Situation in Europa nach dem Fall der Mauer wurden verstärkte Anstrengungen unternommen, um die ökonomische Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion zu sichern. Gleichzeitig war die Debatte um den Regionalplan SDRIF von 1994 verstärkt von der Sorge um die Umwelt und dem aufkommenden Paradigma der nachhaltigen Entwicklung gekennzeichnet. Die steigenden Preise für Eigentums- und Mietwohnungen und die anhaltende Bevölkerungszunahme führten zu der Frage wie der nun weniger vom Staat sondern von einer Vielzahl öffentlicher und privater Akteure bestimmte Immobilienmarkt beeinflusst werden kann. Ebenfalls stark diskutiert wurde die beobachtbare Marginalisierung bestimmter Quartiere. (Lacoste 2014: S. 27)

Zudem verfolgte man mit dem SDRIF von 1994 das Ziel der Herausbildung einer polyzentralen Siedlungsstruktur der Metropolregion Paris weiter. Neben den 'Villes nouvelles' sollten die mittelgroßen Städte in der Region wie Creteil, Bobigny und Massy-Palaiseau oder - weiter entfernt – Meaux, Mantes et Melun gestärkt werden. Um der Zersiedlung entgegen zu wirken, erhielt der Schutz der Landschaft und insbesondere der Grünräume größere Bedeutung. Die Siedlungen im ländlichen Raum sollten bewahrt werden aber nicht mehr wachsen. Zum Ausbau des öffentlichen Verkehrs wurden die Straßenbahnlinien T1 und T2 geplant. (Pinon 2009: S. 17)

Die Regenerierung von Plaine Saint-Denis als Vorreiter des Stadtumbaus in den Banlieues

Was zuvor einer der größten Industriestandorte Europa's war, hatte sich seit den 1970er Jahren durch die Schließung der vor allem in den Bereichen Metallverarbeitung, Chemie, Konsumgüterproduktion und Energieerzeugung tätigen Betriebe zu einem Territorium in einer tiefen wirtschaftlichen und sozialen Krise entwickelt. In dem 750 Hektar großen Teilraum umfassten die Industriebrachen 1986 eine Fläche von 200 Hektar und hatten damit die gleiche Größenordnung wie die Summe aller Konversionsflächen im Pariser 'Secteur Seine-Sud-Ouest'. Die Zahl der Arbeitsplätze in Plaine Saint-Denis war von 50'000 im Jahr 1940 auf 27'000 im Jahr 1990 zurückgegangen. Zu diesem Zeitpunkt waren private Projektentwickler und Investoren aufgrund der Altlasten, der mangelhaften Infrastruktur und der vorwiegend sozial schwachen Bevölkerung mit hohem Ausländeranteil nicht daran interessiert in den Bau von Büroflächen oder Wohnungen zu investieren. (Lecroart 2008: S. 7f.)

Vor diesem Hintergrund bildete die Initiative der drei betroffenen Kommunen Saint-Denis, Aubervilliers und Saint-Ouen in Kooperation mit Vertretern der Region und staatlichen Stellen den Ausgangspunkt des Transformationsprozesses, in dem nach und nach neben den öffentlichen und privaten Landeigentümern auch weitere private Akteure und die lokale Bewohnerschaft involviert waren. Zur Regenerierung des Teilraumes wurde ein integrativer Ansatz verfolgt. (ebd.)

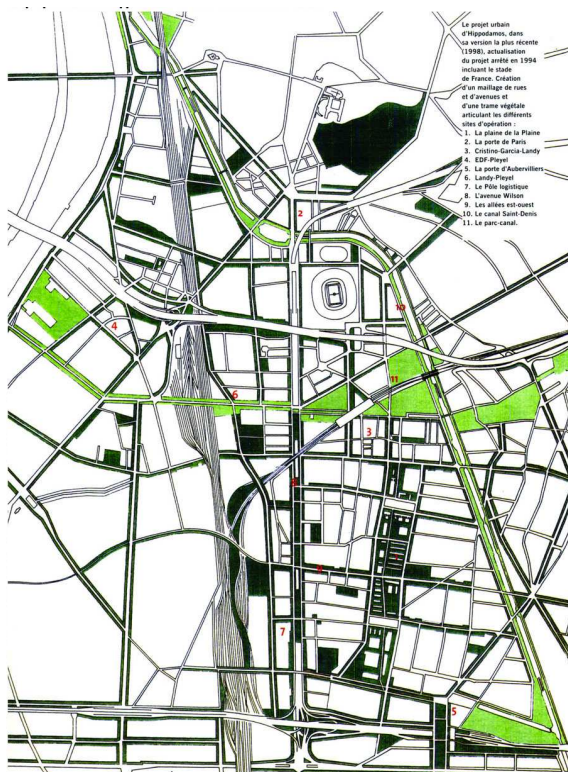


Abb. 30: Städtebaulicher Konzeptplan für Plaine Saint-Denis von der Gruppe "Hippodamus '93" in der überarbeiteten Fassung von 1998 (Lecroart 2008: S. 8) © Hippodamus 93

Das erste städtebauliche Konzept für die Transformation der Plaine Saint-Denis von einem monofunktionalen Industriestandort in einen nutzungsgemischten Stadtteil wurde 1992 vorgelegt. Als langfristige und pragmatische Vision war der informelle Plan flexibel angelegt und im Wesentlichen auf die Schaffung eines Netzes aus großzügigen öffentlichen Räumen und einige bedeutende Landmarken konzentriert. Neben der Öffnung der großen Industriebrachen nach außen stand die bessere Anbindung an das südlich gelegene Paris und die benachbarten Städte im Vordergrund. Eine besondere Herausforderung stellte die starke Zerschneidung des

Raumes durch Infrastrukturanlagen wie die achtspurige Autobahn A 1 dar, die man hier in einem Banlieue besonders massiv und mit besonders wenig Rücksicht auf den Kontext gebaut hatte. Die implizierte deren Überdeckung im Bereich der Avenue du Président Wilson. (ebd.)

Der Plan basierte auf der Absicht die ansässigen Bewohner und die verbliebenen Betriebe zu halten und ihnen Entwicklungsmöglichkeiten vor Ort zu eröffnen. Bis 2015 sollten zusätzlich zu den 4'000 bestehenden Wohnungen 10'000 neue Einheiten entstehen und die 23'000 verlorenen Jobs durch ebenso viele neue Arbeitsplätze ersetzt werden. Eine wesentlich bessere Ausstattung mit sozialer Infrastruktur und öffentlichem Nahverkehr wurde ebenfalls als Voraussetzung für die erfolgreiche Revitalisierung erachtet. (Lecroart 2008: S. 7)

Parallel zu den Planungen vor Ort einigten sich der Staat und die Region darauf, Plaine Saint-Denis als strategischen Entwicklungsraum der Metropolregion zu behandeln und zum Beispiel mit Investitionen in den öffentlichen Nahverkehr oder übergeordnete soziale Infrastruktureinrichtungen zu unterstützen. Dies mündete in der entsprechenden Ausweisung im Regionalplan und der Zusage von Mitteln in dem dazugehörigen von Staat und Region verabschiedeten Investitionsprogramm. Nur so konnte beispielsweise die kostenintensive Überdeckung der Autobahn im Bereich der Avenue Président Wilson finanziert werden. Dieses Projekt ist für lange Zeit ein Ausnahmebeispiel in der Region geblieben. (ebd.)

Schließlich fiel 1993 die wegweisende Entscheidung, das neue für die Fußball-Weltmeisterschaft von 1998 notwendige Fußballstadion nicht abgelegen in der 'Villes nouvelles' Sénart sondern hier in der Nähe von Paris anzusiedeln und als vielfach nutzbaren Veranstaltungsort zu konzipieren. Das Event wurde zum Katalysator des Umbauprozesses, eröffnete den Zugang zu weiteren staatlichen und regionalen Finanzhilfen für Infrastrukturverbesserungen und trug durch den damaligen Sieg der französischen Nationalmannschaft auch wesentlich zum Imagewandel von Plaine Saint-Denis bei. (ebd. S. 10ff.)

Während der Transformationsprozess bis dahin fast ausschließlich von den öffentlichen Akteuren und Investitionen getragen wurde, hatte nun auch der private Sektor Vertrauen gefasst und in relativ kurzer Zeit wurden eine ganze Reihe von Vorhaben umgesetzt. Statt einem großen Entwicklungsgebiet hatte man mehrere kleinere ZAC's in der Größe von 20 bis 25 Hektar ausgewiesen. Die Konzessionen für deren Entwicklung wurden nicht wie innerhalb der Stadt Paris üblich an kommunale, sondern auch an staatliche Entwicklungsträger vergeben und zum Teil private Projektentwickler beteiligt. (ebd. S. 13f.) Diese gemischte Strategie kann darauf zurückgeführt werden, dass die drei betroffenen Kommunen das große Risiko einer so umfangreichen Entwicklungsmaßnahme nicht allein tragen konnten.

Im Jahr 2008 wurde eine überwiegend positive Zwischenbilanz zur Revitalisierung des Teilraumes Plaine Saint-Denis gezogen. Mit den entstandenen Büroflächen hatte sich das Gebiet zum drittgrößten Dienstleistungsstandort in der Region entwickelt und die angestrebte Zahl von 23'000 zusätzlichen Arbeitsplätzen vor Ort war bereits übertroffen worden. In der Region Île-de-France hat sich Plaine Saint-Denis insbesondere als wichtiger Standort für die Branchen Visuelle Gestaltung und Multimedia, Textilien und Mode sowie Forschungsaktivitäten im Bereich der Erneuerbare Energien und neuer Materialien etabliert. Dies kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass die von der Krise betroffene lokale Bevölkerung nur zu einem Teil auch von den angesiedelten Jobs profitierte. Das Wohnungsangebot war mit den 4'000 neuen Wohnungen vielfältiger geworden und die soziale Mischung etwas ausgeglichener. Dank der aktiven Bodenpolitik und dem deutlichen Anteil von Sozialwohnungen (35%) an den Wohnungsbauprojekten war ein Verdrängungsprozess von ansässigen Gewerbetreibenden und Bewohnern bis dahin nicht zu beobachten. (ebd. S. 19f.)

Dennoch hatten sich auch einige besonders große Hürden für die Revitalisierung des Teilraumes herauskristallisiert. Vor allem die Transformation des östlichen Bereiches der Plaine Saint-Denis ging kaum voran, da die dringend notwendigen Verbesserungen des öffentlichen Nahverkehrs noch ausstanden. Aufgrund von Finanzierungsschwierigkeiten wurden die entsprechenden Projekte nur langsam vorangetrieben. Zudem waren die komplexen und teuren

Projekte zur Umstrukturierung der Autobahnkreuze an der Porte de Paris und der Porte de la Chapelle noch immer nicht in der Umsetzungsphase. Die stadträumliche Situation an den Nahtstellen zu Paris war somit nach wie vor sehr unbefriedigend. Es war leichter mit der RER in die Plaine zu kommen als zu Fuß oder mit dem Fahrrad. Trotz der bereits in großem Umfang getätigten öffentlichen Investitionen war der Finanzierungsbedarf für die verbliebenen Maßnahmen immer noch sehr hoch. (ebd. S. 21) (s. Kap. 6.2)

Besondere Herausforderungen für den Stadtumbau in den Banlieues

Am Beispiel des Teilraumes Plaine Saint-Denis zeigen sich die besonderen stadträumlichen und funktionalen Herausforderungen, die bei Stadtumbauvorhaben in den Banlieues zum Tragen kommen. Während bei den Konversionsvorhaben in der Stadt Paris durch das dichte Metro-Netz bereits eine relativ gute Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr vorhanden war und lediglich Ergänzungen benötigt wurden, gab es hier einen umfassenden Nachholbedarf den öffentlichen Verkehr auszubauen bzw. bestimmte Quartiere überhaupt erstmals über Buslinien hinaus an leistungsfähigere Verkehrsmittel wie Straßenbahn, Metro oder RER anzubinden.

Zudem waren Autobahnen und Gleisanlagen sowie ihre negativen Auswirkungen für den Stadtraum hier ungleich massiver ausgebildet. Schließlich hatte man sich einst außerhalb der dichten Kernstadt allen Platz nehmen können den man brauchte und umso weniger Rücksicht auf den räumlichen Kontext genommen. Mit dem Ziel hier nun attraktive Nutzungsgemischte Stadtquartiere wie in der Innenstadt zu schaffen, die auch fußläufig gut mit den umliegenden Gebieten verknüpft sind, bedeutete einen immensen Bedarf an Umstrukturierungsmaßnahmen. Während die Refinanzierung der Feinerschließung innerhalb einer ZAC durchaus möglich war, überstiegen diese Art von übergeordneten Maßnahmen die abschöpfbaren Mehrwertsteigerungen bei Weitem und konnten nur über knapper werdende öffentliche Mittel finanziert werden.

Das 'Projet urbain' als Ausdruck der gewandelten Planungskultur

In der Metropolregion Paris hat in der Zeitspanne von 1975 bis 2000 im Bereich der städtebaulichen Planung ein wesentliches Umdenken stattgefunden. Charakteristisch dafür ist die Herausbildung des sogenannten 'Projet urbain' als Alternative zur bis dahin üblichen Bebauungsplanung. Dieser Ansatz vom konkreten Raum ausgehend zu entwerfen und zu planen, dem Kontext dabei große Bedeutung beizumessen sowie die jeweils wichtigen Akteure in diesen Prozess zu integrieren hatte sich ab den 1980er Jahren zunächst auf der lokalen Ebene entwickelt. (Töllner 2003: S. 140f.) In den 1990er Jahren etablierte sich das 'Projet urbain' dann über die Innenstadt hinaus und fand vermehrt auch in den Vorstädten und ländlichen Strukturen Anwendung (Alonzo 2009: S. 56).⁶³ Diese Entwicklung stand in engem Zusammenhang zu dem stattfindenden Wandel der französischen Planungskultur von der regelbasierten Planung zum 'Urbanisme de projet', die für eine als strategisch verstandene Planung und dem fallbezogenen Einsatz informeller Planungsinstrumente und -verfahren steht.

⁶³ Ab der Jahrtausendwende wird dieser Planungsansatz als 'Projet de territoire' auch auf der Ebene teilsräumlicher Konzepte angewendet werden. Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Begriffe 'Projet urbain' und 'Projet de territoire' vor dem Hintergrund der zunehmenden Etablierung in Theorie und Praxis unscharf verwendet werden und es verschiedene Auffassungen dazu gibt, mit welchen Ansprüchen sie genau verknüpft sind. (vgl. Merlin 2005: S. 726ff.)

6 Der Stadtbau erreicht die Banlieues und das Bewusstsein für die Metropolregion entsteht (2000 bis 2008)

Im folgenden Kapitel wird die Ausgangslage für das 2008/2009 durchgeführte internationale Gutachterverfahren "Le Grand Paris" dargestellt. Mit Bezug auf den Zeitraum von 2000 bis 2008 werden die wesentlichen Herausforderungen für die Entwicklung der Metropolregion umrissen und darauf eingegangen, welche städtebaulichen Strategien damals im Stadtbau Anwendung fanden. Zudem werden die stadregionale Debatte und die staatliche Initiative für ein Grand Paris skizziert, die vor diesem Hintergrund entstanden sind.

6.1 Strukturelle Herausforderungen für die Metropolregion Paris

Wie auch andernorts zu beobachten hat sich die Metropolregion Paris im Laufe des 20. Jahrhunderts zu einem Raum entwickelt, der durch sein Ausmaß, seinen Charakter und seine je nach Betrachtungsweise unterschiedlichen und damit schwimmenden Grenzen schwer greifbar geworden ist. Bezieht man sich behelfsmäßig auf die statistische Kategorie der Agglomeration⁶⁴ ist die Metropolregion Paris bis zum Jahr 1999 auf einen Raum mit 9,64 Millionen Einwohnern und ca. 5 Millionen Arbeitsplätzen herangewachsen, der sich über eine Fläche von 2'700 km² erstreckt und das Gebiet von ca. 400 verschiedenen Kommunen umfasst hat. (vgl. INSEE 1999; Panerai 2008: S. 66) Wie mit den vorangegangenen Regionalplänen hatte man auch mit dem SDRIF von 1994 die Zersiedlung im Großraum von Paris nicht aufhalten oder in geordnete Bahnen lenken können. Der ursprüngliche Abstand zwischen den historisch gewachsenen Banlieues und den geplanten 'Villes nouvelles' hatte abgenommen und die dazwischen liegenden zuvor landwirtschaftlich genutzten Bereiche waren geschrumpft. (Simon 2011)

Schematisch betrachtet lässt sich die Metropolregion zu diesem Zeitpunkt als ein Gebilde beschreiben, das ausgehend von der Stadt Paris drei aufeinanderfolgende Bereiche mit jeweils unterschiedlichem Charakter umfasst. Dabei stellt die Stadt Paris mit ihrer hohen funktionalen Bedeutung und Attraktivität das dominierende Zentrum dar, welches überdies durch eine sehr kompakte bauliche Struktur mit hoher physischer Dichte gekennzeichnet ist (s. Kap. 5.3).

Der erste Bereich der angrenzenden Banlieues, zu denen Kommunen mit bis zu 100'000 Einwohnern wie Saint-Denis (s. Kap. 5.3) oder Montreuil gehören, umfasst neben einer Vielzahl früherer Industriestandorte, große historische Parkanlagen, die von der Stadt Paris ausgelagerten Friedhöfe sowie eine Reihe von Einrichtungen mit stadregionaler Bedeutung wie das Stade de France. Die Siedlungsdichte ist hier zwar deutlich niedriger als innerhalb von Paris aber auch markant höher als in den weiter entfernten Teilräumen der Metropolregion. (Panerai 2008: S. 52ff.; 57ff.) Zu dem zweiten Bereich der Banlieues gehören neben den Flughäfen Bourget und Orly, die Hafenanlagen von Bonneuil und Gennevilliers und der internationale Großmarkt für Lebensmittel Rungis⁶⁵. Während der erste Ring der Vorstädte fast durchgehend urbanisiert ist, ist das Siedlungsgebiet hier noch von Landschaftsräumen durchdrungen. Die Wälder bilden fast einen Grüngürtel. Auf den verbliebenen Landwirtschaftsflächen sind wie im Fall des 'Plateau des Sacley' und des 'Triangle de Gonesse' zum Teil bereits Entwicklungsvorhaben geplant. (Panerai 2008: S. 62ff.) Der zwischen 20 und 30 km von Paris entfernte dritte Bereich umfasst schließlich auch den neuesten und größten Flughafen Charles-de-Gaulle in Roissy, die fünf 'Ville nouvelles' mit ihren eigenen Zentren sowie kleinere historische Städte und Dörfer. Trotz deutlicher Zersiedlung überwiegt hier noch die unbebaute Landschaft. (Panerai 2008: S. 66)

⁶⁴ Zur Beschreibung der Metropolregion Paris werden hier die statistischen Zahlen zur Kategorie der Agglomeration Paris aus der Volkszählung von 1999 herangezogen. Zieht man hingegen primär wirtschaftliche Verflechtungen als Abgrenzungskriterium heran, handelt es sich um einen weit größeren Raum, der über die Region Île-de-France hinausgeht.

⁶⁵ 'Marché international de Rungis (MIN Rungis)'

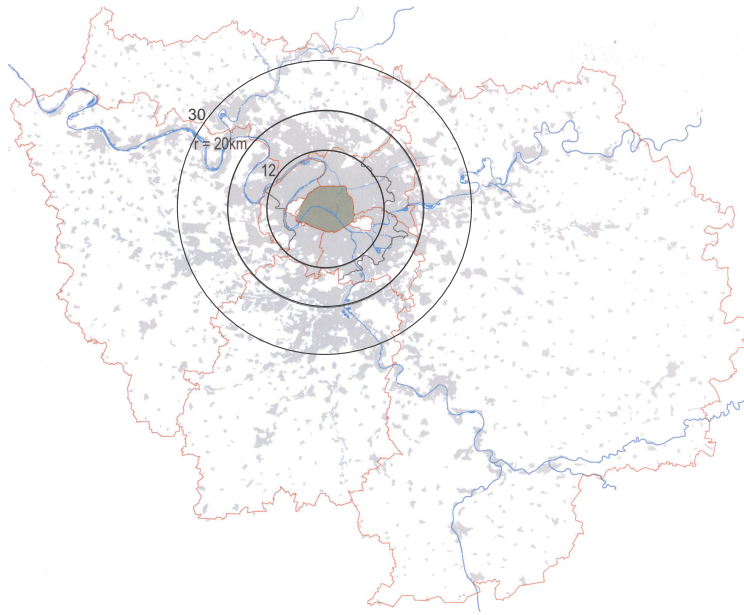


Abb. 31: Karte des Siedlungsgebietes in der Region IdF vor den administrativen Grenzen der dazugehörigen Departements (Panerai 2008: S. 175) © Philippe Panerai | Stadt Paris (dunkelgrau) | Siedlungsgebiet der umliegenden Banlieues und der periurbanen sowie ländlichen Räume (alle hellgrau) | administrative Grenzen der dazugehörigen Departements (rot)

Im Vergleich mit den suburbanen Räumen anderer französischer und europäischer Metropolregionen ist die Dichte an Einwohnern und Arbeitsplätzen insbesondere im ersten und zweiten Ring der Vorstädte um Paris relativ hoch (Gilli und Chemetov 2006: S. 24). Gleichwohl sind Stadtstruktur und Stadtgestalt durch die Eigenschaften geprägt, die für mehrheitlich seit der Moderne besiedelte und administrativ zersplitterte Siedlungsräume typisch sind. Zudem ist die existierende soziale, technische und kommerzielle Infrastruktur in den Banlieues gemessen am eigentlichen Bedarf mangelhaft, während die Stadt Paris aufgrund der besonders ausgeprägten Zentralität ihre Kapazitätsgrenzen erreicht. Mit der Stadt Paris als dominierendem Zentrum und verschiedenartigen Zentren in den Vorstädten ist die Struktur der Metropolregion inzwischen sowohl radio-konzentrisch als auch mehrpolig. Die Bedeutung dieser alternativen Zentren ist jedoch zu gering, um von einer polyzentrischen Struktur zu sprechen. (Gilli und Chemetov 2006: S. 28)

Der seit den 1970er Jahren stattfindende Strukturwandel und die Globalisierung haben in der Metropolregion Paris zu einer besonders diversifizierten Wirtschaftsstruktur geführt, die über das Profil der 'Global City' hinausgeht. Während im Kern die wertschöpfungsintensiven Dienstleistungen dominieren, ist hier über den ganzen Raum verteilt eine große Bandbreite verschiedener Branchen aktiv. Über den Finanz- und Versicherungssektor hinaus gehören dazu die Bereiche Luxusartikel und Tourismus, Neue Technologien, Biomedizin, Luftfahrt und Automobil, die wiederum eine Vielfalt unternehmens- und personenbezogener Dienstleistungen in Anspruch nehmen. Der industrielle Sektor ist also nach wie vor präsent, die Mehrheit der Arbeitsplätze betreffen hier aber nicht mehr die Produktion sondern neben Verwaltungsaufgaben insbesondere die Forschung und Entwicklung. (Gilli und Chemetov 2006: S. 19f.)

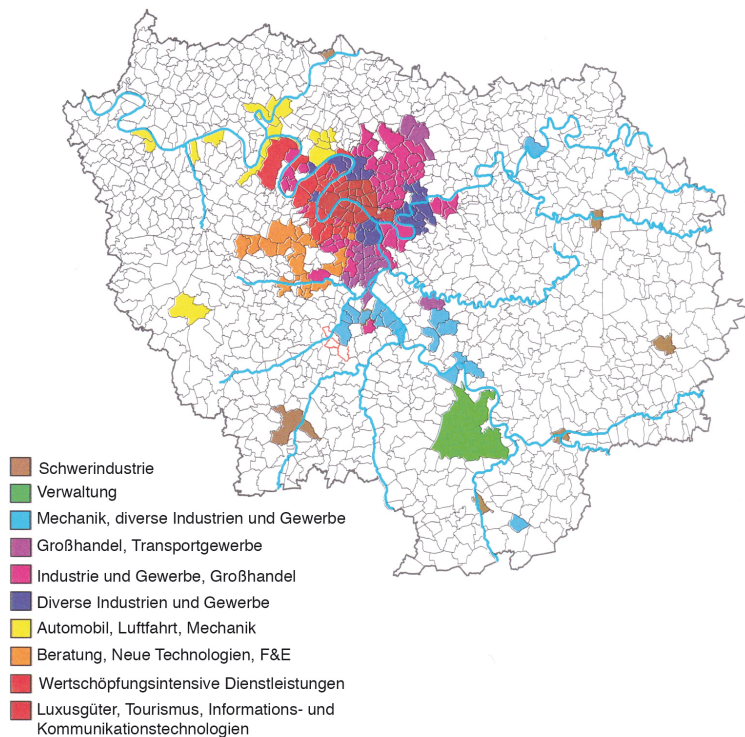


Abb. 32: Karte der schwerpunktmäßigen Verteilung von Arbeitsplätzen nach Branchen in der Region IdF, Stand 2009 (AMC - Équipe RSHP 2009: S.50)
© Équipe RSHP

Während die schwerpunktmäßige Verteilung von Arbeitsplätzen nach Branchen in der Region IdF diese diversifizierte Wirtschaftsstruktur erkennen lässt, macht sie auch auf ein wesentliches Verteilungsproblem aufmerksam. Die wertschöpfungsintensiven Dienstleistungen sind in der Stadt Paris und in den westlich angrenzenden Banlieues konzentriert, während die mit vergleichsweise gering entlohnter Arbeit verknüpften Branchen Großhandel, Logistik und produzierendes Gewerbe im Nordosten, Osten und Südosten dominieren. (AMC - Team RSHP 2009: S.50)

Dieses Bild spiegelt sich auch in der sozio-ökonomischen Struktur der Metropolregion wieder, die deutliche Konzentrationen von Armut, Arbeitslosigkeit und sozialer Exklusion aufweist. Gleichwohl dieses Phänomen vor allem wiederum den Nordosten der Metropolregion betrifft, ist es keinesfalls darauf beschränkt. (AMC le moniteur 2009 - Team RSHP: S. 49) Es weist zudem darauf hin, dass der scheinbar gelungene wirtschaftliche Strukturwandel für einen Teil der Bevölkerung keinerlei Beschäftigungsalternativen hervorgebracht hat. Die sozialen Unruhen im Herbst 2005, die sechs Wochen lang andauerten und sich ausgehend von Clichy-sous-Bois auf die Banlieues von Paris und viele andere französische Städte ausbreiteten und so ein bis dahin nie dagewesenes Ausmaß erreichten, haben die Dringlichkeit deutlich gemacht, die Bewohner und insbesondere die Jugendlichen der sozial benachteiligten Quartiere besser in die Gesellschaft zu integrieren. Sie weisen auch darauf hin, dass die mangelnde soziale Kohäsion ein Manko für die wirtschaftliche Attraktivität der Metropolregion bedeutet.

Darüber hinaus stellen die Disparitäten in der räumlichen Verteilung von Arbeitsplätzen und Wohnungen ganz allgemein eine grundlegende Herausforderung für die Metropolregion dar. Dem hoch spezialisierten Arbeitsmarkt steht ein angespannter Wohnungsmarkt gegenüber. Dies führt im Ergebnis dazu, dass die Entfernungen zwischen Arbeits- und Wohnort für einen Großteil der Bevölkerung überproportional lang sind. Gleichzeitig deckt sich das Angebot des öffentlichen schienengebundenen Nahverkehrs nicht mit den tatsächlichen Pendlerverflechtungen und ist überdies auch hinsichtlich der Kapazität unzureichend.

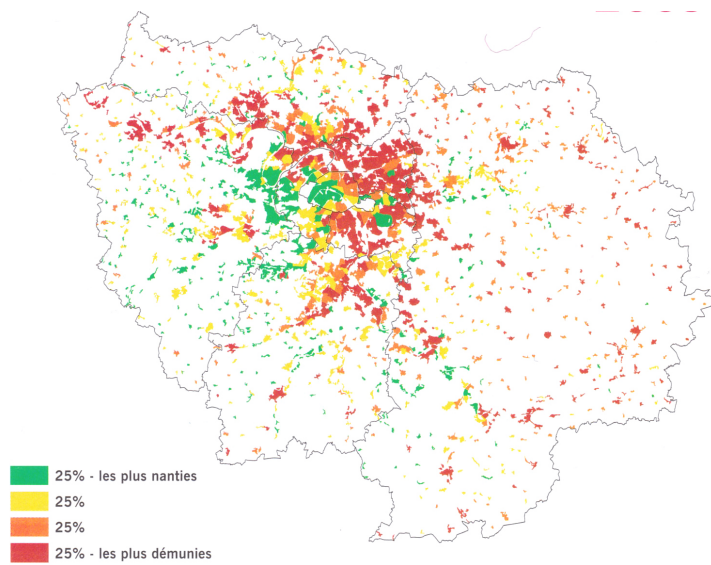


Abb. 33: Karte der sozialräumlichen Disparitäten in der Region IdF im Jahr 2009 (AMC le moniteur - Team RSHP 2009: S.49) © Équipe RSHP | Ein Koeffizient sozialer Kernindikatoren (Arbeitslosenquote, Bildungsniveau, Einkommen und Verteilung der Arbeitsplätze) zeigt die wohlhabendsten (grün) und die sozial benachteiligsten Kommunen (rot) in der Region IdF



Abb. 34: Karte zur Netzdichte öffentlicher schienengebundener Verkehrsmittel innerhalb und ausserhalb von Paris (Panerai 2008: S. 146 oben) © Philippe Panerai | Die Stadt Paris (grau) ist durch das dichte Netz der Metro (M) sehr gut mit dem schienengebundenen öffentlichen Verkehr erschlossen. Zudem verkehren hier die S-Bahn (RER) und die Straßenbahnlinie 3 (punktierte Linie). Die Netzdichte außerhalb der Stadtgrenze ist wesentlich niedriger.

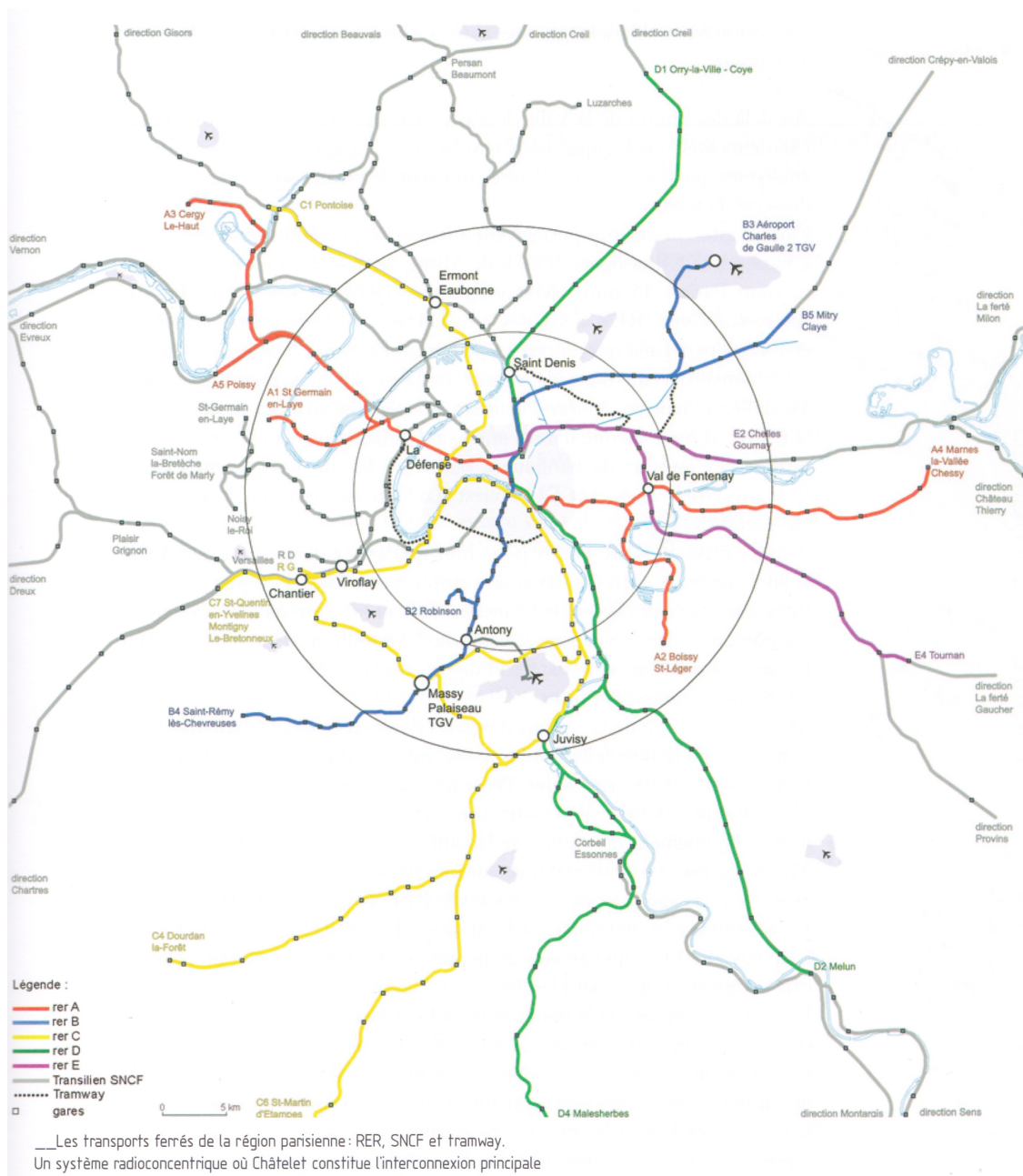


Abb. 35: Karte: Der schienengebundene Nahverkehr in der Metropolregion Paris inklusive S-Bahn (RER), Regionalverkehr (Transilien SNCF) und Straßenbahn (Tramway) (Panerai 2008: S. 148) © Philippe Panerai | Die Pariser Metro ist hier ausgeblendet.

Dem feingliedrigen Netz der Metro innerhalb von Paris steht die geringe Netzdichte des RER-Netzes in den Vorstädten gegenüber, dass zudem radial auf das Zentrum ausgerichtet ist und indem so vor allem tangentielle Verbindungen fehlen. Während die Mobilität seit den 1980er Jahren stark zugenommen hat, wurde das Nahverkehrsangebot kaum ausgebaut und es besteht ein erhebliches Investitionsdefizit (Gilli 2008). Die für viele Agglomerationen gültige Regel, dass von der Bevölkerung maximal 80 Minuten pro Tag für den Arbeitsweg in Kauf genommen werden, wird hier deutlich überschritten (Wiel S. 76).

Dies schränkt die Lebensqualität für die Bewohner ebenso ein, wie die unzureichende Versorgung mit Wohnraum. Auf der einen Seite nimmt die Bevölkerung⁶⁶ stetig zu und der Bedarf an Wohnraum steigt zusätzlich durch veränderte Lebensstile und geringer werdende Haushaltsgrößen an. Auf der anderen Seite werden deutlich weniger Wohnungen gebaut als benötigt und das Defizit nimmt jährlich um 30'000 Wohnungen zu. Während vor allem besser gestellte Kommunen wenig bereit sind den Bau von zusätzlichen Sozialwohnungen in Angriff zu nehmen, führen die steigenden Mieten und Immobilienpreise dazu, dass ein immer größerer Teil des verfügbaren Wohnraums für die Mehrheit der Bevölkerung nicht mehr bezahlbar ist. (Gilli und Offner 2008: S. 73 ff.)

Gleichzeitig ist es im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung geboten der Zersiedlung entschieden entgegen zu treten und innerhalb der existierenden Siedlungsgrenzen zu wachsen. Nicht zuletzt stellen Umweltbelange wie die zunehmende Luft- und Lärmverschmutzung sowie die mit der Energiewende und dem Klimawandel verbundenen Aspekte dringende Herausforderungen für die Metropolregion dar.

Ein wesentliches Hindernis zur Bewältigung dieser strukturellen Herausforderungen sind die zersplitterten Zuständigkeiten und das Fehlen einer angemessenen politisch-administrativen Struktur (s. Kap. 4.1). Die Dezentralisierungsgesetze haben hier auf der interkommunalen Ebene nicht zu pragmatischen und sinnvollen institutionellen Strukturen geführt, da sie eher auf die kleineren Agglomerationen Frankreichs zugeschnitten waren (Wiel 2010: S. 32). Obwohl die wirtschaftlichen Veränderungen in der Metropolregion zu einer zunehmenden Bedeutung der Banlieues geführt hatten, wurden so die Dringlichkeiten und Potenziale für deren umfassende Transformation erst langsam erkannt und nur punktuell in Angriff genommen.

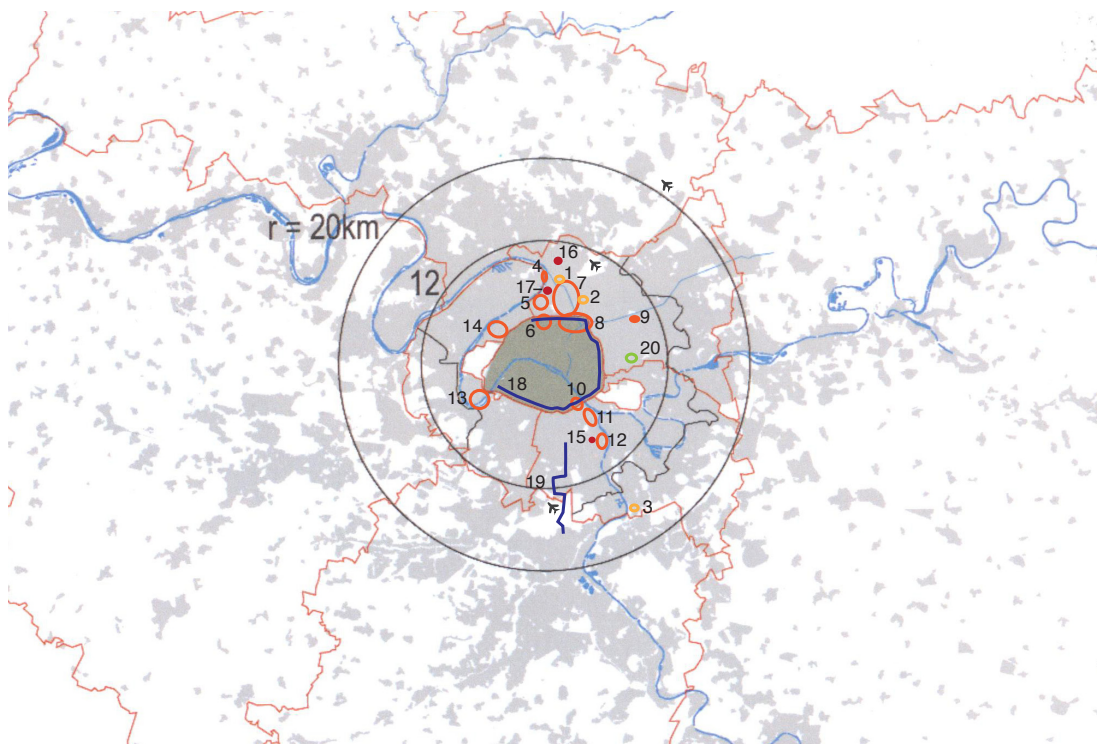


Abb. 36: Fotografie des Perspektive von der Rue Watteau in Vitry Richtung Osten (Équipe Groupe Descartes 2009: S. 52) © Groupe Descartes | Das Foto zeigt die typische Gemengelage aus verdichteten Einfamilienhausgebieten, Industrie- und Infrastrukturanlagen sowie Großwohnsiedlungen, die für die bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts besiedelten Banlieues im ersten Gürtel um Paris typisch ist.

⁶⁶ Im Zeitraum von 1999 bis 2005 hat die Bevölkerung in der Region Île-de-France um 400'000 Personen auf 11,4 Millionen Einwohner zugenommen. Dies entspricht einem Zuwachs von 3.6% innerhalb von sechs Jahren. Der Zuwachs resultiert primär aus Geburtenüberschüssen. Im Verhältnis zum übrigen Frankreich überwiegen die Wegzüge gegenüber den Zuzügen. Während vorwiegend junge Erwachsene in die Region ziehen, gehören vor allem Rentner und junge Familien zu den Bevölkerungsgruppen die die Region verlassen. International betrachtet weist die Region hingegen ein positives Migrationssaldo auf. (Conseil régional IdF 2008: S. 227)

6.2 Stadtumbau am Pariser Stadtrand und in den Banlieues

Vor dem Hintergrund des weit fortgeschrittenen Umbaus der Stadt Paris zum nachmodernen Zentrum der Metropolregion und den gemachten Erfahrungen bei der Revitalisierung in Plaine Saint-Denis als Vorreiter für die Konversion brachgefallener Flächen in den Banlieues, verlagerte sich der räumliche Schwerpunkt des Stadtumbaus ab der Jahrtausendwende zunehmend an den Pariser Stadtrand und in die Vorstädte. Im Kontext des gestiegenen Problemdrucks wurden in dieser Phase zunehmend Anstrengungen zur Erneuerung in den Banlieues unternommen. Dabei fanden über die Anpassung der Großwohnsiedlungen hinaus vermehrt städtebauliche Strategien des Stadtumbaus nach innerstädtischem Muster Eingang in die Planungen.



Legende:

- Revitalisierung historischer Kerne
 1. Saint-Denis
 2. Aubervilliers
 3. Villeneuve-Saint-Georges
- Städtebauliche Entwicklungsgebiete Konversion
 4. L'île Saint-Denis
 5. Les Docks Saint-Ouen
 6. Clichy-Batignolles
 7. Plaine Saint-Denis
 8. Paris Nord-Est
 9. Écocité Canal de l'Ourcq
 10. Masséna (Nord und Bruneseau)
 11. Yvry-Confluence
- 12. Les Ardoines
- 13. Seguin Rives de Seine
- 14. Seine Arche und La Défense
- Architektonische Großprojekte der Kultur
 15. Museum MAC/VAL in Vitry-sur-Seine
 16. Nationalarchiv in Pierrefitte
 17. Cité du Cinéma in Saint-Denis
- Urbaner multimodaler Boulevard
 18. Tramlinie 3
 19. Tramlinie 7
- Urbane Landwirtschaft
 20. Saint-Antoine Murs-a-Pêches

Abb. 37: Karte der im Text genannten Projekte des Stadtumbaus in der Metropolregion Paris im Zeitraum 2000 bis 2009 (Eigene Abbildung, Kartengrundlage aus: Panerai 2008: S. 175 © Philippe Panerai)

Neben der Sanierung historischer Ortskerne und der Konversion von Industriebrachen zu städtischen Quartieren, begann man architektonische Großprojekte im Stil der 'Grand Projets' in den Vorstädten zu platzieren. Nicht zuletzt wurden nun mutigere Überlegungen dazu angestellt, wie die durch die Vorstädte führenden Nationalstrassen durch eine Neuaufteilung der Verkehrsflächen zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten als öffentlicher Raum zurück gewonnen werden können.

Im Folgenden wird ein Überblick über die Arten von Stadtumbauvorhaben gegeben, die zwischen 2000 und 2009 in den Banlieues gängige Praxis waren, sich in diesem Zeitraum etabliert haben oder nach deren Modell erste wenige Planungen angelaufen sind. Gleichzeitig wird auf die Pariser Planungen in dieser Phase eingegangen. Damit wird verdeutlicht, inwieweit der Stadtumbau innerhalb von Paris die Vorhaben in den Banlieues geprägt haben. Wegen der langen Planungs- und Realisierungszeiträume im Städtebau waren die betrachteten Vorhaben auch danach noch lange Zeit im Planungsgeschehen präsent oder sind es weiterhin. Der Querschnitt durch die damalige städtebauliche Praxis bildet die Grundlage für die Identifizierung von städtebaulichen Strategien zur Qualifizierung der Vorstädte, die im Rahmen des Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" erarbeitet und später in nachfolgenden Planungen adaptiert wurden.

Umbau der Großwohnsiedlungen

Während man sich in Paris der Erneuerung der Wohnsiedlungen der städtebaulichen Moderne widmete, wurden die seit den 1980er Jahren erfolgten Bemühungen zur Verbesserung der 'Grands Ensembles' auch in den Banlieues fortgesetzt. Als Bestandteil der sozialen Stadtentwicklungspolitik⁶⁷ wurden im Rahmen des nationalen Stadtumbauprogramms PNRU von 2003 bis 2015 allein in der Region Île-de-France 119 Gebiete umgebaut. Ein großer Teil davon liegt im Norden und Nordosten von Paris.

Im Unterschied zu früher setzte man in der Erneuerungsstrategie des Stadtumbauprogramms PNRU nun deutlich auf Abriss und Neubau. Dies wurde vor allem mit dem Ziel der sozialen Durchmischung begründet, die als neue Lösung gegen Armutsviertel betrachtet wurde. Demnach könnten die Quartiere nur auf diese Weise für einkommensstärkere Bevölkerungsgruppen attraktiv werden. (Giblin 2009: S. 70) Insbesondere Hochhäuser und Hochhausscheiben in einem besonders schlechten Zustand und mit signifikanten Leerständen, wo die Sicherheitsprobleme zu einer schweren Last für die Wohnungsunternehmen geworden waren, sollten nun nicht mehr Optimierungsversuchen unterzogen sondern ersetzt werden. Zudem wurde die Sanierung von verfallenen Wohngebäuden im Besitz von Eigentümergemeinschaften⁶⁸ zum Thema. Deren Bewohner hatten zwar seinerzeit mit Unterstützung der Eigentümersförderung ihre Wohnung erworben, können aber die nötigen Mittel für Instandsetzung und Reparaturen nicht aufbringen. Während der Laufzeit des Programms sollten landesweit in 490 Quartieren insgesamt 250'000 Sozialwohnungen abgerissen und neugebaut werden, zum Teil als freifinanzierter Wohnungsbau (Giblin 2009: S. 329ff.). Von den investierten 47 Milliarden Euro handelte es sich bei 12,35 Milliarden um staatliche Subventionen (Ministère de la ville 2014: S. 41).

Trotz dieser umfangreichen Bemühungen im Rahmen dieses und früherer Förderprogramme sowie der seit Anfang der 1980er Jahre betriebenen sozialen Stadtentwicklungspolitik insgesamt, löst dies die eigentlichen Ursachen für die sozialen Probleme der Bewohner in den Problemquartieren nicht. Dazu zählt die allgemeine hohe Arbeitslosigkeit, die immer geringer werdende Zahl nichtqualifizierter Arbeitsplätze, das Schulversagen und die Diskriminierung von jungen Menschen maghrebischer und afrikanischer Herkunft bei der Arbeitssuche. So konnten mit den eingesetzten Instrumenten und finanziellen Mitteln in sozial benachteiligten Quartieren wohl deutliche Verbesserungen in Bezug auf den Wohnstandard, die infrastrukturelle Ausstattung und die räumlichen Qualitäten erreicht werden. Einige der bei der ursprünglichen

⁶⁷ 'Politique de la ville'

⁶⁸ 'copropriété'

Planung der 'Grands Ensembles' begangenen Fehler wurden korrigiert. Diese baulichen Maßnahmen und die Finanzierung zahlreicher Vereine reichten aber allenfalls um eine Verschärfung der sozio-ökonomischen Probleme vor Ort zu verhindern. (Giblin 2009: S. 336)

Revitalisierung historischer Kerne

Innerhalb von Paris wurde die in den 1970er Jahren begonnene Sanierung historischer Bestände mit der Revitalisierung der historischen Kerne der äußeren Arrondissements, der 'Faubourgs', fortgesetzt. Neben der Modernisierung der verfallenen Bausubstanz wurde das Ziel verfolgt, die Blockinnenbereiche für die Allgemeinheit zu öffnen und als öffentlichen Raum umzugestalten. (Simon 2009 S. 174)

Auch in den Banlieues widmete man sich weiterhin der Sanierung historischer Siedlungskerne. Fünf derartige Projekte wurden im Rahmen des 2009 angelaufenen Programms zur Revitalisierung historischer Quartiere mit städtebaulichen Missständen PNRQAD unterstützt. In dem gemeinsamen Förderprogramm der nationalen Agenturen für Verbesserungen des Wohnungsbestandes ANAH und Stadtumbau ANRU sollte ein umfassenderer Ansatz verfolgt werden als sonst üblich. Im Rahmen des Programms zur Erneuerung des Wohnungsbestandes OPAH hatte normalerweise die Erneuerung von privaten Wohnungsbeständen in schlechtem baulichen Zustand im Vordergrund gestanden, die mit der Konzentration von Armut und sozialer Ausgrenzung in den jeweiligen Quartieren verbunden waren. Darüber hinaus bildeten nun auch die Inwertsetzung des baukulturellen Erbes und die Stärkung des kleinteiligen Handels und Gewerbes wichtige Komponenten der Projekte. Zu den Beispielen in der Metropolregion Paris gehören die Vorhaben zur Sanierung der historischen Zentren von Aubervilliers, Saint-Denis und Villeneuve-Saint-Georges. Wie in Frankreich bei der Sanierung von Altbauquartieren üblich, wurden auch in diesen Projekten Erhalt und Modernisierung des Gebäudebestandes sowie kleinteiliger Abriss und Neubau miteinander kombiniert. (vgl. ANRU 2011)

Pariser Stadtumbau entlang des 'Boulevard périphérique'

Die Stadt Paris konzentrierte ihre Planungsaktivitäten ab der Jahrtausendwende zunehmend auf die Gebiete entlang der Stadtautobahn 'Boulevard périphérique' und um die Stadteingänge. So umfassten die Vorhaben jeweils auch die bessere stadträumliche Einbindung der Stadtautobahn als städtebauliche Barriere und wurden nun häufig in Kooperation mit den jeweils betroffenen Nachbarkommunen durchgeführt.

Zum einen handelte es sich dabei um Bestandsgebiete, die im Rahmen des städtischen Konzeptes für den Stadtumbau⁶⁹ (GPRU) von 2002 mit einem integrierten Ansatz erneuert wurden und in den meisten Fällen Wohnsiedlungen der 1950er bis 1970er Jahre umfassten. Dabei spielte die bessere Verknüpfung mit den jenseits der Stadtgrenze liegenden Nachbarquartieren in Bezug auf funktionale, soziale und baulich-räumliche Aspekte eine zentrale Rolle. In einigen Projekten bildete die abschnittsweise Überdeckung der Stadtautobahn eine der wichtigsten Maßnahmen. Dazu gehört zum Beispiel die umfassende Neugestaltung um den Stadteingang 'Porte des Lilas', die 2008 abgeschlossen wurde. (Simon 2007: S. 166f.)

Zum anderen standen die Planungen entlang der Stadtautobahn im Zusammenhang mit städtebaulichen Großprojekten. Bei der Fortsetzung der Entwicklungsmaßnahme 'Paris Rive Gauche' (s. Kap. 5.3) stellte sich nun für den südlichsten Teilbereich - das Quartier 'Masséna Bruneseau' (ab 2002) - die Frage, wie der Übergangsbereich von Paris nach Ivry über den 'Boulevard périphérique' hinweg gestalterisch gelöst werden kann. Auch das Entwicklungsgebiet 'Clichy-Batignolles' (ab 2002; 54 ha) im Nord-Westen der Stadt liegt unmittelbar an der Stadtautobahn.

⁶⁹ 'Grand Projet de Renouveau Urbain (GPRU)'



Abb. 38: Plan zur Verortung der elf städtebaulichen Projekte im Rahmen des Stadtbaukonzeptes (GPRU) der Stadt Paris, Stand Juli 2002 (Ville de Paris 2016) © Ville de Paris

Ganz besonders von der Frage der Überwindung städtebaulicher Barrieren ist zudem das seit 2004 laufende städtebauliche Großprojekt 'Paris Nord-Est' (2004 - 2020) entlang der Grenze zu den Kommunen Saint-Denis, Aubervilliers und Pantin geprägt. Zu Beginn der Planung vereinte das Gebiet eine ganze Reihe städtebaulicher Problemlagen, wie sie in dieser Härte und Konzentration sonst nur in den Banlieues zu finden sind. Im Vergleich zu den früheren Pariser Konversionsprojekten war man hier mit ungleich massiveren baulich-räumlichen und sozialen Herausforderungen konfrontiert. Das 200 ha große Gebiet wird nicht nur von der Stadtautobahn tangiert, sondern auch von den zum Gare du Nord und Gare de l'Est führenden Gleisanlagen sowie dem Kanal Saint Denis zerschnitten. Trotz der Omnipresenz großer Infrastrukturanlagen war das Gebiet selbst nicht direkt an den öffentlichen Verkehr angebunden. Inmitten dieser ausgeprägten Stadtrandsituation befanden sich zwei isolierte Wohnsiedlungen sowie ein Krankenhaus. Eine besondere Herausforderung bildete die Umnutzung des Logistikgebäudes Entrepôt Macdonald von 1970, das eine Länge von 617 m hat. (Mairie de Paris et al. 2014)

Mit dem Ziel den Leerstand zu revitalisieren und ein Nutzungsgemischtes Quartier zu entwickeln, spielte die Verbesserung der stadträumlichen Kontinuität sowohl im Inneren als auch in Bezug auf die benachbarten Gebiete eine wesentliche Rolle in dem Projekt. Dadurch wird insbesondere das nördlich gelegene Entwicklungsgebiet Plaine Saint-Denis besser mit dem 19. Arrondissement von Paris verknüpft und so eine wesentliche Hürde für dessen weitere Revitalisierung genommen (vgl. Lecroart 2008: S. 21) (s. Kap. 5.3). Mit der Anbindung an die Tramlinie 3 sowie dem Bau des Bahnhofs 'Rosa Parks' auf der RER-Linie E wird das Quartier zudem direkt mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar sein. (Mairie de Paris et al. 2014)

Der aufwendige Um- und Ausbau des Entrepôt Macdonald zu einem Nutzungsgemischten, städtischen Block erfolgte nach einem Masterplan des Architekturbüros OMA (Rem Koolhaas und Floris Alkemade) und wurde 2015 abgeschlossen. Da das Logistikgebäude ursprünglich selbst als städtebauliche Barriere in dem Gebiet wirkte, wurden mit Hilfe von Durchbrüchen mehrere Passagen und ein zentraler Platz angelegt. An dieser Stelle durchquert nun die Straßenbahnlinie 3 den Komplex. Um den zweigeschossigen Sockel des Logistikgebäudes zu erhalten und dennoch eine Erdgeschosszone mit offenem Charakter zu ermöglichen, wurde der Sockel angehoben und mit einem Geschoss unterbaut. Gleichzeitig setzte man auf den Sockel mehrgeschossige Gebäude auf. So konnte die Umnutzung des Entrepôt Macdonald mit einer intensiven Verdichtung auf dem Areal kombiniert werden. Unter Beteiligung von vierzehn verschiedenen Architekturbüros sind dabei 1'100 Wohnungen, öffentliche Einrichtungen sowie Flächen für Handel, Büro und Gewerbe im Umfang von ca. 100'000 m² entstanden. (Mairie de Paris et al. 2014)

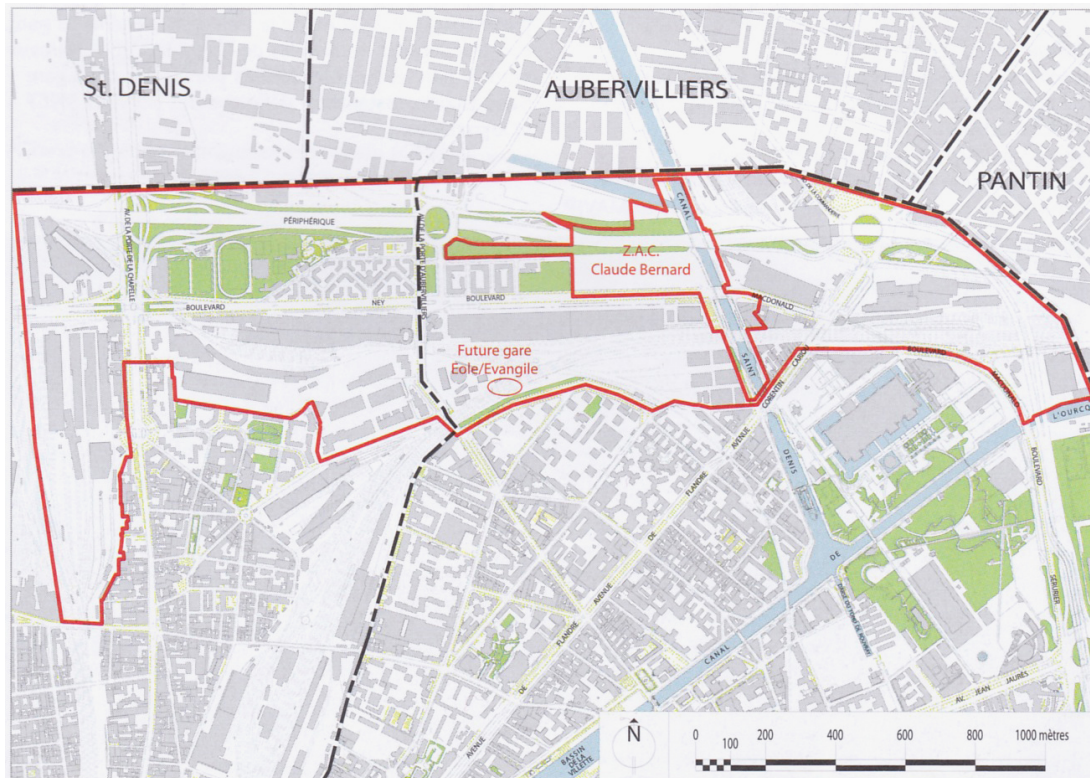


Abb. 39: Plan zur Situation des städtebaulichen Großprojektes 'Paris Nord-Est' in Bezug zu den angrenzenden Teilräumen (Simon 2009 S. 180) © Dusapin & Leclercq Architectes Urbanistes | Das Gebiet ist durch starke städtebauliche Barrieren geprägt. Das Entrepôt Macdonald befindet sich unterhalb der ZAC Claude Bernard.

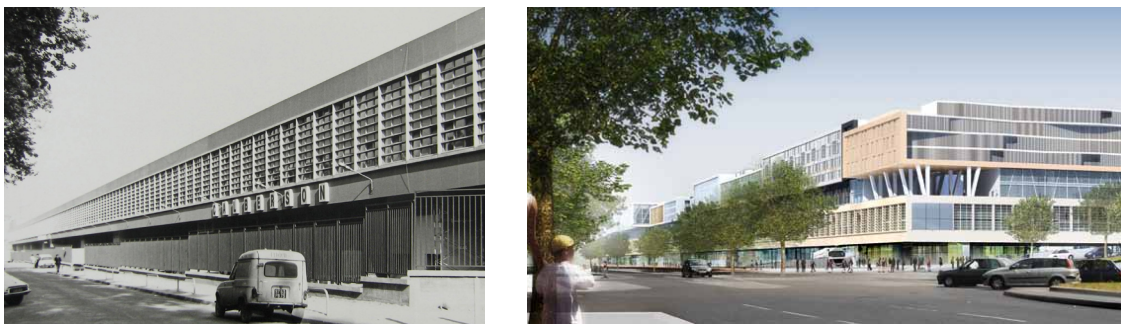


Abb. 40: 1. Fotografie der Ansicht des Entrepôt Macdonald in den 1970er Jahren (Franck Boutte) | 2. Visualisierung zum Umbau des Entrepôt Macdonald (Mairie de Paris et al. 2014: S. 31) © FAA-XDGA

Konversionsvorhaben in den 'Banlieues' – Von der Industriebrache zu 'Éco-quartiers'

Neben diesen Planungsaktivitäten der Stadt Paris entlang des 'Boulevard périphérique' begann man nun auch in den angrenzenden Vorstädten zunehmend mit der Durchführung von Vorhaben zur Konversion brachgefallener Areale. In Pantin wurde das Areal der ehemaligen Mühle Les Grands Moulins (2003-2009) umgenutzt, in Boulogne-Billancourt mit dem städtebaulichen Großprojekt 'Seguin Rives de Seine' (1995-2015) die ehemaligen Flächen der Renault-Werke revitalisiert und in Nanterre östlich des Geschäftsviertels La Défense mit der nationalen Entwicklungsmaßnahme 'Seine Arche' (2000-2015) begonnen (Pavillon de l'Arsenal 2011: S. 22f.).

Diese steht im Zusammenhang mit der Erneuerungsplanung für La Défense⁷⁰, die 2007 eingeleitet wurde. Diese wurde offiziell zwar damit begründet, das Geschäftsviertel im internationalen Wettbewerb neu positionieren zu wollen. Sie ist aber zugleich als Reaktion auf die zunehmende intraregionale Konkurrenz durch andere, neu entstandene Dienstleistungsstandorte wie zum Beispiel Plaine Saint-Denis zu sehen. Immer mehr internationale Unternehmen waren bereit ihren Hauptsitz jenseits von La Défense und der Stadtgrenze von Paris in einem der angrenzenden Vorstädte anzusiedeln.

Neben der Fortsetzung der in den 1990er Jahren angelaufenen Revitalisierung der Plaine Saint-Denis wurde in der Nachbargemeinde Saint-Ouen mit den ersten Planungsstudien für das Projekt 'Les Docks Saint-Ouen' (2007-2020; 100 ha) begonnen. Dabei stellte sich die Frage, wie auf den brachgefallenen Arealen des Gebietes in direkter Nachbarschaft zu einem zentralen Heizkraftwerk und einer Müllaufbereitungsanlage neue Wohnungen, Büros sowie soziale und kommerzielle Einrichtungen mit hoher Qualität entstehen können. Statt wie bislang üblich das Problem der Verträglichkeit städtischer Infrastrukturanlagen durch Verlagerung an einen peripheren Standort in der Metropolregion zu exportieren, sollte es so gut wie möglich vor Ort gelöst werden. Zudem ist das Vorhaben mit dem Anspruch des 'Écoquartier's verknüpft.

Im Rahmen des Projektes soll entlang der Seine ein 12 Hektar großer Park entstehen. Wie innerhalb von Paris, wo ausgehend von den Erfahrungen mit 'Paris Plage' der Aufwertung der Uferbereiche entlang der Seine zunehmende Aufmerksamkeit gewidmet wurde, soll damit auch hier das Seine-Ufer als öffentlicher Raum zurückerobert werden. (Gras 2012: S. 24ff.) Diese Strategie wird auch bei anderen Stadtumbauvorhaben in den Banlieues wie zum Beispiel dem Projekt 'Ivry-Confluence' (ab 2007) und 'Les Ardoines' (ab 2007) verfolgt. (Pavillon de l'Arsenal 2001: S. 24)

Zeitgleich zu den Planungen für 'Les Docks Saint-Ouen' wurden weitere Konversionsprojekte in den Vorstädten mit dem Ansatz der ökologischen Quartiere⁷¹ verbunden, der sich vor dem Hintergrund einer zunehmenden Etablierung des Paradigma's einer nachhaltigen Entwicklung und als Reaktion auf die geänderte Umweltgesetzgebung herausgebildet hat. Zu den Beispielen gehören das 'Écoquartier fluvial de l'Île Saint-Denis' (ab 2008) (Simon 2009: S. 187) und die 'Écocité Canal de l'ourcq' (ab 2007) (Pavillon de l'Arsenal 2011: S. 21).

Allgemein wird als 'Écoquartier' ein städtisches Quartier in verdichteter Bauweise bezeichnet, bei dessen Konzeption und Errichtung besonders hohe Anforderungen an die ökologischen Belange gestellt werden. Mit dem Ziel den 'ökologischen Fußabdruck' möglichst klein zu halten werden der Ressourcen- und Energieeffizienz der Gebäude und baulichen Anlagen, der Versorgung mit lokal gewonnenen erneuerbaren Energien, kurzen Stoffkreisläufen durch zum Beispiel Regenwassernutzung oder der Kompostierung von Abfällen, der Biodiversität sowie der Priorisierung umweltfreundlicher Verkehrsarten besondere Beachtung geschenkt. Im Sinne der Nachhaltigkeit wird zudem eine ausgewogene soziale Mischung der Bewohner angestrebt. Neben einem ausgewogenen Wohnungsmix und der Integration von 20 bis 30% Sozialwohnungen, werden alters- und behindertengerechte Wohnungen vorgesehen und mit partizipativen Wohnformen wie Baugemeinschaften experimentiert. (La Revue Durable 2012: S. 16f.)

⁷⁰ Neben der Ergänzung weiterer repräsentativer Hochhausbauten wie dem 'Tour Signal' und dem 'Tour Phare' wurde nun die Strategie verfolgt, Angebote für neue Formen von Wohnen und Arbeiten zu schaffen und das auf einer 40 ha großen, aufgeständerten Platte errichtete Viertel besser mit dem umgebenden Stadtraum zu verknüpfen (Simon 2007: S. 183). (s. Kap. 5.2)

⁷¹ 'Écoquartiers'



Abb. 41: Visualisierung der 'Écocity Canal de l'Ourcq' (unten links im Bild) in Bobigny. Auf der zwischen der ehemaligen Nationalstraße 2 (RN2) und dem Canal de l'Ourcq liegenden Industriebrache entsteht ein Nutzungsgemischtes Quartier, das über eine zusätzliche Brücke mit dem gegenüberliegenden 'Parc de la Bergère' verbunden wird. Am Horizont ist die Stadt Paris mit dem Tour de Montparnasse und dem Geschäftsviertel 'La Défense' erkennbar. (Pavillon de l'Arsenal 2011: S. 21) © Christian Devillers et Associés

Während sich der Ansatz des ökologischen Quartiers in den letzten Jahren stark verbreitet hat und eine gewisse Banalisierung des Begriffes stattfand, wird nur ein Teil der als 'Écoquartier' bezeichneten Projekte für die Schaffung neuer Stadtquartiere auch tatsächlich den oben skizzierten Ansprüchen gerecht. Dies trifft am Ehesten für die vom Ministerium für Ökologie und nachhaltige Entwicklung⁷² mit dem gleichnamigen Label ausgezeichneten Projekte zu. Davon befinden sich drei in Paris und sieben weitere in der Region Île-de-France. (Stand 2015) (vgl. La Revue Durable 2012: S. 16f.; MEDD 2015)

Architektonische Großprojekte für Kultur und Kulturwirtschaft

Nachdem die sogenannten 'Grands Projets' lange Zeit ausschließlich innerhalb von Paris verortet wurden, sind in den Jahren vor dem Gutachterverfahren nun auch vereinzelt architektonische Großprojekte für kulturelle Einrichtungen von übergeordneter Bedeutung in den Vorstädten realisiert oder geplant worden. Dies ist über das jeweils geschaffene kulturelle Angebot hinaus nicht nur ein wichtiger Beitrag für die Baukultur und die stadträumliche Qualifizierung vor Ort sondern auch von großer symbolischer Bedeutung für die Banlieues im Allgemeinen. Zukünftig könnten auch die Vorstädte bzw. die Metropolregion als Ganzes von dem positiven Image profitieren, das derartige Vorhaben mit sich bringen.

Dennoch ist zu betonen, dass es sich zu dieser Zeit um erste wenige Beispiele handelte und sich diese in einem Teilraum der Metropolregion konzentrierten. Zwei der drei unten genannten Vorhaben liegen in dem nördlich an Paris grenzenden Bereich der Plaine Commune⁷³. Vor dem

⁷² 'Ministère de l'écologie et du développement durable' (MEDD)

⁷³ Die Communauté d'Agglomération Plaine Commune ist die interkommunale Gemeinschaft der Gemeinden Aubervilliers, Épinay-sur-Seine, L'Île-Saint-Denis, La Courneuve, Pierrefitte-sur-Seine, Saint-Denis, Stains und

Hintergrund der bereits in den 1980er Jahre initiierten Revitalisierung von Plaine Saint-Denis und dem Bau des Stade de France hatte man sich hier bereits einen deutlichen standortpolitischen Vorsprung gegenüber den anderen Vorstädten der Metropolregion erarbeitet. (s. Kap. 5.3) Zudem gab es damals vom Staat noch keine standortpolitische Richtungsentscheidung, derartige Vorhaben nur noch an Standorten in den Banlieues anzusiedeln. Dies zeigt das Projekt für die 2015 eröffnete Philharmonie von Paris im Parc de Villette. Der Wettbewerb wurde 2006 zugunsten des Entwurfs vom Atelier Jean Nouvel entschieden (Pavillon de l'Arsenal 2011: S. 32).

Bereits 2005 eröffnete in Vitry-sur-Seine (90'100 EW) das Musée d'art contemporain du Val-de-Marne (MAC/VAL) als erstes Museum für Gegenwartskunst in den Vorstädten von Paris. Dieses ist auf Initiative des Departement Val de Marne entstanden und in erster Linie den Werken französischer Künstler der Gegenwart von 1950 bis heute gewidmet. Der Museumsbau wurde von den Architekten Jacques Ripault und Denise Duhart entworfen. Den dazugehörigen öffentlichen Garten hat der Landschaftsarchitekt Gilles Vexlard gestaltet. Das Museum wurde in einem heterogenen städtebaulichen Umfeld errichtet, wie es typisch für vorstädtische Situationen ist. (Q: CQFD und CAUE 94: S. 4)

Bei dem neuen National-Archiv in Pierrefitte-sur-Seine handelt es sich um ein Projekt des Kulturministeriums. Im Jahr 2004 von dem damaligen Präsidenten Jacques Chirac angekündigt, wurde hier der Wettbewerb für den Entwurf des Architekturbüros Massimiliano et Doriana Fuksas entschieden. Bei der Konzeption des 2013 eröffneten Nouveau Centre des Archives nationales wurden hohe Anforderungen an die Energie- und Ressourceneffizienz gestellt. Die Entscheidung für den Standort des neuen National-Archivs in der Plaine Commune wurde seinerzeit damit begründet, das die darin konservierten Dokumente für Forschung, Lehre und die Politik einfacher zugänglich sein sollen als dies bis dahin an dem bestehenden Standort im 55 km südlich von Paris liegenden Fontainebleu der Fall gewesen war. (vgl. Pavillon de l'Arsenal 2011: S. 39)

In der Gemeinde Saint-Denis, also ebenfalls in Plaine Commune, ist auf dem ehemaligen Gelände des französischen Stromversorgers EDF die 'Cité du Cinéma' entstanden. Das Projekt für die sogenannte Filmstadt wurde 2004 von dem Regisseur und Produzenten Luc Besson lanciert und 2012 eröffnet. Neben Filmstudios bietet der von dem Architekturbüro Reichen und Robert entworfene Komplex Raum für verwandte Nutzungen der Film- und Eventbranche. Als Projekt der Kulturwirtschaft ist die Cité du Cinéma nicht zufällig in Saint-Denis entstanden. Nach dem industriellen Niedergang hat sich die Kommune seit der Jahrtausendwende nach und nach zu einem wichtigen Standort der Branchen Visuelle Gestaltung und Multimedia entwickelt.

Urbaner multimodaler Boulevard

Eine neue Facette nahm der Stadtumbau in der Metropolregion Paris im Zusammenhang mit der Anlage neuer Straßenbahnlinien auf Hauptverkehrsstrassen an. Nachdem in vielen anderen französischen Städten wie Grenoble, Bordeaux oder Nantes bereits gezeigt worden war, wie im Zuge des Baus einer Straßenbahn der durch das Auto besetzte Raum als vielseitig nutzbarer öffentlicher Raum zurück gewonnen und die Lebensqualität in den angrenzenden Vierteln verbessert werden kann, folgte man nun auch in der Hauptstadt dieser städtebaulichen Strategie der Reurbanisierung. (Bocquet 2013: S. 132f.)

Intra-muros wurde die Straßenbahnlinie T3 als ringförmige Verbindung auf den rund um Paris verlaufenden Boulevards geplant. Diese liegen zwei Häuserblocks von der Stadtautobahn 'Boulevard périphérique' entfernt und bestimmen somit den Charakter des Stadtrandes wesentlich mit. Die 'Tramway 3' führt nach Fertigstellung im Jahr 2017 von der Pont de Garigliano im Südwesten bis zur Porte d'Asnières im Nordwesten der Stadt⁷⁴. Sie stellt damit

Villetaneuse. Diese verfolgen ein gemeinsame räumliche Vision zur Revitalisierung dieses Teilraumes der Metropolregion Paris.

⁷⁴ Der erste Abschnitt auf den 'Boulevards des Maréchaux' bis zur 'Porte d'Ivry' wurde 2007 fertig gestellt und 2012 auch der zweite Abschnitt bis zur 'Porte de la Chapelle' abgeschlossen. Die Realisierung des dritten Streckenabschnitts bis zur Porte d'Asnières ist für Ende 2017 geplant. Von der 2014 gewählten Bürgermeisterin Anne Hidalgo wurde

eine tangentielle Verbindung dar, die es erlaubt von einem der diesseits oder jenseits der Stadtgrenze gelegenen Quartiere in ein anderes zu gelangen, ohne Paris zu durchqueren. Zudem kann von der T3 in die verschiedenen Metrolinien umgestiegen werden. Im Zusammenhang mit den Verlängerungen der Linien 4, 7, 11 und 12 in die angrenzenden Vorstädte ergeben sich zusätzliche Verbesserungen für deren Erreichbarkeit.

Der Bau der Straßenbahnlinie wurde mit einer Strategie zur Aufwertung der betroffenen Hauptverkehrsstrassen verknüpft. Der Straßenraum der Boulevards ist parallel zum Bau der nötigen Anlagen grundlegend neu strukturiert und umgestaltet worden. Neben der Begrünung gehörte dazu unter anderem die beidseitige Anlage von Fahrradwegen. Während in Paris der Fahrradverkehr seit der Einführung des flächendeckenden Verleihsystems 'Velib' im Jahr 2007 wiederentdeckt wird und im Aufschwung ist, besteht bezüglich der Infrastruktur noch ein sehr großer Nachholbedarf. Schließlich tangiert die T3 die elf Bestandsgebiete die im Rahmen des 'Grand Projet de Renouvellement Urbain (GPRU)' erneuert wurden oder werden, so dass es zahlreiche Schnittstellen und Synergien zwischen beiden Planungen gibt. Auch in einem erweiterten Sinn wurde hier also Verkehrs- und Stadtentwicklung miteinander koordiniert.

Nach dem gleichen Prinzip aber außerhalb von Paris wurde ab 2000 mit den Planungen für die Strassenbahnlinie T7 begonnen, die ab 2009 realisiert und seit Ende 2013 fertig gestellt ist. Die T7 verbindet die neue Endstation der bis in den Vorort Villejuif verlängerten Metrolinie 7 mit dem 'Marché International de Rungis' (MIN) sowie dem Flughafen Orly und endet südlich davon in Athis-Mons. Die Verlängerung der Linie in Richtung Süden bis nach Jusivy-sur-Orge ist geplant und soll bis 2021 umgesetzt sein. Die T7 erschließt einen Teilraum der Metropolregion, der bislang nur auf Umwegen an die RER-Linien B und C angebunden war. So hat die Straßenbahnlinie auch als zusätzliche radiale Verbindung im Netz des öffentlichen Verkehrs ihre Berechtigung. Die entlang der Strecke liegenden Kommunen Villejuif, Vitry-sur-Seine, Chevilly-Larue, Thiais, Rungis, Paray-Vieille-Poste, Orly und Athis-Mons gehören zu der nationalen Entwicklungsmaßnahme (OIN) 'Orly-Rungis-Seine-Amont'.

Die elf Kilometer lange Strecke verläuft mehrheitlich auf der Nationalstraße 7 (RN7) in Richtung Süden. Diese gehört zu den für die Metropolregion Paris typischen Radialstraßen, die von Paris aus durch die Vorstädte führen und seinerzeit mit einer klaren Priorität für den motorisierten Verkehr zu Schnellstraßen umgebaut wurden. Mit dem stetig zunehmenden Verkehrsaufkommen stiegen auch die Luft- und Lärmbelastung kontinuierlich an und die Wohn- und Aufenthaltsqualität wurde beeinträchtigt. (Bocquet 2013: S. 127f.) Über ein verbessertes Mobilitätsangebot hinaus, wurde mit dem Bau der Straßenbahn das Ziel verfolgt, die Nationalstraße von einem Verkehrskorridor in einen urbanen und multimodalen Boulevard zu transformieren und dadurch positive Impulse für die angrenzenden Gebiete zu schaffen. (ebd. S. 133)

Im Wesentlichen war der dazu verfolgte Ansatz aber darauf beschränkt den Straßenraum neu zu strukturieren und umzugestalten. Selbst in den Streckenabschnitten, wo die Straßenbahn an großen monofunktionalen Arealen vorbeiführt und für mehr Urbanität vor Ort weitergehende Konzepte nötig wären, wurden parallel zu deren Bau keine Eingriffe in die angrenzenden Bereiche geplant. So haben sich nur im Fall von zwei Industriebrachen, die sich entlang der Strecke in Chevilly-Larue befinden und im Rahmen des Stadtumbau-Projektes 'Éco-Quartier Portes d'Orly' transformiert werden, Synergien aus der verbesserten Anbindung an den öffentlichen Verkehr und die Umgestaltung der RN7 ergeben⁷⁵ (EPA ORSA 2013).

angekündigt, dass die Linie im Sinne eines Ringschlusses auch im Westen der Stadt entlang des 'Bois de Boulogne' weitergeführt werden soll. (RATP 2016)

⁷⁵ Diesbezüglich hat das Gutachterverfahren einige Vorschläge hervorgebracht, die inzwischen im Rahmen der von der EPA ORSA getragenen Planung zur Transformation des Pols Orly-Rungis weiterverfolgt werden. (s. Kap. 7.2 und Kap. 9.3.2 Rhizom Süd Rungis-Orly)

Dennoch steht bereits die ursprüngliche Planung für den Bau der Straßenbahnlinie 7 und die umfassende Umgestaltung der Nationalstrasse für ein Projekt, bei dem man einen großen Schritt weitergegangen ist, als in den Banlieues bislang üblich war. Gleichwohl das städtebauliche Problem der zu Verkehrskorridoren degradierten Hauptverkehrsstrassen seit langem thematisiert wurde und es seit den 1980er Jahren verschiedene Versuche gab, die Belastung durch den motorisierten Verkehr zu mindern und gestalterische Verbesserungen zu erreichen, haben diese keine spürbaren Erfolge gebracht. In der Regel arbeitete man dabei mit verkehrsorganisatorischen Maßnahmen, um Verkehrsströme zu verlagern und zu verlangsamen oder das Unfallrisiko zu minimieren, während gestalterische Eingriffe eher kosmetischer Natur waren. Seit den 1990er Jahren hat die Zunahme des großflächigen Einzelhandels entlang der Nationalstrassen die städtebauliche Qualität vor allem an den Stadteingängen zusätzlich verschlechtert. (Bocquet 2013: S. 128 ff.)

Letztlich setzt eine Reurbanisierung der Radialstraßen voraus, dass der motorisierte Verkehr deutlich abnimmt. In den 1980er und 1990er Jahren war die Bereitschaft noch nicht vorhanden, dessen Kapazitäten bewusst zu reduzieren. Diese hat erst mit dem wachsenden Umweltbewusstsein langsam zu genommen. Zudem bedingt eine Einschränkung des motorisierten Verkehrs zusätzliche Angebote im öffentlichen Verkehr. Ein Schritt in diese Richtung stellen die Vorhaben dar, mit denen ab der Jahrtausendwende verschiedene Kommunen in Zusammenarbeit mit den Planungsinstitutionen der Region und dem Staat versucht haben, die Nationalstrassen zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten und des öffentlichen Raums umzugestalten. (ebd. S. 130f.). In diesem Zusammenhang ist auch die 2008 von der Agentur für Stadtplanung APUR erarbeitete Studie zur möglichen Neustrukturierung der Radialstraßen RN 2, 3 und 305 zu nennen, die anlässlich der Abklassierung der ehemaligen Nationalstraßen durchgeführt wurde (APUR 2008).

Die Beispiele aus den 2000er Jahren zeigen, dass sich der Umgang mit den Radialstrassen veränderte. Man arbeitete stärker als bisher mit der Neuaufteilung des Straßenraumes zugunsten von Fußgängern, Fahrradfahrern und dem öffentlichen Verkehr in Form von Straßenbahn- oder Schnellbuslinien und nahm damit auch Kapazitäts-Einbussen beim motorisierten Verkehr in Kauf.

Urbane Landwirtschaft

Wie in anderen Stadtregionen in Europa wurde die Urbane Landwirtschaft und der Urbane Gartenbau in den Jahren vor dem Gutachterverfahren auch in der Metropolregion Paris zum Thema und man begann im Rahmen konkreter Planungen mit entsprechenden städtebaulichen Strategien zu experimentieren.

So konzipierte man das Quartier 'Saint-Antoine Murs-à-Pêches' (50 ha) in der Stadt Montreuil (104.000 EW) bereits damals als eine Mischung aus Gartenbau (20ha), Wohnen und sozialen Einrichtungen. Ausgehend von der Initiative eines Bürgervereins⁷⁶ wurde geplant, den vernachlässigten Bereich einer historischen Pfirsich-Plantage als landschaftskulturelles Erbe zu rekultivieren und in Wert zusetzen und daran angrenzend Flächen für zeitgemäße Formen des Gartenbaus nutzbar zu machen. Parallel dazu ist die Bebauung der benachbarten Flächen mit Wohnungen sowie einer Schule und Kinderbetreuungseinrichtungen vorgesehen. (vgl. Martinez et al. 2009; Mairie de Montreuil 2010: S. 12)

Der Umbau des Quartiers 'Saint-Antoine Murs-à-Pêches' bildet den Kern der Neustrukturierung, Verdichtung und Umgestaltung des östlichen Teilbereichs der Stadt, der 'Hauts de Montreuil'. Diese stehen im Zusammenhang mit der geplanten Verlängerung der Straßenbahnlinie 1. Zudem ist geplant die Metrolinie 11 um zwei Stationen bis in den Osten von Montreuil zu verlängern. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr wird sich hier also deutlich verbessern. (Mairie de Montreuil 2010)

⁷⁶ 'L'Association Murs-à-Pêches' (MAP)

Der vorangegangene Überblick zeigt, dass man bereits vor dem Gutachterverfahren vermehrte Anstrengungen zur stadträumlichen Qualifizierung der Banlieues unternahm. In erster Linie wurden dabei in Paris erprobte Ansätze nach innerstädtischem Muster angewendet und übertragen, während städtebauliche Strategien, die auf die spezifischen Problemsituationen in suburbanen Räumen zugeschnitten waren, noch fehlten. Damit reagierte das Planungsgeschehen erst ansatzweise auf die Herausforderungen, die sich an die Metropolregion stellten und zunehmend in der stadtreregionalen Debatte thematisiert wurden.

6.3 Die stadtreregionale Debatte zur Entwicklung der Metropolregion Paris

Nachdem die in den 1980er Jahren geführte Debatte zum Großraum Paris in den 1990er Jahren pausiert hatte, bekam sie ab der Jahrtausendwende neue Impulse (Alonzo 2009). Langsam entstand ein Bewusstsein für die Metropolregion in ihrem gegenwärtigen Ausmaß und ihren strukturellen Herausforderungen (s. Kap. 6.1). Das Fehlen einer angemessenen Governance-Struktur wurde zunehmend dafür verantwortlich gemacht, dass für diese Probleme keine Lösung in Sicht war. Während die zersplitterten Zuständigkeiten zu einer Blockadesituation auf lokaler und stadtreregionaler Ebene führten, nahm der Staat hier weiterhin mehr Einfluss als im übrigen Frankreich üblich⁷⁷ (Gilli und Offner 2008: S. 181).

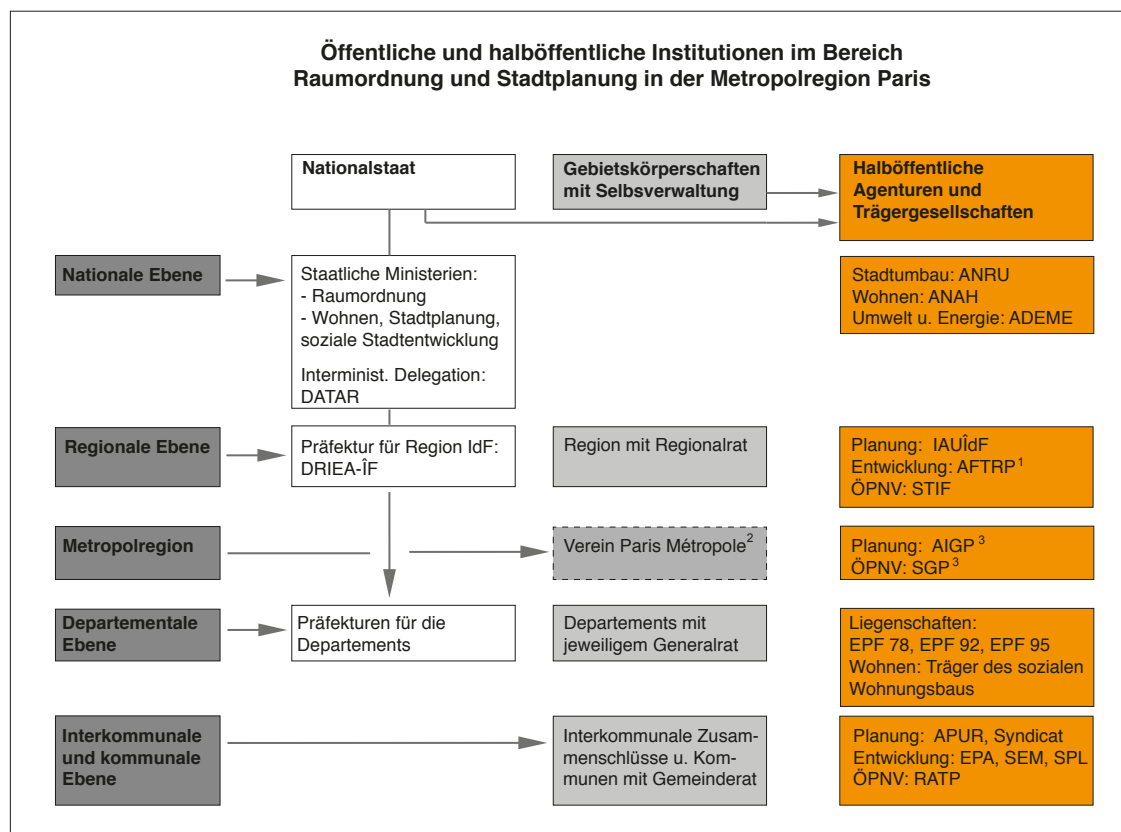


Abb. 42: Schema zu den öffentlichen und halböffentlichen Institutionen, die in der Metropolregion Paris im Bereich Raumordnung und Stadtplanung agieren, Zeitraum 2008-2013 | ¹AFTRP wurde 2015 in Grand Paris Aménagement umbenannt. | ²Der Verein Paris Métropole wird hier als Vorläufer der 2016 gegründeten Gebietskörperschaft Métropole du Grand Paris genannt. | ³Das AIGP und die SGP gibt es erst seit 2010. (Eigene Abbildung)

⁷⁷ Beispielsweise verfügte hier die staatliche Regionaldirektion für Infrastruktur und Raumplanung über die Zuweisung von Investitionsmitteln nach wie vor über großen Einfluss in der übergeordneten Planung, die nun eigentlich der Region oblag. (vgl. Lecroart 2008: S. 5).

Diesbezüglich ist darauf hinzuweisen, dass die Zersplitterung von Zuständigkeiten auf eine Vielzahl von Akteuren nicht nur auf die eigentlichen Gebietskörperschaften zutraf, sondern auch auf die Agenturen und Trägergesellschaften die für sie tätig waren. Während in der Regel für jede Agglomeration eine Agentur für Stadtplanung tätig ist, gab es hier mit APUR und dem IAUIF zwei derartige Institutionen⁷⁸. Während APUR in erster Linie für die Stadt Paris tätig war, hatte das IAUIF inzwischen die Zuständigkeit für die Erarbeitung des Regionalplanes SDRIF übernommen. Beide konnten zwar auch darüber hinaus Planungsaufträge annehmen, konkurrierten aber auch darum und waren nicht als der eine fachliche Ansprechpartner für alle Kommunen der Metropolregion etabliert. Zudem gab es mit den EPA's, die im Rahmen der früheren ('Ville nouvelle') und der aktuellen nationalen Entwicklungsmaßnahmen geschaffen worden waren sowie der Vielzahl kommunaler Entwicklungsträger (SEM) auch auf Ebene der öffentlichen Trägergesellschaften die über die Umsetzung von Entwicklungsvorhaben aktiv in die räumliche Entwicklung eingriffen eine große Zahl verschiedener Akteure.

Vor diesem Hintergrund unternahm der frisch gewählte Bürgermeister von Paris Bertrand Delanoë ab 2001 kontinuierlich politische Initiativen die Kooperation von Paris mit den Vorstädten zu fördern. Daraus ging 2006 die Einrichtung der 'Conférence métropolitaine de l'agglomération parisienne' als Veranstaltungsreihe und Ort des Dialogs für die Kommunen in der Metropolregion Paris hervor. Dieses Forum war inhaltlich zunächst auf das Verhältnis von Paris zu den nahe gelegenen Banlieues fokussiert, auf die Notwendigkeit die "Pariser Arroganz" zu überwinden und die Vorstädte nicht länger als Ort zu betrachten an den alles Unangenehme ausgelagert werden kann. In dem aufkeimenden Dialog ging es also erst einmal darum sich auf Augenhöhe zu begegnen und die Basis für eine stärkere interkommunale Kooperation zu schaffen. Parallel dazu praktizierte die Stadt Paris die Zusammenarbeit mit verschiedenen angrenzenden Vorstädten im Rahmen einiger städtebaulicher Projekte entlang des Stadtrandes ganz konkret (s. Kap. 6.2). Schließlich vereinbarten die beteiligten Kommunen Ende 2008 über alle politischen Lager hinweg die Gründung des Vereins 'Paris Métropole', dem sich in der Folge viele weitere Gemeinden anschlossen. (Gilli und Offner 2008: S. 30ff.) Fachlich wurden sie dabei von der Stadtplanungsagentur APUR unterstützt.

Parallel dazu wurde die stadregionale Debatte durch mehrere kritische Veröffentlichungen von intellektueller Seite befördert, in denen auf drängende Probleme für die Entwicklung der Metropolregion hingewiesen wurde. Dazu gehören etwa die Beiträge des Geographen und Stadtplaners Guy Burgel⁷⁹, des Politologen Jean-Marc Offner⁸⁰ oder des Ökonomen und Geographen Frédéric Gilli. Dieser hatte in seinem mit dem Architekten und Stadtplaner Paul Chemetov verfassten Aufsatz umfassende Projekte und Investitionen gefordert, um das alltägliche Funktionieren und die Lebensqualität in der Metropolregion zu verbessern und darüber deren wirtschaftliche Attraktivität zu sichern. (vgl. Gilli und Chemetov 2006) Zudem soll hier der Beitrag von Philipp Panerai erwähnt werden, der sich in "Formes et échelles du Grand Paris" im Gegensatz zu den anderen Autoren über strukturelle Überlegungen hinaus konkret mit der physischen Realität der Metropolregion und ihrer Teilräume auseinandergesetzt und Ansatzpunkte für deren Weiterentwicklung formuliert hat. (vgl. Panerai 2008)

Insgesamt war die stadregionale Debatte von der Befürchtung geprägt, dass die strukturellen Probleme der Metropolregion in den Bereichen Wohnen, Verkehr und Gouvernance die Wirtschaft zu schwächen schienen. Das langsamere ökonomische Wachstum im Vergleich zu anderen französischen Regionen und die hohe Arbeitslosigkeit bildeten Anlass zur Sorge. Es wurden Ängste laut, die Metropolregion Paris könnte in der globalen Hierarchie von Städten an Bedeutung verlieren. (vgl. Gilli und Offner 2008)

⁷⁸ APUR wird von der Stadt Paris, der Region Île-de-France und dem Staat getragen. Das IAUIF ist eine Institution der Region Île-de-France und des Staates.

⁷⁹ Burgel, Guy (1999): Paris, avenir de la France. Éditions de l'Aube, Paris.

Burgel, Guy (2004): Paris et l'Île de France, un amour de raison. in: Pouvoir, Nr. 110, S. 47-60.

Burgel, Guy (2008): Paris meurt-il ?. Éditions Perrin, Paris.

⁸⁰ Offner, Jean-Marc (2007): Le Grand Paris. Paris, La Documentation française.

Der Regionalplan von 2008 als Thema der stadtreionalen Debatte

Zu einem Kristallisationspunkt der Debatte wurde die Revision des Regionalplanes SDRIF. Diese wurde im Zeitraum von 2004 bis 2008 von der Region Île-de-France durchgeführt. Nach der Beteiligung des Staates und aller betroffenen Gebietskörperschaften sowie dem öffentlichen Anhörungsverfahren stimmte der Regionalrat dem revidierten Regionalplan im Herbst 2008 zu. (Belliot 2009)

Als Symbol politischer Autonomie sollte es der erste SDRIF von der Region für die Region werden. So war der Entwurf des neuen Regionalplanes inhaltlich von der rot-grünen Mehrheit im Regionalrat geprägt. Dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung wurde ein besonderer Stellenwert eingeräumt und das Leitbild einer dichten und kompakten Stadt angestrebt. Der Entwurf des Regionalplanes zielte insbesondere darauf ab, die Qualität der Metropolregion als Lebensraum zu stärken, die Umwelt zu schützen und dem Klimawandel entgegen zu wirken. (Subra 2009: 102)

Zweidrittel der anvisierten 60'000 neuen Wohnungen sollten innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes verortet werden und zwar möglichst innerhalb des zentraleren Bereiches, der von der Autobahn A 86 markiert wird. Insbesondere mit diesem Punkt waren zahlreiche Bürgermeister nicht einverstanden. Für die einen Kommunen bedeutete es entgegen ihrer Absichten verdichten zu sollen, für die anderen auf Neubauprojekte auf der grünen Wiese verzichten zu müssen. (ebd. 103)

Der öffentliche Nahverkehr genoss zwar hohe Priorität. Zu den Nahverkehrsprojekten gehörten neben der Verlängerung existierender Metrolinien und dem Neubau mehrerer Straßenbahnlinien insbesondere das Projekt Arc Express⁸¹, mit dem die nah an Paris liegenden Vorstädte durch eine Art Ringbahn verbunden werden sollten. Zudem waren in den weiter entfernten 'Banlieues' drei neue tangential verlaufende Strecken geplant. (ebd. 102)

Allerdings erklärte man den Arc Express nicht zum Leuchtturmprojekt des neuen Regionalplanes und es gab keine klare Priorisierung im 'Wunschkonzert der Kommunen'. Dies wurde zu einem der wesentlichen Kritikpunkte in der stadtreionalen Debatte. Dem Entwurf des Regionalplans fehle nicht nur eine ambitionierte Vision für die Metropolregion, sondern auch eine klare Strategie, wie die Zielsetzungen umgesetzt werden können. (vgl. Wiel 2010: S. 159; Orfeuill und Wiel 2012: S. 49; Gilli und Offner 2008: S. 39f.) Der Staat kritisierte insbesondere, dass der ökonomischen Attraktivität der Metropolregion nicht genug Bedeutung beigemessen würde. (vgl. Subra 2009: 103). Dies betraf insbesondere eine klarere Priorisierung von 'La Defense', Roissy⁸² und dem 'Plateau de Sacley' als wirtschaftlichen Entwicklungsschwerpunkten (Wiel 2010: S. 147). Nichtsdestotrotz wurde der neue Regionalplan am 25.09.2008 durch den Regionalrat verabschiedet und zur Genehmigung an den Staat weitergeleitet (Orfeuill und Wiel 2012).

⁸¹ Die Region hatte das Nahverkehrsprojekt 'Arc Express' im November 2006 präsentiert. Ab Ende 2007 wurden unter Leitung des regionalen Nahverkehrsbetriebes Stif Vorstudien zum 'Arc Express' erarbeitet, die nicht nur von der Region sondern auch vom Staat finanziert wurden. (Orfeuill und Wiel 2012)

⁸² Roissy ist der Standort um den Flughafen Charles-de-Gaulle im Norden der Metropolregion.

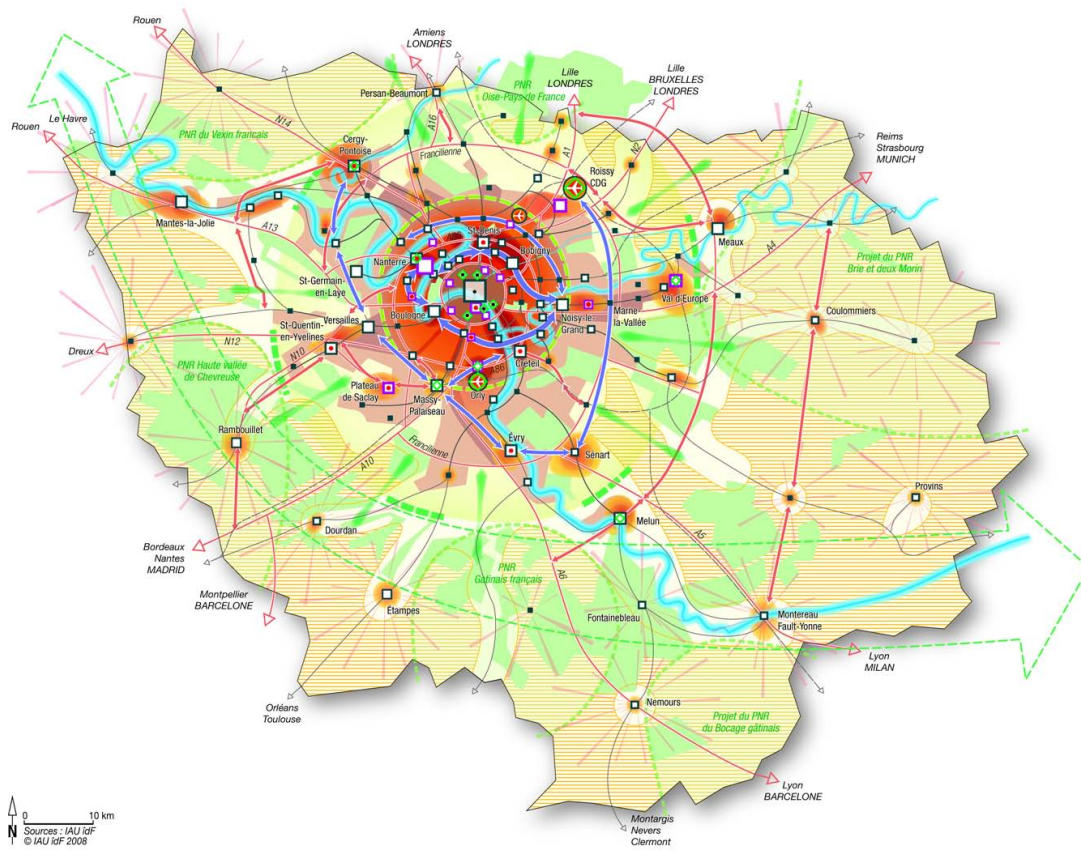


Abb. 43: Siedlungsstrukturelles Leitbild zum Regionalplan der Region Île de France (SDRIF), Verabschiedeter Entwurf von 2008 (Conseil régional IdF 2008: S. 151) © IAUIdF

6.4 Grand Paris - Vier Projekte des Staates für die Hauptstadtregion

Als Reaktion auf die stärker werdende Debatte zur Entwicklung der Metropolregion und die Kritik am Entwurf des neuen Regionalplanes kündigte Nicolas Sarkozy in den ersten Monaten nach seiner Wahl zum Präsidenten der Republik im Mai 2007 sein politisches Projekt für die Entwicklung der Hauptstadtregion an. Dabei bediente er sich des einprägsamen Begriffspaars Grand Paris. Mit dem Ziel die Wettbewerbsfähigkeit und den territorialen Zusammenhalt der Metropolregion Paris zu erhöhen, gehörten vier Handlungsfelder mit unbestritten hohem Problemdruck zum Programm seiner Initiative. (Lengereau 2009: 39)

1. Die politisch-administrative Reorganisation der Metropolregion
2. Die Sicherung der ökonomischen Attraktivität
3. Der Ausbau und die Erneuerung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr
4. Das Internationale Gutachterverfahren zur räumlichen Neustrukturierung der Metropolregion

Damit nahm sich der Staat derjenigen Themen an, die zuvor bereits in der Metropolregion diskutiert wurden. So war die Notwendigkeit einer politisch-administrativen Reorganisation (1) unbestritten. Ein Konsens zur Frage wie eine neue sinnvolle Gouvernance-Struktur auf Ebene der Metropolregion aussehen könnte war jedoch noch in weiter Ferne. Das Innenministerium unterbreitete kurzfristig den Vorschlag, die Stadt Paris mit den drei angrenzenden Departements in einem interkommunalen Zusammenschluss zu vereinigen. Dieser stieß insbesondere seitens der Region auf heftigen Widerstand und wurde schnell verworfen. (Subra 2009: S. 94ff.)

Um die ökonomische Attraktivität der Stadtregion (2) zu fördern, sollten insbesondere die seit 2000 in der Region ausgewiesenen Entwicklungsmaßnahmen von nationaler Bedeutung (OIN)⁸³ vorangetrieben werden. Dabei handelt es sich um mehrere Teilräume mit besonderen Potenzialen für die wirtschaftliche Entwicklung und die städtebauliche Umstrukturierung, die zugleich von einer hohen Zersplitterung administrativer Zuständigkeiten geprägt sind. (Gilli und Offner 2008: S. 42) (s. Kap. 9.3.2 zur OIN 'Orly-Rungis-Seine-Amont')

Das dritte Handlungsfeld - der Ausbau und die Erneuerung der Infrastruktur für den öffentlichen Verkehr - knüpfte an die zunehmenden Probleme des öffentlichen Nahverkehrs an, die hier besonders als Bedrohung für die Standortattraktivität gesehen wurden. (Subra 2009: 102) Offenbar favorisierten die von der Region geplanten Projekte für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs nicht die vom Staat gewünschten Standorte. (vgl. Wiel 2010: S. 147)

Schließlich wünschte sich Sarkozy ein Nachdenken im großen Maßstab über eine vollkommene Neustrukturierung von "Grand Paris" zu einer Post-Kyoto-Metropole des 21. Jahrhunderts. In einem internationalen Gutachterverfahren sollten dazu zehn Architekturbüros Visionen auf regionaler Ebene erarbeiten. (Chaslin 2009: S. 12f.)

Nachdem die Gouvernance-Problematik bereits in den Hintergrund gerückt war, verlieh Sarkozy den drei auf die Raumentwicklung fokussierten Handlungsfeldern seines Grand Paris - Projektes Nachdruck, indem er mit Christian Blanc einen Staatssekretär für die Entwicklung der Hauptstadtregion benannte. Dieser nahm im März 2008 mit seinem Mitarbeiterstab aus staatlichen Fachexperten, der so genannten 'Mission Région Capital', seine Arbeit auf. (Subra 2009: 99)

⁸³ Dabei handelt es sich um die folgenden Entwicklungsmaßnahmen nationaler Bedeutung: Seine-Arche in Nanterre zur Erweiterung von La Défense nach Westen; Plaine de France mit der Erweiterung der Flughäfen Paris-Le Bourget und Paris-Charles-de-Gaulle; Mantois-Seine aval; Orly-Rungis-Seine amont und Erweiterung des Flughafens Paris-Orly, Plateau de Sacy. (Gérard 2012: S. 56)

Vor Ort wurde die Initiative Sarkozy's nicht nur als sein 'Grand Projet' gesehen, mit dem er wie seine Vorgänger ein markantes Zeichen in der Hauptstadtregion hinterlassen wollte. Sie wurde insbesondere als Versuch gewertet, einige der im Rahmen der Regionalisierung an die Region abgegebenen Befugnisse in den Bereichen Raum- und Verkehrsplanung an den Staat zurückzudelegieren. Seine Ankündigungen stellten den Entwurf des neuen Regionalplanes SDRIF unweigerlich in Frage. Dies verschärfte den politischen Konflikt zwischen den links regierten Gebietskörperschaften, insbesondere der Region und der Stadt Paris auf der einen Seite und dem rechts regierten Staat (UMP) auf der anderen Seite. (Subra 2009: 95f.)

7 Das Gutachterverfahren "Le Grand Paris" und dessen Beiträge

Nur ein Jahr nach der Ankündigung der staatlichen Initiative für ein Grand Paris wurde von Anfang Juni 2008 bis Mitte März 2009 das internationale Gutachterverfahren "Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne" durchgeführt, um Visionen für die Neustrukturierung der Metropolregion zu erarbeiten. Im Folgenden wird zunächst darauf eingegangen, inwieweit sich die Parameter des kooperativen Konkurrenzverfahrens als günstige Bedingungen für die Entwicklung der großräumlichen Entwürfe erwiesen haben. Das anschließende Resümee zum Charakter und zum Inhalt der Beiträge bildet dann die Grundlage, um die Neuartigkeit der darin vermittelten Ideen zur städtebaulichen Qualifizierung der Banlieues zu hinterfragen und diese in Bezug zur bisherigen Planungspraxis in der Metropolregion einzuordnen.

7.1 Das Gutachterverfahren als interdisziplinäres Forschungslabor

Das Gutachterverfahren "Le Grand Paris" hatte in mehrfacher Hinsicht eine Sonderstellung. Mit der Durchführung wurde das Kulturministerium beauftragt, das im Allgemeinen für die Bereiche Architektur und Kulturerbe, nicht aber für Fragen der Raumordnung, Stadtplanung oder Verkehrsplanung zuständig ist.

Zudem hatte man sich für ein Konkurrenzverfahren ohne Rangierung der Beiträge entschieden. Es war nicht das Ziel einen "Großen Plan" zu küren, an den sich formelle Pläne wie der Regionalplan SDRIF anpassen müssten. Die Visionen für die Neustrukturierung des Großraumes Paris zur "Metropolregion des 21. Jahrhunderts" sollten die zahlreichen vorangegangenen Planwerke und Projekte zwar hinterfragen aber nicht automatisch obsolet werden lassen. Diese Offenheit des Verfahrens hatte insbesondere den Vorteil das Konfliktpotenzial zwischen dem Staat, der Region Île de France und der Stadt Paris zu mildern. (Lengereau 2009: S.39ff.)

Zudem wurden im Steuerungsausschuss neben staatlichen Ministerien auch Vertreter der Region Île de France und der Stadt Paris beigezogen und die Kommunen durch zwei Mitglieder des Verbandes der Bürgermeister der Region (AMIF)⁸⁴ repräsentiert. So wurde seitens der Region die damalige Vizepräsidentin des Regionalrates Mireille Ferri eingebunden, die ihrerseits die Revision des SDRIF koordiniert hatte und dem Gutachterverfahren zunächst mit großer Skepsis entgegentrat. (Gautier 2009: S. 32). Während damit die relevanten politischen 'stakeholder' in dem Verfahren vertreten waren, wurden die Bürger erst im Anschluss über die Ergebnisse informiert.

Das Gutachterverfahren erhielt außerdem einen besonderen Status, indem es als anwendungsbezogenes, gestaltendes Forschungsvorhaben⁸⁵ konzipiert wurde. Nicht gängige Planungspraxis aber auch nicht realitätsferne Wissenschaft. Für den Geographen Michel Lussault ist das der wesentliche Grund, warum das Gutachterverfahren trotz der irritierenden politischen Aspekte als fruchtbare Initiative bewertet werden kann. Er hat zusammen mit dem Städtebauer Paul Chemetov den Vorsitz des wissenschaftlichen Beirats geführt. Vor dem Hintergrund seiner Beobachtungen sieht er den inhaltlichen Mehrwert des Verfahrens vor allem in den folgenden Parametern begründet. (Lussault 2009: S. 44ff.)

Interdisziplinäre Teams aus Praxis und Forschung

Im Sinne anwendungsbezogener, gestaltender Forschung setzte man auf die kollektive Erarbeitung der Beiträge durch Experten aus der Praxis und der Forschung (Lussault 2009: S. 44). Unter Federführung eines Städtebauers⁸⁶ waren in den zehn interdisziplinären Teams

⁸⁴ 'Association des maires d'Île-de-France (AMIF)'

⁸⁵ Im Französischen spricht man hier von dem Modell der 'recherche-action'.

⁸⁶ 'architecte-urbaniste'

neben Stadtplanern, Landschaftsarchitekten und Verkehrsplanern außerdem Forscher relevanter Spezialgebiete wie der Geographie, der Ökonomie, der Soziologie oder etwa der Philosophie vertreten. Auf Seiten der Forscher wurden vor allem in der Region ansässige Universitäten einbezogen. An jedem Team waren direkt oder indirekt bis zu fünfzig Personen beteiligt. (vgl. AMC 2009)

Die zentrale Rolle der Städtebauer war ein grundlegender Unterschied zur bisherigen Praxis in der Politiker in hohen Ämtern und Verkehrsplaner die Schlüsselrollen bei übergeordneten Planungen für den Großraum Paris einnahmen (Chaslin 2009: S. 13). Dafür steht insbesondere Paul Delouvrier, der als hoher Staatsbeamter die Erarbeitung des Regionalplans von 1965 (SDRAU) geleitet hat (Robert 2009: S. 18).

In Bezug auf die federführenden Städtebauer war bei der Vorauswahl der Teams nach einer offenen Ausschreibung nicht nur auf deren Renommee geachtet worden. Sie sollten auch als Persönlichkeiten gelten, die für eine solche kollektive Zusammenarbeit geeignet sind (Lengereau 2009: S. 41). Auffällig ist zudem, dass die Mehrheit der Mandatsträger ein doppeltes Profil hat und neben der praktischen Tätigkeit in den Architekturschulen der Region Paris tätig ist, also enge Verbindungen zum Forschungsmilieu hat. Dazu gehören zum Beispiel Antoine Grumbach, Yves Lion von der Groupe Descartes oder Djamel Klouche von L'AUC. Andere sind wie Christian de Portzamparc oder David Mangin in der intellektuellen Debatte zu Architektur und Städtebau in Frankreich sehr präsent (Panerai 2009: S. 61). Viele von ihnen sind wie Roland Castro bereits seit Jahrzehnten in der Metropolregion tätig und beschäftigen sich schon seit langem mit der Problematik der Banlieues. Neben dem vorrangig im Ausland tätigen Jean Nouvel waren vier ausländische Teilnehmer ausgewählt worden. Dazu gehörten die Teams um Richard Rogers von RSHP, Winny Maas von MVRDV, Bernardo Secchi und Paola Vigano des Studio 09 sowie das Team LIN um Finn Geipel und Julia Andi. (s. Verzeichnis der Teams im Anhang)

Letztlich ist es nicht allen, aber der Mehrheit der Teams gelungen sich konstruktiv auf die vom Auslober anvisierte kollektive Arbeit einzulassen. Sie haben den "interdisziplinären Tanz" gewagt und ihre professionellen Handlungslogiken seien dadurch verändert worden. (Lengereau 2009: S. 43) Lussault betont, dass dadurch fruchtbare Arbeitsweisen zur Anwendung gekommen sind, die sowohl in Städtebau und Planung als auch in der Wissenschaft unüblich sind. (Lussault 2009: S. 44)

Für den Stadtplaner Panerai war es sehr positiv zu erleben, wie sich während der Bearbeitungszeit ca. 600 Experten und Forscher mit den gleichen Fragen zur Zukunft der Metropolregion Paris auseinandergesetzt haben und ein reger Austausch zwischen ihnen entstanden ist (Panerai 2009: S. 61). Hier hat eine fachliche Mobilisierung in großem Umfang stattgefunden. Nichtsdestotrotz werden in der öffentlichen Wahrnehmung vor allem die federführenden Städtebauer mit den Beiträgen des Gutachterverfahrens in Verbindung gebracht werden.

Begleitung durch einen wissenschaftlichen Beirat

Eine weitere wichtige Bedingung für die erfolgreiche Arbeit im Rahmen des Gutachterverfahrens sieht Lussault in dessen Begleitung durch einen wissenschaftlichen Beirat. Dieser habe ein notwendiges Gegengewicht zu den Teams und insbesondere zu den federführenden Städtebauern gebildet und als kritischer Echo-Raum dafür gesorgt, dass die gestellten Anforderungen an die Beiträge und der Qualitätsanspruch gewahrt wurden. Außerdem war es seine Aufgabe die Variantenvielfalt und Komplementarität der Beiträge sicherzustellen. (Lussault 2009: S. 44)

Der wissenschaftliche Beirat setzte sich aus zweiundzwanzig Fachexperten verschiedener Disziplinen zusammen. Dazu gehörten international anerkannte Persönlichkeiten wie der Professor für Stadtplanung Peter Hall, der Sozioökonom Manuel Castells, die Soziologie-Professorin Saskia Sassen oder der Städtebauer Thomas Sieverts. Außerdem waren die in der Metropolregion tätigen Planungsagenturen APUR und IAUidF durch ihre Direktoren Dominique Alba und Vincent Fouchier vertreten. (Gautier 2009: S. 32)

Darüber hinaus hat eine wissenschaftliche Arbeitsgruppe dafür Sorge getragen, dass die Teams fortlaufend und gleichermaßen Zugang zu umfangreichen statistischen und geographischen Daten erhalten hat. Dies wurde über Kooperationen mit den Planungsagenturen APUR und IAUIDf sowie den großen öffentlichen Institutionen im Infrastrukturbereich wie der französischen Bahngesellschaft SNCF, den in der Metropolregion tätigen Verkehrsbetrieben RATP und STIF, der Flughafengesellschaft Aéroport de Paris und der Hafengesellschaft von Paris ermöglicht. (ebd. S. 32)

Offen formulierte Aufgabenstellung

Mit der Aufgabe des Gutachterverfahrens griff man das Entwerfen im großen Maßstab auf, dass zum damaligen Zeitpunkt in der französischen Debatte zum Umgang mit den sogenannten 'großen Territorien der peripheren Stadt' zunehmend thematisiert wurde. Den Ausgangspunkt dazu bildete das 2005 an der Hochschule für Architektur und Landschaftsarchitektur in Lille (ENSAPL)⁸⁷ durchgeführte europäische Kolloquium "L'espace de la grande échelle"⁸⁸ (Louguet, Tiry und Vermandel 2006). Zudem hatte man sich ab 2006 in dem staatlich geförderten Forschungsprogramm "L'architecture de la grande échelle"⁸⁹ damit beschäftigt, wie die raumrelevanten Disziplinen entwurfsbasierte Konzepte für suburbane Räume im regionalen Maßstab erarbeiten können und welche neuen Arbeitsweisen dazu nötig seien (vgl. Lengereau 2009: 39ff.). Außerdem waren zu den 2006 eingerichteten Entwicklungsmaßnahmen von nationaler Bedeutung (OIN) erste Ideenwettbewerbe jenseits des üblichen Maßstabs eines klassischen städtebaulichen Entwurfs durchgeführt worden (Alonzo 2009: S. 58).

In der Diskussion um das 'Entwerfen im großen Maßstab' wurde der etablierte Planungsanspruch des 'Projet urbain' von der Ebene des Quartiers auf Teilräume im regionalen Maßstab übertragen und so zum 'Projet de territoire'. Damit wurde implizit der Anspruch vertreten, dass zur Qualifizierung des suburbanen Raumes großräumliche Konzepte und Visionen nötig sind, die ausgehend vom jeweils betrachteten Teilraum und seinem Kontext entworfen werden sollen. Diese Auffassung vertraten insbesondere Ariella Masbounji und David Mangin in der Publikation "Agir sur les grands territoires"⁹⁰. (vgl. Masbounji und Mangin 2009) (s. Kap. 2.1.5)

Vor diesem Hintergrund wurde die Aufgabe des Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" als Mischung aus 'Research by Design' und wissenschaftlicher Forschung angelegt (vgl. Lengereau 2009: 40). In der relativ offenen Formulierung der Aufgabenstellung, wie sie nur in einem Konkurrenzverfahren ohne Rangierung möglich ist, sieht Lussault eine weitere Erfolgsbedingung des Gutachterverfahrens (Lussault 2009: S. 44f.). Statt direkt fertige Antworten in einem engen vordefinierten Rahmen liefern zu müssen, konnten die Teams so selbst Fragen aufwerfen und zur Erkundung des Planungsproblems beitragen. Man übertrug ihnen quasi die Verantwortung für eine sinnvolle Konkretisierung der Aufgabe. (Lengereau 2009: 40)

Dies wird zum Beispiel daran deutlich, dass die Abgrenzung des Betrachtungsraumes nicht festgelegt wurde. Von den Teams war selbst zu definieren, welchen Umfang die Metropolregion Paris einnimmt und mit welchen Arten von Räumen sie sich folglich auseinandersetzen würden. Diese Suche des passenden Raumausschnittes implizierte viele weitere grundlegende Fragen und wirkte dadurch sehr stimulierend. Was macht den städtischen Raum aus? Wie kann man ihn geographisch begrenzen, gleichwohl die ihn konstituierenden Netze der Mobilität oder der Telekommunikation unbegrenzt sind? Wie soll man mit dem Widerspruch umgehen etwas abgrenzen zu wollen, das per se nicht abgrenzbar ist? (Lussault 2009: S. 45f.)

⁸⁷ 'Ecole nationale supérieure d'architecture et de paysage de Lille (ENSAPL)'

⁸⁸ auf Deutsch: "Der Raum des großen Maßstabs"

⁸⁹ auf Deutsch: "Die Architektur des großen Maßstabs"

⁹⁰ auf Deutsch: "Auf die großen Territorien einwirken"

Auf diese Fragen gab es viele mögliche aber nicht die eine richtige Antwort. So legte die von den Teams jeweils getroffene Entscheidung für einen Raumausschnitt den Grundstein für die erarbeiteten Konzepte und damit auch für die dabei entstandene Vielfalt der Varianten.

Eine weitere Besonderheit des Gutachterverfahrens bestand darin, dass sich das Arbeitsprogramm nicht auf den eigentlichen großräumlichen Entwurf für ein Grand Paris beschränkte, sondern zwei weitere Teilaufgaben umfasste. Den Einstieg bildete ein international angelegter Vergleich zu der Frage, was die Post-Kyoto-Metropole des 21. Jahrhunderts ausmache. Neben Paris wurden ausgewählte Stadtregionen internationaler Bedeutung im Hinblick auf die vielfältigen Aspekte einer nachhaltigen Entwicklung analysiert. (Lengereau 2009: S. 41) Dadurch wurde eine Art Referenzrahmen für die eigentliche Konzeptentwicklung abgesteckt.

Auf dieser Basis erarbeiteten die Teams ihre räumliche Vision⁹¹ für den Großraum Paris. Darin waren Vorhersagen zur zukünftigen Entwicklung, konzeptionelle Vorschläge in Form von Entwurfsszenarien und detaillierten Vertiefungen sowie strategische Aussagen gefordert. Im Hinblick auf die Präsentation der Ergebnisse des Gutachterverfahrens in einer Ausstellung war von den Teams außerdem ein szenographisches Ausstellungskonzept zu erarbeiten (ebd. S. 41). Die Anforderung geeignete Darstellungsweisen für die Vermittlung der großräumlichen Entwürfe in einem dreidimensionalem Raum zu entwickeln, hat sehr vielseitige und spannende Vorschläge jenseits des klassischen Repertoires hervorgebracht (ebd. S. 47). Diese leisten zudem einen wichtigen pädagogischen Mehrwert. In diesem Zusammenhang betont Lengereau, dass die Suche nach passenden Darstellungsweisen, die der veränderten Planungskultur und den aktuellen Paradigmen im Hinblick auf die planerische Transformation von Räumen gerecht wird, generell ein wesentlicher Bestandteil des Gutachterverfahrens gewesen sei (Lengereau ebd. S. 41f).

Diskursiver Charakter des Verfahrens

Im Unterschied zu klassischen Wettbewerbsverfahren hatte das Gutachterverfahren einen diskursiven Charakter. Dies betraf nicht nur die Arbeit innerhalb der relativ großen Teams. In insgesamt drei Zwischenbesprechungen präsentierten und diskutierten sie ihre jeweiligen Zwischenergebnisse nicht nur mit dem Steuerungsausschuss und dem wissenschaftlichen Beirat sondern auch mit den anderen Arbeitsgruppen. Zusätzliche Besprechungen des Steuerungsausschusses mit dem Wissenschaftlichen Beirat dienten dazu, die nötigen Weichenstellungen während des Verfahrens zu treffen. (Gautier 2009: S. 32) Mit dieser Prozessgestaltung konnten ein reger Austausch zwischen allen Beteiligten stattfinden, konstruktive Kritik zur Weiterentwicklung erster Ideen geübt werden und sich diese gegenseitig befruchten.⁹²

Den Schlusspunkt bildete eine siebenmonatige Ausstellung (30.04.2009 bis 22.11.2009), in der die zehn großräumlichen Entwürfe gleichrangig präsentiert wurden und so nun auch der stadtreionalen Öffentlichkeit zugänglich wurden. Ein Ausstellungskatalog fasste die Beiträge zusammen und stellte wesentliche Ideen heraus. Außerdem wurden die Konzepte mit je 120 bis 150 Seiten Umfang auf einer staatlichen Internetseite zum Download zur Verfügung gestellt.⁹³ Im Nachgang haben mehrere Teams ihren Beitrag in Buchform publiziert. Dazu gehörten neben Team LIN und Studio 09, die Teams um Jean Nouvel und L'AUC.

⁹¹ Diese trug den Titel "Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne".

⁹² Abgesehen von der Frage, ob der Staat zur Durchführung des Gutachterverfahrens legitimiert war, entsprach das Gutachterverfahren damit in wesentlichen Punkten den Anforderungen an einen Klärungsprozess auf regionaler Ebene wie sie von Markus Nollert formuliert worden sind. (vgl. Nollert 2013) (s. Kap. 2.4.3)

⁹³ Die Beiträge des Gutachterverfahrens sind im Literatur- und Quellenverzeichnis aufgeführt. Wenn im Folgenden im Text der Bezug zum jeweiligen Beitrag genannt wird, wird auf explizite Quellenverweise verzichtet.

Stolpersteine für die Arbeit der Teams

Die Teams wurden für die Erarbeitung ihrer Beiträge zum Gutachterverfahren mit jeweils 240'000 € vergütet. Dies erwies sich im Hinblick auf den Umfang der gestellten Aufgabe, die damit verknüpften Ansprüche an das Ergebnis und die hohe Zahl beteiligter Experten als mehr als unzureichend. So ist die Qualität der Beiträge einem hohen Maß an Eigenengagement der Teams zu verdanken, die sich aus Begeisterung für die Aufgabe und das damit verbundene Prestige 'ins Zeug gelegt haben'. (Leloup und Bertone 2009: S. 11)

Vor dem in Kapitel 6.3 geschilderten Hintergrund fühlten sich sowohl Politiker, die Verwaltung als auch die Experten von der Initiative Sarkozy's zu dem Gutachterverfahren unter Federführung der Architekten empfindlich gestört. Diese Skepsis und das Eiltempo des Verfahrens bildeten schwierige Ausgangsbedingungen für die Arbeit der Planungsteams an einer äußerst großen und komplexen Aufgabe. Die offene Formulierung der Aufgabe und ihr Forschungscharakter öffneten den Teams dennoch die Türen zu den Akteuren in der Region. So suchten einige Teams den Kontakt zu Kommunalpolitikern, um sie im Hinblick auf lokale Probleme zu befragen und konnten sie letztlich für das Gutachterverfahren interessieren. "Auf Skepsis folgte Interesse, dann gebannte Aufmerksamkeit." (Robert 2009: S. 19) Letztlich haben sich auch zunächst skeptische Politiker über alle Lager hinweg für die Ergebnisse interessiert und bei deren Vorstellung Präsenz gezeigt. (Panerai 2009: S. 61)



7.2 Zehn großräumliche Entwürfe für die Metropolregion Paris

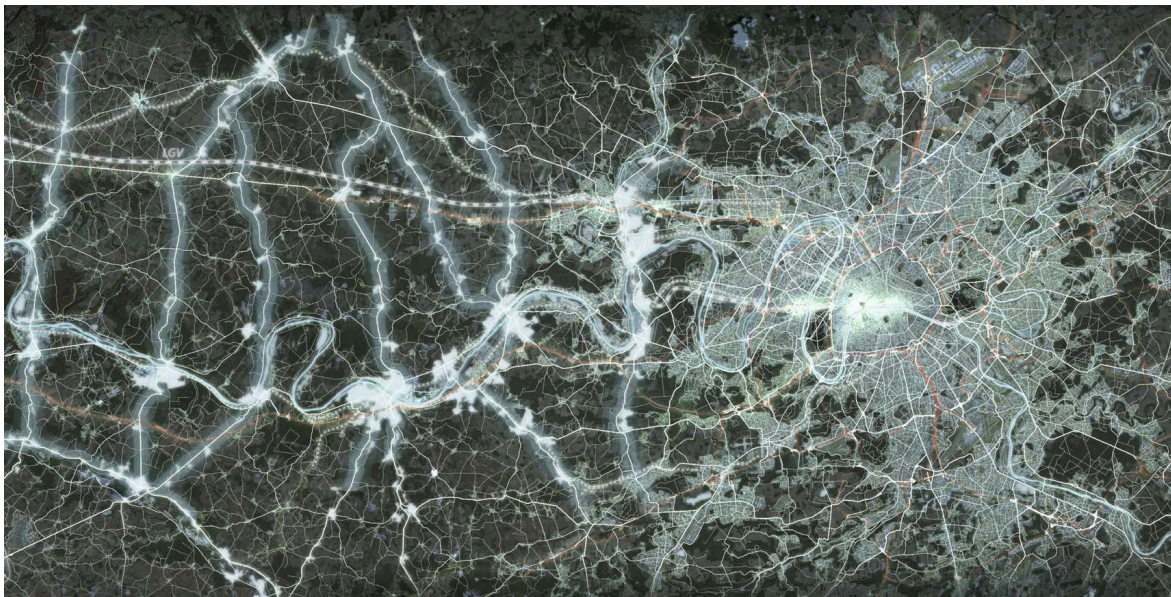
7.2.1 Zum unterschiedlichen Charakter der Beiträge

Die zehn Beiträge des Gutachterverfahrens spiegeln in ihrer Eigenständigkeit und Diversität wieder, wie die Teams die oben beschriebene Offenheit der Aufgabenstellung genutzt haben. Sie unterscheiden sich nicht nur inhaltlich, sondern auch hinsichtlich des Charakters sichtlich voneinander. So handelt es sich bei den großräumlichen Entwürfen für die 'Métropole poreuse' von Studio 09 oder die 'Métropole douce' des Team LIN um in sich geschlossene Gesamtkonzepte für verstädterte Landschaften, die sich durch ein eigens entwickeltes Set an Kategorien und eine durchgängige Bildsprache kennzeichnen. Mit der Metapher des Rhizoms ist auch der Beitrag des Teams um Christian de Portzamparc von einem übergreifenden theoretischen Begriff für die postmoderne Metropolregion geprägt.

Im Vergleich dazu sind in anderen großräumlichen Entwürfen Erkenntnisse aus der Analyse, Vorschläge für den Gesamttraum sowie programmatische Statements und Projektideen auf weniger durchdeklinierte Art und Weise vereint. Dazu gehören die Beiträge des Atelier Castro Denissof Casi und der Groupe Descartes. Der Beitrag des Teams um Jean Nouvel mit dem poetischen Titel "Naissances et renaissance de mille et un bonheurs parisiens" sticht wiederum durch seine literarischen Züge hervor.

Insgesamt zeigen die Beiträge des Gutachterverfahrens einen bewussten Umgang mit der 'Fuzzyness of the Boundaries' (Simin Davoudi) von Regionen. Die Mehrheit der Teams hat die Grenze des angemessenen Betrachtungsraumes zwischen dem zweiten Agglomerationsgürtel um die Stadt Paris und der Region Île-de-France gesehen, diese aber innerhalb der Beiträge je nach thematischem Fokus flexibel gehandhabt. So lässt sich unmittelbar aus den Entwürfen keine Empfehlung für die passende politisch-administrative Abgrenzung eines 'Grand Paris' ableiten (APUR 2009: S.16).

Abb. 44: Konzeptplan "Linearität und Transversalität" aus dem großräumlichen Entwurf "Seine Métropole - Paris Rouen Le Havre", Beitrag des Teams Grumbach zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Grumbach 2009: S. 86/87; Kartengrundlage: IGN) © Équipe Grumbach | In dem Entwurf "Seine Métropole" wird vorgeschlagen, die Metropolregion Paris zukünftig nach dem Modell der linearen Stadt entlang der Seine bis nach Le Havre zu entwickeln und ihr so einen direkten Zugang zum Meer zu verschaffen. Dazu sollen Flächenreserven und Potenziale zur Verdichtung, die in den Städten und Ortschaften entlang des Flusses und der parallel dazu geplanten Schnellbahn liegen, genutzt werden.



Die große Ausnahme hinsichtlich des Betrachtungsraumes stellt der Beitrag des Teams um Antoine Grumbach dar. Hier wird die Metropolregion Paris im Zusammenhang mit dem sich entlang der Seine über Rouen bis Le Havre erstreckenden Raum untersucht. Daraus entsteht ein gänzlich anderer Zugang zur Aufgabe, eine ungewöhnliche Perspektive auf die Stadt Paris und ihre Banlieues und eine gesamträumliche Vision, die sich von allen anderen Beiträgen abhebt. Neben dem Zitat von Bonaparte "Paris, Rouen, Le Havre, eine einzige Stadt dessen große Straße die Seine ist." aus dem Jahr 1802 soll die Betrachtung von Stoffkreisläufen und das Potenzial der Seine für die Logistik-Branche ausschlaggebend für diese Wahl gewesen sein (vgl. Équipe Grumbach 2009).

Während in der Ausstellung zum Gutachterverfahren die konzeptionellen Vorschläge der zehn Teams im Vordergrund standen, nehmen in der kompletten Fassung der großräumlichen Entwürfe die Analyse und die planerische Argumentation einen ebenso großen Stellenwert ein. Allen Beiträgen gleich ist die intensive Verwendung von Bildern verschiedener Art. Die Teams haben sowohl im Rahmen der Analyse als auch beim Entwickeln konzeptioneller Vorschläge mit unterschiedlichen Bildgebungsverfahren und Darstellungsarten gearbeitet um Erkenntnisse zum Untersuchungsraum und zu Möglichkeiten seiner Gestaltung zu gewinnen oder diese zu illustrieren. Gleichwohl die Metropolregion Paris in der Mehrheit der Beiträge auf vielfache Art in gesamträumlichen Plänen und Vogelschau-Perspektiven dargestellt wird, sind die großräumlichen Entwürfe nicht als unflexible Idealstadtkonzepte angelegt sondern werden sowohl als konzeptionelles wie auch als strategisches Werkzeug verstanden.

Aufgrund einer generellen Skepsis gegenüber den Darstellungsformen übergeordneter, räumlicher Planung hat das Team L'AUC hingegen gänzlich auf derartige Repräsentationen verzichtet (Chaslin 2009: S. 15). Stattdessen haben sie die Metropolregion Paris in Form einer Matrix aus Taktiken und Mikrosituationen dargestellt. So stellt der Beitrag einen Grenzfall des großräumlichen Entwurfes dar.

Die Multiskalarität der großräumlichen Entwürfe zeugen davon, dass auf verschiedenen Maßstabsebenen gearbeitet wurde. Neben gesamträumlichen Betrachtungen finden sich Vertiefungen von Teilräumen der Metropolregion bis hin zu kleinräumlichen Situationen. Zum einen sind diese exemplarisch und repräsentieren typische, immer wieder auftretende städtebauliche Problemlagen. Der ausgewählte Ort steht so für andere ähnliche Orte in der Metropolregion und die als integrierter Bestandteil des gesamträumlichen Konzepts erarbeiteten Lösungsansätze sind potenziell übertragbar. So erscheinen die großräumlichen Entwürfe als Ideenpool städtebaulicher Strategien für das Weiterbauen und Qualifizieren der bestehenden Stadt. Das es hier um strategische Ansätze geht, die weiterzuentwickeln sind, und nicht um fertig entworfene Lösungen für den jeweiligen Ort, hat das Team MVRDV mit dem starken Abstraktionsgrad ihrer Visualisierungen zum Ausdruck gebracht. Zum anderen werden ganz klassisch aber auch Projekte vorgeschlagen, die ausschließlich für den jeweiligen konkreten Ort bestimmt sind. In diesem Sinne beinhaltet das Konzept des Teams um Roland Castro eine ganze Reihe von architektonischen Großprojekten mit besonderer Ausstrahlungskraft, die zu symbolischen Orten eines Grand Paris werden sollen. Dazu gehört beispielsweise die Idee den internationalen Großhandel für Lebensmittel in Rungis (MIN) um einen öffentlichen Gebäudekomplex zu erweitern, welcher der französischen Gastronomie gewidmet ist. (s. Kap. 9.3.2)

Den Freiraum, den ein solches Konkurrenzverfahren bietet, zeigt sich auch in dem offenen Umgang mit geltenden bau- und planungsrechtlichen Regelungen und der politisch-administrativen Gliederung der Metropolregion. Zwei Arten von Restriktionen, die in der alltäglichen städtebaulichen Praxis viele Ideen von vornherein ausschließen. Die Beiträge zeigen was jenseits der artifiziellen Grenzen von Kommunen, Zonen und Zuständigkeiten denkbar ist und benennen welche Veränderungen dazu nötig wären. Insbesondere das Team um Roland Castro und Groupe Descartes sehen in der Änderung bzw. Reduzierung lokaler bau- und planungsrechtlicher Bestimmungen den Schlüssel zu einem qualifizierenden Stadtumbau. Einige Teams wie das um Richard Rogers machen Vorschläge für eine veränderte Governance der Metropolregion.

7.2.2 Zur Vielfalt der Ideen

Inhaltlich gemeinsam ist den Beiträgen das klare Bekenntnis zu einer nachhaltigen Entwicklung der Metropolregion. Zu der Frage ob sich eine räumliche Vision für die Metropolregion Paris stärker an der ökonomischen Wettbewerbsfähigkeit der Metropolregion oder der Lebensqualität der Bewohner orientieren sollte, haben sich die Teams eindeutig positioniert. Ihrer Ansicht nach, bedingt das eine das andere und erst die erfolgreiche Paarung mit energetischen, ökologischen und klimatischen Aspekten kann zu einem Vorteil in der weltweiten Standortkonkurrenz werden. Unterstützt von der breit angelegten Aufgabenstellung haben die Teams nicht Sarkozy's Erwartung an das Gutacherverfahren erfüllt und im Rahmen ihrer Beiträge ausschließlich architektonisch geprägte Projekte für wenige Standorte wertschöpfungsintensiver Dienstleistungen vorgeschlagen um so exportierbare Bilder für ein positives Image der Metropolregion zu schaffen (vgl. Subra 2009: S. 107).

Aus Paris und seinen Vorstädten die Metropolregion Paris werden lassen

Das Konkurrenzverfahren war unter anderem von der Frage bestimmt, wie die starken Gegensätze zwischen der Stadt Paris als dem unangefochtenen Zentrum der Metropolregion und ihren Vorstädten abgemildert werden können. In den vorherrschenden Bildern der Stadtregion spiegeln sich diese Diskrepanzen in akzentuierter Art und Weise wieder. Dies geht soweit, dass man gar nicht von einem gemeinsamen Image sprechen könne. Wie Licht und Schatten stünden sich das positiv besetzte Bild der Stadt Paris und das schlechte Image der Banlieues gegenüber. (APUR 2009: S. 20f.)

Vor diesem Hintergrund war ein wichtiger Themenkomplex des Gutacherverfahrens die Metropolregion und ihre möglichen Grenzen auszuloten sowie ihren Charakter angemessener und ausgewogener zu beschreiben und zu repräsentieren. Dabei ging es auch darum zu verstehen inwieweit die räumlichen Realitäten dieses extreme Auseinanderfallen der Bilder mitbegründet. Letztlich haben sich die Teams insbesondere mit der Frage auseinandergesetzt wie zur Bildung der Identität eines Grand Paris beigetragen und wie sie lesbarer gemacht werden kann.

Dazu wird in vielen Beiträgen die Bedeutung der Landschaft und der Geographie hervorgehoben und konzeptionell an den Wäldern, großen Tälern, Flüssen und verschiedenen Landschaftsräumen angesetzt (APUR 2009: S. 25). So wird im Entwurf des Teams um Jean Nouvel den Flusstälern der Seine, der Bièvre, der Yvette und der Orge eine besondere Bedeutung beigemessen und die Errichtung von vier vertikalen und technologisch nachhaltigen Stadtquartieren an landschaftlich außergewöhnlichen Orten vorgeschlagen, die als sogenannte "Hauts Lieux" die Wahrnehmung der Metropolregion prägen sollen.



Abb. 45: Visualisierungen zum vertikalen Stadtquartier am Hafen von Gennevilliers aus dem großräumlichen Entwurf "Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens", Beitrag des Teams um Jean Nouvel zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Nouvel 2009: S. 99) © Équipe Nouvel | 1. Blick vom Seine-Ufer in Argenteuil 2. Blick vom Pantheon I "Vertikalstädte rücken dicht zusammen und an die Gebiete heran, die bereits besiedelt sind. Sie liefern ihnen, was bisher fehlte: Orientierung, Nähe, Dichte, Urbanität. Sie werden zu Verbindungsstücken, denn sie verklammern das, was schon da ist." (Nouvel et al. 2009: S. 26)

Eine Metropolregion für ihre Bewohner

Auf die Frage, wie die Metropolregion von Paris zukünftig sein soll, ist in den großräumlichen Entwürfen fast durchgängig die Vorstellung einer 'sanften', vielfältigen, für alle zugänglichen und in erster Linie für die Bewohner konzipierten Stadt präsent. Der angestrebte Wandel wird immer wieder mit den Schlagwörtern Intensivierung, Mischung, Koexistenz und Recycling umrissen. Der Großmaßstäblichkeit von Einkaufszentren und der Barrierewirkung von Schnellstrassen wird das Prinzip der Nähe zu Service- und Versorgungseinrichtungen des täglichen Lebens und die Erreichbarkeit zu Fuß und mit dem Fahrrad entgegengesetzt. Statt sozial-räumlicher Segregation sollen Solidarität und ein besseres Zusammenleben die Metropolregion von Morgen prägen. Für mehr soziale und räumliche Gerechtigkeit müssten nicht zuletzt Unternehmen und Arbeitsplätze ausgeglichener über das Territorium verteilt sein. Ressourcen sollen gespart und möglichst effizient eingesetzt werden, Stadt und Natur sind miteinander zu versöhnen. (APUR 2009: S. 27ff.)

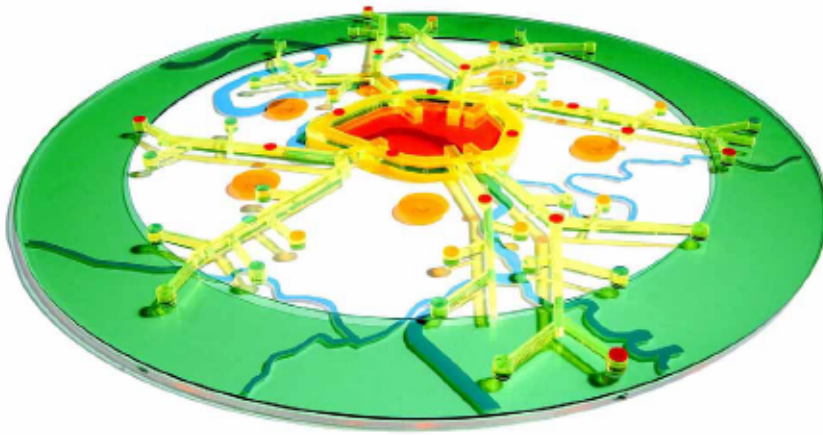


Abb. 46: Modell von Grand Paris aus dem großräumlichen Entwurf "Dix principes pour Paris métropole", Beitrag des Teams um Richard Rogers zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe RSHP 2009: S. 7) © Équipe RSHP | Auf den aus Paris herausführenden Gleisfeldern und entlang der Stadtautobahn 'Boulevard Périphérique' wird mit den sogenannten 'Armatures métropolitaines' ein Gerüst in der Metropolregion angelegt, das zusammen mit dem vervollständigten Grüngürtel die Basis eines ökologischen Grand Paris bilden soll.

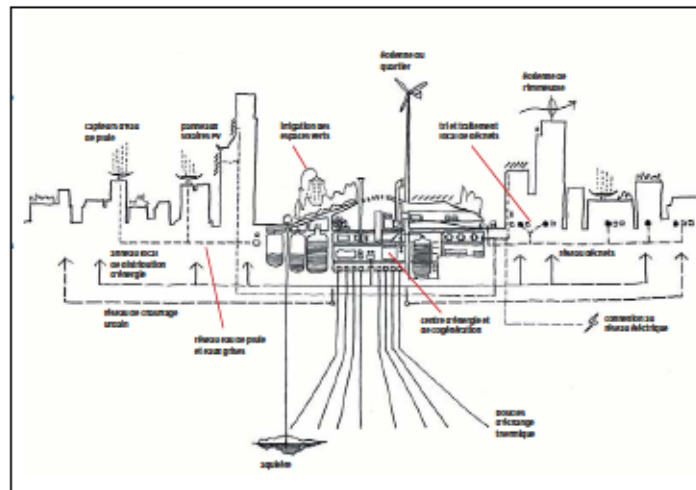


Abb. 47: Visualisierung und Querschnitt zu der 7 km langen 'Armature métropolitaine' vom Gare du Nord nach Saint Denis (Équipe RSHP 2009: S. 264 u. 211) © Équipe RSHP | Anstelle des Gleisfeldes wird oberirdisch ein linearer Park mit begleitender Bebauung angelegt, während unterirdisch neben dem Schienenverkehr technische Anlagen der Logistik, der Energieversorgung und des Recycling als "Batterie der Stadt" entstehen.

Weitgehende Einigkeit besteht darin, dass diese Stadtregion eine polyzentrischere Struktur als bisher haben soll. Ideen zum Intensivieren bestehender oder der Schaffung neuer Zentren in den Banlieues werden in fast allen Beiträgen thematisiert. Zur Frage, welche Orte dazu auserkoren werden und welcher übergeordneten Entwurfsidee man dabei folgt, gibt es hingegen unterschiedliche Antworten.

So unterscheiden sich die gesamtäumlichen Vorstellungen zur Entwicklung der Metropolregion dennoch wesentlich voneinander. Strittig ist beispielsweise, ob man sich in Bezug auf den gebauten Raum, wie vom Team um Richard Rogers vertreten, allein an dem Modell der kompakten Stadt orientiert, oder wie vom Team LIN vorgeschlagen, an einer Stadt der Kontraste in der Orte hoher und Bereiche niedriger Dichte als komplementär zueinander behandelt werden. Ihr Entwurf für eine 'Métropole douce' thematisiert deshalb nicht nur die Ausbildung von intensiven städtischen Zentren sondern auch von sogenannten Mikrozentren (s. Kap. 9.2) (APUR 2009: S. 29f.). Das Team um Christian de Portzamparc nutzt hingegen die Figur des Rhizom's um spezialisierte Bereiche in der Metropolregion zu identifizieren, die sich bereits durch eine übergeordnete Bedeutung und besonders starke Verflechtungen auszeichnen und aus diesem Grund ausgebaut und mit urbanen Qualitäten ausgestattet werden sollen (s. Kap. 9.3.2). Die Groupe Descartes setzt in ihrem Entwurf wiederum an der asymmetrischen Struktur der Metropolregion an und priorisiert für deren Weiterentwicklung drei lineare Teilräume. (s. Kap. 9.3.1)

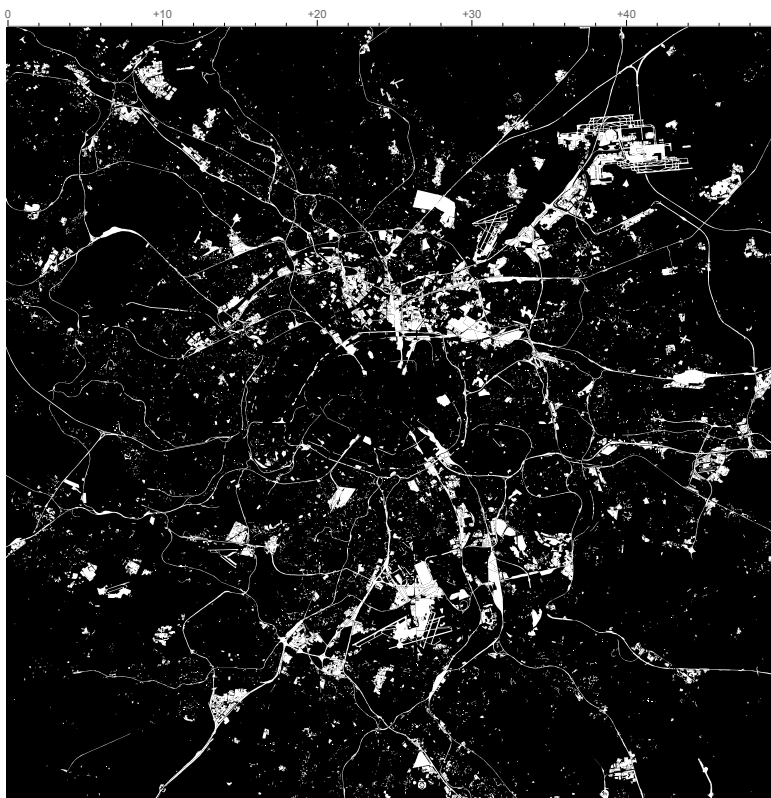


Abb. 48: Analysekarte "Der Grundbesitz von Luzifer" aus dem großräumlichen Entwurf "La métropole poreuse de l'après-Kyoto", Beitrag von Studio 09 zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Studio 09 2009: S. 34) © Studio 09 | In weiß sind neben Autobahnen und Schienentrassen die Areale von Flughäfen, großen Industrie- und Gewerbebetrieben und Friedhöfen der Metropolregion Paris dargestellt, die als Zeichen für städtebauliche und soziale Problemlagen interpretiert werden.

Allein Studio 09 spricht sich gegen eine polyzentrischere Metropolregion aus und plädiert mit dem Konzept der Isotropie für eine nicht hierarchisierte, homogene räumliche Struktur, die sich darüber hinaus durch Porosität, Permeabilität und Offenheit auszeichnen soll. Diese geht einher mit einer flächendeckenden Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, Geschäften und sozialen Einrichtungen und wäre so weniger anfällig für Phänomene der Segregation und sozialen Exklusion. Hierarchie würde hingegen isolieren und spalten. (s. Kap. 9.4.2) Zudem zeigen sie mit der Karte "Der Grundbesitz von Luzifer" nachdrücklich, dass Mängel der räumlichen Qualität wie Umweltbelastung oder physische Barrieren im Stadtraum eng mit der Konzentration sozialer Probleme verknüpft zu sein scheinen. (s.a. Abb. Kap. 6.1)

Auch die anderen Beiträge haben sich mit der Frage der sozialen Kohäsion auseinandergesetzt. In den Überlegungen zur Mobilität wird das Problem der sehr schlechten Anbindung von bestimmten Großwohnsiedlungen an den öffentlichen Nahverkehr und der dadurch eingeschränkten Chancen auf Beschäftigung für deren Bewohner immer wieder thematisiert. Das Team um Richard Rogers analysiert die sozialen Disparitäten in der Metropolregion Paris und schlägt einen 'Sozialen Aktionsplan' vor. Mehrere Teams zeigen auf, wie Cités und Großwohnsiedlungen auf verschiedene Art und Weise qualifiziert werden könnten und setzen dabei einige neue Akzente (vgl. Équipe Nouvel 2009, Équipe Castro 2009, MVRDV 2009).

Der Vorwurf, daß in den Beiträgen soziale Aspekte ausgeblendet worden seien, trägt also nicht. Das diese Vorschläge weniger Beachtung gefunden haben als andere, mag daran liegen, dass sich die Teams hier in einem etablierten Aufgabenfeld des französischen Stadtbbaus bewegen, in dem sich immer wieder zeigt, dass sich sozio-ökonomische Probleme durch baulich-räumliche Eingriffe allenfalls entschärfen aber nicht lösen lassen.

Die Intensivierung und Verdichtung der Banlieues

In den zehn Visionen zur Neustrukturierung der Metropolregion Paris wird dem Stadtbau gegenüber der Stadterweiterung klar der Vorrang gegeben. Alle Teams vertreten die Ansicht, dass die Metropolregion bereits größtenteils vorhanden ist und es in erster Linie nicht darum geht sie zu erweitern, sondern sie reichhaltiger, komplexer und dichter zu machen. Stadtstrukturelle und stadtgestalterische Fragen werden integriert behandelt und gezeigt wie ein Städtebau der Intensivierung und Umstrukturierung, der Anpassung und des Wiederverwertens aussehen könnte. (APUR 2009: S. 37ff.)

Dabei konzentrieren sich die Beiträge nicht wie bis dahin in der Planungspraxis üblich auf Konversionsflächen oder Großwohnsiedlungen. Vielmehr wird aufgezeigt wie quer durch alle Gebietstypen mit einem kleinteiligen Stadtbau die vielen Leerräume, Asphaltbrachen und untergenutzten Bereiche angemessen verdichtet und der Stadtraum qualifiziert werden könnten. So wird das enorme Potenzial der Resträume um Verkehrsinfrastrukturanlagen, der großflächigen Parkplätze und Logistikzonen sowie der einstöckigen Supermärkte und Gewerbebauten für das Weiterbauen und Umgestalten der Banlieues offengelegt. Nicht zuletzt werden auch Ideen zur angemessenen Verdichtung von Einfamilienhausgebieten entwickelt. (APUR 2009: S. 37ff.)

Diese baulichen Eingriffe sollen neben der Schaffung von zusätzlichem Raum für Wohnungen und Arbeitsplätze⁹⁴ innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes insbesondere dazu dienen, fehlende Nutzungen und Angebote zu ergänzen. Dies wird zwar schwerpunktmäßig aber nicht ausschließlich auf die Herausbildung von stärkeren Zentren in den Vorstädten bezogen.

So zeigt das Team LIN mit der städtebaulichen Strategie der Mikrozentren auf, wie monofunktionale Siedlungseinheiten punktuell um öffentliche und kommerzielle Einrichtungen der Nahversorgung ergänzt werden können (s. Kap. 9.2.2).

⁹⁴ Hinsichtlich des Bedarfs haben sich die Teams in der Regel an den Prognosen des SDRIF-Entwurfes von 2008 orientiert, die für den Zeitraum von 2005 bis 2030 einen Bedarf von zusätzlichen 60'000 Wohnungen und 28'000 Arbeitsplätzen pro Jahr vorhersagt. (vgl. Conseil régional IdF 2008)

Das Team um Christian de Portzamparc thematisiert hingegen wie in Räumen, die von großen Infrastrukturanlagen und nach außen abgeschotteten Handels- oder Logistikarealen geprägt sind, Urbanität erzeugt werden kann. (s. Kap. 9.3.2)

Gleichwohl sich die Teams in den großräumlichen Entwürfen klar gegen ein extensives Wachstum der Metropolregion aussprechen, soll nicht unerwähnt bleiben, dass hier durchaus auch Vorschläge für bereits lancierte Stadterweiterungsvorhaben integriert worden sind. Hier ist insbesondere die von staatlicher Seite geplante Neugründung eines Standorts für Technologie, Forschung und Entwicklung auf dem 'Plateau de Saclay' zu nennen.⁹⁵

Mobilität und Stadtraum

Großes Augenmerk im Rahmen des Gutachterverfahrens galt dem Thema der Mobilität. Mit durchschnittlich anderthalb Stunden die jeder Bewohner der Region Île-de-France täglich im Verkehr verbringt, sind die täglichen Wege neben dem Wohnen eines der dringendsten Alltagsprobleme für die Mehrheit der Bevölkerung. Während das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb der Stadt Paris zufriedenstellend ist, wird das bestehende Netz in den Vorstädten als völlig unzureichend und ungeeignet bewertet. Dies liegt nicht nur an mangelnden Tangentialverbindungen zwischen den Banlieues, sondern auch an der schlechten Intermodalität zwischen den existierenden Netzen von Zug, RER, Metro und Strassenbahn. So wird in allen Beiträgen ein markanter Ausbau des ÖPNV-Netzes vorgeschlagen und mit den verschiedenen Konzepten eine ganze Bandbreite an potenziellen Erweiterungen angedacht, sowohl hinsichtlich der Verortung von zusätzlichen Linien und Stationen als auch der Art der Transportmittel. (Davoine et al. 2009: S. 28f.)

Die Teams um Richard Rogers, Roland Castro, Christian de Portzamparc und MVRDV sehen in der Ergänzung des konzentrisch auf Paris ausgerichteten RER-Netzes durch schnelle und leistungsfähige Ringverbindungen in den Vorstädten eine Lösung des Problems. Andere Beiträge kombinieren verschiedene Arten von Netzergänzungen mit dem Argument des Zeitgewinns. So geht die Groupe Descartes von dem Ziel aus, dass jeder Bewohner 'eine halbe Stunde weniger pro Tag' unterwegs sein soll und das Team Nouvel strebt an, dass jeder beliebige Ort innerhalb von Grand Paris in maximal einer halben Stunde und mit maximal zweimal Umsteigen erreichbar ist. (vgl. Davoine et al. 2009: S. 28f.; APUR 2009: S. 98ff.)

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs wird in verschiedenen Beiträgen thematisiert, welche besondere Rolle die Bahnhöfe für die Metropolregion einnehmen und auf welche Weise die umliegenden Gebiete verdichtet werden sollen. Damit wird eine klassische städtebauliche Strategie des Stadtumbaus mit dem aktuellen Prinzip der Konzentration der Siedlungsentwicklung auf Knotenpunkte des öffentlichen Verkehrs kombiniert, dem 'Transport-Orientated-Development' (TOD). (vgl. Équipe L'AUC 2009; Équipe Portzamparc 2009, Équipe 2009 RSHP)

Im Zusammenhang mit ihrer Vision einer nicht-hierarchisch organisierten Metropolregion wird im Beitrag von Studio 09 hingegen für den Bau von 600 km neuen Straßenbahnlinien plädiert. So würde in den Banlieues quasi flächendeckend ein dichtes Netz an Haltestellen entstehen, die leicht zu Fuß und mit dem Fahrrad erreichbar wären. Auch das Team LIN hat mit seinem Beitrag darauf hingewiesen, dass der öffentliche Verkehr in seiner ganzen Komplexität auf verschiedenen Maßstabsebenen gedacht werden muss. Es reicht also nicht aus sich auf möglichst direkte und effektive Verbindungen zwischen den Zentren zu konzentrieren und dazu ein großmaschiges Netz aus RER- oder Metrolinien bereitzustellen. Sie schlagen deshalb ein abgestuftes Konzept vor, in dem sie unter anderem auf die Einrichtung von Schnellbuslinien setzen und für die Bereiche mit geringer Dichte nach passenden neuartigen Angebotsformen suchen.

⁹⁵ Dabei handelt es sich mit der umfangreichen Entwicklung bislang unbebauter und nicht erschlossener Landwirtschaftsflächen ohne ÖV-Anbindung und in weiter Entfernung von den bevorzugten Wohnorten der geistigen Eliten, die hier einmal arbeiten und ausgebildet werden sollen, um ein durchaus streitbares Projekt.

Was den motorisierten Individualverkehr und seine Infrastruktur angeht, wird das Prinzip der Koexistenz der Verkehrsarten in den großräumlichen Entwürfen zum Gebot der Stunde. Was in innerstädtischen Situationen längst gängige Praxis ist, wird auf die für die Vorstädte typischen Situationen übertragen und bedarf so mehr als einer Neujustierung. Die Radialstraßen sollen nun zu urbanen multimodalen Boulevards werden, indem über die bereits übliche Umgestaltung zugunsten der umweltfreundlichen Verkehrsarten hinaus auch eine Verdichtung und höhere Nutzungsvielfalt der angrenzenden Bereiche geplant wird. Zudem soll auch auf Autobahnen der MIV den Platz zukünftig mit dem öffentlichen Verkehr teilen. Diesbezüglich geht der Vorschlag der Groupe Descartes zur Transformation der Autobahn A4 in eine 'Metropolitane Avenue' am Weitesten. (s. Kap. 9.3.1) Allgemein werden in den Beiträgen von Fahrgemeinschaften bis zu Car-Sharing die verschiedenen Möglichkeiten aufgezeigt, daß Auto kollektiv zu nutzen und dazu zusätzliche Service-Angebote konzipiert. (Davoine et al. 2009: S. 28f.)



Abb. 49: Visualisierung zum Umbau entlang der Nationalstraße 7 in Evry aus dem großräumlichen Entwurf "Paris, capitale, région, ville, villes", Beitrag der Groupe Descartes zum IGV "Le Grand Paris" (Groupe Descartes 2009: S. 146f.) | © Groupe Descartes | Es wird vorgeschlagen die Nationalstraße 7 in Evry durch Umgestaltung und eine verdichtete, nutzungsgemischte Bebauung der angrenzenden Bereiche in einen urbanen multimodalen Boulevard zu transformieren.

Die Natur In die Stadt und die Stadt In der Landschaft

Mit der Aufgabe betraut, räumliche Visionen für die 'Post-Kyoto-Metropole' zu erarbeiten, haben die Teams Umwelt-Aspekten und dem Verhältnis zwischen Stadt und Natur großen Stellenwert eingeräumt. Ausgehend von Überlegungen zum Klimaschutz und zum Klimawandel wird von verschiedenen Teams wie der Groupe Descartes und dem Team um MVRDV die Aufforstung großer Flächen vorgeschlagen. Dies wird damit begründet, dass Wälder nicht nur CO² binden, sondern auch eine kühlende Wirkung haben. (s. Kap. 9.4.1) Als Pendant zu diesen großräumlichen Maßnahmen wird im kleinen Maßstab die Begrünung von Gebäudedächern und -Fassaden sowie öffentlichen Räumen als wichtig erachtet, um Hitzeinseln in dicht bebauten Quartieren entgegen zu wirken. Damit wird auf ein Problem aufmerksam gemacht, dass insbesondere die sehr dicht bebaute Stadt Paris betrifft. So sind auch die Vorschläge zum Thema Freiraum des Teams um Richard Rogers als Gegenreaktion auf den Mangel an Grünflächen im Zentrum der Metropolregion zu verstehen. Ihr Entwurf sieht vor, die aus der Stadt in die Vorstädte führenden Gleisfelder abzudecken und als lineare Parks auszubilden. Zudem soll entlang des 'Boulevard périphérique' eine durchgängige Grünverbindung entstehen. Beide Elemente sollen zusammen mit den zu einem Grüngürtel komplettierten Wäldern und qualifizierten Freiräumen das Gerüst für ein ökologisches Grand Paris bilden. (s.o.)

In Bezug auf die Frage, wie die Versorgung der Metropolregion Paris mit kürzeren Transportwegen und somit umweltfreundlicher organisiert werden könnte, wird die in der Region Île-de-France nach wie vor im großen Maßstab betriebene Landwirtschaft als großes Potenzial gesehen und ihr nötiger Schutz als weiteres Argument gegen die Erweiterung des Siedlungsgebietes genannt. Außerdem zeigen die Konzepte, wie der Gemüse- und Obstanbau als kleinteilige urbane Landwirtschaft in die mehrheitlich besiedelten Räume integriert werden kann und so zur nähräumlichen Versorgung beitragen würde. Nicht zuletzt bilden zahlreiche Vorschläge zur individuellen und kollektiven Versorgung mit erneuerbaren Energien einen integrierten Bestandteil der Konzepte. (APUR 2009: S. 65f.)

Die Seine wird in den Beiträgen der Teams nicht nur als wichtigstes landschaftliches Element in der Metropolregion gesehen, dass große Symbolkraft besitzt und dessen Potenziale für die angrenzenden Uferräume außerhalb der Stadt Paris noch lange nicht ausgenutzt sind. Sie stellt im Hinblick auf klimatische Veränderungen und Überschwemmungsszenarien auch ein erhebliches Risiko für die angrenzenden Siedlungsgebiete dar. Bei der Rückeroberung des Flusses müsse es deshalb zum einen darum gehen ihm wieder mehr Raum zu geben. Zum anderen soll der Fluss aber nicht durch die Einrichtung von Überschwemmungsbereichen abgeschottet werden. Stattdessen werden angepasste Formen für die Nutzung der neuen 'Wetlands' skizziert. (vgl. Équipe Studio 09 2009; Équipe LIN 2009; Groupe Descartes 2009)

Ausgehend von der Priorität für den Stadtumbau sollen die Freiräume der Metropolregion nicht nur vor Bebauung geschützt, sondern wie die städtebaulichen Bestände qualifiziert werden. Für einige Situationen wird mit Verweis auf den New Yorker 'Central Parc' eine Konstellation aus verdichteter Umgebung und attraktivem Park angestrebt. Mit dem Konzept des 'Anderen Parks' von Studio 09, das insbesondere im verstädterten Raum isoliert liegende landwirtschaftlich genutzte Flächen in den Blick nimmt, sowie den Vorschlägen des Teams um Jean Nouvel zur Artikulierung der Nahtstellen von Siedlung und Landschaft werden zu diesem Thema aber auch neuartige Ansätze entwickelt. (s. Kap. 9.4.2)

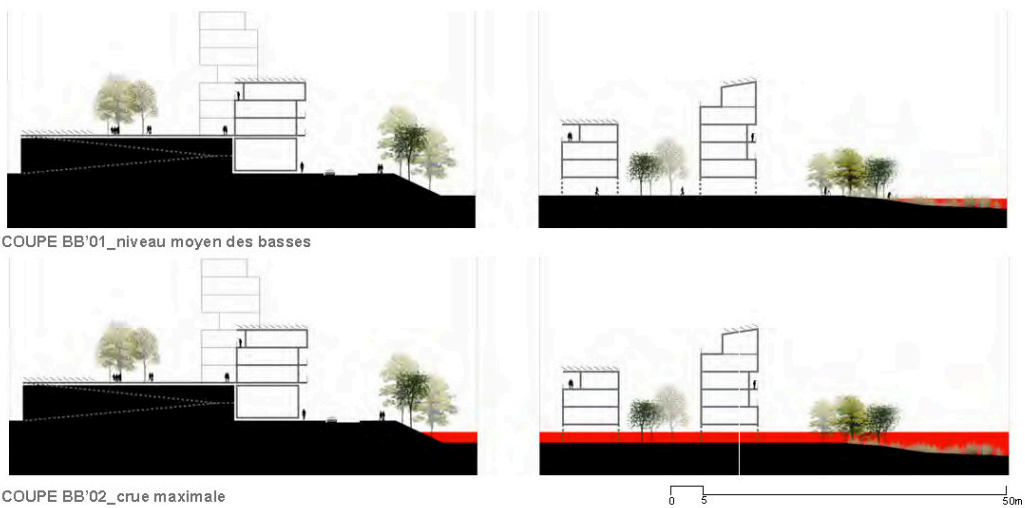
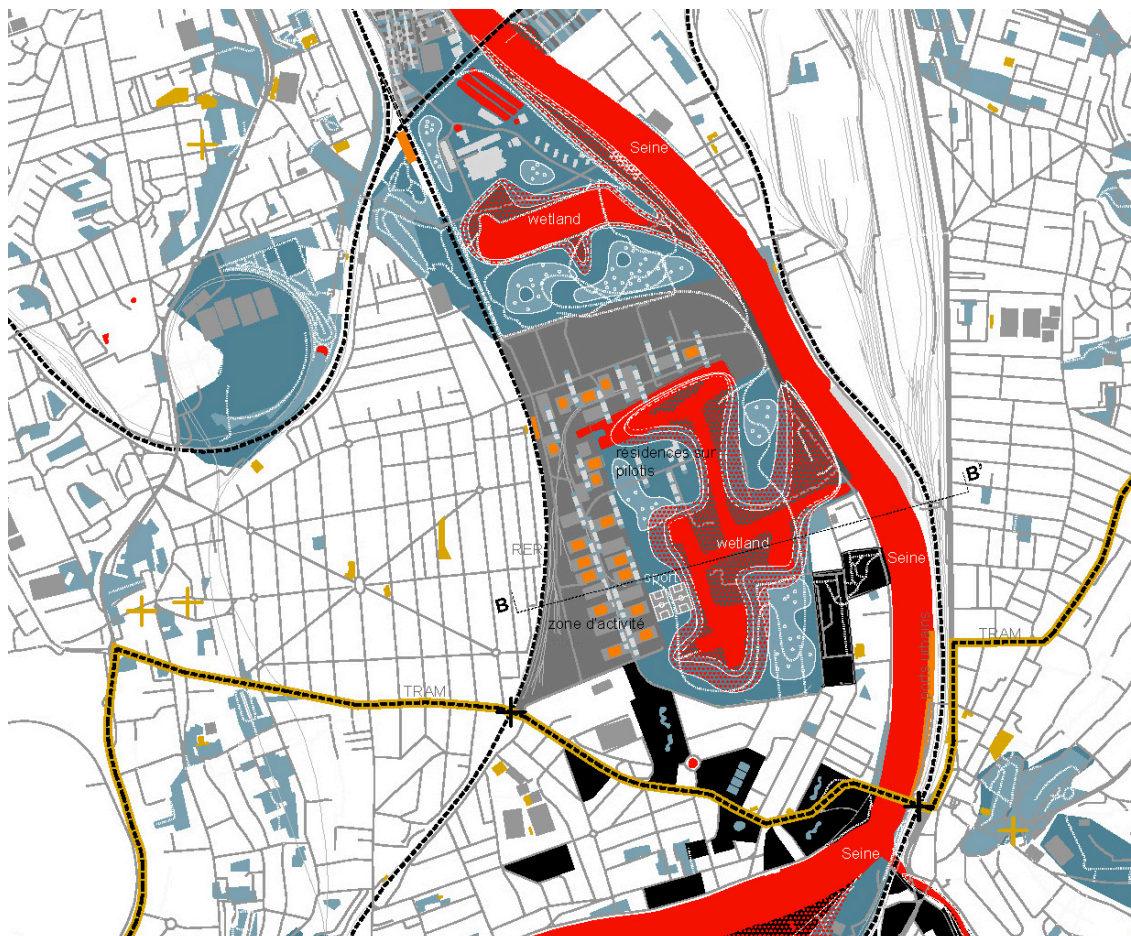


Abb. 50: Situationsplan und Schnitt zur Regenerierung eines von Überschwemmungen betroffenen Gewerbegebietes in Villeneuve-le-Roi aus dem großräumlichen Entwurf "La métropole poreuse de l'après-Kyoto", Beitrag von Studio 09 zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Studio 09 2009: S. 76, 78) © Studio 09 | In dem an der Seine gelegenen Gebiet besteht ein Hochwasserrisiko von 30 bis 100cm. Entlang der Kanäle werden Überschwemmungsbereiche (rot punktiert) freigelassen und in den daran angrenzenden Freiräumen (blau) aufgeständerte Wohngebäude und kleinere soziale Einrichtungen vorgesehen. Durch die Schaffung einer höhergelegenen Plattform (grau) auf der Rückseite entsteht ein geschützter Bereich für neue Gewerbe und Handelsbauten.

Ideen verschiedenen Ursprungs

Mit den Parametern des Gutachterverfahrens ist es gelungen, die nötigen Bedingungen für das Erarbeiten von zukunftsweisenden und maßgeschneiderten gesamträumlichen Visionen für die Metropolregion Paris zu schaffen. Nicht zuletzt sind aus der gesamträumlichen Betrachtung heraus eine Vielzahl an städtebaulichen Strategien für die Qualifizierung der Banlieues hervorgegangen, deren Anwendung dort bis dahin noch nicht gängige Praxis war und für die es keine unmittelbaren Vorläuferprojekte in der Metropolregion gab (s. WZ1 in Kap. 2.6.2). Diese Beispiele sind im Rahmen der Fallstudie von Interesse, wenn es um die Frage geht ob Ideen aus den großräumlichen Entwürfen in weiterführenden Planungen adaptiert wurden.

In Bezug auf das Potenzial großräumlicher Entwürfe zur Generierung von Ideen stellt sich die Frage inwieweit die vermittelten Vorschläge auch während des Gutachterverfahrens entstanden sind. Bei der Sichtung der Beiträge ist natürlich festzustellen, dass nicht alles gänzlich "neu" ist, was hier vorgeschlagen wird. Zum Teil sind die vermittelten Ideen nicht von Grund auf im Rahmen des Gutachterverfahrens entstanden, sondern haben einen anderen Ursprung und wurden hier in unterschiedlich starkem Maße weiterentwickelt. Dies kann zum Beispiel durch die Einbindung in das übergeordnete Konzept und die Unterfütterung mit planerischen Argumenten erfolgt sein oder indem für den Gesamttraum visualisiert wurde, welche Tragweite die Anwendung einer städtebaulichen Strategie haben kann. Andersrum kann dies der Fall sein, wenn ein allgemeiner Ansatz an einer beispielhaften Situation konkretisiert und überprüft wurde. Bereits die Visualisierung einer formulierten Idee in Bezug auf einen bestimmten Raum führt in der Regel schon zu einer Konkretisierung und Weiterentwicklung.

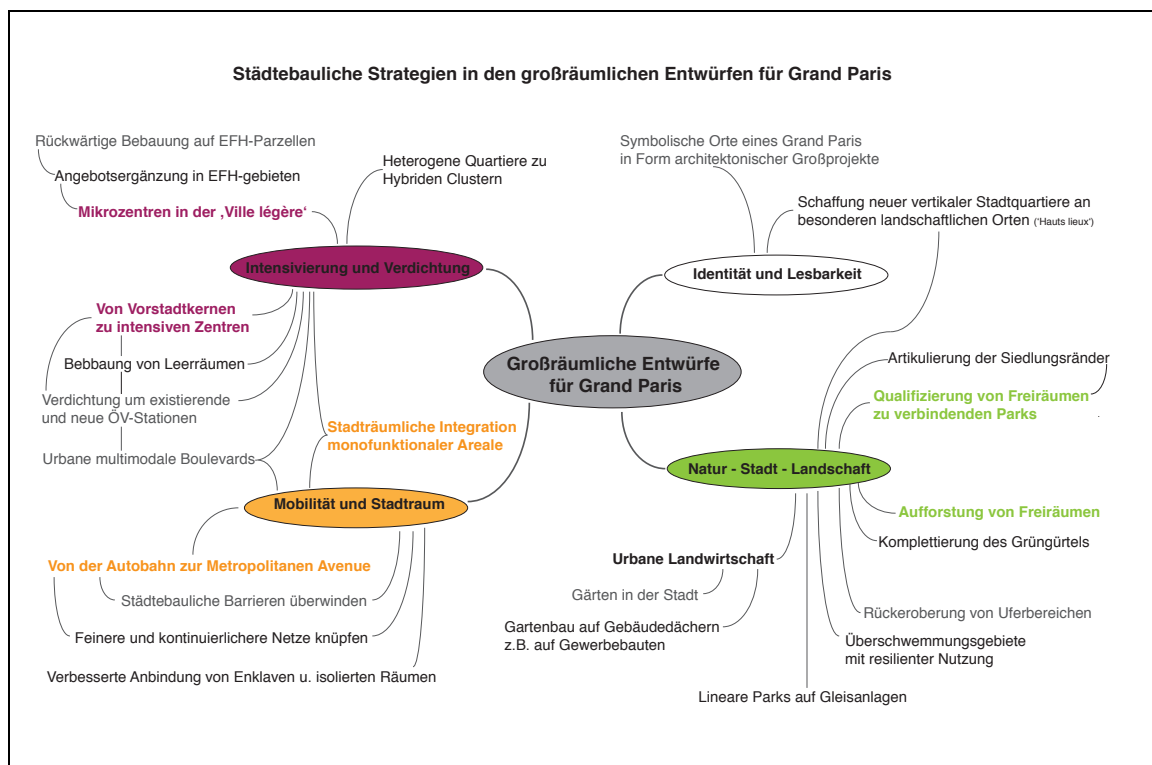


Abb. 51: Schema zu relevanten städtebaulichen Strategien, die in den Beiträgen des internationalen Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" vermittelt wurden. | Legende: grau: Vorläufer in der Praxis | schwarz: neuartig | farbig: neuartig und adaptiert (Eigene Darstellung)

Ein Teil der in den Beiträgen vorhandenen Vorschläge geht offenbar darauf zurück, dass ein Ideentransfer von außerhalb stattgefunden hat. Mit dem ersten Teil der Aufgabe, dem internationalen Vergleich der Metropolregion Paris mit anderen Stadtregionen und dem Sammeln von Referenzen, war das "Lernen von anderswo" explizit beabsichtigt. Dazu gehörte die Übertragung und Anpassung von vielversprechenden Ideen auf den Kontext der Metropolregion Paris. Insbesondere der Großraum von Tokyo hat sich hier als besonders interessantes Beispiel offenbart (Masbounji 2009: S. 53).

In Bezug auf den internen Transfer von Ideen weist Alonzo darauf hin, dass mehr als zwanzig Jahre zuvor im Rahmen der 'Mission Banlieue '89' als auch der Initiative der "Association 75021" bereits zahlreiche der im Gutachterverfahren diskutierten Ideen thematisiert worden sind (Alonzo 2009: S. 55). Dazu gehört beispielsweise die Betonung der Qualitäten von Vorstadt-Situationen, Vorschläge zur Überwindung der von Verkehrsstrassen erzeugten Fragmentierung oder das Verschieben der Bahnhöfe in die angrenzenden Vorstädte. Dieses Wiederaufgreifen von Ideen überrascht vor allem deshalb nicht, weil ein Teil der im Gutachterverfahren beteiligten Experten bereits damals involviert war. Vermutlich wurden diese Vorschläge nun wieder vorgebracht, weil sie zwar bisher noch nicht weiterverfolgt wurden und noch nicht übliche Praxis geworden sind, im Rahmen der Konzeptentwicklung aber dennoch nach wie vor nötig und sinnvoll erschienen. In diesen Fällen sind Ideen nicht gänzlich neu entstanden, sondern in Bezug auf die aktuelle Situation und heute absehbare Herausforderungen geprüft, weiterentwickelt und vermittelt worden. Sie werden hier als neuartig eingestuft.

Darüber hinaus spiegeln die Inhalte der Beiträge zu einem Teil existierende und laufende Planungen wieder. Trotz "Freifahrtschein" haben die Teams des Gutachterverfahrens nicht alle laufenden Planungen einfach über Bord geworfen. Diese werden je nach dem in die Konzepte integriert, modifiziert oder gänzlich andere Varianten vorgeschlagen. Die besonders stark von Transformation betroffenen Teilräume der Metropolregion in denen bereits große Stadtumbauvorhaben existieren, werden auch in vielen Beiträgen wieder thematisiert. Die großräumlichen Entwürfe haben hier nicht so sehr dazu beigetragen, den Planungsbedarf für den jeweiligen Raum zu identifizieren, sondern zum Teil andere Sichtweisen auf die jeweiligen Probleme sowie neue Lösungsansätze geliefert.

Einige der gezeigten städtebaulichen Strategien haben wiederum ganz aktuelle Vorläufer in der anwendungsbezogenen Forschung oder in der Planungspraxis. Hier kommt es auf den Einzelfall an, ob die jeweiligen Ideen im Rahmen des Gutachterverfahrens einen wesentlichen Entwicklungssprung erfahren haben oder ob sie einfach nur weitervermittelt wurden. Beispielsweise wurde hier der Ansatz der urbanen Landwirtschaft in seiner ganzen Bandbreite an Anwendungsmöglichkeiten ausgelotet. Dies ging vermutlich weit über die bereits im Vorfeld existierenden Initiativen hinaus. Zudem gab es bereits vor 2008 erste vereinzelte Praxisprojekte in den Banlieues zur Transformation der großen radial aus Metropolregion herausführenden Hauptverkehrsstraßen in urbane, multimodale Boulevards. Diese städtebauliche Strategie wurde jedoch erst im Gutachterverfahren konsequent über die Umstrukturierung der Straßenflächen hinaus gedacht und auch auf die angrenzenden Bereiche bezogen. Hier ist also eine Weiterentwicklung erkennbar. Hingegen geht der Vorschlag der Groupe Descartes die kleinteilige Verdichtung auf Einfamilienhaus-Parzellen zu fördern, in dem zusätzlich zur bisherigen Ausnutzung der Bau von 100m² Nutzfläche erlaubt wird, offenbar auf die 2008 entstandene Initiative BIMBY⁹⁶ zurück (vgl. Mitarbeiter AIGP, Mitarbeiter des Réseau Bimby+). In diesem Fall besteht der Eindruck, dass ein noch relativ neuer aber auch umfassenderer Ansatz lediglich verkürzt als plakative Idee weitervermittelt wurde. Nichtsdestotrotz hat dies wie ein Katalysator für die Bekanntheit des Ansatzes gewirkt.

⁹⁶ Die Initiative BIMBY für "Build in my backyard" zielt darauf ab die kleinteilige Verdichtung in Einfamilienhausgebieten zu fördern. Arbeitet BIMBY mit einer Kommune zusammen, können sich die Eigentümer von Einfamilienhäusern in einem bestimmten Zeitraum durch einen Architekten dazu beraten lassen, wie sie qualitätvolle Anbauten oder eine rückwärtige Bebauung ihres Grundstückes realisieren könnten. Dieser Service ist einmalig und kostenfrei. Im Gegenzug arbeitet die Kommune daran, die nötigen planungs- und baurechtlichen Grundlagen für diese Verdichtung zu schaffen. Die Initiative ist aus einem Forschungsprojekt hervorgegangen. Sie arbeitet heute selbsttragend und nach dem 'Open Source-Prinzip'. (www.bimby.fr)

Was die Autorenschaft der Vorschläge angeht, ist auf einen weiteren Aspekt hinzuweisen. Obwohl die großräumlichen Entwürfe in erster Linie ein inhaltlicher Beitrag der jeweiligen Verfasser sind, stellen sie auch ein Ergebnis der Zusammenarbeit der verschiedenen am kooperativen Konkurrenzverfahren beteiligten Akteure dar. Die in den Entwürfen entwickelten Ideen können auf eines der Teams zurückgehen, genauso aber auch auf eine Anmerkung eines Beiratsmitglieds oder beispielsweise eines befragten Kommunalpolitikers. Zudem konnten sich die Teams im Rahmen des Verfahrens gegenseitig beeinflussen.

8 Auswirkungen auf die stadtregionale Debatte und das Planungsgeschehen

Unter der zentralen Fragestellung, welche Bedeutung die großräumlichen Entwürfe des Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" für den Stadtumbau in den Banlieues der Metropolregion Paris einnehmen, wird in diesem Kapitel ihr Einfluss auf den Inhalt und die Intensität der stadtregionalen Debatte sowie den Umfang und Charakter entsprechender Planungsaktivitäten erörtert. Die im Zeitraum von 2009 bis 2013 beobachteten Veränderungen sind im Zusammenhang mit einer Reihe von Ereignissen dargestellt, welche als Einflüsse oder Erklärungsfaktoren von Relevanz sind. Die allgemein gehaltene Analyse zur Entwicklung der stadtregionalen Debatte und des Planungsgeschehens bildet den übergeordneten Kontext zur Einordnung der detailliert untersuchten Beispiele für die Adaption städtebaulicher Strategien aus dem Gutachterverfahren in weiterführenden Planungen, die in Kapitel 9 dokumentiert sind.

8.1 Veränderungen in der stadtregionalen Debatte

Die Rede des Präsidenten zur Eröffnung der Ausstellung

Das Gutachterverfahren "Le Grand Paris" endete offiziell mit der Präsentation der Ergebnisse am 17. März 2009 und deren Ausstellung, die am 29. April 2009 in der 'Cité de l'architecture et du patrimoine' im Palais de Chaillot eröffnet wurde. In der Art des Verfahrens war von Beginn an angelegt, dass kein Beitrag als die eine richtungweisende Vision für die Weiterentwicklung der Metropolregion ausgewählt und dann weiterverfolgt werden soll. Wegen dieses offenen Endes der Ideenkonkurrenz wartete man gespannt auf dessen Ankündigungen zum weiteren Vorgehen.

In der enthusiastischen Eröffnungsrede erklärte der damalige Präsident Nicolas Sarkozy den zukunftsweisenden Umbau der Metropolregion zur politischen Absicht und würdigte die Beiträge der Teams. Dabei zitierte er eine Vielzahl von Ideen aus den zehn großräumlichen Entwürfen in einer Art Collage und machte sie so offenbar zu seinen eigenen Anliegen. Zudem sprach er davon eine Deregulierung im Planungs- und Baurecht zu veranlassen und reagierte damit auf entsprechende Forderungen aus den Beiträgen. Nicht zuletzt stellte er die Gründung einer Nachfolgeorganisation in Aussicht, in dem die zehn Teams gemeinsam an ihren Vorschlägen weiterarbeiten sollten, das 'Atelier international du Grand Paris' (AIGP).

Die einzige wirklich konkrete Ankündigung in seiner Rede betraf hingegen den Bau einer 130 km langen Ringbahn in den Banlieues, die neben den neuen TGV-Bahnhöfen insbesondere neun wirtschaftlich spezialisierte Entwicklungsschwerpunkte erschließen sollte (Orfeuil und Wiel 2012: S. 60). Das Projekt für die sogenannte 'Große Acht'⁹⁷ entsprach in dieser Form keinem der Vorschläge zum Ausbau und zur Reorganisation des öffentlichen Nahverkehrs aus den Beiträgen. Es war parallel zu dem Konkurrenzverfahren unter Leitung des Staatssekretärs für die Hauptstadtregion Christian Blanc von staatlichen Fachexperten der 'Mission Région Capitale' erarbeitet worden und kurz zuvor mit den Teams im Rahmen eines Workshops diskutiert worden. In Bezug auf ihre vehemente Kritik an diesem Vorgehen und den Inhalten des Projektes bat der Präsident seinen Staatssekretär bei dessen Weiterbearbeitung bestimmte Schlussfolgerungen aus den Beiträgen zu berücksichtigen und zu integrieren. (vgl. Jérôme 16.03.2009 und 29.04.2009; Nouvel 21.09.2009)

⁹⁷ 'Grand Huit'

Trotz dieser Ungereimtheiten und der üblichen Skepsis gegenüber politischen Absichtserklärungen weckte die Rede Sarkozy's mit seinem Werben für das Schaffen einer nachhaltigen Metropolregion im Sinne des Gutachterverfahrens, der Ankündigung einer umfangreichen Investition in den öffentlichen Nahverkehr und dem Bemühen auch seine politischen Rivalen dafür zu gewinnen, insgesamt die Hoffnung, dass den Worten auch entsprechende Taten folgen würden. (vgl. Nouvel 21.09.2009)

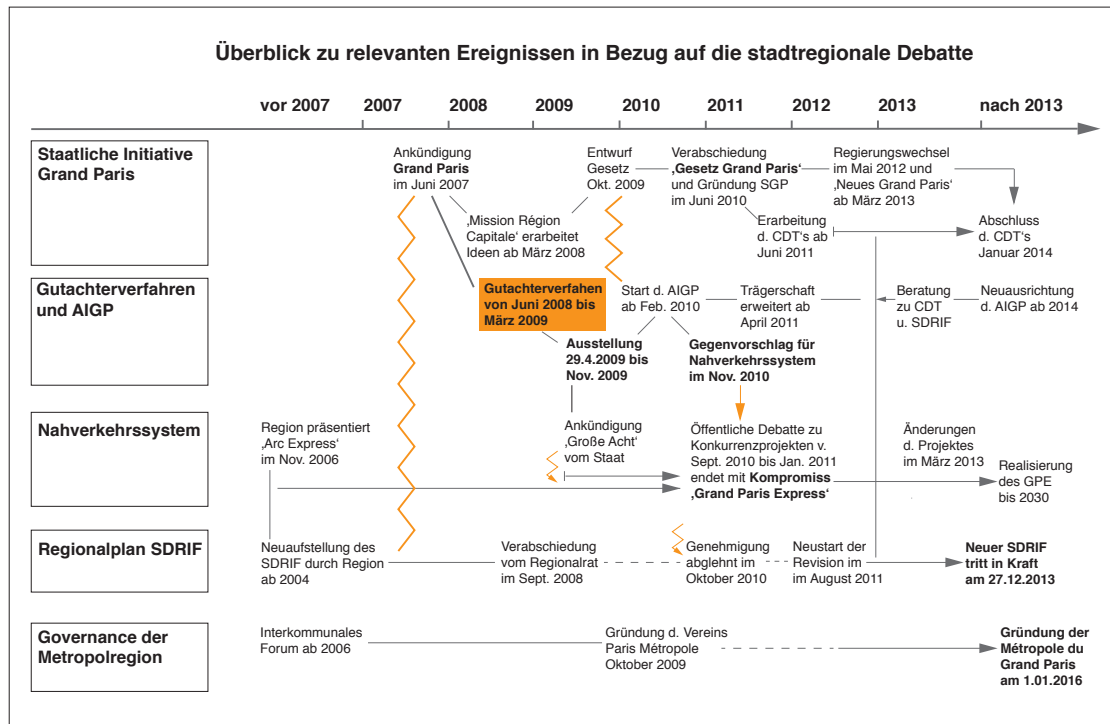


Abb. 52: Schema zu Ereignissen und deren Zusammenhängen in Bezug auf die stadregionale Debatte der Metropolregion Paris im Zeitraum von 2007 bis 2013 (Eigene Abbildung) | Zickzacklinie: Konflikt; Strich: Zusammenhang; Pfeil quer: kontinuierlicher Prozess; Pfeil quer gestrichelt: unterbrochener Prozess

Das Interesse der Öffentlichkeit

Die Ergebnisse des Gutachterverfahrens wurden in verschiedenen Formen öffentlich zur Verfügung gestellt. Neben der Ausstellung und der Dokumentation der zehn großräumlichen Entwürfe in einem Ausstellungskatalog in zusammengefasster Form standen diese als Vollversion zum Download bereit. Der Erfolg der Ausstellung spricht dafür, dass die Konzepte die Öffentlichkeit auch erreicht haben. Das Interesse an den Ergebnissen war sehr groß und die Ausstellung ein Erfolg. Bereits nach wenigen Wochen waren mehr als 100'000 Besucher gezählt worden (Loubière 2009: S. 37). Aufgrund der Resonanz wurde die Laufzeit von ursprünglich sechs auf acht Monate verlängert. Insgesamt kamen ca. 250'000 Menschen in die Ausstellung (Béhar et al.). Neben dem Fachpublikum und der Politik interessierten sich auch Bürgerinnen und Bürger für die Ideen zur zukünftigen Entwicklung der Metropolregion Paris. Sogar Ausflüge von Schulklassen wurden organisiert. Für eines der Teams ist allein dieser nie dagewesene Erfolg einer Städtebau-Ausstellung Ausdruck einer großen gesellschaftlichen Erwartung zu diesem Thema (Béhar et al. 16.04.2010)

Entsprechend groß waren auch das Interesse der Medien und der Umfang der Berichterstattung, sowohl in Fachzeitschriften als auch in der Tagespresse. Die Revue Urbanisme widmete dem Gutachterverfahren eine vollständige Ausgabe (Nr. 368) mit Hintergrundberichten und Einschätzungen von Experten vor Ort. Die Planungsagentur APUR erarbeitete eine quer zu den Beiträgen nach Themen strukturierte Zusammenfassung, um die weitere Diskussion der entwickelten Vorschläge zu unterstützen. Der Journalist Michèle Leloup

und die Architekturohistorikerin Marion Bertone publizierten eine Dokumentation zu dem Konkurrenzverfahren, in der die Beiträge jeweils einzeln zusammengefasst sind und die Beteiligten zu Wort kommen. Schließlich wurde auch im Ausland darüber berichtet. Besonders ausführlich war dies in der Ausgabe 182 der StadtBauwelt der Fall.

In der Tagespresse, wo zum Beispiel die Tageszeitungen Le Monde und Le Figaro über das Gutachterverfahren berichteten, wurde naturgemäß anders mit den Ergebnissen umgegangen. Die Beiträge wurden kaum als Gesamtkonzepte thematisiert. Stattdessen war die Berichterstattung durch das Zitieren von Elementen gekennzeichnet. Neben der Nennung einzelner Slogans und Ideen sowie der Reproduktion von Visualisierungen kleinräumlicher Situationen nahm die Weitervermittlung der Beiträge als gesamträumliche Vorstellungen nur einen geringen Stellenwert ein. Bereits an diesem Punkt erschienen sie eher als Ideenpool städtebaulicher Strategien. (vgl. Jérôme 30.04.2009; Figaro 11.03.2009)



Abb. 53: Fotografie der heutigen Situation und Visualisierung zur Bebauung der Île de Vitry mit begrünten Hochhäusern aus dem großräumlichen Entwurf "Capitale pour l'homme - capitale pour le monde" des Teams Castro, Beitrag zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Castro 2009: S. 148f.) Atelier Castro Denissof Casi | Die Visualisierung gehört zu den Bildern, die in der Tagespresse reproduziert wurden. (vgl. Figaro 11.03.2009)

Die Würdigung des Gutachterverfahrens und der Beiträge

Zu dem Verfahren selbst, zu der gewagten Aufgabenstellung sowie zur Vielfalt an formulierten Ideen war insbesondere von Fachexperten überwiegend positive Resonanz zu vernehmen. So wurde anerkennend festgestellt: "Nie zuvor ist was Städte betrifft, eine so komplexe gedankliche Aufgabe in einem so großen Maßstab gestellt worden." (Edelmann 2009: S. 42) Über die Kritik am funktionalen Urbanismus hinaus sei der Gedanke an eine nachhaltige Entwicklung fruchtbar geworden (Robert 2009: S. 21). Dabei wurde die vielschichtig angelegte Debatte zu einem Grand Paris auf die urbanistischen, landschaftsplanerischen und umweltpolitischen Aspekte für eine Metropolregion Paris fokussiert und verdichtet. (Alonzo 2009: 58f.)

Dazu gehörte bisherige Strategien des Stadtumbaus in Frage zu stellen und in den Konzepten für die zukünftige nachhaltige Entwicklung der Metropolregion Paris Ideen aufzuzeigen, die tatsächliche Eingriffe in der Praxis motivieren können und ihnen Orientierung geben. (Alonzo 2009: 58f.) Dies sei gelungen. Durch die positive Dynamik im Rahmen des Gutachterverfahrens habe es sich als echte Ideenfabrik entpuppt (Lussault 2009: S. 45) Es seien viele brillante, innovative und gleichzeitig konkrete Ideen hervorgebracht worden, welche die gewohnten Pfade verlassen (Subra 2009: S. 109). So findet man in den Vorschlägen der Teams hervorragende Vertiefungen zur Frage wie die städtebaulichen Bestände in den Banlieues außerhalb der großen Konversionsvorhaben verdichtet werden können. Dies ist für eine nachhaltige Entwicklung der Metropolregion unverzichtbar. (Fouchier 2009: S. 57) So habe das Gutachterverfahren auch wichtige Ideen und Anstöße für die städtebauliche Entwicklung im Umfeld neuer Bahnhöfe des geplanten Nahverkehrssystems geliefert.⁹⁸ (Barbé b 2012) Zukunftsweisend und interessant seien zudem die gezeigten Ideen zur Unterbringung von

⁹⁸ Catherine Barbé ist Abteilungsleiterin bei der Societé du Grand Paris.

Neubaustrecken des öffentlichen Verkehrs auf den bestehenden Autobahnen, zur Qualifizierung von Freiräumen im Siedlungsgebiet, für einen Umgang mit Überschwemmungsgebieten im Sinne der Resilienz oder etwa zur lokalen Erzeugung erneuerbarer Energien (Masbounji 2009: S. 53ff.).

Francis Rol-Tanguy, Direktor der Pariser Agentur für Stadtplanung (APUR), sieht in der erfolgreichen Vermittlung von Ideen an Akteure aller Art – lokal tätige Politiker, Professionelle, Bürger - den Grundstein für deren mögliche Weiterverfolgung. Seiner Meinung nach, sei eine Vielzahl der in der Ausstellung gezeigten Vorschläge sowohl bei den Medien als auch den Bürgern auf immenses Interesse gestoßen, weil in den Entwürfen jeder seinen Lebensraum wiederfinden und Ideen zu seiner Verbesserung erkennen könne. Damit sei ein wichtiger Impuls gegeben worden. In der Phase nach dem Gutachterverfahren ist es dann darum gegangen, die Ergebnisse des Gutachterverfahrens weiter zu verbreiten und zu verarbeiten. Politiker und Fachleute haben darüber nachdenken müssen wie diese Ideen in realisierbare Projekte übersetzt werden können und welche Prozesse dazu nötig sind. Diesbezüglich wäre zunächst alles noch völlig offen gewesen. (Rol-Tanguy 2009: S. 63)



Abb. 54: Visualisierung einer Magnetschwebbahn auf dem 'Boulevard périphérique' aus dem großräumlichen Entwurf "Du cyberspace vers l'espace physique - Un défi pour la métropole", Beitrag des Teams Portzamparc zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Portzamparc 2009: S. 69) © Équipe AECDP

Veränderte Wahrnehmung der Metropolregion

Laut Beobachtern hat zu den unmittelbaren positiven Effekten des Verfahrens gehört, dass sich die Wahrnehmung der Metropolregion Paris nicht nur bei den Fachexperten, sondern auch bei den Politikern und in der Öffentlichkeit verändert habe. Es ist nicht nur deutlich geworden, dass der Raum der intensiven funktionalen Verflechtungen sehr viel größer ist als zuvor angenommen, sondern die Vorstellung von diesem Raum ist auch vielschichtiger und differenzierter geworden (Huchon 2011: S. 7). In der Öffentlichkeit hat sich die Auffassung etabliert, dass der Großraum von Paris gegenwärtig das Ausmaß, die Funktionsweise und die Form einer Metropolregion hat (Chemetov und Jaquand 2010: S. 420). Das Bewusstsein für gemeinsame Probleme und die Dringlichkeit gemeinsamer Lösungen sei größer geworden und so eine Basis für zukünftige Initiativen geschaffen worden (Robert 2009: 20ff.). Diese Aussagen stehen dafür, dass die großräumlichen Entwürfe als Ergebnis des Gutachterverfahrens bei Interessierten Prozesse des Reframing ausgelöst haben.

Bis zu diesem Punkt bestätigen sich also die Annahmen zu Wirkungszusammenhang 2. (s. Kap. 2.6) Die großräumlichen Entwürfe haben im Zuge der viel besuchten Ausstellung und der intensiven Berichterstattung eine für regionalplanerische Fragen ungewöhnlich breite Öffentlichkeit erreicht. Die Innenbilder der Metropolregion hatten sich bei Beteiligten und

Interessierten verändert und das Problembewusstsein zugenommen. Damit waren weitere Voraussetzungen gegeben, um die stadregionale Debatte nun über Fachkreise hinaus zu führen.

Geweckten Erwartungen und Ambitionen folgt Enttäuschung

Die stadregionale Debatte war nach dem Gutachterverfahren zunächst von hohen Erwartungen und Ambitionen hinsichtlich der Gestaltung der zukünftigen Entwicklung der Metropolregion geprägt. Im Vergleich zu 2007 als der SDRIF-Entwurf wegen einer fehlenden Vision kritisiert wurde, hatte sich die Stimmung deutlich verändert. Die Idee eines "Grand Paris" war nun positiv besetzt und wurde nicht mehr wie eine Bedrohung wahrgenommen (Robert 2009: 20ff.).

So räumte Vincent Fouchier, Verantwortlicher für die Erarbeitung des SDRIF beim IAUidF, in einer kritischen Einordnung des Gutachterverfahrens ein, daß die großräumlichen Entwürfe die Vorstellungskraft bei den Betrachtern stimuliert habe und die Debatte zur Zukunft der Metropolregion unterstützt hätten. In diesem Sinne seien sie also eine Bereicherung gewesen (Fouchier 2009: S. 57f.). Das Gutachterverfahren und die Ausstellung haben Hoffnung auf Veränderung hervorgerufen (Béhar et al. 16.04.2010).

Aufgrund der Parallelität der Ereignisse können die Erwartungen und Ambitionen, die bei Fachleuten, Politikern und Bürgern entstanden waren aber nicht allein auf das Gutachterverfahren und dessen Ergebnisse zurückgeführt werden. Vielmehr haben die großräumlichen Entwürfe zusammen mit der Absichtserklärung von Nicolas Sarkozy das AIGP zu deren Weiterverfolgung einzurichten und mit der 'Großen Acht' den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrssystems in Angriff zu nehmen Hoffnungen geweckt und für Aufbruchstimmung gesorgt.

Auf diese Weise sind das Aufzeigen von Gestaltungsmöglichkeiten und die Ankündigung konkret zu Handeln zusammen getroffen. Es gab nicht nur visionäre Vorstellungen, sondern scheinbar auch den politischen Willen diese umzusetzen. Trotzdem es bereits zu diesem Zeitpunkt grundlegende inhaltliche Widersprüche zwischen dem Anspruch des Gutachterverfahrens und dem Ansatz von Christian Blanc gab, ergänzte sich beides zumindest in der öffentlichen Wahrnehmung vorläufig zu einem vermeintlich sinnvollen Ganzen. Für die Teams und die Fachexperten, die sich dieser Diskrepanzen bereits bewusst waren, gab es die Hoffnung das Nahverkehrsprojekt noch beeinflussen zu können.

Dem Enthusiasmus folgte wenige Monate später jedoch große Enttäuschung, als der Staatssekretär Christian Blanc schon im Oktober 2009 den wiederum ohne weitere Beteiligung erarbeiteten Entwurf für das 'Gesetz zu Grand Paris'⁹⁹ dem Parlament und somit auch der Öffentlichkeit vorlegte. "Nach den Hoffnungen die das Gutachterverfahren und die Ausstellung geweckt hatten, nach dem außerordentlich positiven Echo zum Projekt Grand Paris im Ausland, fiel der Enthusiasmus in Frankreich mit der schnellen Fokussierung auf das Projekt der 'Großen Acht' in sich zusammen." (Davoine 2011: S. 76) Allzu groß war die Diskrepanz zwischen den visionären Ankündigungen Sarkozys und deren fragwürdigen Übersetzung in ein Vorgehen, das vor allem leichte Durchsetzbarkeit und schnelle Umsetzung des Nahverkehrsprojektes garantieren sollte. (vgl. Interview CdP-1 2013; Jérôme 23.11.2009; Vincendon 24.11.2009)

Nun wurde endgültig klar, dass die inhaltlich breit angestoßene Arbeit an einer Vision zur räumlichen Entwicklung der Metropolregion von staatlicher Seite auf das Nahverkehrsprojekt der 'Großen Acht' und die sogenannte Cluster-Strategie reduziert wurde. Diese war ökonomisch ausgerichtet und hatte einen rudimentären Charakter. Sie bestand lediglich aus einer Karte, die die Ausbildung von acht wirtschaftlich spezialisierten Cluster darstellt. Die Profilierung dieser Teilräume basierte zudem weitestgehend auf den bereits vorhandenen Besonderheiten der jeweiligen Branchenstruktur und soll in erster Linie dazu gedient haben, die Orientierung in der Metropolregion für internationale Investoren und Unternehmen zu verbessern. (Interview DRIEA-IF 2013) Die Befürchtung, dass Christian Blanc die Diversität der Konzepte aus dem

⁹⁹ 'Loi du Grand Paris'

Gutachterverfahren zu einer einzigen technokratischen Lösung zusammenbrauen würde, bestätigte sich (vgl. Edelmann 2009: S. 44). Eine Synthese der großräumlichen Entwürfe aus dem Gutachterverfahren hatte es bis dahin nicht gegeben und sie schlugen sich inhaltlich in dem Gesetzesentwurf in keiner Weise wieder. Der Staat schien gar nicht mehr die Absicht zu haben, die Entwicklung der Metropolregion auf der Grundlage einer gesamträumlichen und integrierten Vision zu gestalten. Die Gesetzesvorlage vermittelte den Eindruck, man könne ohne eine Gesamtstrategie auskommen. Zudem waren die Teams nicht an deren Ausarbeitung beteiligt worden und die angekündigte Gründung des AIGP zögerte sich hinaus.

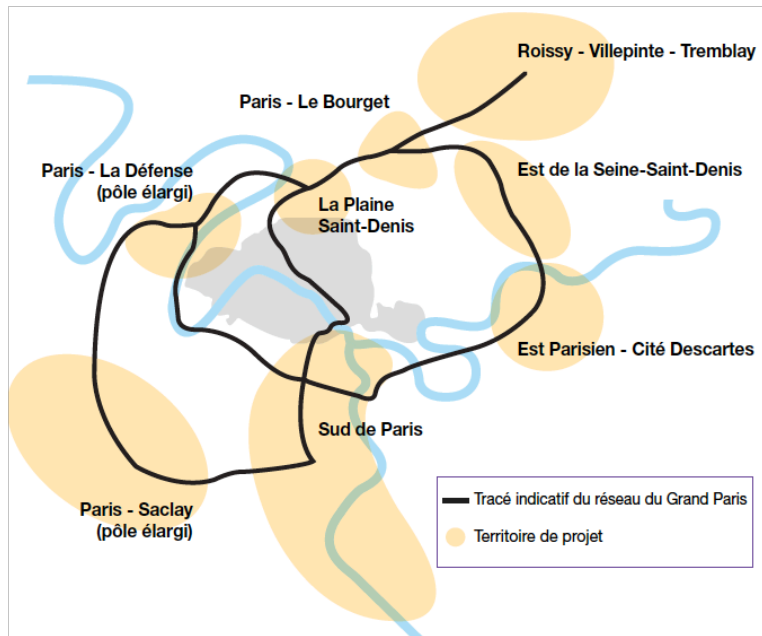


Abb. 55: Schemaplan zum Nahverkehrsprojekt "Große Acht" und der Ausbildung von acht Clustern in der Metropolregion Paris (SGP 2010) © SGP

Das Vorgehen des Staates und die Inhalte des Gesetzesvorschlages brüskierten die Region und die Kommunen sowie die Fachwelt und die Öffentlichkeit einmal mehr und riefen Unverständnis und Frustration hervor. (vgl. Gilli 23.11.2009; Belliot 2009; Nouvel 21.09.2009; Jérôme 23.11.2009; Vincendon 31.08., 24.10. und 24.11.2009)

Vor diesem Hintergrund mischte sich bei vielen Fachexperten die bejahende Beurteilung des ambitionierten Gutachterverfahrens mit einer zurückhaltenden oder pessimistischen Einschätzung zum tatsächlichen Einfluss dieser Ausnahmesituation auf die alltägliche Politik und Planung (Interview IAUIF 2012, Interview APUR 2012). Wird die Denkmaschine auch zu einer Maschine des Handelns (Lussault 2009: S. 47)? Oder würde sich auch "Le Grand Paris" in die Riege der sogenannten folgenlosen Konkurrenzverfahren in Architektur und Städtebau einreihen, deren Beiträge kurz rezipiert werden und dann "nicht realisiert" in der Schublade landen? Von der Ideenfabrik zum Papiertiger?

In der Folge wurde in der Tagespresse zwar immer wieder allgemein auf das Gutachterverfahren und dessen Ergebnisse verwiesen um Blanc's Projekt und sein Vorgehen zu kritisieren. (vgl. Jérôme 23.11.2009 und 28.01.2011; Vincendon 31.08. und 24.10.2009) Die großräumlichen Entwürfe standen nun aber vor allem für die enttäuschten Erwartungen und als potenzielle Gegenentwürfe für die fehlende gesamträumliche Vision des Staates. So wurden sie im Unterschied zur ersten Zeit nach der Publikmachung der Beiträge kaum noch inhaltlich weitervermittelt und kommentiert. Stattdessen bot man einigen der beteiligten Architekten und Experten die Möglichkeit, selbst als Autoren von Artikeln zu Wort zu kommen und darin den

Umgang mit ihren Beiträgen sowie den Inhalt des "Loi du Grand Paris" zu kritisieren oder sich für die Einrichtung der Nachfolgeorganisation und dessen Arbeit einzusetzen. (vgl. Nouvel 21.09.2009; Béhar et al. 16.04.2010; Lion 21.04.2010; Castro 02.07.2010)

Das 'Atelier International du Grand Paris (AIGP)' nahm im Februar 2010 unter Leitung von Bertrand Lemoine und der Beteiligung der zehn Teams¹⁰⁰ seine Arbeit auf. Ausgehend von dem Gutachterverfahren und seinen Ergebnissen wurden der Einrichtung verschiedene Funktionen übertragen. Zum einen war es als kreative Werkstatt angelegt, in der über die interne Diskussion vertiefte Vorschläge zur Entwicklung der Metropolregion entstehen. Zum anderen hatte es die Aufgabe diese Ideen öffentlich zu vermitteln und gegenüber anderen Akteuren eine beratende Funktion zu Grand Paris betreffenden Fragen wahrzunehmen. (AIGP 2014: S. 3, 5)

Um die Inhalte des 'Gesetzes zu Grand Paris' zu beeinflussen, kam die Einrichtung des AIGP jedoch bereits zu spät. Zu diesem Zeitpunkt war das Verfahren zum Erlass des Gesetzes bereits weit fortgeschritten. Am 3. Juni 2010 wurde es nach einigen Änderungen der ursprünglichen Gesetzesvorlage öffentlich bekannt gemacht und in Kraft gesetzt. Darin ist vor allem der Bau der automatisch betriebenen Ringbahn geregelt. In der damaligen Fassung umfasste das schienengebundene Verkehrssystem bei einer Länge von 155 km nur 40 Bahnhöfe, die etappenweise bis 2025 realisiert werden sollten. Zudem wurde vorgesehen das Verkehrsprojekt im Sinne der Cluster-Strategie mit der wirtschaftlichen Profilierung von Strategieräumen zu kombinieren und das Ziel formuliert, in der Region Île de France 70'000 neue Wohnungen pro Jahr zu bauen, möglichst durch Verdichtung und Konversion im bestehenden Siedlungsgebiet. Zur Umsetzung dieser Ziele sollten zwischen Staat und Kommunen teilräumliche Investitionsprogramme vereinbart werden und diese sogenannten 'Contrat de développement territorial' (CDT) eine quantifizierte Verpflichtung für den Wohnungsneubau¹⁰¹ beinhalten. (Loi du Grand Paris 2010)

Mit dem Gesetz zu Grand Paris wurden zwar sehr wichtige Richtungsentscheidungen für die räumliche Entwicklung der Metropolregion getroffen. Allein die Linienführung des Grand Paris Express und die Abgrenzung von Strategieräumen im Umfang von Großstädten vermittelte aber noch keine plastische räumliche Vision oder konkrete Aussagen zu Entwicklungsschwerpunkten. Die baulich-räumliche Übersetzung der allgemeinen Ziele des Gesetzes wurde weitestgehend den Kommunen im Rahmen der CDT's überlassen. Allein für das umstrittene Projekt eines neuen Standortes für Technologie, Forschung und Entwicklung auf dem 'Plateau de Sacy' wurden konkretere Aussagen gemacht. (vgl. Loi du Grand Paris)

Weitere Tatsachen schuf der Staat bereits kurz darauf mit der Gründung der 'Société du Grand Paris (SGP)', die als öffentliche Trägergesellschaft für den Bau des Nahverkehrsprojektes zuständig sein sollte. Nachdem wesentliche Weichen des Projektes Grand Paris gestellt waren, führte eine Affäre am 4. Juli 2010 zur Entlassung von Christian Blanc als Staatssekretär für die Hauptstadtregion. (Vincendon 21.07.2010) Danach übernahmen sukzessive verschiedene Minister die Zuständigkeit für das Dossier¹⁰².

¹⁰⁰ Die zehn Teams des Gutachterverfahrens wurden zunächst für den Zeitraum von Februar 2010 bis November 2011 damit beauftragt, im Wissenschaftlichen Beirat des AIGP mitzuarbeiten. Nach einer Neuausschreibung wurde die Zahl der beteiligten Teams auf fünfzehn erhöht. Diese haben von Juni 2012 bis September 2016 kontinuierlich am AIGP mitgearbeitet.

¹⁰¹ Dieses Prinzip das regionale Ziel des Neubaus von 70'000 Wohnungen pro Jahr auf jeweils mehrere Kommunen umfassende Teilräume herunterzubrechen wird als 'territorialisation de l'offre de logement (TOL)' bezeichnet. Es bildet die Basis um von staatlicher Seite aus entsprechende Bemühungen der Kommunen einzufordern und zur Bedingung für Finanzzuweisungen zu machen.

¹⁰² Die Zuständigkeit für das Dossier übernahmen zunächst der amtierende "Minister für Landwirtschaft und Raumordnung" Michel Mercier und daran anschließend der "Minister für die Stadt" Maurice Leroy.

Einflussnahme als unabhängiger Gegenentwurf im Konflikt zwischen Staat und Region

In der Folge konzentrierte sich die in den Medien geführte öffentliche Debatte zur zukünftigen Entwicklung der Metropolregion auf den verhärteten politischen Konflikt zwischen Staat und Region. Inhaltlich ging es dabei nach wie vor um den Regionalplan SDRIF¹⁰³ und nun auch um die konkurrierenden Nahverkehrsprojekte 'Arc Express' und 'Große Acht'. Die kontrovers geführte Debatte dazu verdichtete sich während dem formellen Bürgerbeteiligungsverfahren zu beiden Vorhaben, die parallel stattfanden. Von Ende September 2010 bis Januar 2011 wurden 55 Veranstaltungen an verschiedenen Orten der Region durchgeführt, um die beiden Vorhaben vorzustellen und zur Diskussion zu stellen, ca. 15'000 Besucher nutzten dieses Angebot (Belkind 12.06.2013).

Dies war auch die Gelegenheit für das AIGP sich unter widrigen Bedingungen als neuer Akteur in der Metropolregion zu platzieren und sich in die Diskussion einzubringen. Es lieferte einen Gegenvorschlag für den Ausbau und die Reorganisation des Nahverkehrssystems in der Metropolregion Paris. Dieser war auf Grundlage der Ergebnisse des Gutachterverfahrens gemeinsam von den Teams erarbeitet worden und inhaltlich besonders von den Vorschlägen des Teams um Jean Nouvel geprägt. Der daran mitwirkende Architekt und Spezialist für den öffentlichen Verkehr Jean-Marie Duthilleul (AREP) plädierte dafür den Ausbau des Systems eng an dessen Optimierung zu koppeln. Bei der Konzeption von neuen Schnellbahnlinien wurde deshalb berücksichtigt, die existierenden Netze der Metro, der RER und der Transilien (Regionalbahnen) besser miteinander zu verknüpfen, dessen Taktzeiten kürzer und verlässlicher zu machen sowie die neuen Linien bestmöglich mit den TGV-Bahnhöfen zu verbinden. Zudem wurden die Neubaustrecken soweit möglich und sinnvoll an stillgelegten Bahnstrecken oder Autobahnen ausgerichtet, um einen oberirdischen Verlauf realisieren zu können und Ressourcen zu sparen. (AIGP 2010; Jérôme 28.01.2011)



Abb. 56: Schemaplan aus dem Gegenvorschlag für den Ausbau und die Reorganisation des Nahverkehrssystems vom AIGP, Stand 11/2010 (AIGP 2010) © AIGP | Die vier geplanten neuen Schnellbahnlinien sollen zum Teil oberirdisch (durchgezogen) und zum Teil unterirdisch (gestrichelt) verlaufen.

¹⁰³ Nachdem die Genehmigung des von der Region im September 2008 verabschiedeten SDRIF intern über zwei Jahre hinausgezögert wurde lehnte der Staat dies im Oktober 2010 endgültig ab und begründet dies mit der Inkompatibilität zu den Zielsetzungen des 'Loi du Grand Paris', dem Nahverkehrsprojekt 'Grand Huit' sowie der aktuellen Umweltgesetzgebung. (Orfeuillat und Wiel 2012)

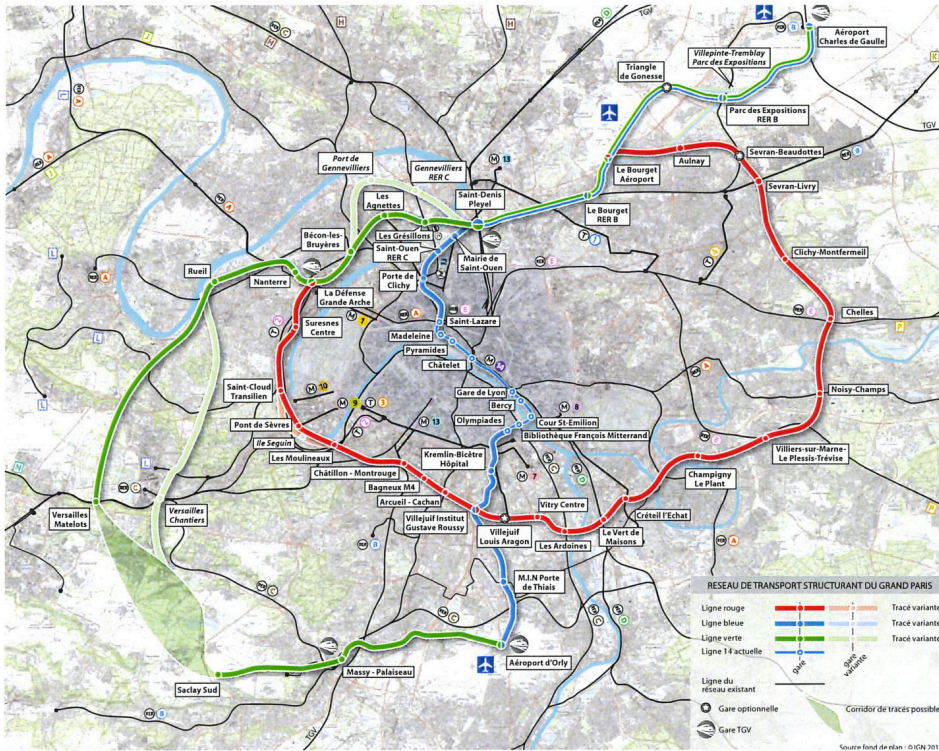


Abb. 57: Schemaplan zum Nahverkehrsprojekt 'Grosse Acht', Stand 09/2010 (SGP 2010) © SGP I System aus zwei Ringbahnen die den 1. u. 2. Gürtel um Paris erschließen | 155 km Länge | 40 Stationen | Haltestellen-Dichte ca. 4 km | Baukosten: 21,4 bis 23,5 Milliarden Euro | Kapazität: 2-3 Millionen Fahrten pro Tag

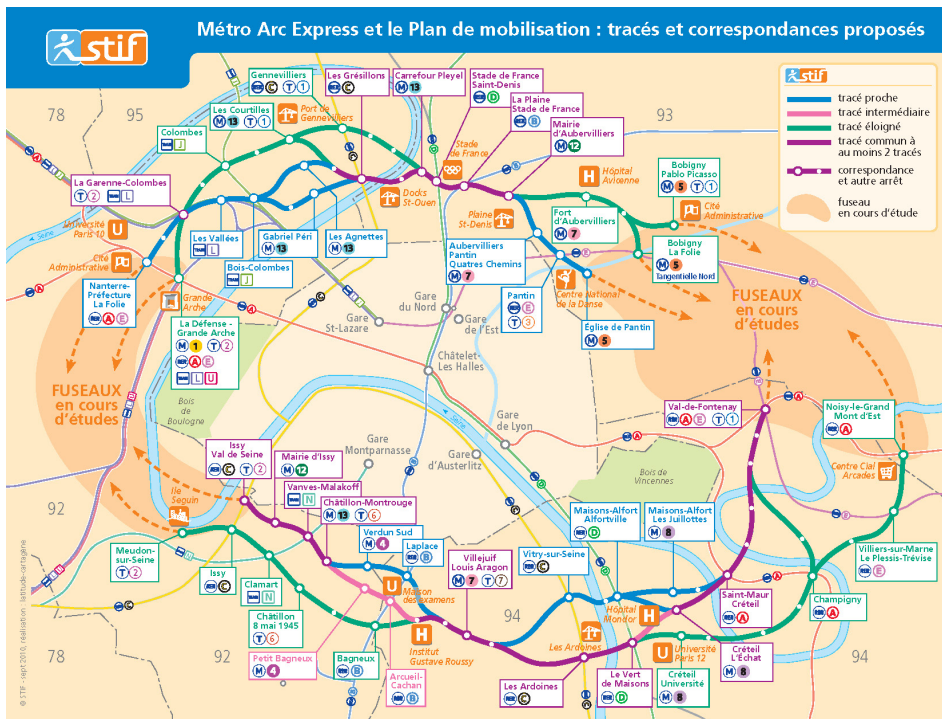


Abb. 58: Schemaplan zum Nahverkehrsprojekt Arc Express, Stand 09/2010 (STIF 2010) © STIF I Ringbahn die 1. Gürtel um Paris erschließt | 160 km Länge mit 40 Stationen | Haltestellen-Dichte 1 bis 1,5 km | Baukosten: 4,8 bis 5,4 Milliarden Euro | Kapazität: 1 Million Fahrgäste pro Tag

Diesen Gegenentwurf präsentierte das AIGP unter dem Titel 'Großes System des öffentlichen Verkehrs'¹⁰⁴ am 18. November 2009 der Öffentlichkeit. In der Tagespresse wurde darüber berichtet und das Konzept in seinen Grundzügen dargestellt (vgl. Jérôme 19.11.2010). Außerdem stand es auf der Internetseite des AIGP zum Download zur Verfügung so dass Interessierte sich auch im Detail darüber informieren konnten. Vor allem aber war ein Vertreter des AIGP an den Verhandlungen des Staates und der Region beteiligt, die parallel zur Bürgerbeteiligung stattgefunden haben, und konnte bei der Gelegenheit diese Vorschläge einbringen und zwischen beiden Parteien vermitteln. (Interview AIGP-1 2013).

Am 26. Januar 2011 vereinbarten Vertreter des Staates und der Region schließlich einen Kompromiss zum Ausbau und zur Erneuerung des öffentlichen Nahverkehrs. Neben der Synthese der zwei Neubauprojekte 'Arc Express' und 'Große Acht' zum 'Grand Paris Express' verpflichtet sich der Staat dazu, sich im Rahmen des 'Aktionsplans für den öffentlichen Verkehr'¹⁰⁵ auch an der Modernisierung des existierenden öffentlichen Verkehrsnetzes, also der RER, finanziell zu beteiligen. Weiterhin uneinig war man sich in Bezug auf die nach Sacley führende Teilstrecke. (CNDP 2011: S. 6)

In der Phase der Bürgerbeteiligung haben die GV-Beiträge und der darauf aufbauende AIGP-Vorschlag für den Ausbau und die Reorganisation des öffentlichen Verkehrssystems als unabhängige Gegenentwürfe das Infragestellen beider Projekte unterstützt und damit auch die Kompromissbereitschaft von Staat und Region sowie das Zustandekommen des Kompromisses zum Nahverkehrssystem der Metropolregion gefördert. Gleichwohl das daraus resultierende Projekt des 'Grand Paris Express' nicht offensichtlich die Handschrift des AIGP-Vorschlages trägt, hat dieser dazu beigetragen, dass neben dem Neubau-Projekt nun auch der Erneuerung des existierenden öffentlichen Nahverkehrsnetzes wie der RER mit dem Ziel einer größeren Zuverlässigkeit und bestmöglichen Abstimmung auf das neue Netz eine wichtige Bedeutung eingeräumt und dementsprechende Finanzierungszusagen gemacht wurden. (vgl. Jérôme 23.11.2009 und 28.01.2011; Huchon 2011; Davoine und Darrieus 2011; Interview CdP-1 2013)

Weitere Schritte der Annäherung

Nach der Phase intensiver Auseinandersetzungen zwischen dem Staat und den anderen Akteuren in der Region, ist mit dem Kompromiss zum Nahverkehrssystem der Metropolregion eine Annäherung eingeleitet worden. Im März und April 2011 erhielt das AIGP eine breitere Trägerschaft indem neben dem Staat auch die Région IdF, die Stadt Paris, der Verein Paris Métropole sowie die Vereinigung der Bürgermeister (AMIF) zu dessen Gesellschaftern wurden. In der Folge versuchte das AIGP weiterhin durch konzeptionelle Beiträge, Stellungnahmen und öffentliche Veranstaltungen Einfluss auf die stadtregionale Debatte und das Planungsgeschehen im Allgemeinen zu nehmen. Hingegen hat es keine aktive Mitarbeit an teilsräumlichen oder lokalen Planungen des Stadtbbaus gegeben, um bestimmten Ideen auch zur Umsetzung zu verhelfen.¹⁰⁶

¹⁰⁴ 'Grand Système de Transport'

¹⁰⁵ 'Plan de mobilisation pour les transports'

¹⁰⁶ Seit der Gründung des AIGP übertrug man den Teams wiederholt die Erarbeitung von Konzepten zu bestimmten Fragestellungen, die intern in Workshops diskutiert und der Öffentlichkeit präsentiert wurden. Dazu gehören die Arbeiten zu den Themen "Wohnen in Grand Paris" und "Systeme der Metropolregion" von 2013. In seiner beratenden Funktion wurde der wissenschaftliche Beirat wiederholt von hohen politischen Vertretern des Staates empfangen, erarbeitete Empfehlungen für die Gestaltung der Bahnhöfe des Grand Paris Express zu Händen der SGP und gab Stellungnahmen zum SDRIF und den CDT's ab.

Darüber hinaus organisierte es mehrere Veranstaltungsreihen, die sich an die interessierte Öffentlichkeit richteten. Dazu gehörten die "Gespräche der Metropolregion" (2011-2012), die thematische Schwerpunkte aus dem Gutachterverfahren wie die Intensivierung und Verdichtung oder die zukünftige Rolle der Freiräume aufgriffen. Die Reihe "Metabolismus der Metropolregion, die Baustellen von Grand Paris" (2012-2013) war hingegen den aktuellen Planungen für bestimmte Standorte und ihrer jeweiligen Bedeutung für die Stadtregion gewidmet. (AIGP 2014)

Zudem wurde im August 2011 auch der formale Prozess zur Revision des SDRIF wieder aufgenommen, der Entwurf von 2008 unter Berücksichtigung des erhöhten Ziels für den Wohnungsneubau (70'000 statt 60'000), des geplanten Grand Paris Express und der teilräumlichen Investitionsprogramme CDT's inhaltlich überarbeitet und schließlich am 27. Dezember 2013 in Kraft gesetzt. (vgl. Conseil régional IdF 2013)

Schließlich führte die Präsidentschaftswahl 2012 zu einem politischen Wechsel¹⁰⁷ und einem reduzierten Potenzial politischer Konflikte. Sowohl der Staat als auch die Region wurden nun vom linken politischen Lager regiert. Die neue Regierung verfolgte die Politik für ein 'Grand Paris' in modifizierter Form weiter. Sie erließ im Januar 2013 ein Gesetz¹⁰⁸, um die Nutzung von Grundstücken im Besitz der öffentlichen Hand für den Wohnungsneubau zu fördern. Zudem lancierte sie vor dem Hintergrund der anhaltenden Wirtschaftskrise und des eingeschlagenen Sparkurses bei den staatlichen Ausgaben Anfang März 2013 das 'Neue Grand Paris'¹⁰⁹ mit einer überarbeiteten Fassung des Nahverkehrsprojektes. (Le Monde 06.03.2013; Bouquet b: 2013)

In dieser veränderten politischen Konstellation wurde letztlich auch eine Lösung zur politisch-administrativen Reorganisation erreicht und im Januar 2014 das Gesetz zur Schaffung der 'Métropole du Grand Paris' erlassen. Diese wurde am 1. Januar 2016 gegründet.¹¹⁰

Mehr Räumliche Qualität durch Gegenentwürfe?

Die Einflussnahme auf das Nahverkehrsprojekt ist ein Beispiel dafür, dass großräumliche Entwürfe als potenzielle Gegenentwürfe die Grundlage dafür bilden können, weiterführende Planungen über die stadregionale Debatte infrage zu stellen und zu kritisieren und daraufhin zu korrigieren und inhaltlich zu bereichern. Auf diese Weise tragen sie dazu bei, dass diese Planungen in der Umsetzung letztlich auch zu möglichst großen Verbesserungen der räumlichen Qualität führen.

Konkret hat in diesem Fall der AIGP-Vorschlag zum Nahverkehrssystem durch die Förderung des Kompromisses zwischen Staat und Region dazu beigetragen, das deren Nahverkehrsprojekte zusammengeführt und die sogenannte Cluster-Strategie aufgegeben wurde. Statt wie bei der 'Großen Acht' nur eine begrenzte Zahl von Standorten über weite Entfernungen mit einer Hochleistungsbahn zu erschließen oder wie beim 'Arc Express' nur die Banlieues im ersten Gürtel um Paris durch ein Ringbahn mit relativ dichter Haltestellenabfolge zu verbinden, bedeutet das Nahverkehrsprojekt zum Grand Paris Express in weiten Teilen der Metropolregion eine verbesserte Anbindung an den öffentlichen Verkehr. So ist mit der Verdopplung der Stationen und der besseren Abstimmung auf das bestehende Netz eine der Voraussetzungen gegeben, um an einer Vielzahl von Orten eine Erneuerung, Intensivierung und Verdichtung der städtebaulichen Bestände voranzutreiben und schließlich zu einer ausgeglicheneren, polyzentrischeren und nachhaltigeren Struktur der Metropolregion zu gelangen. Dies wurde von der Mehrheit der Teams im Gutachterverfahren im Sinne einer Verbesserung der räumlichen Qualität in den Banlieues gefordert.

¹⁰⁷ Als Kandidat der Sozialistischen Partei (PS) wird François Hollande zum neuen Präsidenten Frankreichs gewählt. Die Politikerin Cécile Duflot der Partei der Grünen wird nun mit dem Dossier 'Grand Paris' betraut und ist bis zum 31. März 2014 dafür zuständig.

¹⁰⁸ "Loi du 18 janvier 2013 relative à la mobilisation du foncier public en faveur du logement"

¹⁰⁹ Die Ankündigung erfolgte in einer Rede des damaligen Premierministers Jean-Marc Ayrault am 6. März 2013.

¹¹⁰ Die seit dem 1. Januar 2016 eingeführte Métropole du Grand Paris stellt eine neue Gebietskörperschaft dar. Der Rat der Métropole setzt sich aus 209 gewählten Vertretern zusammen, die von den Gemeinderäten entsandt werden. Das Territorium der Métropole umfasst 131 Kommunen mit knapp 7 Millionen Einwohnern. Es wurde in zwölf interkommunale Zusammenschlüsse mit je mehr als 300'000 Einwohnern aufgeteilt, für die neu ein 'Établissement public territorial' mit eigenem Rat eingerichtet wird. (<http://www.metropolegrandparis.fr>)

Allerdings konnte das AIGP diesen positiven Einfluss offenbar nur geltend machen, weil es sich zu diesem Zeitpunkt auf die sektorale Betrachtung der Mobilität eingelassen hat. Es konnte jedoch nicht darauf hinwirken, dass das Thema im Sinne des Gutachterverfahrens wieder in einer integrativen Herangehensweise behandelt wurde. Auch das Projekt des 'Grand Paris Express' stand letztlich ohne gesamträumliche integrierte Vision zur Entwicklung der Metropolregion da. Es stellt sich also die Frage wie gut etwa der Trassenverlauf und die Lage der Bahnhöfe sowie die Kapazität des neuen Verkehrsmittels auf die räumlichen Gegebenheiten, Probleme und Potenziale abgestimmt sind. Und ob die ausgelösten Entwicklungsimpulse auf eine Art und Weise genutzt werden, die nicht nur jeweils vor Ort sondern auch für die Metropolregion als Ganzes sinnvoll ist.

Als Gegenentwürfe zu den vom Staat verfolgten Entwicklungsabsichten konnten die Beiträge des Gutachterverfahrens über die stadregionale Debatte letztlich also nur bedingt zur städtebaulichen Qualifizierung der Banlieues beitragen.

Gründe für den beschränkten Einfluss der großräumlichen Entwürfe auf und über die stadregionale Debatte

Die Wirkungen der Ergebnisse des Gutachterverfahrens auf und über die stadregionale Debatte sind über den gesamten Betrachtungszeitraum von 2009 bis 2013 als gering einzustufen. Dies gilt auch im Hinblick auf denkbare Folgeeffekte zur Verbesserung der räumlichen Qualität.

Dennoch soll hier betont werden, dass die großräumlichen Entwürfe zu Beginn deutlichen Einfluss auf Inhalt und Intensität der öffentlichen Debatte zur zukünftigen Entwicklung der Metropolregion entfaltet haben. Ihnen ist allein über die Ausstellung sehr viel mehr Aufmerksamkeit und Interesse zu Teil geworden, als dem SDRIF-Entwurf in den Jahren zuvor. Dadurch haben ihre Inhalte nicht nur weite Kreise der Fachöffentlichkeit und der Lokalpolitik sondern auch die allgemeine Öffentlichkeit erreicht. Dies hat wiederum dazu geführt, dass sich die Wahrnehmung der Metropolregion mit ihren Problemen und Potenzialen bei einer Vielzahl von Akteuren verändert hat. Zum anderen lassen die Stimmung und die Inhalte der stadregionalen Debatte erkennen, dass die visionären Vorstellungen der Beiträge im Zusammenhang mit den Ankündigungen zum staatlichen Handeln in einer ersten Phase hohe Erwartungen und auch eigene Ambitionen geweckt haben. Im Zuge der Ereignisse entwickelte sich die stadregionale Debatte jedoch in eine andere Richtung. In diesem Kontext konnten die großräumlichen Entwürfe nur noch als Gegenentwurf fungieren. Die Annahme, dass sie die öffentliche Debatte zur zukünftigen Entwicklung der Metropolregion beleben und inhaltlich beeinflussen, bestätigt sich im Fall von "Le Grand Paris" also nur für einen kurzen Zeitraum. In der Folge spielen sie eine untergeordnete Rolle.

Dafür werden hier im Wesentlichen zwei Erklärungen gesehen. Ein wesentlicher Grund liegt in der Art und Weise, wie der Staat als Initiator des Gutachterverfahrens mit dessen Ergebnissen umgegangen ist. Es gab kein absichtsvolles und konstruktives Vorgehen, um die erarbeiteten Konzepte auch zur Grundlage des staatlichen Handelns zu machen. Die Ignoranz der Beiträge durch den Staatssekretär Christian Blanc bei der Erarbeitung der Gesetzesvorlage für das 'Gesetz zu Grand Paris' hat die großräumlichen Entwürfe vor allem als gesamträumliche Vorstellungen entwertet. Ohne die erkennbare Absicht des Staates die Entwicklung der Metropolregion auf der Grundlage einer gesamträumlichen und integrierten Vision zu gestalten, war es unwahrscheinlich geworden, dass die Beiträge in dieser Hinsicht noch unmittelbar von Bedeutung sein würden. Entsprechend sank auch das allgemeine Interesse, sich vertieft damit auseinanderzusetzen.

Fokussiert man bei der Betrachtung der Wirkungen des Gutachterverfahrens auf das Handeln und die Absichten von dessen Auslöser, stellt sich die Frage, wozu der Staat die Erarbeitung der großräumlichen Entwürfe über die offiziellen Version hinaus eigentlich lanciert hat? Welchen Zwecke sollte es aus Sicht des damaligen Präsidenten Nicolas Sarkozy tatsächlich erfüllen? Nach Ansicht des Professors für Stadtplanung Philippe Subra sollte das Gutachterverfahren

nicht zuletzt eine kommunikative Aufgabe erfüllen. Die Architekten seien nicht nur engagiert worden, um die zukünftige Metropolregion in Bildern zu skizzieren und so dabei zu helfen über diese Zukunft nachzudenken. Sie sollten dazu beitragen, von ihr zu träumen. Es ging darum das politische Projekt des Präsidenten attraktiv zu machen und ihm öffentliche Unterstützung zu verschaffen. (Subra 2009: @ S. 107f.) Eine ähnliche Auffassung vertritt die amerikanische Architektur- und Planungstheoretikerin Lara Belkind. Aus Ihrer Sicht hat das Gutachterverfahren der Regierung erlaubt, von der Region die Kontrolle über die Erzählung zur Zukunft der Metropolregion zurück zu gewinnen. (Belkind 2013: S.3) In der Fachöffentlichkeit wird diese Lesart, wonach das Gutachterverfahren von Nicolas Sarkozy als 'PR-Gag' zur Verblendung der Öffentlichkeit instrumentalisiert wurde, von vielen Experten geteilt.

Die große Enttäuschung in der stadtreionalen Debatte beim Bekanntwerden der Gesetzesvorlage für das 'Gesetz zu Grand Paris' spricht dafür, dass das Gutachterverfahren und dessen Ergebnisse zunächst auch auf diese Art gewirkt haben. Es zeigt aber auch, dass dies von sehr begrenzter Dauer war. Nach relativ kurzer Zeit gewann die Skepsis wieder die Oberhand und sowohl der Präsident als auch der Staatssekretär gerieten für ihr Vorgehen um so mehr in die Kritik und verloren letztlich ihren politischen Einfluss.

Neben dem unkonstruktiven oder gar missbräuchlichen Umgang des Staates mit den Ergebnissen des Gutachterverfahrens, gibt es noch eine weitere Erklärung für ihren beschränkten inhaltlichen Einfluss auf die stadtreionale Debatte. Ein großräumlicher Entwurf lässt sich nicht etwa auf ein Bild zur Zukunft der Stadtregion subsumieren über das in der Öffentlichkeit "einfach" kommuniziert und diskutiert werden kann. Während einzelne ihrer Elemente wie zugespitzte Slogans und anschauliche Visualisierungen auch die allgemeine Öffentlichkeit ansprechen, sind diese als umfangreiche Gesamttex te in ihrer Gesamtheit unweit schwieriger erfassbar und weitervermittelbar. Dieses Problem potenziert sich, wenn wie hier zehn großräumliche Entwürfe gleichzeitig zur Verfügung und zur Diskussion gestellt werden. "Es ist nicht einfach sich voll umfassend mit den Beiträgen zu befassen und noch schwieriger die verwertbarsten Elemente zu identifizieren." (Fouchier 2009: S. 57f.) Deshalb besteht das Risiko einer unangemessenen und zuweilen kontraproduktiven Reduktion bei der Wahrnehmung und Weitervermittlung.

Dies gilt insbesondere für Medien wie die Tagespresse, die für diese Aufgabe eher ungeeignet sind. So ist beobachtbar, dass die zehn großräumlichen Entwürfe hier in einer Art und Weise weitervermittelt wurden, die der inhaltlichen Komplexität der Entwürfe und deren Variantenreichtum nicht gerecht wird. Mit dem Zitieren von Schlagwörtern und Slogans und dem Abbilden ausgewählter kleinräumlicher Visualisierungen wurden in erster Linie die Elemente rezipiert, die vergleichsweise leicht zugänglich sind. Kaum thematisiert wurden hingegen die komplexeren gesamträumlichen Vorstellungen und Argumentationsketten, welche die einzelnen Bestandteile der Konzepte zusammenbinden. So wurden viele Ideen aus ihrem Sinnzusammenhang gelöst und zum Teil unter Missverständnissen diskutiert.

Ein Beispiel dafür ist die Idee des Teams Grumbach, die Weiterentwicklung der Metropolregion auf den Raum entlang der Seine bis nach Le Havre auszurichten. Diese erhielt zwar von allen vorgebrachten gesamträumlichen Vorschlägen am meisten Aufmerksamkeit in der stadtreionalen Debatte. Sie wurde aber grundlegend missverstanden und so in die falsche Richtung diskutiert. Gleichwohl auch das Team Grumbach in ihrem Beitrag grundsätzlich der Prämisse des Gutachterverfahrens folgte, extensives Siedlungswachstum zu vermeiden, wurde die Idee besprochen als sollte das Tal entlang der Seine großflächig urbanisiert werden. (Nouvel 21.09.2009)

Eine tragfähige öffentliche Debatte zur zukünftigen Entwicklung der Stadtregion auf der Grundlage mehrerer großräumlicher Entwürfe zu führen, ist also kein Selbstläufer sondern erfordert einen gezielten Umgang mit deren Komplexität und diesem Risiko der unangemessenen Reduktion sowie die Einbindung in einen absichtsvollen übergeordneten Prozess stadtreionaler Planung.

8.2 Veränderungen im Umfang und Charakter von Planungsaktivitäten

Jenseits des zeitlich und inhaltlich beschränkten Einflusses auf die stadtreionale Debatte haben die großräumlichen Entwürfe des Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" im Planungsgeschehen der Metropolregion zu nachhaltigeren Veränderungen geführt. Diesbezüglich sind im Folgenden vor allem der Umfang und Charakter von Planungsaktivitäten im Fokus der Betrachtung, die den Stadtumbau in den Banlieues betreffen.

Zunächst ist allgemein feststellbar, dass diese im Vergleich zur Situation vor 2008 sowohl auf teilräumlicher als auch lokaler Ebene zugenommen haben. Gleichwohl der zunehmende Umfang der Planungsaktivitäten aufgrund fehlenden Datenmaterials¹¹¹ nicht quantitativ nachgewiesen werden kann, decken sich diesbezügliche Einschätzungen von Experten und Beobachtern.

Laut Gérard Lacoste vom IAU idF, das als regionale Planungsinstitution um einen Überblick zu den Planungsaktivitäten der Kommunen bemüht ist und dementsprechende Informationen sammelt und aufbereitet, stand diese Belebung des Planungsgeschehens im Zusammenhang mit einem veränderten Gestaltungswillen. Seiner Einschätzung aus dem Jahr 2012 nach war eine deutliche Wiederbelebung des Willens feststellbar, den städtischen Raum neu zu konzipieren. Dies hat sich vor allem auf der Stufe von Vorstudien und Konzepten niedergeschlagen. Zudem handelt es sich dabei nun häufiger um interkommunale Planungen mit einer größeren Reichweite. So wurden beispielsweise Grundlagenkonzepte für die teilräumlichen Investitionsprogramme CDT erarbeitet, die geradezu visionäre Vorstellungen für die Weiterentwicklung der jeweiligen Vorstädte entstehen lassen. (Lacoste 2012: S. 84; s.a. Foaud 2012: S. 12)

In Bezug auf die erkennbare Mobilisierung der Akteure erklärt ein anderer Mitarbeiter des IAU idF, dass seit 2009 bei vielen Kommunen und interkommunalen Zusammenschlüssen Aufbruchstimmung herrscht (Interview IAU idF 2012). Die Journalisten Gilles Davoine und Margaux Darrieus der Fachzeitschrift 'AMC – Le Moniteur Architecture' berichten im Herbst 2011 von ihrem Eindruck, dass die lokalen Gebietskörperschaften inzwischen der eigentliche Antreiber beim Vorantreiben von Grand Paris als städtebaulicher Baustelle sind. Sie hätten den neuen von dem Gutachterverfahren ausgehenden Elan direkt genutzt. (Davoine und Darrieus 2011: S. 75)

Aus Sicht des Ökonomen und Geographen Frédéric Gilli hatten die staatlichen Interventionen vor dem Hintergrund der Blockadesituation in den 2000er Jahren den positiven Effekt das metropolitane System zu destabilisieren und in Bewegung zu versetzen. Trotz aller Fragwürdigkeit hat der staatliche Aktionismus offensichtlich bestimmte Akteure in der Region aus ihrer abwartenden Haltung gelockt und mobilisiert. (Gilli 2013: S. 2)

Aufgrund der Parallelität der Ereignisse stellt sich wiederum die Frage, inwieweit die Ergebnisse des Gutachterverfahrens oder die anderen staatlichen Interventionen diese Veränderungen herbeigeführt haben und welche weiteren Einflussfaktoren hier noch maßgeblich zum Tragen gekommen sind. Die nähere Betrachtung der im Zeitraum von 2009 bis 2013 laufenden Planungen lässt darauf schließen, dass sowohl die großräumlichen Entwürfe als auch die Ankündigung des Nahverkehrsprojektes zu einer Belebung des Planungsgeschehens auf der teilräumlichen und lokalen Ebene geführt haben. Offenbar führten die geweckten Erwartungen und Ambitionen hier vor allem auf der teilräumlichen und lokalen Ebene auch zu planerischem Handeln und dadurch zu dauerhaften Wirkungen. Die Verabschiedung des 'Gesetzes zu Grand Paris' im Juni 2010 hat diese Effekte mit dem Instrument der teilräumlichen Investitionsprogramme CDT gebündelt und verstärkt. Diese Zunahme der Planungsaktivitäten

¹¹¹ Es gibt keine statistischen Erhebungen oder anderes verlässliches Datenmaterial zu den Planungsaktivitäten von Kommunen und interkommunalen Zusammenschlüssen in der Region Île-de-France, das hinreichende Informationen für einen quantitativen Vergleich dessen Umfangs vor dem Gutachterverfahren (vor 2008) und danach (2009 bis 2013) liefert.

bezüglich des Stadtumbaus in den Vorstädten hat trotz der seit 2008 anhaltenden Wirtschaftskrise stattgefunden. Sie wurde jedoch gedämpft als die neue Regierung ab 2012 ihre Sparpolitik einleitete.

Wie im Folgenden zusammenfassend und anhand der Beispiele für die Adaption von städtebaulichen Strategien in Kap. 9 detaillierter gezeigt wird, haben die beiden Interventionen das Planungsgeschehen jeweils auf spezifische Weise beeinflusst. Während das Nahverkehrsprojekt als Motor für den Stadtumbau wirkte, haben die großräumlichen Entwürfe das Bewusstsein für die Entwicklungspotenziale in den Banlieues gestärkt und inhaltliche Impulse für die städtebauliche Planung gegeben. Die Einflüsse der Interventionen auf laufende und neue Planungen haben sich zum Teil ergänzt oder überlagert, sind daneben aber auch unabhängig voneinander aufgetreten.

Das Nahverkehrsprojekt - zunächst die 'Große Acht', dann der 'Grand Paris Express', haben über die Planung der Trasse und der Bahnhöfe hinaus neue räumliche und städtebauliche Planungen angestoßen und bereits laufende beeinflusst. Dies geschah in erster Linie in der Erwartung, dass man mit der neuen Verkehrsinfrastruktur die klassische Wirkungskette aus Verbesserung der Lagequalität, Bodenwertsteigerung und Immobilienentwicklung auslösen und diesen Mechanismus für die Schaffung zusätzlicher Wohn- und Gewerbeflächen innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes nutzen könnte. Diese Lenkung der Siedlungsentwicklung auf die Bahnhöfe war auch als Maßnahme zur Vermeidung und Reduzierung des MIV planungspolitisch erwünscht.

Um diesen Effekt einzuordnen soll zunächst auf den potenziellen Einfluss des Nahverkehrsprojektes auf die räumliche Entwicklung im Umkreis der Bahnhöfe eingegangen werden. Dieser variiert in Bezug auf die jeweilige verkehrliche und städtebauliche Situation vor Ort. Von den 57 Stationen werden 21 an bestehenden Bahnhöfen der SNCF und weitere 13 an existierenden Stationen der RER angegliedert. Hier wird der 'Grand Paris Express' die Erreichbarkeit durch die Ringverbindung und die bessere Vernetzung noch einmal erheblich verbessern und die Attraktivität der Standorte steigern. Andere Effekte sind dort zu erwarten wo 20 Bahnhöfe an Orten neu errichtet werden, die bisher nicht mit dem schienengebundenen öffentlichen Verkehr angebunden waren. In der Regel handelt es sich dabei um bislang isolierte Standorte im äußeren Bereich der Metropolregion aber innerhalb des bestehenden Siedlungsgebietes. Hier werden neue Lagequalitäten geschaffen. Insbesondere dort wo dies wie im Fall von Clichy-Montfermeil sozial benachteiligte Quartiere betrifft, erwartet man das die Anbindung an den Grand Paris Express auch deshalb zu sozio-ökonomischen Verbesserungen führt, weil die lokale Bevölkerung einen besseren Zugang zu Erwerbsmöglichkeiten in anderen Teilräumen der Metropolregion erhält. (Barbé 2012: S. 52f.) (s. Kap. 9.2.1)

Je nach dem welchen städtebaulichen Charakter das Umfeld der Bahnhöfe hat, unterscheiden sich auch die Potenziale für eine Verdichtung und Aufwertung erheblich voneinander. Dies verdeutlicht ein Gutachten, das die Société du Grand Paris zusammen mit dem Stadtplaner Philippe Panerai erarbeitet hat. Auf der einen Seite sind die Möglichkeiten neu zu bauen auf ein Dutzend Wohnungen und einige Geschäfte begrenzt, wenn es sich um bereits relativ dicht bebaute Stadtzentren handelt (z.B. Mairie d'Aubervilliers, Saint-Cloud, Le Vert de Maisons). Hier wird inzwischen in vielen Fällen geplant, ein Solitärgebäude auf den Bahnhof aufzusetzen. Auf der anderen Seite gibt es Fälle, wo sich die zukünftigen Bahnhöfe in der Nähe oder inmitten von Revitalisierungsgebieten befinden und umfangreiche Konversionsflächen vorhanden sind (z.B. Les Ardoines, Bourget). Zwischen diesen beiden Extremen treten eine Vielzahl unterschiedlicher räumlicher Situationen auf. Diese variieren nicht zuletzt in Bezug auf die Präsenz von Einfamilienhausgebieten sehr stark voneinander. Hier stellt sich ganz besonders die Frage inwieweit und welche Art von Verdichtung von der lokalen Bevölkerung auch gewünscht und akzeptiert werden würde (z.B. Bondy, Villemomble, Chelles). (vgl. Barbé 2012: S. 52f.)

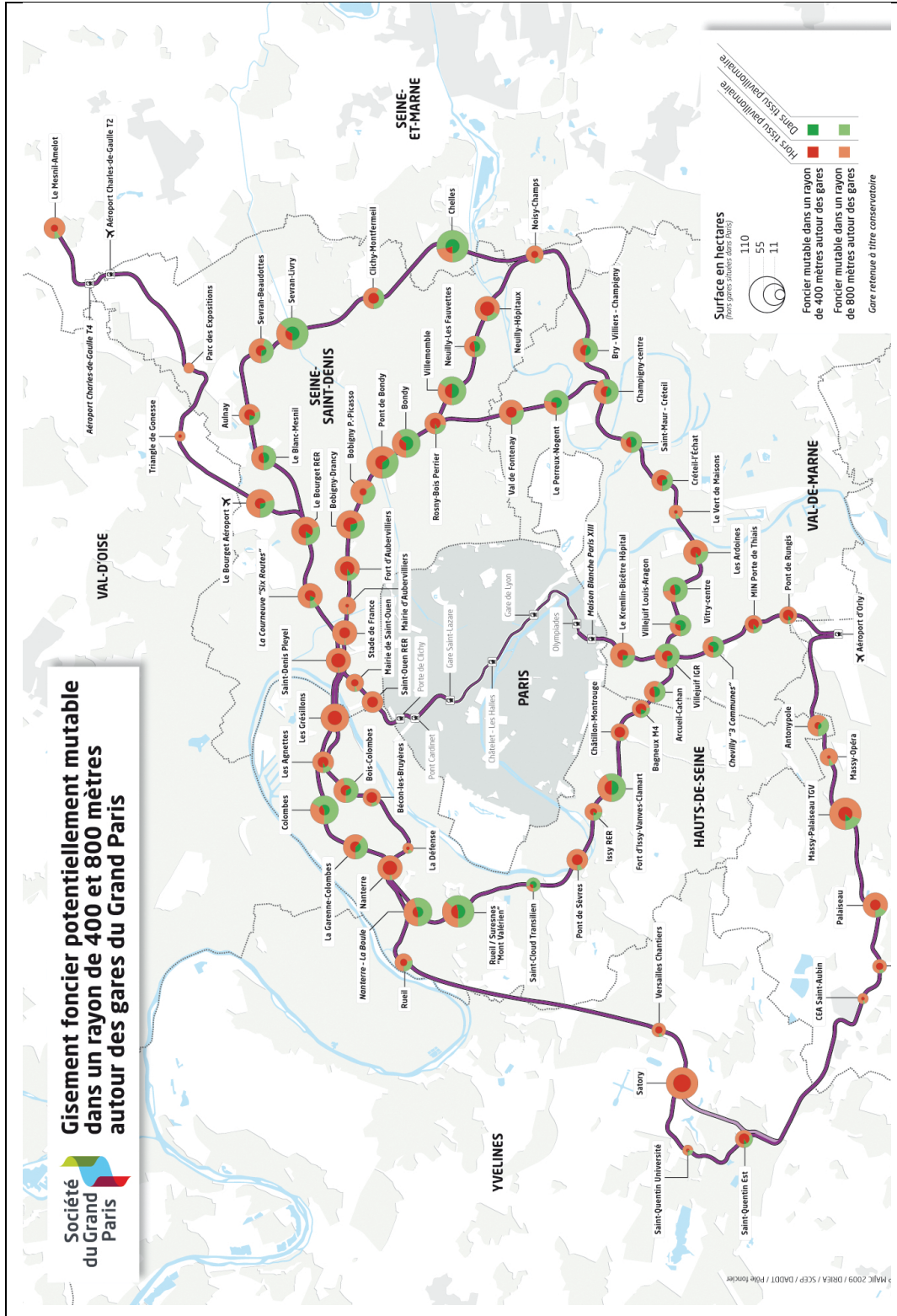


Abb. 61: Karte des Potenzials neu überbaubarer Grundstücksflächen in einem Umkreis von 400 und 800 Metern um die Stationen des Grand Paris Express, (SGP 2012) © SGP | außerhalb (grün) und innerhalb (rot) von Einfamilienhausbebauung

Letztlich ist festzustellen, dass das Nahverkehrsprojekt zwar umfangreiche zusätzliche Planungsaktivitäten in Bezug auf den Stadtumbau in den Vorstädten ausgelöst hat. Zum Beispiel hat es bei ca. 20 der zukünftigen Bahnhofsquartiere den Anstoß für städtebauliche Projekte gegeben. In vielen Fällen gingen aber auch Stadtumbauvorhaben der Planung für den Grand Paris Express voraus. Für ca. zwanzig der Quartiere im Umfeld der zukünftigen GPE-Bahnhöfe waren bereits vor 2009 städtebauliche Vorhaben im Zusammenhang mit der Konversion von brachgefallenen Flächen, der Erneuerung von Großwohnsiedlungen oder der Verlängerung von Metrolinien in die an Paris angrenzenden Vorstädte (z.B. ZAC Victor Hugo in Bagneux) angelaufen. Hier haben sich wichtige Synergien ergeben und die Chancen auf Realisierung und Erfolg der jeweiligen Projekte erhöht. Mit der Aussicht auf die verbesserte Anbindung an den öffentlichen Verkehr wurden diese in der Regel grundlegend überarbeitet. (vgl. Barbé 2012: S. 52f.; Interview SGP 2013)

Bei den neu angestoßenen Planungen haben neben den Kommunen und interkommunalen Zusammenschlüssen zwischen Mai 2009 und Mitte 2010 noch das Staatssekretariat für die Hauptstadtregion und dann von Mitte 2010 bis Anfang 2011 die 'Société du Grand Paris' eine wichtige Rolle gespielt. Zu Beginn sollte die 'Große Acht' zu einem erheblichen Teil über die Mehrwertabschöpfung refinanziert werden. Aus diesem Grund waren der SGP im 'Gesetz zu Grand Paris' weitgehende Planungs- und Enteignungsrechte im Umkreis der Stationen eingeräumt worden. Sobald mit dem Kompromiss zu Nahverkehrssystem im Januar 2011 andere Finanzierungsarten vereinbart worden waren, zog sich die SGP hingegen auf die Planung des 'Grand Paris Express' zurück. Seitdem sind die lokalen Gebietskörperschaften allein für die Planungen im Umfeld der Bahnhöfe verantwortlich. Dabei werden sie zum Teil von halböffentlichen Entwicklungsgesellschaften (EPA) unterstützt. (Interview SGP 2013)

Im Hinblick auf die Zunahme an teilräumlichen Planungen hat das Instrument der CDT eine wesentliche Rolle gespielt. Es hat gewährleistet, dass über die Bahnhofsquartiere hinaus darüber nachgedacht und koordiniert wurde, wie der Bau des Grand Paris Express mit der wirtschaftlichen Entwicklung der tangierten Teilräume und dem umfangreichen Neubau von Wohnungen verknüpft werden kann, welche Maßnahmen und Investitionen in verkehrliche Infrastruktur und soziale Einrichtungen dazu nötig sind und wie diese finanziert werden können. So wurde die Reichweite der planerischen Überlegungen erhöht und nicht nur die Transformation der Bahnhofsquartiere sondern ganzer Teilräume der Metropolregion konzeptionell und organisatorisch für einen Zeithorizont von fünfzehn Jahren vorbereitet.

Offiziell wurde die Erarbeitung der zwischen Kommunen und Staat vereinbarten Verträge im Juni 2011 lanciert und musste per gesetzlicher Frist bis Anfang 2014 abgeschlossen sein. Neben der Aussicht auf staatliche Investitionshilfen dürften auch die Entwicklungschancen die an den Grand Paris Express geknüpft wurden und den anschaulich vermittelten Ideen zu deren Übersetzung in baulich-räumliche Qualitäten aus dem Gutachterverfahren, als wesentliche Motivation für die Kommunen gewirkt haben, sich freiwillig an der Erarbeitung der CDT zu beteiligen. Als Gegenleistung sollten sich die Gemeinden zu quantifizierten Zielen für den Wohnungsneubau verpflichten.

Zunächst begannen ca. hundert Kommunen mit der Erarbeitung von siebzehn CDT's, später kamen vier weitere Teilräume hinzu. Zwölf der einundzwanzig verhandelten Investitionsprogramme erreichten bis Anfang 2014 den endgültigen Vertragsabschluss. Die übrigen neun angestrebten CDT's kamen nicht zum Tragen, weil sie die vorgesehenen gesetzlichen Fristen nicht einhielten. Allerdings wurden zwei davon in eine neue Vertragsform überführt, den 'Contrat de développement d'intérêt territorial' (CDiT). (DRIEA-IF 2014: S. 12)

Die CDT's stellen eine instrumentelle Hülle dar, in der der Stadtumbau auf teilräumlicher Ebene und in interkommunaler Zusammenarbeit vorbereitet, koordiniert und die Finanzierung entsprechender öffentlicher Investitionen geregelt werden kann. Inhaltlich bündeln sie Vorhaben des Stadtumbaus, die schon vor 2009 angelaufen waren oder unmittelbar danach angestoßen wurden sowie Projekte die erst im Zuge der CDT-Erarbeitung entstanden sind.

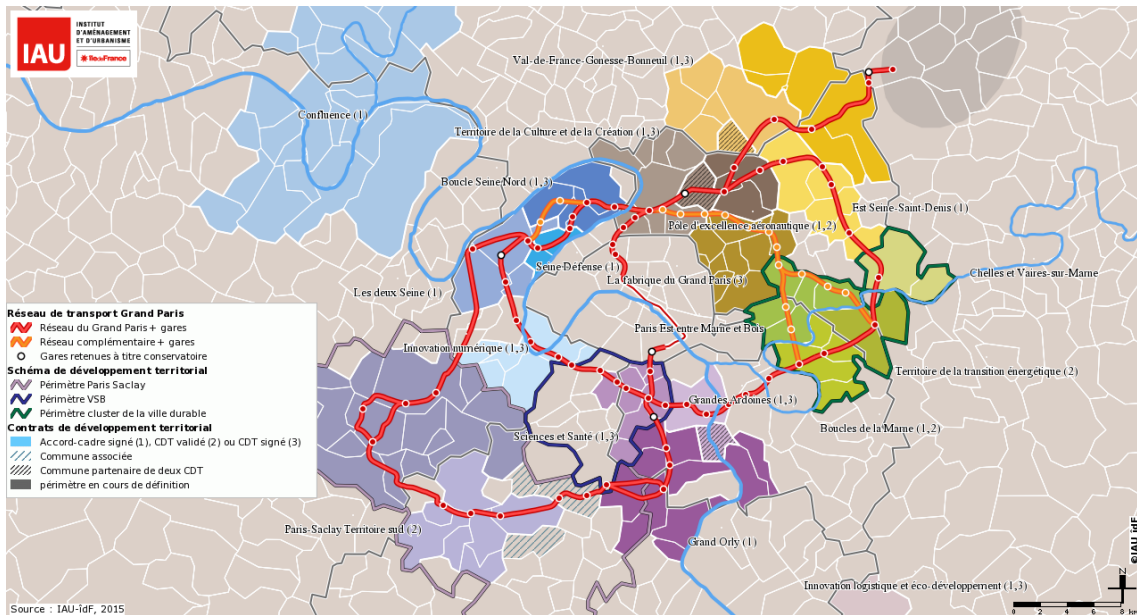


Abb. 62: Karte zu den teilräumlichen Investitionsprogrammen CDT entlang des Grand Paris Express, Stand Februar 2016 (IAUIdF) © IAUIdF | Der Geltungsbereich der CDT's umfasst flächenmäßig einen großen Teil der Banlieues.

Parallel zum Nahverkehrsprojekt und dem daran anknüpfenden Instrument der CDT's haben auch die großräumlichen Entwürfe Wirkungen auf das Planungsgeschehen in den Banlieues entfaltet. Diese Einflüsse überlagerten sich räumlich mit denjenigen der anderen beiden Interventionen, traten aber auch unabhängig davon auf.

Ganz allgemein haben die großräumlichen Entwürfe durch die Kombination aus gesamt-räumlicher und detaillierter Betrachtung sowohl die Notwendigkeiten als auch die vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten für die städtebauliche Qualifizierung der Banlieues aufgezeigt. Auf diese Weise haben sie sowohl die Bedeutung des Stadtumbaus in den Banlieues für die Metropolregion deutlich gemacht als auch das Bewusstsein für die Entwicklungspotenziale in den Banlieues in Politik und Öffentlichkeit gestärkt. (vgl. Rol-Tanguy 2009)

Dies hat sich unmittelbar positiv auf laufende Projekte ausgewirkt, die gut zum neuen Geist eines Grand Paris passten. Sie erhielten sehr viel mehr Aufmerksamkeit und wurden nun stets als Projekte mit metropolitaner Bedeutung gehandelt. Das gab ihnen Auftrieb für den weiteren Planungsprozess und die Umsetzung. Zu nennen sind hier beispielsweise die Cité du Cinéma in Saint-Denis, der Campus für die Krebsforschung beim Instituts Gustave-Roussy in Villejuif oder das städtebauliche Entwicklungsgebiet Les Ardoines.

Darüber hinaus haben die großräumlichen Entwürfe die städtebauliche Planung inhaltlich bereichert. Dies betrifft beispielsweise die Verdichtung der städtebaulichen Bestände außerhalb der großen Konversionsvorhaben, die für eine nachhaltige Entwicklung der Metropolregion von großer Bedeutung ist. Zu der bis dahin abstrakt gebliebenen Zielsetzung der Regionalplanung haben die großräumlichen Entwürfe über die städtebaulichen Vertiefungen einen deutlichen Fortschritt gebracht. Sowohl Politiker als auch die Öffentlichkeit sind sich seither sowohl der Notwendigkeit dieses ganz verschiedene räumliche Situationen betreffenden Stadtumbaus bewusster, als auch dem potenziellen Gewinn an Attraktivität für die Bewohner (Fouchier 2009: S. 57). Dies ist insofern von Bedeutung, als die nötige Akzeptanz für eine Verdichtung und Intensivierung an vielen Orten nicht ohne weiteres gegeben war und es sich um ein Konfliktthema handelte. Die über die großräumlichen Entwürfe geleistete Überzeugungsarbeit war also wesentlich, um auf der teilräumlichen und lokalen Ebene überhaupt die Bereitschaft für derartige Vorhaben zu schaffen.



Abb. 63: Fotografie der heutigen Situation und Visualisierung zum Umbau entlang der Nationalstraße 7 in Paray-Vielles aus dem großräumlichen Entwurf "Paris, capitale, région, ville, villes", Beitrag der Groupe Descartes zum IGV "Le Grand Paris" (Groupe Descartes 2009: S. 116f.) | © Groupe Descartes | Es wird vorgeschlagen die Nationalstrasse durch Umgestaltung und eine verdichtete, Nutzungsgemischte Bebauung der angrenzenden Bereiche wie zum Beispiel der Parkplatzzflächen in einen urbanen multimodalen Boulevard zu transformieren.



Abb. 64: Fotografie der heutigen Situation und Visualisierung zur Verdichtung eines Einfamilienhausgebietes in Athis-Mons aus dem großräumlichen Entwurf "Paris, capitale, région, ville, villes" (Groupe Descartes 2009: S. 120f.) | © Groupe Descartes

Daraus ergaben sich nicht zuletzt zahlreiche Synergien mit dem Nahverkehrsprojekt. Die großräumlichen Entwürfe haben inhaltlich vorweggenommen, wie die von einer Verbesserung des öffentlichen Verkehrs ausgehenden Entwicklungspotenziale städtebaulich genutzt werden können und in entsprechenden Bildern anschaulich vermittelt. Als das Projekt für die 'Große Acht' und dann für den 'Grand Paris Express' über neue Planungen in den Bahnhofsquartieren und umliegenden Teilräumen angestoßen hat, kam auch dieser Effekt zum Tragen. So haben die großräumlichen Entwürfe wichtige Anstöße für die Verdichtung im Umfeld neuer Bahnhöfe gegeben (vgl. Barbé b 2012).

Zum Teil wurden in von dem Nahverkehrsprojekt ausgelösten Planungen auch ganz konkret Ideen des Gutachterverfahrens weiterverfolgt. Bereits im Vorfeld der offiziellen Erarbeitung der CDT's haben daran beteiligte Experten für einige Teilräume städtebauliche Entwicklungskonzepte erarbeitet und dabei konkret inhaltlich an ihre Beiträge aus dem Gutachterverfahren angeknüpft. Dabei hat zum Beispiel das Architektur- und Städtebaubüro L'AUC 2009-2011 im Auftrag des interkommunalen Zusammenschlusses Plaine Commune an ihren Ideen für das Gebiet um den Bahnhof Pleyel weitergearbeitet, die komplementär zueinander gedacht sind. Dies betrifft zum einen den Vorschlag den zukünftig größten Umsteigebahnhof des Nahverkehrssystems in der Metropolregion als hoch verdichtetes multifunktionales Zentrum in einem Gleisfeld überspannenden Gebäudekomplex auszubilden. Im Gegenzug soll das benachbarte Viertel Vieux-Saint Ouen ausgehend von der vorhandenen Szene mittels behutsamer Verdichtung zu einem hybriden Cluster der Kultur- und Kreativwirtschaft weiterentwickelt werden. Dazu werden alternative Praktiken bei der Gebiets- und Immobilienentwicklung gefordert. (vgl. Davoine 2011: 80f.; Interview CdP-2 2013)

Zudem hat auch das Architektur- und Städtebaubüro von Christian de Portzamparc 2009 - 2010 mit dem Atelier Castro Denissof Casi und AREP für den interkommunalen Zusammenschluss der Gemeinden um den Geschäftsflughafen Bourget einen Strategieplan für die Transformation des Teilraumes erarbeitet und dabei ihre Vorschläge weiterentwickelt. Nicht zuletzt hat das Architektur- und Städtebaubüro LIN ihr Konzept der 'Métropole douce' ab 2009 in städtebaulichen Studien für den Teilraum Est-Seine-Saint-Denis wieder aufgenommen und konkretisiert. (s. 9.2.1)

Die großräumlichen Entwürfe haben aber auch noch in anderen Konstellationen als Ideenpool städtebaulicher Strategien Planwerke und Projekte des Stadtumbaus beeinflusst, wie die detailliert untersuchten Beispiele in Kapitel 9 zeigen. Dies geschah obwohl es innerhalb der staatlichen Verwaltung weder Überlegungen dazu gab, welche Ideen aus dem Gutachterverfahren wieder aufgegriffen und weiterverfolgt werden sollen noch ein gezieltes Vorgehen um dies zu tun (Interview CdP 2013).

Beim Teilraum Est Seine Saint-Denis war das Nahverkehrsprojekt der Anlass für eine neue Planung, während sich die konzeptionellen Inhalte für den CDT dann aus dem Beitrag des Team LIN speisten. Hingegen hat beim Projekt der 'Metropolitan Avenue' eine im Rahmen des Gutachterverfahrens vermittelte Idee zu einer neuen Planung geführt. Beim Vorhaben für den 'Wald von Grand Paris' hat ein großräumlicher Entwurf den Bedarf der laufenden Planung bestätigt und die noch fehlende 'zündende Idee' gebracht. Beide Projekte - 'Metropolitane Avenue' und 'Der Wald von Grand Paris' - sind Initiativen, die nicht unmittelbar im Zusammenhang mit dem 'Grand Paris Express' und den CDT's stehen. Sie sind ein Beleg dafür, dass die großräumlichen Entwürfe auch unabhängig von diesen zwei staatlichen Interventionen Wirkungen auf das Planungsgeschehen entfaltet haben.

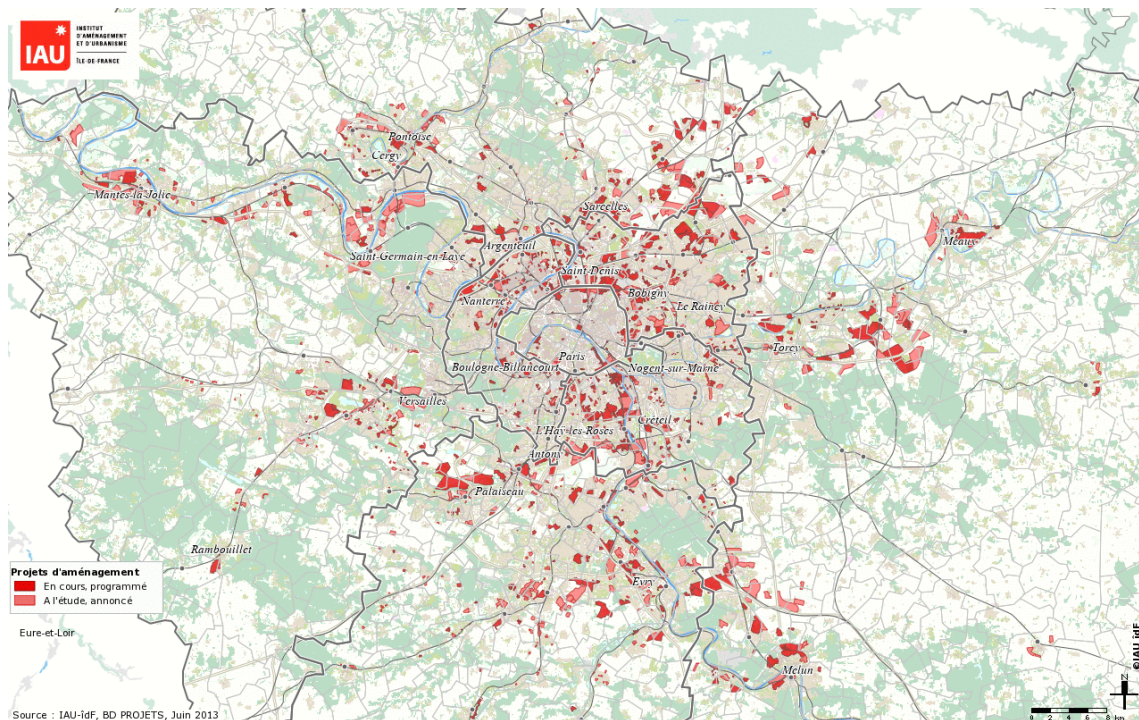


Abb. 65: Karte zu städtebaulichen Vorhaben in der Metropolregion Paris; Stand 2013 (IAUIdF seit 2010) © IAUIdF I Dargestellt sind städtebauliche Entwicklungsgebiete ZAC (Innen- und Außenentwicklung), Umbauvorhaben in Großwohnsiedlungen (PRU) sowie die Pariser Stadtumbauvorhaben (GPRU) I Dunkelrot: in der Umsetzung, hellrot: in Konzeptphase

Darüber hinaus sind hier aber keine Angaben dazu möglich, in welchem Umfang die Ergebnisse des Gutachterverfahrens jenseits des Nahverkehrsprojektes neue Projekte des Stadtumbaus in den Banlieues ausgelöst haben. Letztlich ist es plausibel, dass das Projekt für den Grand Paris Express der eigentliche Antreiber für die Zunahme an Planungsaktivitäten in den Vorstädten war, während das Gutachterverfahren und dessen Ergebnisse diesbezüglich eher eine unterstützende Rolle einnahmen. Sie haben zur Bildung von Bewusstsein und Akzeptanz für einen weitreichenden Stadtumbau in den Banlieues beigetragen und die städtebauliche Planung als inhaltliche Bereicherung unterstützt. Jedenfalls ist der zugenommene Wille den städtischen Raum neu zu konzipieren, wie Lacoste es beschreibt, sicher nicht allein auf das Nahverkehrsprojekt zurück zu führen.

Mehr räumliche Qualität durch mehr Planungsaktivitäten?

Zur Frage wie das infolge des Nahverkehrsprojektes und des Gutachterverfahrens belebte Planungsgeschehen im Hinblick auf die Verbesserung der räumlichen Qualität in den Banlieues zu bewerten ist, ergibt sich ein widersprüchliches Bild.

Die Belebung des Planungsgeschehens und die Mobilisierung der kommunalen Akteure sind grundsätzlich natürlich als positiv zu beurteilen. Die Tatsache, dass es für immer mehr Orte und Teilräume in den Vorstädten planerische Überlegungen zur Weiterentwicklung der städtebaulichen Bestände gibt, bedeutet zunächst einmal, dass eine städtebauliche Qualifizierung nicht nur punktuell sondern auch in der Breite stattfinden kann. Andererseits hängt die Verbesserung der räumlichen Qualität in den Vorstädten letztlich von den Planungsinhalten in jedem einzelnen Fall ab.

Laut der Einschätzung eines Mitarbeiters des IAUIdF im Jahr 2012 waren die Häufigkeit und die Ambitionen der aktuellen Planungen und Projekte in den Vorstädten zu diesem Zeitpunkt tendenziell höher als früher. Dies gilt auch für den Anspruch an die architektonische und städtebauliche Qualität des Geplanten. Allerdings hatte er auch den Eindruck, dass es viel auf den schönen Schein ausgelegten Städtebau ohne Substanz gab oder einseitig auf

Leuchtturmprojekte fokussiert wurde. (Interview IAUI dF 2012) Davoine und Darriues gaben ebenfalls zu Bedenken, das längst nicht alle aktuellen Planwerke und Projekte auch den hohen Ansprüchen entsprechen, die im Gutachterverfahren vertreten worden sind. Sie befürchteten, daß es zum Teil eine große Diskrepanz zwischen den dort vermittelten Ambitionen und deren Übersetzung in mittelmäßige Projekte gab. (Davoine und Darriues 2011: S. 76)

Vor dem Hintergrund eines fehlenden Gesamtplanes wurde zudem bezweifelt, ob durch die hohe Dynamik und die Menge an städtebaulichen Planungen nicht sehr viel mehr geplant wurde als es Bedarf gab. Diese Befürchtung bezog sich nicht auf den Wohnungsneubau, aber auf Einzelhandelsflächen und große Einrichtungen für Sport, Freizeit und Kultur. (vgl. IAUI dF 2013) So waren zu diesem Zeitpunkt gleich mehrere Stadionprojekte in der Metropolregion im Gespräch mit denen sich die jeweiligen Kommunen im intraregionalen Standortwettbewerb behaupten wollten. (Interview IAUI dF 2012) Offenbar hatte das "Zum-Träumen-Bringen"¹¹² auch zu einigen fragwürdigen und umstrittenen Großprojekten geführt.

Diesbezüglich gab es ein städtebauliches Großprojekt, das in Fachkreisen besonders kritisch gesehen wurde und stets als das Negativbeispiel im derzeitigen Planungsgeschehen angeführt wurde. (vgl. Interview AIGP-1, Interview IAUI dF) Auf dem „Triangle de Gonesse“, einer großflächigen Baulandreserve zwischen den Flughäfen Roissy und Bourget wurde von dem französischen Einzelhandelsunternehmen Auchan das Projekt „EuropaCity“ geplant. Auf 80 ha Landwirtschaftsfläche soll bis 2021 ein Komplex für Einkaufen (230 000 m²), Gastronomie (20 000 m²) und Veranstaltungen mit einem Aquarium und einer Indoorskianlage entstehen. (Garnier 27.10.2014) Als sehr großes und in sich gekehrtes Suburban Entertainment Center verkörpert es in potenziert Form all das was städtebaulich und siedlungsstrukturell am gegenwärtigen Charakter der Vorstädte kritisiert wird. Durch den großen Einzugsbereich würde es zudem an vielen anderen Orten die Chancen auf eine Angebotsverbesserung und eine Intensivierung der Nutzungen der Metropolregion mindern.

Vor diesem Hintergrund werden in Kapitel 9 ausgewählte Planwerke und Projekte des Stadtumbaus mit inhaltlichem Zusammenhang zu den Beiträgen des Gutachterverfahrens detaillierter daraufhin betrachtet, ob sie für eine städtebauliche Qualifizierung der Banlieues stehen und in Kapitel 10 auf die obige Frage zurückgekommen.

¹¹² "l'effet faire-rêver"

9 Die Adaption städtebaulicher Strategien in Projekten und Planwerken des Stadtumbaus

9.1 Überblick und Einordnung der untersuchten Beispiele

Nach dem Gutachterverfahren "Le Grand Paris" wurde eine Reihe der in den großräumlichen Entwürfen generierten und vermittelten Ideen aufgegriffen und weiterverfolgt. Im folgenden Kapitel wird am Beispiel von sechs städtebaulichen Strategien dargestellt, auf welchen Wegen und unter welchen Bedingungen deren Adaption in Planwerken und Projekten des Stadtumbaus stattgefunden hat. Dabei wird überprüft, ob diese Ideen im Rahmen der Planung auf angemessene Art und Weise übertragen, angepasst und weiterentwickelt wurden und die Adaption so als potenzieller Beitrag zu Verbesserungen der räumlichen Qualität im jeweiligen Planungsgebiet bewertet werden kann.

In der Abbildung werden diese neuartigen städtebaulichen Strategien zum einen von denjenigen Ansätzen unterschieden, die sich bereits vor dem Gutachterverfahren 2008/2009 in der Praxis etabliert haben und in zuvor angelaufenen Planungen angewendet wurden. Außerdem sind sie von städtebaulichen Strategien zu differenzieren, die zwar im Gutachterverfahren thematisiert wurden, aber bereits kurz zuvor in ersten wenigen Planungen Anwendung gefunden haben. (s. Kap. 6.2)

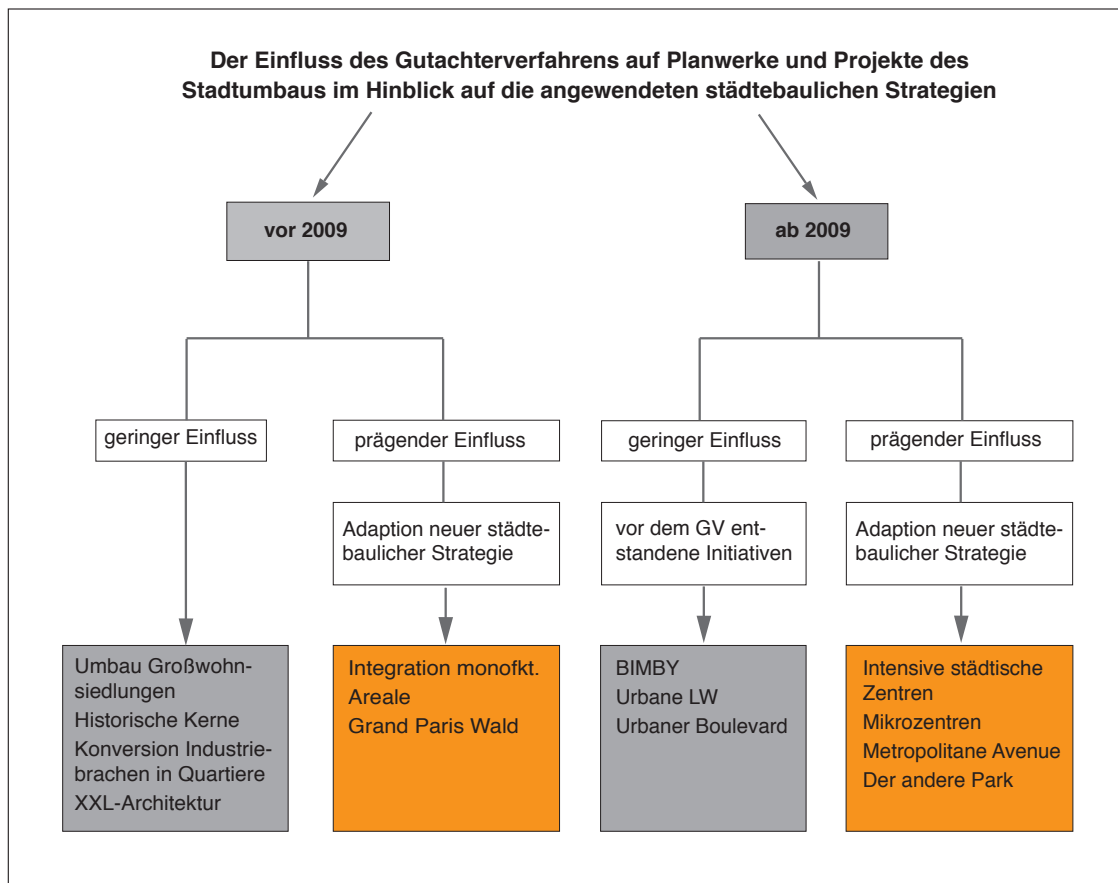


Abb. 66: Schema zum Einfluss des Gutachterverfahrens auf Planwerke und Projekte des Stadtumbaus im Hinblick auf die darin angewendeten städtebaulichen Strategien (Eigene Abbildung) | grau: Vorläufer in der Praxis | orange: neuartig

Die sechs städtebaulichen Strategien sind drei Themenfeldern zugeordnet, die sich auf die in Kap. 2.1 dargestellten drei prioritären Entwurfsaufgaben für den Umbau suburbaner Räume beziehen. Darüber hinaus stehen die Themenfelder für verschiedene konzeptionelle Ansätze im Umgang mit der Metropolregion als Ganzes. Je nachdem auf welches Stadtmodell rekurriert wird, werden mit den städtebaulichen Strategien andere Schwerpunkte gesetzt. Die Ansätze im Themenfeld "Intensivierte und neue Zentren" orientieren sich an einer polyzentrischen Vision für die Metropolregion und beschreiben punktuelle Eingriffe. Im Themenfeld "Von Korridoren zu Stadträumen" werden städtebauliche Strategien beschrieben, die sich aus der Betrachtung der Metropolregion als Netzwerk ergeben und Bezüge zum Modell der 'Linearen Stadt' aufweisen. Das Themenfeld "Die Natur in die Stadt und die Stadt in die Landschaft" umfasst hingegen Ansätze die von der Auflösung des Gegensatzes von Stadt und Landschaft ausgehen und vor dem Hintergrund zersiedelter Strukturen nach neuen Möglichkeiten suchen diese in ein produktives Verhältnis zueinander zu bringen und insbesondere die Übergangsbereiche von Siedlung und Freiraum entsprechend zu transformieren.

Die Verdichtung von Quartieren um neue oder erweiterte Bahnhöfe spielt im aktuellen Planungsgeschehen der Metropolregion Paris eine wichtige Rolle. Da es sich um einen allgemeinen klassischen Ansatz im Stadtumbau handelt, wird er hier nicht als eigene städtebauliche Strategie benannt. Die Verbesserung der Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist aber wesentlicher Bestandteil der dargestellten städtebaulichen Strategien 'Intensive städtische Zentren', 'Rhizom Süd Orly-Rungis' und 'Metropolitane Avenue'.

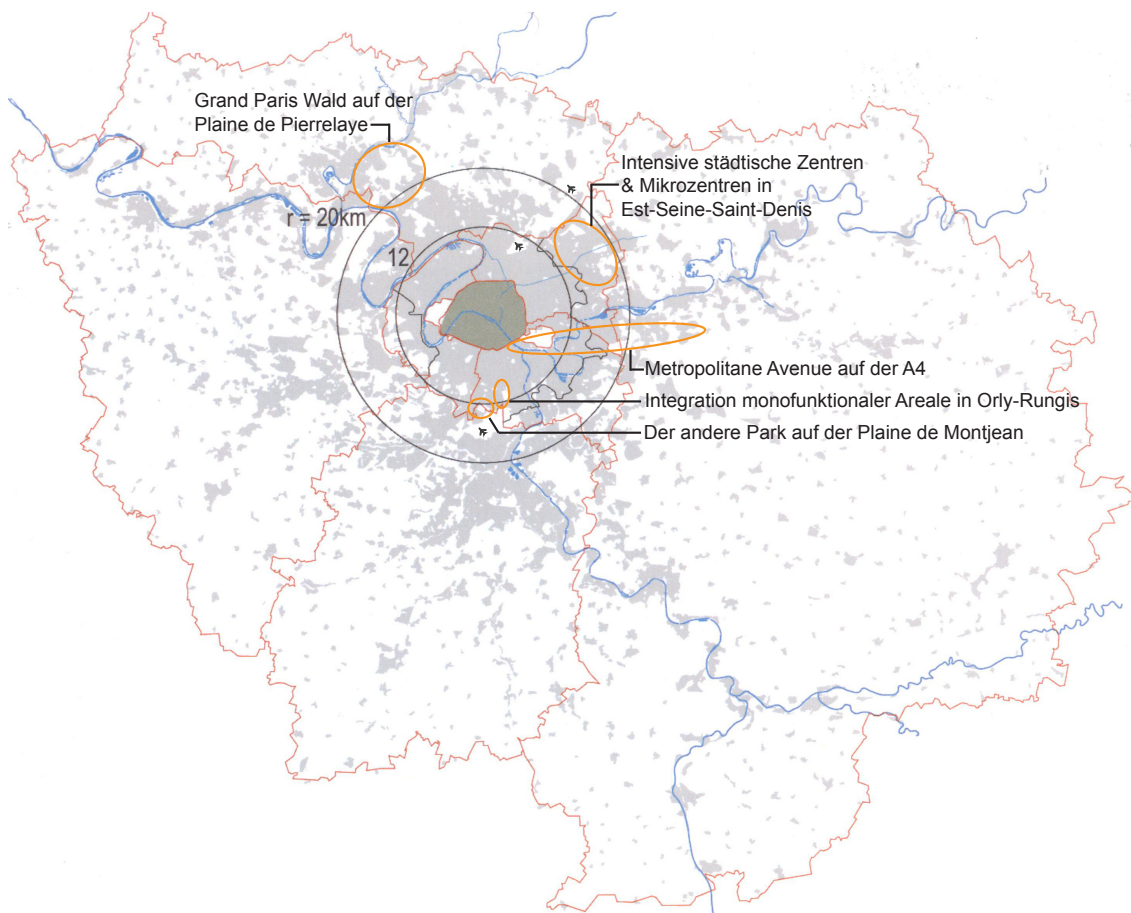


Abb. 67: Karte zur Verortung der untersuchten Planwerke und Projekte (Eigene Abbildung, Karte aus: Panerai 2008: S. 175 © Philippe Panerai)

Tab. 3: Übersicht zu den untersuchten Beispielen für die Adaption städtebaulicher Strategien in Planwerken und Projekten des Stadtumbaus

Städtebauliche Strategie	Planwerk	Projekt
Intensivierte und neue Zentren		
'Métropole douce' - Intensive städtische Zentren: Die Intensivierung und bauliche Verdichtung existierender Vorstadtkerne zu urbanen Zentren mit sehr guter ÖPNV-Anbindung bspw. durch die Bebauung von 'Leerräumen' wie den Restflächen entlang von Verkehrsinfrastrukturanlagen	Teilräumliche Konzepte zum CDT Est-Seine-Saint-Denis	Aulnay RN2
'Métropole douce' - Mikrozentren in der 'Ville Légère': Funktionale Diversifizierung monofunktionaler Siedlungseinheiten durch punktuelle Ergänzung um öffentliche und kommerzielle Einrichtungen der Nahversorgung sowie Mobilitätsangebote	Teilräumliche Konzepte zum CDT Est-Seine-Saint-Denis	
Von Korridoren und Zonen zu Stadträumen		
Metropolitane Avenue: Die Stärkung des Teilraumes entlang der Autobahn A4 als Achse metropolitaner Bedeutung durch deren Transformation zu einer 'Metropolitanen Avenue'		Die städtische Rückeroberung der A4
Rhizom Süd Orly-Rungis: Stadträumliche Integration monofunktionaler Areale Die Weiterentwicklung von spezialisierten und funktional verflochtenen Zentren durch die Qualifizierung und Integration von monofunktionalen Handels- und Logistikarealen in die angrenzenden Straßenräume	Strategisches Entwicklungskonzept für Orly-Rungis: Städtebaulicher Konzeptplan	Projekte für Areale: 1. Verdichtung Logistikareal SOGARIS 2. Stadt der Gastronomie MIN Rungis 3. Umbau EKZ Belle Epine
Die Natur in die Stadt und die Stadt in die Landschaft		
Grand Paris Wald: Die Aufforstung unbebauter Teilräume der Metropolregion zur Schaffung neuer Waldgebiete und der Komplettierung des Grüngürtels der Metropolregion		Der Wald von Grand Paris (im Bereich der Ebene von Pierrelaye)
Der andere Park: Die Qualifizierung verbliebener Freiräume zu durchlässigen, verbindenden Parks mit bewohnten Rändern		Park Montjean 21 (im Bereich der Ebene von Montjean)

9.2 Intensivierte und neue Zentren

9.2.1 'Métropole douce': Intensive städtische Zentren

Städtebauliche Strategie

Problemsituation: In der Metropolregion Paris existiert eine Vielzahl lokaler Zentren außerhalb der Kernstadt. Diese sind in ihrer Funktion und Gestalt aber häufig zu schwach ausgebildet, um vor Ort ein angemessenes Angebot an sozialen und kommerziellen Einrichtungen abzudecken und darüber hinaus eine übergeordnete Ausstrahlungskraft und Bedeutung für die Metropolregion zu erlangen. Dies wäre hingegen die Voraussetzung für eine ausgewogenere räumliche Struktur insgesamt und für eine Entlastung der Stadt Paris.

Städtebauliche Strategie: Existierende Zentren in den Vorstädten von Paris sollen durch eine Intensivierung und Diversifizierung der Nutzungen sowie eine sehr gute Anbindung an das System des öffentlichen Verkehrs zu intensiven urbanen Zentren ausgebaut werden. Für die damit einhergehende bauliche Verdichtung sollen insbesondere auch sogenannte 'Leerräume' wie zum Beispiel die Restflächen entlang von Infrastrukturanlagen oder großflächige Parkplätze genutzt werden, die hier bislang in der Regel unangetastet blieben. Je nach Situation vor Ort und in Ergänzung zum Bestand sind offene und flexible Formen kompakter Baustrukturen zu entwickeln. (Équipe LIN 2009: S. 21)



Abb. 68: Exemplarische Visualisierung zur Ausbildung intensiver städtischer Zentren in den Vorstädten der Metropolregion Paris aus dem großräumlichen Entwurf "Grand Paris Métropole Douce", Beitrag des Team LIN zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe LIN 2009: 20) © Équipe LIN

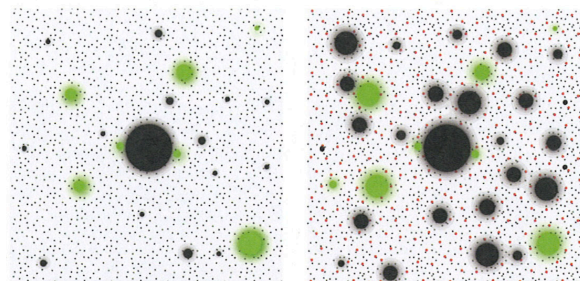


Abb. 69: Schema zur angestrebten Struktur der Metropolregion Paris aus dem großräumlichen Entwurf "Grand Paris Métropole Douce" (Équipe LIN 2009: S. 16) © Équipe LIN I Vorgeschlagen wird die Intensivierung der städtischen (schwarz) und grünen Pole sowie der Mikrozentren (rot) in der Metropolregion Paris (Perspektive s. Kap. 2.2)

Großräumlicher Entwurf

Der großräumliche Entwurf des Team LIN mit dem Titel 'Métropole douce' hat den Charakter eines strukturellen Gesamtkonzeptes für verstädterte Landschaften, das mit einer ganzen Reihe von städtebaulichen Vertiefungen bis auf kleinräumliche Situationen heruntergebrochen wird. Mit dem Ziel einer polyzentrischen Metropolregion der Kontraste wird vorgeschlagen, die Vorstädte behutsam mit flexiblen Formen der Verdichtung umzustrukturieren. Als Gegengewicht zur Herausbildung stark verdichteter, intensiver Zentren sollen Bereiche mit niedriger Dichte ('ville légère') erhalten und qualifiziert werden, in denen bestehende Knoten zu Mikrozentren

ergänzt werden. Komplementär dazu wird ein abgestuftes Mobilitätssystem vorgeschlagen, mit dem eine verbesserte Zugänglichkeit in weiten Teilen der Metropolregion erreicht werden soll. Statt dem Neubau eines schienengebundenen Systems setzt das Team auf die Einrichtung von Schnellbuslinien. Durch neuartige Angebotsformen werden auch in Einfamilienhausgebieten Alternativen zum eigenen Auto möglich. Nicht zuletzt soll sich die 'Métropole douce' durch in ihrer Nutzung diversifizierte und somit multifunktionale Landschaften auszeichnen. Besonderes Augenmerk wird auf die Flüsse Seine, Marne, Oise und Essonne gelegt und aufgezeigt wie hier die Renaturierung von Überschwemmungsgebieten und die resiliente Nutzung der Uferbereiche Hand in Hand gehen können. (vgl. Équipe LIN 2009; AMC - LIN 2009: 191 ff.)

Planwerk oder Projekt des Stadtumbaus

Das Konzept der 'Métropole douce' wurde in der Transformationsstrategie für den Teilraum Est-Seine-Saint-Denis weiterverfolgt, die als konzeptionelle Grundlage für den gleichnamigen CDT erarbeitet wurde. Dieser befindet sich im Nordwesten der Metropolregion und umfasst die fünf Kommunen Aulnay-sous-Bois, Sevran, Livry-Garagan, Clichy-sous-Bois und Montfermeil, in denen insgesamt ca. 230'000 Einwohner leben. (Préfet IdF et al. 2013: S. 19).

Eine zentrale Herausforderung ist die soziale Regenerierung des Teilraumes, der einige der isoliertesten und stigmatisiertesten Großwohnsiedlungen der Region Île de France wie 'Les Bosquets' in Montfermeil umfasst. Von diesen gingen im Jahr 2005 die sozialen Unruhen in den Vorstädten von Paris aus. Obwohl diese Siedlungen schon seit langem im Fokus der sozialen Stadtentwicklungspolitik stehen und hier im Rahmen des nationalen Stadtumbauprogramms PNRU das umfangreichste Erneuerungsprojekt in Frankreich durchgeführt wurde, besteht weiterhin großer Handlungsbedarf. Zudem zeichnen sich inzwischen auch in einem Teil der Einfamilienhausgebiete, die ca. ein Drittel des Siedlungsgebietes umfassen, Tendenzen zur Verarmung und zur Alterung der Bausubstanz ab. Der Teilraum umfasst zwar einige Industrie- und Gewerbestandorte, insgesamt besteht aber ein hoher Mangel an Arbeitsplätzen vor Ort. (LIN et al. 2012; Préfet IdF et al. 2013)

Bislang sind die Kommunen Clichy-sous-Bois und Montfermeil sehr schlecht mit dem öffentlichen Verkehr angebunden. Die geplante Verlängerung der Tramlinie 4 bis Clichy-Montfermeil stellt diesbezüglich nur eine kleine Verbesserung dar. Vor diesem Hintergrund werden hier besonders große Hoffnungen auf den Bau des Grand Paris Express gesetzt, der die Kommunen erstmals direkt an benachbarte Vorstädte anbinden wird und den Zugang zu Arbeitsplätzen erleichtern soll. Dazu gehört insbesondere der wirtschaftliche Schwerpunkt um den Flughafen Paris-Charles-de-Gaulle. Insgesamt ist der Bau von vier Stationen geplant.

Die Transformationsstrategie für den Teilraum Est-Seine-Saint-Denis wurde unter Federführung des Büros für Architektur und Städtebau LIN erarbeitet und liest sich so als Anwendung und Konkretisierung des im Rahmen des Gutachterverfahrens entwickelten Konzeptes der 'Métropole douce'. Dabei wurden die spezifischen Gegebenheiten vor Ort und der geplante Grand Paris Express berücksichtigt. Über die Problematik der Großwohnsiedlungen hinaus, werden dabei die Schwächen und Potenziale der verschiedenen räumlichen Situationen im Gesamttraum ausgelotet und es entsteht eine ganzheitlichere Vision für dessen Weiterentwicklung als es der isolierte Blick auf die sozial benachteiligten Großwohnsiedlungen ermöglicht. Mit der sogenannten 'Strategie der Gerüchte' werden explizit Vorschläge dazu gemacht, wie das negative Image des Teilraumes als Hindernis für dessen positive Entwicklung überwunden werden kann (vgl. LIN et al. 2012).



Abb. 70: Plan zur räumlichen Gesamtvision für den CDT Est-Seine-Saint-Denis (LIN et al. 2012: S. 77) © LIN | intensive städtischen Zentren (hervorgehobene Bereiche um rot markierte Stationen des GPE), intensive grüne Pole (grüne Flächen) und Mikrozentren (rosafarbene Knotenpunkte) in den Siedlungsgebieten mit geringer Dichte

Die Transformationsstrategie sieht im Umfeld der vier geplanten Stationen des Grand Paris Express die Ausbildung von vier intensiven städtischen Zentren vor. Dazu gehört der Ausbau und die Diversifizierung des Zentrums von Aulnay-sous-Bois, das bislang nur in Ansätzen vorhanden ist. Als Vertiefung der räumlichen Gesamtvision wurde dazu das Projekt "Linearer Park auf der RN2"¹¹³ erarbeitet. Für den Ausbau der Nationalstrasse 2 (RN 2) sind seinerzeit Flächen gesichert worden, die bislang begrünt aber nicht nutzbar sind. Das Projekt sieht vor die Hauptverkehrsstraße insbesondere in den Kreuzungsbereichen neu zu organisieren und die freiwerdenden Flächen für eine Verdichtung zu nutzen. So entstehen zwei Boulevards, deren Zwischenraum neben der Station des Grand Paris Express, öffentlichen Einrichtungen, Bürobauten, Wohngebäuden und öffentlichen Räume aufnehmen kann. Darüber hinaus wird in den angrenzenden Bereichen punktuell eine Neubebauung vorgesehen.

¹¹³ 'RN2 Parc Linéaire'

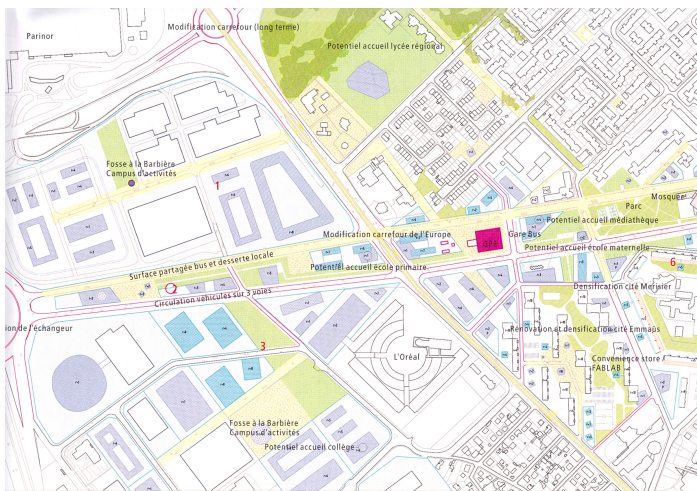
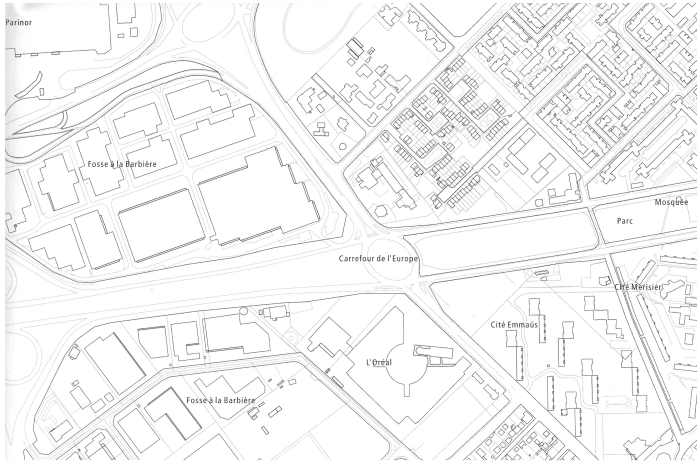


Abb. 71: Situationspläne zum Projekt "Linearer Park auf der RN2" in Aulnay (LIN et al. 2012b: 18f.) © LIN | oben: Bestand | unten: Projekt



Abb. 72: Visualisierung zum Projekt "Linearer Park auf der RN2" in Aulnay (LIN et al. 2012b: 27) © LIN

Im Rahmen der Transformationsstrategie wurden weitere städtebauliche Strategien des Konzeptes der 'Métropole douce' adaptiert. Dazu gehört die Einrichtung von Mikrozentren in monofunktionalen Gebieten, auf die unter 9.2.2 näher eingegangen wird. Zudem wurde unter Bezugnahme auf die Idee intensivierter grüner Pole das Projekt 'Sevran Terrains Montceuleux' angestoßen und die bisherige Planung in Frage gestellt. Die bislang landwirtschaftlich genutzte Enklave zwischen dem Siedlungsgebiet der Kommunen Sevran und Villepinte sollte ursprünglich mehrheitlich überbaut werden. Nun ist hier ein Park mit verdichteter Randbebauung und einer öffentlichen Einrichtung innerhalb des Freiraums geplant. Dieser wird ein tragfähiges Verbindungselement des sogenannten 'Arc Paysager' bilden, einem Bogen zusammenhängender Freiräume der sich in nord-südlicher Richtung durch den gesamten Teilraum zieht. (Interviews LIN und CdP 2013; LIN et al. 2012b: 60) Inzwischen wird das Projekt unter dem Titel 'Sevran Terre d'Avenir' weiterverfolgt. Es hat also einen Multiplikatoreffekt gehabt, das im Rahmen der Transformationsstrategie nicht nur eine einzelne städtebauliche Strategie sondern das gesamte Konzept soweit auf die Problemsituationen des Teilraums zutreffend adaptiert wurde.

Vorgang der Adaption

Vorgeschichte: Die fünf Kommunen haben vor dem Gutachterverfahren noch nicht zusammengearbeitet. Die bereits durchgeführten Stadtumbau-Vorhaben betrafen in erster Linie die Großwohnsiedlungen. Bis auf die Anbindung an die Tramlinie 4 war keine wesentliche Verbesserung zur Anbindung an den öffentlichen Verkehr geplant.

Initiator und Träger der Planung: Nach dem Gutachterverfahren hat der Staatssekretär Christian Blanc im Rahmen der 'Mission Region Capitale' noch 2009 einige Direktaufträge vergeben, um für einen Teil der neuen Bahnhöfe der 'Grand Huit' städtebauliche Studien erarbeiten zu lassen. Im Zuge dessen wurde das Architektur- und Städtebaubüro LIN mit einem ersten Konzept für den Teilraum Est-Seine-Saint-Denis beauftragt und konnte so wesentliche Überlegungen aus ihrem Beitrag für das Gutachterverfahren weiterverfolgen. (Interviews LIN und CdP 2013)

Es wird angenommen, das LIN für diesen Teilraum ausgewählt wurde, weil es in dessen räumlicher Konfiguration eine Vielzahl von Anknüpfungspunkten zu ihrem großräumlichen Entwurf gab und dieser grundsätzlich überzeugt hat (Interview LIN 2013). Der vergleichsweise behutsame Ansatz zur Weiterentwicklung der städtebaulichen Bestände ist hier angemessener, als etwa ein Konzept das in erster Linie auf Großprojekte setzt (Interview CdP 2013). Gesicherte Aussagen zu den Gründen konnten die interviewten Personen hingegen nicht machen.

Zur Erarbeitung der Transformationsstrategie für den CDT Est-Seine-Saint-Denis wurde im Mai 2011 eine Ausschreibung durchgeführt, bei der sich das Büro beworben hat und wiederum den Zuschlag erhielt (Interview LIN 2013). Obwohl die Kommunen inzwischen zu den Trägern der Planung gehörten, finanzierte der Staat aufgrund ihrer schwierigen finanziellen Situation auch dieses Grundlagenkonzept (Interview CdP 2013). Das vergleichsweise große Budget ermöglichte über die räumliche Gesamtvision hinaus auch zu Projektideen bereits relativ weit in die Tiefe zu gehen und eine umfassende Überzeugungsarbeit bei den beteiligten Akteuren zu leisten. (Interview LIN 2013)

Ortsbezug: In dem großräumlichen Entwurf des Teams LIN wurde die städtebauliche Strategie exemplarisch für einen anderen nicht näher benannten Ort in der Metropolregion dargestellt. Sie wurde also ohne Ortsbezug adaptiert.

Personelle Kontinuität: Das Büro LIN war an der Weiterverfolgung des Konzeptes der 'Métropole douce' und der Adaption der städtebaulichen Strategie der intensiven städtischen Zentren kontinuierlich beteiligt. Die Zusammensetzung des Teams hat sich hingegen geändert. Die Zusammenarbeit mit dem Landschaftsarchitekten Michel Desvigne begann erst nach dem Gutachterverfahren.

Beitrag zu räumlicher Qualität

Weiterentwerfen und Ganzheitlichkeit: Die Transformationsstrategie und der darauf basierende CDT Est-Seine-Saint-Denis sind ein gutes Beispiel für eine teilräumliche Planung, in der konzeptioneller Entwurf und Anspruch einer integrierten, strategischen Planung fruchtbar zusammen geführt werden. Das Team LIN wurde diesbezüglich für mehrere Grundlagenkonzepte zu verschiedenen Aspekten und in mehreren Maßstäben hinzugezogen und konnte dabei Entwurfsdenken und integrierten Anspruch in Einklang bringen.

Einbezug relevanter Akteure: Während der Erarbeitung des ersten Konzeptes hatte das Team vor allem Kontakt zur Abteilung des Staatssekretärs Christian Blanc und den Ministerien. Außerdem hat sie mit jeder der beteiligten Kommunen Einzelgespräche geführt.

Während der Erarbeitung der Transformationsstrategie und des CDT war das Team in engerem Kontakt mit den Kommunen vor Ort. Auf staatlicher Seite war die Präfektur der Region Île-de-France maßgeblich an der Planung beteiligt. Das Begleitgremium hat einmal pro Monat getagt und die Gelegenheit gegeben, sich mit den Akteuren vor Ort auszutauschen. Außerdem haben sie Einzelgespräche mit den Kommunen geführt. Zum Ende hin hat es alle zwei Monate Arbeitssitzungen gegeben. (Interview LIN 2013)

Auf der Seite der Kommunen waren jeweils die Bürgermeister und Vertreter aus der Verwaltung ihre Ansprechpartner, je nachdem entweder aus der direkt dem Bürgermeister unterstellten Einheit, der Abteilung für Stadtplanung oder nur der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit. In Aulnay-sous-Bois habe man extra eine Abteilung Projekte zu Grand Paris geschaffen. Dies hat jeweils auch den Stellenwert des CDT's für die Kommunen zum Ausdruck gebracht. (Interview LIN 2013) Als Ergebnis dieser intensiven Zusammenarbeit wird die Transformationsstrategie weitgehend auch politisch getragen. Dies spiegelt sich in den Inhalten des CDT Est-Seine-Saint-Denis¹¹⁴ wieder, zu dem am 30.09.2013 alle Beteiligten ihr grundsätzliches Einverständnis gegeben haben (DRIEA 2014 : S. 12). Die gesamträumliche Vision der Transformationsstrategie ist in dem Investitionsprogramm auf konzeptioneller Stufe verankert. Zudem wurde das oben vorgestellte Projekt "Linearer Park auf der RN2" auch auf operationeller Ebene mit in den CDT aufgenommen. (vgl. Präfet IdF 2013: S. 147; Interviews LIN und CdP 2013)

Interdisziplinäre Zusammenarbeit: Die Erarbeitung der Transformationsstrategie erfolgte in einem interdisziplinären Team. Neben dem federführenden Büro LIN waren der Landschaftsarchitekt Michel Desvigne, das Planungs- und Ingenieurbüro Egis für Fragen zu Erschließung und Wirtschaft, das Büro Transsolar zum Thema Klima, Pascal Amphoux und Bazar Urbain zu Fragen der Partizipation und Michael Kleyer zum Thema Ökologie im städtischen Raum in dem Team vertreten. Zudem wurden einige Experten beigezogen. Dazu gehörte wie schon im Gutachterverfahren 'Le Grand Paris' der Philosoph Joseph Hanimann. (LIN et al. 2012: S. 125)

Fazit und Ausblick

Die städtebauliche Strategie der intensiven städtischen Zentren wurde als ein wesentliches Element des Konzeptes der 'Métropole douce' im Rahmen der Transformationsstrategie für den Teilraum Est-Seine-Saint-Denis und dem gleichnamigen teilräumlichen Investitionsprogramm CDT weiterverfolgt und konkretisiert. Die Adaption hat zu dem Projekt "Linearer Park auf der RN2" für die Ausbildung eines Zentrums in der Kommune Aulnay-sous-Bois geführt. Das Nahverkehrsprojekt 'Große Acht' bildete den Auslöser für die Planung, die vom Staatssekretariat für die Hauptstadtregion angestoßen und später in der Trägerschaft der

¹¹⁴ Der CDT Est-Seine-Saint-Denis, mit dem sich am 30.09.2013 alle Beteiligten einverstanden erklärt haben, sollte Anfang 2015 zur formellen Bürgerbeteiligung vorgelegt und Mitte 2015 abgeschlossen werden (DRIEA 2014 : S. 12). Der eigentliche Vertragsabschluss blieb letztlich aus, da die beteiligten Kommunen im Rahmen der Gebietsreform zur Einführung der Métropole du Grand Paris und zwölf sie konstituierenden Teilräumen auf zwei verschiedene interkommunale Zusammenschlüsse aufgeteilt wurden. Die Kommunen Aulnay-sous-Bois und Sevran gehören nun zum Teilraum 'Paris - Terres d'Envol', die Kommunen Livry-Gagnan, Clichy-sous-Bois und Montfermeil hingegen zum Teilraum 'Grand Paris - Grand Est'.

betroffenen Kommunen und der Präfektur weitergeführt wurde. Außerdem hat bei der Adaption die kontinuierliche Bearbeitung der Grundlagenkonzepte durch das Büro LIN eine wichtige Rolle gespielt. Die vier Anforderungen an die Übersetzung, Anpassung und Weiterentwicklung der städtebaulichen Strategie wurden im Rahmen der Planung erfüllt. Das Planwerk und das daraus resultierende Projekt werden als potenzieller Beitrag zur Verbesserung der räumlichen Qualität vor Ort eingeschätzt.

Die Umsetzungschancen des Projektes für das Stadtzentrum von Aulnay-sous-Bois werden sowohl von der Mitarbeiterin von LIN als auch vom Mitarbeiter der Präfektur positiv eingeschätzt. Es wird von der Gemeinde getragen und davon ausgegangen, dass es ohne öffentliche Subventionen wirtschaftlich tragfähig und realisierbar ist. (Interviews LIN und CdP 2013) Die Kommune hat das Projekt in ihrem neuen Flächennutzungsplan PLU und dem dazugehörigen Entwicklungskonzept PADD von 2015 verankert.

9.2.2 'Métropole douce': Mikrozentren in der 'Ville Légère'

Städtebauliche Strategie

Problemsituation: Monofunktionale Siedlungseinheiten mit niedriger Dichte wie Einfamilienhausgebiete und Siedlungen des Geschosswohnungsbaus aber auch Gewerbegebiete sind häufig durch einen Mangel an Geschäften zur Versorgung mit Produkten des täglichen Bedarfs, eine schlechte Anbindung an den öffentlichen Verkehr sowie fehlende öffentliche Räume und Treffpunkte geprägt. Dies erzeugt lange Wege und in hohem Maße motorisierten Individualverkehr.

Städtebauliche Strategie: Monofunktionale Siedlungseinheiten mit niedriger Dichte sollen durch die punktuelle Ergänzung mit öffentlichen und kommerziellen Einrichtungen der Nahversorgung sowie darauf zugeschnittene Mobilitätsangebote und öffentliche Räume funktional diversifiziert werden. Mit den entstehenden Mikrozentren und der verbesserten Anbindung dieser Gebiete an die urbanen Zentren der Metropolregion wird den Bewohnern diesbezüglich das Praktizieren nachhaltigerer Lebens- und Arbeitsweisen ermöglicht. Gleichzeitig werden die besonderen Wohnqualitäten erhalten und es bleibt möglich, hier etwa individuell dezentrale Formen der Energieerzeugung zu nutzen oder Gartenbau zu betreiben. (Équipe LIN 2009: S. 26f.)

Diese städtebauliche Strategie kann wesentlich dazu beitragen, dass ein Ausbau städtischer Zentren und des schienengebundenen öffentlichen Verkehrs auch in der Fläche positive Auswirkungen für die Lebensqualität in den Banlieues hat. Indem auch der Weg zur nächstgelegenen aber nicht unbedingt nah gelegenen Station des 'Grand Paris Express' oder der RER mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden kann, ist der Verzicht auf das eigene Auto möglich.

Unter Berücksichtigung des großen Ausmaßes, die derartige Gebiete in den Vorstädten einnehmen, erlangen die kleinteiligen Maßnahmen eine hohe Bedeutung für die Entwicklung der Metropolregion, wenn sie vielerorts angewendet werden.

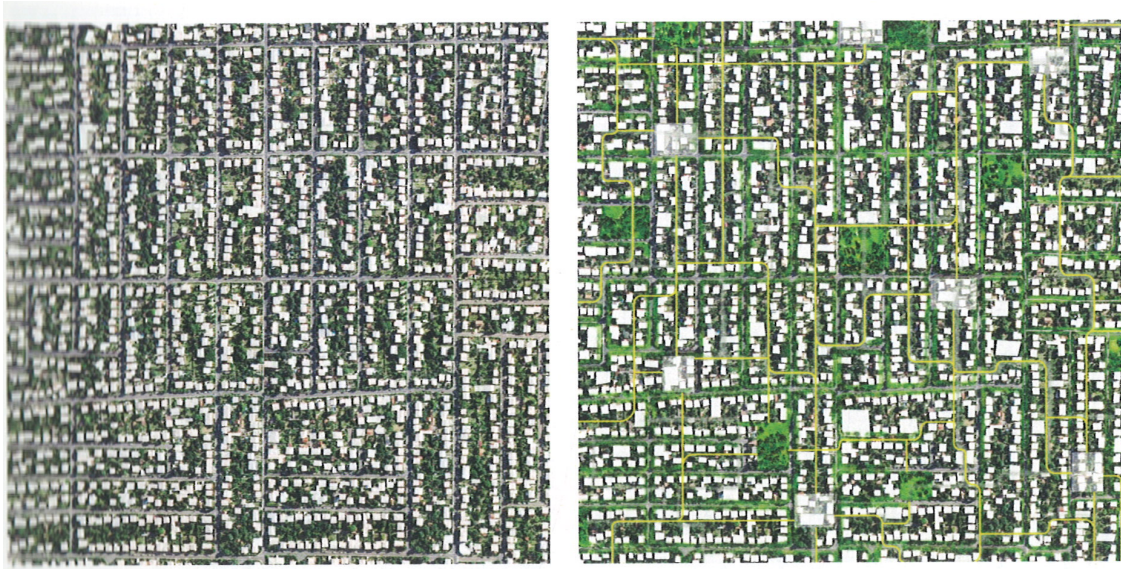


Abb. 73: Exemplarische Situationspläne zur Ausbildung von Mikrozentren in der 'Ville légère' aus dem großräumlichen Entwurf "Grand Paris Métropole Douce" (Équipe LIN 2009: S. 27) © Équipe LIN | Das Einfamilienhausgebiet wird punktuell mit Mini-Shops und öffentlichen Einrichtungen (z.B. Kinderkrippe, Quartiersbibliothek, Mini-Park) sowie Stationen von Mobilitätsangeboten (z.B. Verleih Fahrrad oder Elektroauto) verdichtet und ergänzt.

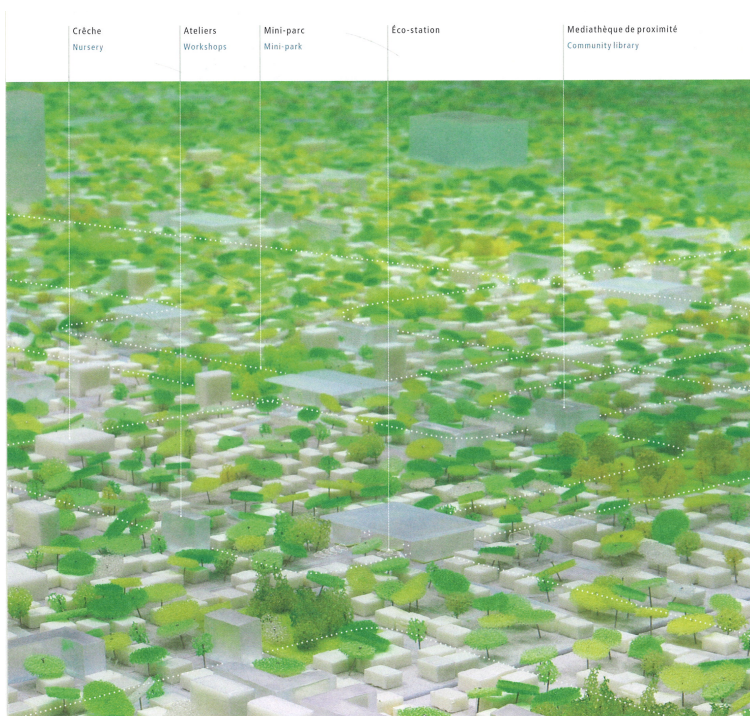


Abb. 74: Exemplarische Visualisierung zur kleinteiligen Verdichtung und Ausbildung von Mikrozentren in der 'Ville légère' aus dem großräumlichen Entwurf "Grand Paris Métropole Douce" (Équipe LIN 2009: S. 26) © Équipe LIN

Die städtebauliche Strategie der Mikrozentren ist Bestandteil des großräumlichen Entwurfes vom Team LIN. Sie wurde parallel zur Idee der intensiven städtischen Zentren im Zuge der Erarbeitung der Transformationsstrategie für den CDT Est-Seine-Saint-Denis weiterentwickelt und diskutiert. Die folgenden Ausführungen ergänzen die Darstellung in Kapitel 9.2.2. .

Der Teilraum ist neben Siedlungen des Geschosswohnungsbaus sowie ehemaligen und nach wie vor aktiven Industrie- und Gewerbestandorten insbesondere von umfangreichen Einfamilienhausgebieten geprägt. In der Transformationsstrategie wurden über den gesamten Teilraum potenzielle Orte für eine Intensivierung und Diversifizierung identifiziert und denkbare Nutzungs- und Bebauungstypologien aufgezeigt. Dazu gehört insbesondere die Einrichtung von Mikrozentren, die als Mischung aus kleinem Supermarkt, sozialem oder kulturellem Treffpunkt und Mikro-Hub für alternative Mobilitätsangebote gedacht sind. Hier können Verleih-Stationen für Elektrofahrzeuge oder Fahrräder nach dem Vorbild des Velib-Systems in der Stadt Paris angegliedert werden. Zudem wird vorgeschlagen ein Mini-Rufbus-System einzurichten, das von den Mikrozentren aus die umliegenden Quartiere und nächstgelegenen Stationen des Grand Paris Express, der RER, der Straßenbahn oder der Schnellbuslinien anfährt.

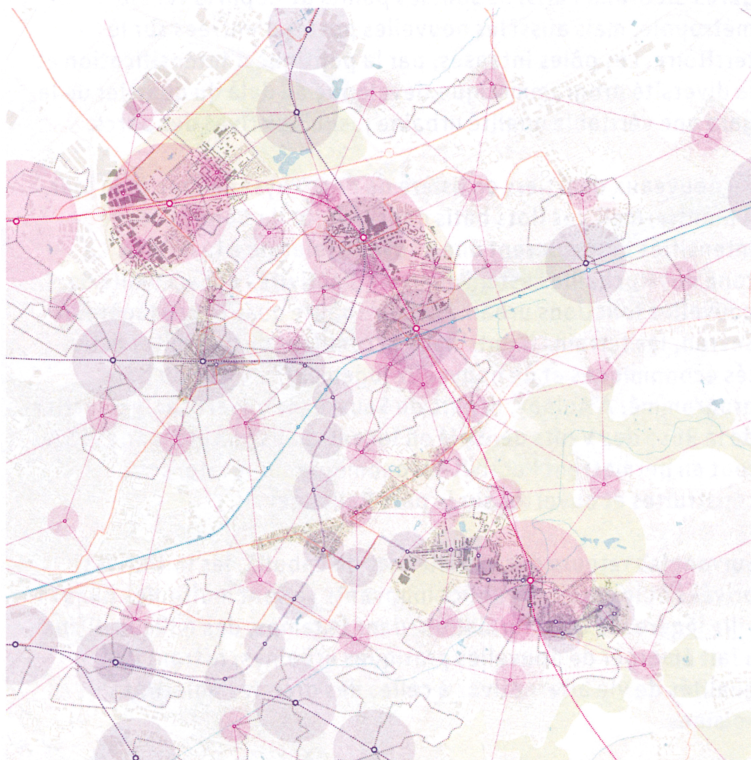


Abb. 75: Konzeptplan für ein abgestuftes Mobilitätssystem mit Makro-Hubs und Mikro-Hubs aus der räumlichen Gesamtvision für den CDT Est-Seine-Saint-Denis (LIN et al. 2012: 17) © LIN | Die Stationen des öffentlichen Verkehrs sind mit dem jeweiligen fußläufigen Einzugsbereich dargestellt. | rosafarbener großer Kreis: GPE-Station mit Radius von 1200 m | violetter Kreis: RER- oder Tramstation mit Radius von 800 bzw. 400 m | rosafarbener kleiner Kreis: Mikro-Hub mit Radius von 300 m

Neben der Schaffung von Mikrozentren wird zur Komplimentierung des Bestandes eine kleinteilige Verdichtung vorgeschlagen. In Einfamilienhausgebieten kann es sich dabei zum Beispiel um die Ergänzung von Büros, Ateliers oder Werkstätten durch Anbauten handeln. In Gewerbegebieten ist eine Ergänzung mit unternehmensbezogenen Dienstleistungen wie Copy-Shops oder Restaurants denkbar. Zudem bieten sich hier die Dächer einstöckiger Hallenbauten für die Anlage von Gewächshäusern an. (LIN et.al. 2012 S. 38ff.)

Im Hinblick auf die Umsetzung wird vorgeschlagen, den Teilraum Est-Seine-Saint-Denis als Laborraum für die Qualifizierung der 'Ville légère' auszurufen und hier eine Art Internationale Bauausstellung durchzuführen. Das sogenannte "Labo 93" soll die Entstehung entsprechender Initiativen und Experimente unterstützen, sie bei der Planung und Umsetzung begleiten und ihnen Sichtbarkeit verschaffen. (LIN et al. 2012: S. 47)

Die Ausbildung von Mikrozentren zur Diversifizierung monofunktionaler und städtebaulich homogener Gebiete mit geringer Dichte wurde als Teil der Transformationsstrategie in dem CDT Est-Seine-Saint-Denis auf konzeptioneller Stufe verankert (Préfet IdF 2013: S. 49f.; 42f.). Die Adaption hat im Rahmen des CDT aber noch nicht zu einem konkreten Projekt auf operationeller Stufe geführt. Für die Großwohnsiedlungen liefen bereits mehrere weit fortgeschrittene Vorhaben im Rahmen des nationalen Stadtumbauprogramms PNRU (2003-2015), auf die kaum noch Einfluss genommen werden konnte. In Bezug auf die Einfamilienhausgebiete ist jedoch feststellbar, dass die beteiligten Kommunen inzwischen eindeutig für die Problematik sensibilisiert und sich des Handlungsbedarfes bewusster sind. Dieser besteht hier um so mehr weil sich in einem Teil davon Tendenzen zur Verarmung und zur Alterung der Bausubstanz abzeichnen. Dies stellt gewissermaßen die bisherige Bündelung aller Kräfte auf die sozial stigmatisierten Großwohnsiedlungen in Frage. Gleichzeitig waren die Kommunalpolitiker aber noch nicht bereit unter Einbezug der Bewohner und Eigentümer sowie den regionalen Verkehrsbetrieben STIF konkretere Schritte einzuleiten. Dies liegt unter anderem darin begründet, dass für Kommunalpolitiker planerische Eingriffe in Einfamilienhausgebieten ein besonders sensibles Thema im Hinblick auf ihre Wählerschaft sind. (Interview LIN 2013; Interview CdP 2013)

Fazit und Ausblick

Die Adaption der städtebaulichen Strategie der Mikrozentren erfolgte mit personeller Kontinuität, aber ohne Ortsbezug in einer neuen Planung. Die Idee wurde als Teil der Transformationsstrategie für den Teilraum Est-Seine-Saint-Denis in dem gleichnamigen CDT auf Konzeptstufe aufgenommen, ist aber noch nicht in einem konkreten Projekt gemündet. Dennoch hat eine deutliche Sensibilisierung für das Thema bei den Kommunalpolitikern vor Ort stattgefunden, die zukünftig Früchte tragen kann. (Interview LIN 2013; Interview CdP 2013) Analog zum Beispiel der intensiven städtischen Zentren wird die Adaption der Idee der Mikrozentren als potenzieller Beitrag zur städtebaulichen Qualifizierung im Teilraum Est-Seine-Saint-Denis gewertet.

9.3 Von Korridoren und Zonen zu Stadträumen

9.3.1 Metropolitane Avenue

Städtebauliche Strategie

Problemsituation: Die von Paris aus in Richtung Osten führende Autobahn A4 durchquert auf einer Länge von ca. 40 km fast ausschließlich unmittelbar das Siedlungsgebiet. Damit ist eine Reihe von Problemen verbunden. Sie ist als Bauwerk schlecht in das stadträumliche Gefüge integriert. Wegen der damit verbundenen Lärm- und Luftemissionen ist der Autobahnverkehr insbesondere für nahegelegene Wohnbebauungen eine hohe Belastung. Schließlich ist die starke Überlastung der A4 in den Stosszeiten auch aus verkehrlicher Sicht ein Problem für die Verkehrsabläufe in der Metropolregion. (Équipe Groupe Descartes 2009: S. 138).

Städtebauliche Strategie: Die Autobahn A4 soll mit dem angrenzenden Stadtraum verknüpft und zu einer metropolitanen Avenue transformiert werden. Dies schließt zum einen die Beruhigung des motorisierten Verkehrs und die Integration des öffentlichen Verkehrs mit ein. Zudem wird vorgeschlagen, die angrenzenden Stadträume feingliederiger über die Autobahn hinweg miteinander zu vernetzen. Nicht zuletzt soll im Zuge der Verdichtung von Restflächen entlang der Autobahn, die umliegende Bebauung stärker auf diese orientiert werden. (AMC - Groupe Descartes 2009: S. 72; Équipe Groupe Descartes 2009: S. 185-195)

Großräumlicher Entwurf

Die städtebauliche Strategie ist Bestandteil des großräumlichen Entwurfes der Groupe Descartes. Dieser basiert auf der Grundidee, die Metropolregion funktional und baulich-räumlich auf die sie konstituierenden Netze auszurichten, statt sich wie bisher von ihnen abzuwenden. Strukturell werden diejenigen Teilräume für eine Weiterentwicklung priorisiert, die von den dominanten Elementen des Verkehrsnetzes geprägt sind. Damit knüpft die Vision an der asymmetrischen Struktur der Metropolregion an und lenkt die Aufmerksamkeit auf den östlichen Teil. Während sich der westliche Teil seit je her entlang der historischen Bezüge und Landschaften entwickelt hat, sind die Infrastrukturnetze aus geographischen, historischen und topographischen Gründen im Osten der Metropolregion konzentriert. Zu den Segmenten metropolitaner Bedeutung, die gestärkt werden sollen, gehört insbesondere der Teilraum entlang der Autobahn A4 vom Platz der Nationen in Paris bis nach Eurodisney. Dieser soll nach dem Modell der 'linearen Stadt' weiterentwickelt werden. (AMC - Groupe Descartes 2009: S. 72; Équipe Groupe Descartes 2009: S. 164-195)

Zudem geht das Verkehrskonzept im Beitrag der Groupe Descartes von dem Prinzip aus beim Ausbau des öffentlichen Verkehrs wenn möglich an den existierenden Infrastrukturanlagen anzusetzen. Dem entspricht der Vorschlag, zusätzliche öffentliche Verkehrsangebote auf den Autobahnen wie der A4 zu integrieren, zum Beispiel als Buslinie auf einer eigenen Spur oder als aufgeständerte Metro über der Autobahn. (Équipe Groupe Descartes 2009: S. 13; S. 164-195)

Darüber hinaus enthält der großräumliche Entwurf der Groupe Descartes nicht nur Vorschläge zur Nachverdichtung entlang von Nationalstraßen und innerhalb von Einfamilienhausgebieten. Einen wichtigen Stellenwert haben auch die Umweltthemen. Neben dem Vorschlag zusätzliche Waldgebiete durch massive Aufforstung zu schaffen wird aufgezeigt wo die urbane Landwirtschaft weiter ausgebaut werden kann. In Bereichen mit Überschwemmungsrisiko will man der Natur hingegen freien Lauf lassen und die Entwicklung naturbelassener Feuchtgebiete zulassen. (Équipe Groupe Descartes 2009)



Abb. 76: Konzeptplan aus dem großräumlichen Entwurf "Paris, capitale, région, ville, villes", Beitrag der Groupe Descartes zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Groupe Descartes 2009: S. 183) © Équipe Groupe Descartes

Planwerk oder Projekt des Stadtumbaus

Ausgehend von der Idee, die Autobahn A4 zu einer metropolitanen Avenue zu transformieren, wurde das Projekt "Die städtische Rückeroberung der A4"¹¹⁵ lanciert und zu deren inhaltlichen Konkretisierung von Januar 2012 bis März 2014 ein Grundlagenkonzept erarbeitet, in dem zugleich die verkehrsplanerischen als auch städtebaulichen und landschaftsgestalterischen Aspekte in einer integrativen Art und Weise bearbeitet und maßgeblich weiterentwickelt wurden.

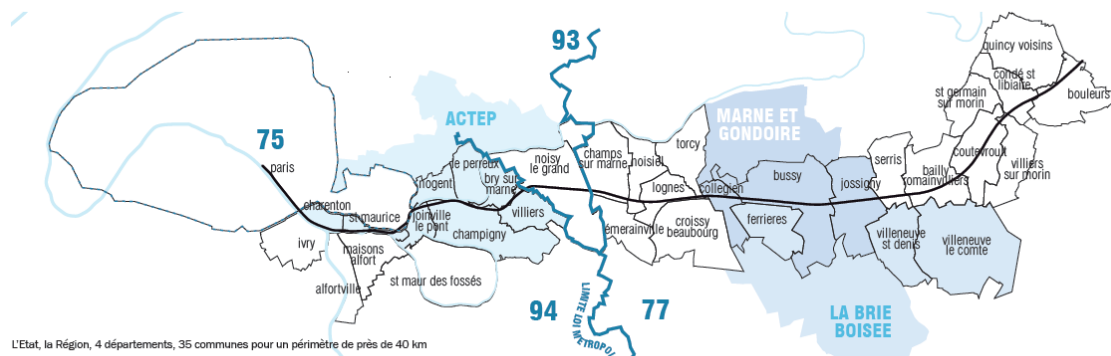


Abb. 77: Übersichtsplan aus dem Konzept 'Die städtische Rückeroberung der A4' (FLAU et al. 2014: S. 7) © François Leclercq Architectes Urbanistes | Der Betrachtungsraum des Projektes hat eine Länge von fast 40 km und umfasst 35 Kommunen.

¹¹⁵ « Reconquête urbaine de l'A4 »

Der Betrachtungsraum des Konzeptes umfasst den Teilraum entlang der Autobahn A4 vom Quai du Bercy in Paris bis zu den Kommunen Bouleurs und Quincy Voisins am äußeren Rand der Metropolregion. Auf einer Länge von fast 40 km bildet dieser einen Querschnitt räumlicher Situationen ab, der vom hoch verdichteten Pariser Stadtteil Bercy-Charenton und den früher urbanisierten und dichter bebauten Vorstädten im ersten Agglomerationsgürtel von Paris über die weniger stark urbanisierten Bereiche der weiter entfernten 'Ville nouvelle Marne-la-Vallée' bis hin zu landschaftlich geprägten Bereichen auf dem Plateau Briard reicht. (FLAU et al. 2014: S. 7)

Mit dem Projekt "Die städtische Rückeroberung der A4" werden die folgenden Ziele verfolgt. Die bisher von der privaten Nutzung des motorisierten Individualverkehrs dominierte Autobahn soll 50 Jahre nach ihrem Bau in einen öffentlichen Raum transformiert werden. Dazu soll der Verkehr auf der sechsspurigen Autobahn A4 beruhigt werden. Die Senkung der erlaubten Geschwindigkeit von 110 km/h auf langfristig bis zu 70 km/h erlaubt die Anlage schmalere Fahrspuren und eröffnet so die Möglichkeit eine Express-Buslinie mit eigenen Spuren und Haltestellenbereichen auf der Autobahn zu integrieren. Darüber hinaus sollen halbkollektive Mobilitätsformen gefördert werden. Aufgrund dessen werden die Stationen des 'A40-Express' als multimodale Umsteigepunkte konzipiert, die nicht nur den Zugang zum Bus sondern auch zu Taxis und Mitfahrgelegenheiten oder durch angegliederte 'Park and Ride'-Stationen zum Abstellen des eigenen Autos oder Fahrrades ermöglichen. Es wird davon ausgegangen, dass mit diesen Maßnahmen aufgrund von Verlagerungseffekten das Verkehrsaufkommen beim MIV gesenkt werden kann. (FLAU et al. 2014: S. 14ff.)

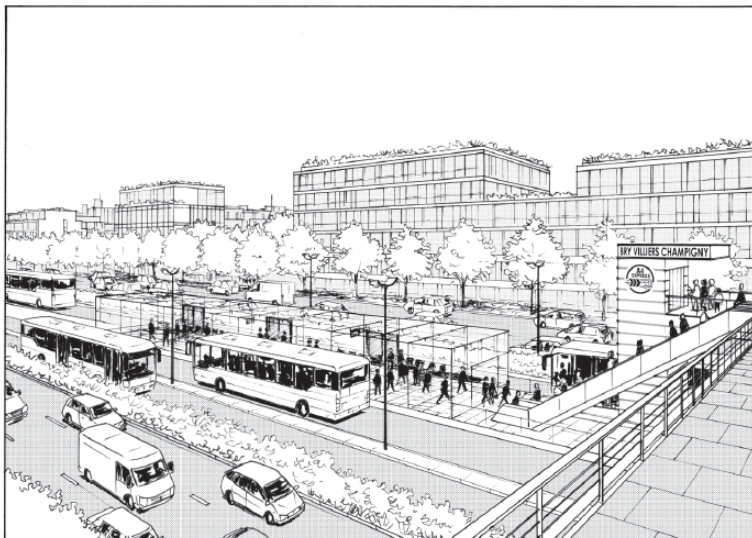


Abb. 78: Visualisierung aus dem Konzept 'Die städtische Rückeroberung der A4' (FLAU et al. 2014: S. 88) © François Leclercq Architectes Urbanistes I Dargestellt ist hier die Haltestelle Bry-Villiers-Champigny des A4-Express auf der umstrukturierten A4 mit einer neuen Brücke für den Fuss- und Fahrradverkehr und verdichteter Bebauung auf den angrenzenden Restflächen.

Der verkehrsplanerische Teil des Grundlagenkonzeptes umfasst eine umfangreiche Analyse der heutigen Verkehrsströme auf der A4 sowie Modellberechnungen und Simulationen zum zukünftigen Verkehrsaufkommen und den Auswirkungen der geschilderten Maßnahmen. Die Autobahn wird heute bereits zu allen Tageszeiten von den Vorstädten in Richtung Paris, aber auch umgekehrt genutzt. Es gibt also in beiden Richtungen einen Bedarf, der auch von einem öffentlichen Verkehrsmittel abgedeckt werden könnte. (Interview FLAU 2013) Außerdem wird davon ausgegangen, dass der Bau des auf die radialen Verkehrsströme ausgerichteten Grand Paris Express nicht wesentlich zur Entlastung der Autobahn A4 und der RER A beitragen wird, die in erster Linie den tangentialen Verkehrsverbindungen zwischen Paris und den östlichen Banlieues dienen. Zudem ist die Transformation der Autobahn sehr viel schneller umsetzbar

und mit weit aus geringeren Investitionen möglich. (FLAU et al. 2014: S. 34) Als Referenzen für die verkehrliche Reorganisation der Autobahn und die Integration des öffentlichen Verkehrs dienten die Städte Istanbul, Madrid und Barcelona. Der Metrobus in Istanbul verkehrt auf der Autobahn im 30-Sekunden-Takt und hat so die Kapazität einer RER. (Interview FLAU 2013)

Neben der verkehrlichen Reorganisation bildet die räumliche Qualifizierung der Autobahn und ihres Umfeldes ein wesentliches Ziel des Projektes. Die A4 soll zum verbindenden Element aller angrenzenden städtebaulichen Vorhaben im östlichen Teilraum der Metropolregion werden und diese stärken. Dazu sind auf der A4 selbst spezifische aber durchgehende Gestaltungselemente vorgesehen. Das Erscheinungsbild der angrenzenden Bereiche soll hingegen variieren. Wo eine bauliche Verdichtung auf Abstands- oder Restflächen möglich ist, sollen Neubauten bis an die Autobahn rücken und von dort aus wahrnehmbar sein. Dadurch bilden sie Schaufenster der angrenzenden städtebaulichen Vorhaben. Zudem wird damit ein wirksamer Lärmschutz für die dahinterliegende existierende Bebauung gewährleistet. Für die Erschließung der unmittelbar angrenzenden Bebauung ist die Anlage von sogenannten Nebenalleen vorgesehen. Zudem werden die Stationen des 'A40-Express' mit zusätzlichen Brücken an die umliegenden Quartiere angebunden. Auf diese Weise wird die Barrierewirkung der Autobahn verringert und eine bessere Vernetzung der umliegenden Quartiere untereinander erreicht.

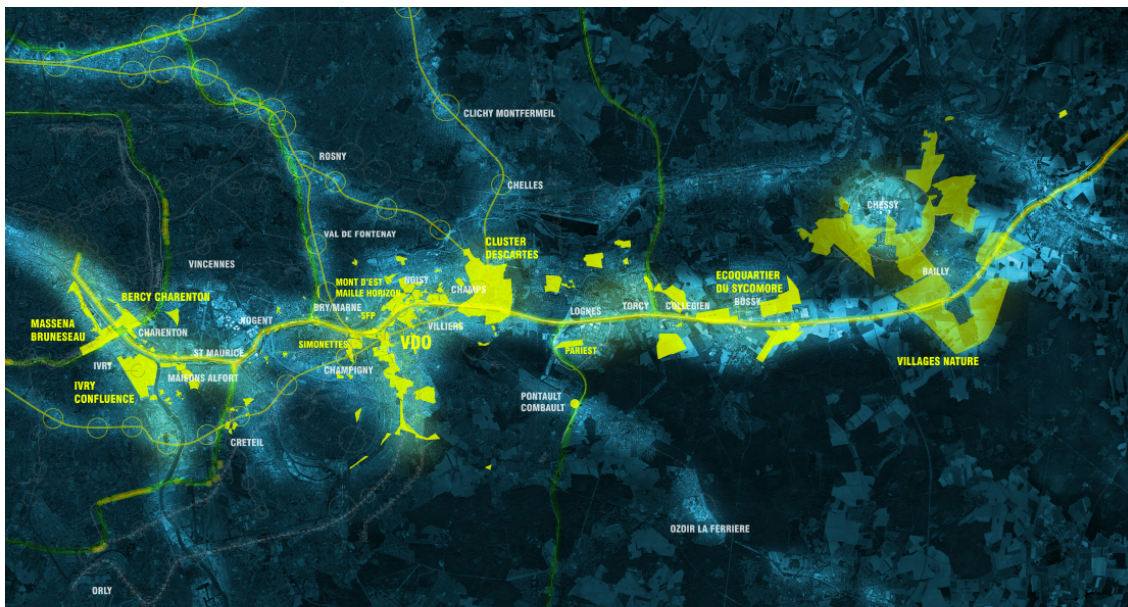
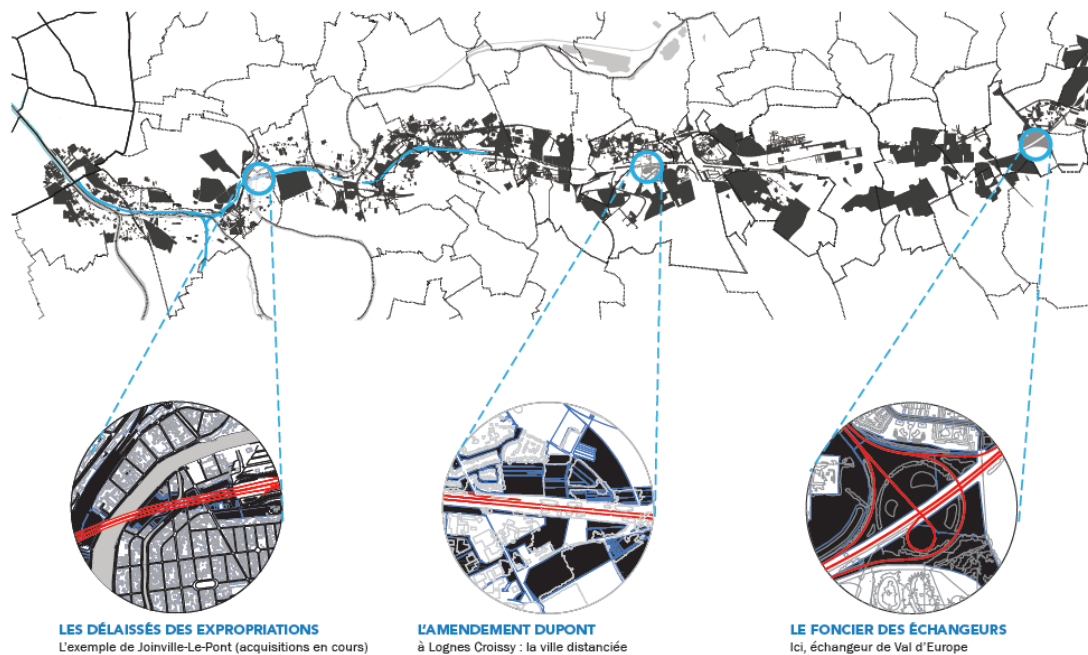


Abb. 79: Plan aus dem Konzept 'Die städtische Rückeroberung der A4' (FLAU et al. 2014: S. 23)) © François Leclercq Architectes Urbanistes | Dargestellt ist die A4 als verbindendes und unterstützendes Element der städtebaulichen Vorhaben im östlichen Teilraum der Metropolregion Paris.

Als Referenz für die Transformation des städtebaulichen Umfeldes der A4 diene unter anderem die Rahmenplanung zur A40 in Bochum. Bei der Auseinandersetzung mit diesem Beispiel hat das Team jedoch den Eindruck gewonnen, dass allein das Ziel die Wahrnehmung einer Autobahn zu verändern, nicht ausreichen kann um ein derartiges Projekt wirklich zu stützen. In der Kombination mit der Verkehrsproblematik und im Kontext des höheren Entwicklungsdrucks in der Metropolregion Paris bestehen wesentliche Unterschiede des Projektes zur Rahmenplanung für die A40. (Interview FLAU 2013)



Typologie de fonciers mutables autour de l'autoroute A4

Abb. 80: Karte zu den Flächenpotenzialen entlang der Autobahn A4 (Groupe Descartes 2013: S. 60) © Groupe Descartes

Die zahlreichen Flächenpotenziale entlang der Autobahn haben verschiedene Ursachen. Zum Teil handelt es sich um Grundstücke, die zum Bau der Autobahn enteignet wurden und letztlich nur teilweise gebraucht wurden (links). Dort wo die Urbanisierung nach dem Bau der Autobahn stattgefunden hat, handelt es sich häufig um Abstandsflächen, die aus Lärmschutzgründen eingehalten werden mussten oder Grundstücke deren Bebauung aufgrund der Nähe zur Autobahn nicht attraktiv war (Mitte). Schließlich können auch die umfangreichen Freiflächen im Bereich von Autobahnkreuzen als vernachlässigte Potenziale für andere Nutzungen angesehen werden. In vielen Fällen sind die Flächen im Besitz des Staates und so einfacher verfügbar als Privateigentum.

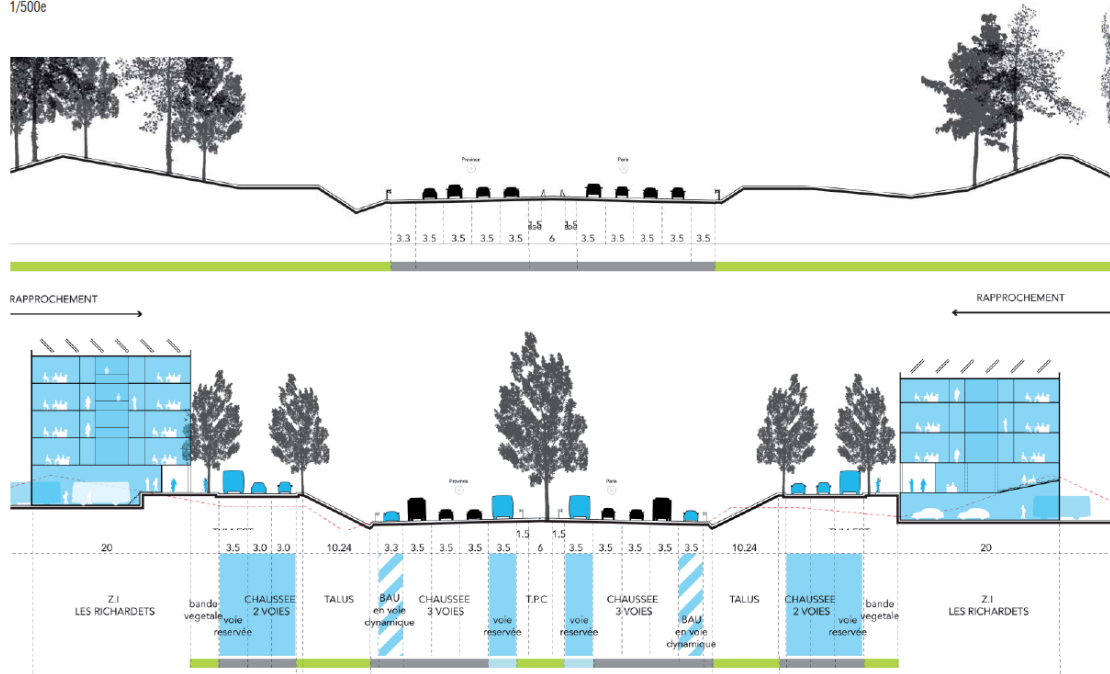
Im Rahmen des Grundlagenkonzeptes zur Transformation der A4 wurden für den gesamten Betrachtungsraum Überlegungen zur städtebaulichen oder landschaftsgestalterischen Qualifizierung der angrenzenden Bereiche angestellt und ausgewählte Situationen vertieft. Die folgenden Abbildungen zeigen als erstes das Beispiel der Erneuerung und Verdichtung des Dienstleistungs- und Gewerbegebietes Richardets in Noisy-le-Grand (FLAUB 2014: S. 76f.). Dieses gehört zur 'Ville nouvelle Marne-la-Vallée'. Zum zweiten werden die erarbeiteten Vorschläge für die Umgestaltung und Verdichtung des Bereiches um das Autobahnkreuz der A4 und der A104 sowie des Einkaufszentrums Bay 2 gezeigt. Dieser Abschnitt befindet sich in den Kommunen Croissy, Beaubourg und Collegien. (FLAUB 2014: S. 98f.)



Abb. 81: Luftbild der heutigen Situation und Visualisierung zur Erneuerung und Verdichtung des Dienstleistungs- und Gewerbegebietes Richardets in Noisy-le-Grand beidseits der A4 im Zusammenhang mit der Umstrukturierung der Autobahn sowie der Anlage von Nebenalleen zur Erschließung der angrenzenden Bebauung. Aus dem Konzept "Die städtische Rückeroberung der A4" (FLAÜb 2014: S. 76) © François Leclercq Architectes Urbanistes

coupes transversales au niveau des Richardets

1. situation aujourd'hui
 2. mise en place des contre-allées, vitrine des zones d'activités sur l'autoroute
- 1/500e



ETUDE DE RECONQUÊTE DE L'A4 | VERS UNE AVENUE MÉTROPOLITAINE | Phase 3 | Associations des Collectivités Territoriales de l'Est Parisien | François Leclercq_TVK_ANGUJ| BELTRANDO_Selec International_agence TER_Ville et Transports en Ile de France_Bernardo de Sola 66

Abb. 82: Schnitt der heutigen Situation und nach der Umstrukturierung der Autobahn A4 auf der Höhe des Dienstleistungs- und Gewerbegebietes Richardets aus dem Konzept 'Die städtische Rückeroberung der A4' (FLAÜb 2014: S. 66) © François Leclercq Architectes Urbanistes



Abb. 83: Luftbild der heutigen Situation und Visualisierung zu den vorgeschlagenen Eingriffen im Bereich des Autobahnkreuzes A4/ A 104 und des Einkaufszentrums Bay 2 aus dem Konzept 'Die städtische Rückeroberung der A4' (FLAUB 2014: S. 98f.) © François Leclercq Architectes Urbanistes

Vorgang der Adaption

Vorgeschichte: Inhaltlich gibt es zu dem Projekt 'Die städtische Rückeroberung der A4' keine vergleichbaren Vorläuferprojekte für die A4 oder andere Autobahnen in der Region Île-de-France. Sowohl der Auftraggeber als auch ein Mitarbeiter der 'Agence Leclercq' als Auftragnehmer betonten den experimentellen Charakter des Konzeptes. (ACTEP 2012, Interview FLAU 2013) Dies deckt sich mit den eigenen Recherchen zum Planungsgeschehen in der Metropolregion Paris. (s. Kap. 6.2)

Den Hintergrund für die Generierung der städtebaulichen Strategie zur Transformation der A4 in eine metropolitane Avenue bildeten vermutlich der enge Bezug der an der Groupe Descartes beteiligten Experten zum östlichen Teilraum der Metropolregion und ihre gute Ortskenntnis (Interview FLAU 2013). Das Team setzte sich insbesondere aus Mitgliedern der zwei in der 'Ville nouvelle' Marne-la-Vallée ansässigen Elitehochschulen sowie der dortigen Universität zusammen.¹¹⁶ Dadurch gab es in der Groupe Descartes nicht nur ein beteiligtes Büro für Architektur und Städtebau, sondern als Lehrende der Architekturhochschule wirkten Yves Lion, François Leclercq und David Mangin sowie Pierre-Alain Trévelo und Antoine Viger-Kohler in dem Team mit. Eine weitere Besonderheit des Teams war die vergleichsweise enge Zusammenarbeit von Städtebauern und Ingenieuren. (Leloup 2009: S. 127f.)

Initiator der Adaption und Träger der Planung: Die Initiative zum Weiterfolgen der Idee aus dem Gutachterverfahren, hat die ACTEP¹¹⁷ ergriffen. Dabei handelt es sich um eine Vereinigung von 14 Kommunen im Osten von Paris und dem Departement Val de Marne, welche die Stärkung der Attraktivität und die wirtschaftliche Entwicklung des östlichen Teilraumes der Metropolregion zur Aufgabe hat. Für die Lancierung des Projektes zur Transformation der Autobahn A4 hat sich vor allem der damalige Präsident Jean-Pierre Spielbauer eingesetzt, der zugleich Bürgermeister der Kommune Bry-sur-Marne war. (Interview FLAU 2013)

Aufgrund des hohen Problemdrucks im Zusammenhang mit der verkehrlichen Überlastung der A4 und der RER A sowie mithilfe der von der Groupe Descartes entwickelten städtebaulichen Strategie ist es ihm gelungen weitere relevante Akteure für das Projekt zu gewinnen (Interview FLAU 2013). Zu den Auftraggebern und Finanzierern des Grundlagenkonzeptes gehören neben l'ACTEP die Stadt Paris, die Departements Seine-et-Marne und Seine-Saint-Denis sowie die Region Île-de-France und der Staat vertreten durch die DRIEA-IF (ACTEP 2012; FLAU 2014).

Bereits die Tatsache, dass eine Zusammenarbeit der verschiedenen öffentlichen Akteure in dieser Breite und Komplexität zustande gekommen ist, sieht der Mitarbeiter des Büros François Leclercq Architectes Urbanistes als Novum an. Für ihn besteht eine wesentliche Wirkung des Gutachterverfahrens darin, dass derartige Kooperationsprojekte möglich geworden sind. Diese Form von Zusammenarbeit und des gemeinsamen Nachdenkens zu übergeordneten Problemen war zuvor nicht möglich. Das Projekt 'Die städtische Rückeroberung der A4' steht damit auch für das Prinzip, dass die Mobilisierung der Akteure zu einem drängenden Problem gelingen kann, sobald es eine Vision bzw. erste Ideen zu dessen Lösung gibt. (vgl. Interview FLAU 2013)

Ortsbezug und Personelle Kontinuität: Neben dem Ortsbezug gab es bei der Adaption der städtebaulichen Strategie auf Ebene der Büros für Architektur und Städtebau Kontinuitäten zwischen dem Gutachterverfahren und dem weiterführenden Projekt. An der Erarbeitung des Grundlagenkonzeptes zur Transformation der A4 in eine metropolitane Avenue waren mit François Leclercq Architectes Urbanistes und TVK Architects zwei derjenigen Büros beteiligt, die auch in der Groupe Descartes mitgearbeitet haben. Dennoch wirkten nicht immer die gleichen Personen mit, zum Beispiel war der zuständige Projektleiter zum Zeitpunkt des Gutachterverfahrens noch nicht involviert. (vgl. AMC - Groupe Descartes 2009: S. 78; FLAU 2014: S. 6)

Der Auftrag für das Grundlagenkonzept wurde auf der Grundlage einer Ausschreibung mit drei eingeladenen Büros an das Team von François Leclercq Architectes Urbanistes und TVK Architects vergeben. Dazu gehörten zudem das Landschaftsarchitekturbüro Agence TER, die Verkehrsingenieure des Büros Setec International, die Experten für Mobilität Ville & Transport en Ile de France sowie Anyoji Beltrando und Bernardo de Sola als Experten für Prozessgestaltung und Animation. An der Ausschreibung hatten sich ein Team um Richard

¹¹⁶ 'Ecole nationale supérieure d'architecture de la ville & des territoires à Marne-la-Vallée', 'Ecole nationale des Ponts et Chaussées', 'Université de Marne-la-Vallée'

¹¹⁷ 'Association des collectivités territoriales de l'Est parisien'

Rogers und ein Team um Yves Lion und David Mangin um den Auftrag beworben. Es waren also ausschließlich Büros eingeladen worden, die auch am Gutachterverfahren beteiligt waren. (Interview FLAU 2013; FLAU 2014: S. 6)

Beitrag zu räumlicher Qualität

Weiterentwerfen: Bei der Konkretisierung der städtebaulichen Strategie wurden entwurfsbasierte Methoden angewendet, um auf detaillierteren Maßstabsebenen konzeptionelle Vorschläge für die Vielzahl von räumlichen Situationen entlang der A4 zu erarbeiten.

Ganzheitlichkeit: Das Projekt hat durch die Kombination und das Ineinandergreifen von verkehrsplanerischen, städtebaulichen und landschaftsgestalterischen Überlegungen einen integrativen und ganzheitlichen Charakter. Zudem wird die ökonomische Perspektive nicht ausgeblendet, sondern sowohl die Kostenfrage als auch die ökonomischen Interessen an einer Verdichtung mitberücksichtigt. Im Hinblick auf die Umsetzbarkeit wird in dem Konzept mit drei Szenarien gearbeitet, die hinsichtlich der geplanten Eingriffe, der damit verbundenen Kosten und des Zeithorizontes abgestuft sind.

Einbezug relevanter Akteure: Die relevanten Akteure sind unmittelbar an dem Projekt beteiligt oder wurden in geeigneter Weise einbezogen, so dass das Konzept breit abgestützt ist. Auf Seite des Auftraggebers sind alle relevanten Gebietskörperschaften und der Staat vertreten (s.o.). Während der 24-monatigen Erarbeitungszeit des Konzeptes gab es eine regelmäßige Abstimmung zu den Projektinhalten von dem bearbeitenden Team mit dem politischen Steuerungsgremium und dem fachlichen Begleitgremium des Projektes. Mit der Auftraggeberseite haben insgesamt acht gemeinsame Sitzungen stattgefunden. Um ein gemeinsames Verständnis zu den Möglichkeiten der Integration eines öffentlichen Transportmittels auf einer Autobahn zu entwickeln wurden zwei Exkursionen in die Referenzstädte Barcelona und Madrid sowie Istanbul durchgeführt.

Darüber hinaus wurden mit zahlreichen weiteren Akteuren Einzelgespräche durchgeführt. Dazu gehört insbesondere das regionale Nahverkehrsunternehmen STIF als potenzieller Betreiber des 'A40-Express'. Die Abstimmung mit den betroffenen Kommunen fand in der ersten Phase einzeln statt und war in der zweiten Phase in Form von gemeinsamen Workshops organisiert, in dem jeweils die konzeptionellen Vorschläge zu einem Teilabschnitt der A4 thematisiert wurden. (FLAU 2014: S. 10f.)

Interdisziplinäre Zusammenarbeit: Die Zusammensetzung des Teams (s.o.) zeigt, dass hier eine interdisziplinäre Zusammenarbeit stattgefunden hat, die dem Querschnittscharakter der Zielsetzung des Projektes entspricht.

Bei der Adaption der städtebaulichen Strategie zur Transformation der Autobahn A4 in eine Metropolitane Avenue wurden die Anforderungen an die Übersetzungs- und Anpassungsleistung erfüllt. Die ursprünglich im Beitrag der Groupe Descartes entwickelte Vision wurde im Rahmen des Projektes 'Die städtische Rückeroberung der A4' bzw. im Zuge der Erarbeitung des gleichnamigen Grundlagenkonzeptes auf angemessene Art und Weise weiterentwickelt und konkretisiert.

Fazit und Ausblick

In dem Projekt 'Die städtische Rückeroberung der A4' wurde eine städtebauliche Strategie, die eine vergleichsweise große Flughöhe aufweist, mit Ortsbezug und personeller Kontinuität adaptiert. Hier hat eine Idee aus dem Gutachterverfahren zur Initiative für ein neues Projekt auf teilräumlicher Ebene geführt und bei den relevanten Akteuren die nötige Bereitschaft zur Kooperation geschaffen. Sie war also eine wesentliche Voraussetzung für ihre Mobilisierung. Dies ist insofern bemerkenswert, als hier mit der Verkehrsberuhigung auf einer Autobahn ein bisheriges Tabu-Thema angepackt wurde. Das Stadtumbau-Vorhaben hat einen entwurfsbasierten, ganzheitlichen und interdisziplinären Charakter und ist bei den relevanten Akteuren breit abgestützt. Es wird als potenzieller Beitrag zur Verbesserung der räumlichen Qualität in den betroffenen Vorstädten gewertet.

9.3.2 Rhizom Süd Orly-Rungis

Städtebauliche Strategie

Problemsituation: Wie im Fall des Pols Orly-Rungis gibt es in der Metropolregion Paris Bereiche mit jeweils ausgeprägter Spezialisierung, die eine übergeordnete Bedeutung haben und funktional stark miteinander verflochten sind. Diese erzeugen durch ihre städtebauliche Isolation aber bisher nur wenig Resonanz in ihrem Umfeld und tragen so nicht zur positiven räumlichen Entwicklung des jeweiligen Teilraumes bei. (Équipe AECDP 2009: S. 78)

Städtebauliche Strategie: In diesen von monofunktionalen Arealen und Verkehrskorridoren geprägten Räumen soll Urbanität erzeugt werden, in dem die einzelnen Elemente in ein produktives Verhältnis zu einander gebracht werden. Konkret wird dazu vorgeschlagen, Handels- und Logistikareale zu qualifizieren und gegenüber dem räumlichen Kontext zu öffnen sowie den Straßenraum wieder als etwas Verbindendes auszubilden. (Équipe AECDP 2009: S. 110, 116ff.)

Großräumlicher Entwurf

Das Team von Christian de Portzamparc nutzte in seinem großräumlichen Entwurf die Figur des Rhizoms, um die Organisationsform der Metropolregion des 21. Jahrhunderts zu analysieren und darauf aufbauend konzeptionelle Vorschläge zu deren Weiterentwicklung zu machen. Demnach sollen diejenigen Knotenpunkte ausgebaut werden, welche die stärksten Verflechtungen und das größte Potential zur Intensivierung aufweisen. Dazu gehört das Rhizom Süd Orly-Rungis. (Équipe AECDP 2009: S. 69) In dem großräumlichen Entwurf werden zu ausgewählten 'Fenstern' konzeptionelle Überlegungen auf detaillierteren Maßstabsebenen angestellt. Das 'Fenster Orly-Massy' ist eines davon. (Équipe AECDP 2009: 110; 116-126; 141f.)

Neben der besonderen Bedeutung, welche die Rhizome aus struktureller Sicht für die Metropolregion einnehmen sollen, werden sie auch als Ausgangspunkte gesehen, um in der von Objekten und Verkehrskorridoren geprägten Stadt der Moderne einen kontinuierlichen Stadtraum zu schaffen und so eine zentrale Voraussetzung für Urbanität zu erfüllen. Mobilität und Aufenthalt, die in der klassischen Stadt über die Straße stets miteinander verbunden waren und hier voneinander getrennt sind, sollen wieder zusammengeführt werden.¹¹⁸ (Équipe AECDP 2009: S. 82)

In diesem Sinne wird in dem großräumlichen Entwurf des Teams um Christian de Portzamparc unter dem Titel 'Feinere Netze knüpfen' eine weitere städtebauliche Strategie formuliert, die in der Planung für das Gebiet Orly-Rungis präsent ist. Mit der Schaffung eines feinmaschigeren und kontinuierlicheren Netzes von Strassen, Wegen und öffentlichen Räumen durch z.B. die Überquerung physischer Barrieren wie Autobahnen oder durch das Verbinden von Sackgassen soll dem Problem der geringen Durchlässigkeit des städtischen Raumes in den Vorstädten begegnet werden. (Équipe AECDP 2009: 82)

¹¹⁸ Um dieses Prinzip zu veranschaulichen, nutzt Portzamparc die Metapher von Hermès und Hestia. Demnach muss der Gott des Handelns und Reisens wieder mit der Göttin des Wohnens zusammengeführt werden. (Équipe AECDP 2009: S. 82)



Abb. 84: Schema zu den funktionalen Verflechtungen der Metropolregion als Rhizome. aus dem großräumlichen Entwurf "Du cyberspace vers l'espace physique - Un défi pour la métropole", Beitrag des Teams um Christian de Portzamparc zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Portzamparc 2009: 69)
© Équipe Portzamparc

Planwerk oder Projekt des Stadtumbaus

Die städtebauliche Strategie wurde in den Planungen zur Transformation des südlich von Paris liegenden Pols Orly-Rungis aufgenommen, die ab 2007 im Rahmen der nationalen Entwicklungsmaßnahme (OIN) 'Orly-Rungis-Seine-Amont' angelaufen waren und von der öffentlichen Entwicklungsgesellschaft 'EPA ORSA' durchgeführt werden. Die OIN 'Orly-Rungis-Seine-Amont' umfasst neben Orly-Rungis vier weitere strategische Entwicklungsgebiete, darunter 'Les Ardoines'. Die EPA ORSA ist eine partnerschaftliche Einrichtung an der neben dem Staat, die Region Île-de-France, das Departement Val-de-Marne und die zwölf betroffenen Kommunen beteiligt sind. Sie wird anteilmäßig von diesen öffentlichen Akteuren finanziert und nimmt eine Vermittlerrolle zwischen ihnen ein. Die EPA ORSA gewährleistet die politische Gouvernance sowie die planerische Begleitung des Großprojektes auf strategischer und operationeller Ebene. (Interview EPA-ORSA 2014)

Das als 'Pol Orly-Rungis' bezeichnete Planungsgebiet wurde seit Mitte des 20. Jahrhunderts zur Ansiedlung bedeutender Hinterhoffunktionen der Metropolregion genutzt und ist heute zwar ein wichtiger Wirtschaftsstandort mit vielen Arbeitsplätzen und internationaler Ausrichtung aber zugleich in besonderem Maße von einer funktionalistischen räumlichen und verkehrlichen Organisation geprägt. Neben dem Großmarkt MIN Rungis und dem Zugangsbereich zum Flughafen Orly befinden sich hier das Einkaufszentrum Belle Épine, der Büropark Silic-Rungis, das Gewerbegebiet SENIA und die Logistikplattform SOGARIS sowie der der Stadt Paris dienende Friedhof Thiais.

Prägend für den Charakter des Gebietes sind nicht nur diese umfangreichen monofunktionalen Areale, sondern auch die starke Präsenz großer Verkehrsinfrastrukturanlagen wie der N186 als Verbindung der Autobahnen A106 und A86 sowie der RER-Linie C im Süden. Mit dem Bau der Straßenbahnlinie 7 wurde die Nationalstrasse 7 streckenweise zwar bereits etwas stärker als

bisher auf die umweltfreundlichen Verkehrsarten orientiert umgestaltet. Die in der Geometrie von Autobahnkreuzen angelegten Kreuzungsbereiche der N7 mit den Zufahrten zum MIN Rungis sowie der N186 sind aber weiterhin ein großes Problem für die stadträumliche Qualität in dem Gebiet. Als Fußgänger ist es besonders unattraktiv und auch nur schwer möglich das Gebiet zu durchqueren.

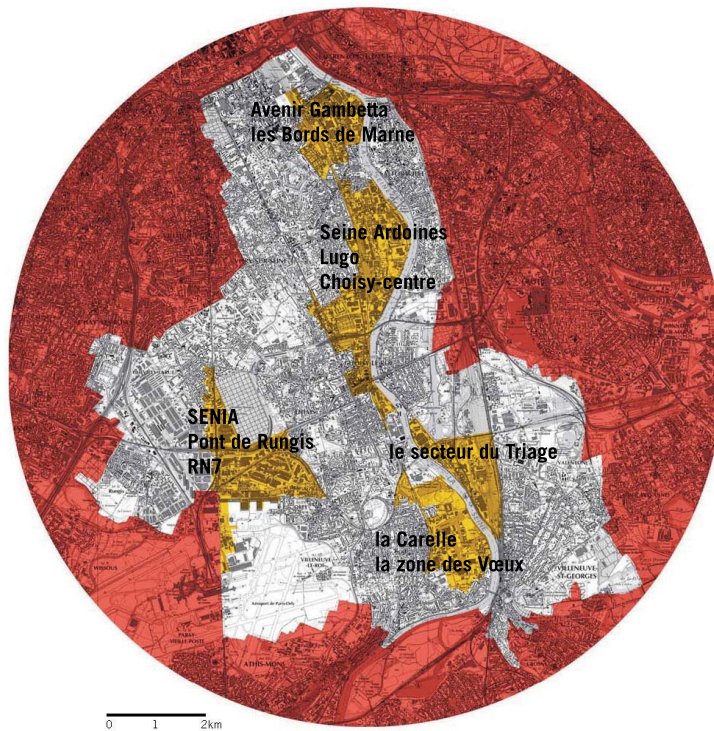


Abb. 85: Karte zu den fünf strategischen Entwicklungsgebieten der OIN 'Orly-Rungis-Seine-Amont' (EPA-ORSA)

Die Wohngebiete der Gemeinden Chevilly Larue (Norden), Rungis (Südwesten) und Orly (Südosten), bei denen es sich mehrheitlich um Einfamilienhausgebiete handelt, haben sich jenseits des wirtschaftlichen Pols in Bezug zu den ursprünglichen Dorfkernen entwickelt und sind von diesem abgeschottet. In der Bewohnerschaft ist die Mittelschicht am stärksten vertreten und die soziale Mischung insgesamt relativ gut. Innerhalb des Gebietes gibt es nur eine sehr geringe Zahl von Wohnungen, dabei handelt es sich um sozialen Wohnungsbau in sehr schlechtem baulichen Zustand.

Zukünftig wird sich die Anbindung des Teilraumes an den öffentlichen Personenverkehr durch den geplanten TGV-Bahnhof am Flughafen Orly, die Verlängerung der Metrolinie 14 als Teil des Grand Paris Express-Projektes sowie die Verlängerung der Straßenbahnlinie 7 südlich des Flughafens noch einmal erheblich verbessern. Im Gebiet sind zwei Stationen der Linie 14 geplant, 'M.I.N. Porte de Thiais' und 'Pont de Rungis'. Im Zusammenhang mit den umfangreichen Verdichtungspotenzialen stellt sich die Frage wie die besonders gute verkehrliche Anbindung des Teilraumes genutzt werden kann um hier vermehrt Dienstleistungen anzusiedeln und ob es möglich ist hier auch Wohnen zu integrieren. Der bisherige Charakter des Gebietes und die damit verbundenen stadträumlichen Mängel sowie die Fluglärmbelastung durch den Flughafenbetrieb stellen diesbezüglich jedoch große Herausforderungen dar. (Interview EPA ORSA 2014)



Abb. 86: Luftbild des Planungsgebietes (oben links: Areal des MIN Rungis, oben rechts: Friedhof Thiais, Mitte: Nationalstrasse 7 in Nord-Süd-Richtung sowie Kreuzung mit der N 186, rechts oben davon: Einkaufszentrum Belle Épine, unten: Flughafen Orly (AECDP 2013: S. 118) © IGN

In einer breit angelegten Konzeptphase mit verschiedenen informellen Verfahren wurden im Zeitraum von 2007 bis 2012 konzeptionelle Grundlagen zur Transformation des Pols Orly-Rungis erarbeitet und diskutiert. Wesentliche Ergebnisse wurden in dem vom Atelier de Portzamparc erarbeiteten städtebaulichen Konzeptplan zusammengeführt (Interview EPA ORSA 2014; EPA-ORSA und JAM 2011).

Zu dieser Zeit bewarb sich die EPA ORSA im Namen der beteiligten Gebietskörperschaften als Standort für das Rugby-Stadium, welches von der französischen Rugby Föderation in der Region Île-de-France geplant wurde. Der Konzeptplan war also wesentlich von der Planung eines Stadiums geprägt, das inmitten des Gebietes integriert werden sollte und von dem man sich wesentliche Impulse für dessen Transformation insgesamt erwartete. Damit setzte man auf eine der bewährten Strategien des Stadtumbaus.

Darüber hinaus steht der Plan aber auch für eine Konkretisierung der städtebaulichen Strategie, in dem Teilraum durch eine verbesserte räumliche Integration der existierenden Handels-, Gewerbe- und Logistikareale Urbanität zu erzeugen. Gemäß des Prinzips der sogenannten 'Chaine agrégative', sollen die monofunktionalen Areale im Zusammenhang mit der N7 und der N186 zu einem städtischen Raum transformiert werden, in dem die einzelnen Elemente aufeinander reagieren und so Synergien entstehen können. Im Zuge der Umstrukturierung und Verdichtung sind die stadträumlichen Qualitäten derartig zu verbessern, das das Gebiet nicht nur für Dienstleistungen akzeptabel sondern darüber hinaus auch bewohnbar wird. Fußgänger sollen sich angemessen im Gebiet bewegen können. (Portzamparc 2012)



Abb. 87: Schema zum Prinzip der 'Chaine agrégative' zum städtebaulichen Konzeptplan für den Pol Orly-Rungis, Stand 2011 (AECDP 2013: S. 125)
© AECDP

In diesem Sinne zeigt der städtebauliche Konzeptplan für den Pol Orly-Rungis eine grundlegende Umstrukturierung der Straßenräume im Gebiet, die insbesondere die verkehrsorientiert gestalteten Kreuzungsbereiche der N7 mit den Zufahrten zum MIN Rungis sowie der Autobahn N 186 betreffen. Neben der Schaffung öffentlicher Plätze wird die Integration von Grünräumen vorgesehen. Zudem sollen die Randbereiche der monofunktionalen Areale verdichtet werden. Mit dem Projekt "Stadt der Gastronomie"¹¹⁹ wird angestrebt, den MIN Rungis als internationalen Großhandel für Qualitätsprodukte der französischen Lebensmittelbranche um einen neuen Bereich zu erweitern, der die allgemeine Öffentlichkeit anspricht. Dieses Vorhaben geht auf eine Idee zurück, die im Gutachterverfahren von dem Team um Roland Castro vorgeschlagen wurde. Für das Einkaufszentrum Belle Épine wird ein so grundlegender Umbau angedacht, dass es sich stadträumlich integriert und die dazugehörigen Parkplatzflächen zugunsten anderer Nutzungen bebaut werden können. Für das Logistikareal SOGARIS ist eine Verdichtung in den Randbereichen vorgesehen, das Gewerbegebiet Senia soll grundlegender umstrukturiert, verdichtet und aufgewertet werden. Zu der im Süden geplanten Airport-City am Flughafen Orly¹²⁰ wird ein fließender Übergang geplant, so dass hier keine neue Insel entsteht. (CD du Val-de-Marne 2011: S. 87f.)

Als der städtebauliche Konzeptplan parallel zur Erarbeitung der Kandidatur für das Rugby-Stadium erarbeitet wurde, schien es möglich umfangreiche und kostenintensive Maßnahmen zum Umbau der Verkehrsinfrastrukturanlagen, wie die Abschaffung des Autobahnkreuzes und die Errichtung neuer Zu- und Wegfahrten zum MIN Rungis, oder die Anlage eines großen Parks und öffentlicher Räume zu finanzieren. Zu diesem Zeitpunkt wurde der Plan auch in dieser Form von der EPA ORSA und den beteiligten Gebietskörperschaften getragen. Bei der ab Mitte 2011 einsetzenden Erarbeitung des CDT Grand Orly¹²¹ wurde dieser als Grundlagenkonzept genutzt und begonnen mit den beteiligten öffentlichen Akteuren nach Finanzierungsmöglichkeiten zu suchen. Gleichzeitig wurde die Zusammenarbeit mit den Grundeigentümern der großflächigen Areale im Gebiet intensiviert. (Interview EPA ORSA 2014)

Nach der im Juli 2012 getroffenen Entscheidung das Rugby-Stadium nicht hier sondern im weiter südlich liegenden Departement Essone zu bauen, hat ein grundlegender Stimmungswechsel stattgefunden. Auch vor dem Hintergrund der von der neuen Regierung verfolgten Sparpolitik wurden derartig komplexe und kostenintensive Eingriffe an bestehenden Großinfrastrukturen nicht mehr ohne Weiteres als legitim beurteilt und von den zuständigen staatlichen Stellen gab es vorerst keine Bereitschaft diese zu finanzieren. (Interview EPA ORSA 2014)

Die EPA ORSA hat daraufhin ihre Ambitionen in Bezug auf die Transformation des Pols Orly Rungis sowie ihre eigene Rolle in diesem Prozess zurückgenommen. Seit 2013 setzt sie vor allem auf die Ankunft der öffentlichen Verkehrsmittel und auf die Begleitung der Grundeigentümer bei der Transformation ihrer Areale. Diese hatten inzwischen deren Entwicklungspotenziale und ihr finanzielles Interesse daran erkannt und haben mit der Planung städtebaulicher Projekte begonnen. In denen geht es nun tatsächlich um die Öffnung der bislang abgeschlossenen Areale zum Stadtraum sowie die Integration neuer Nutzungen und Programme ohne wiederum die ursprüngliche wirtschaftliche Tätigkeit vollständig aufzugeben. Vor diesem Hintergrund hofft die EPA ORSA die Maßnahmen im öffentlichen Raum wieder ins Spiel bringen zu können, sobald diese Projekte vor der Umsetzung stehen. (Interview EPA ORSA 2014) Diesbezüglich ist jedoch fraglich, ob so nicht einige der aufgezeigten Chancen für die städtebauliche Aufwertung des Gebietes unwiderruflich vergeben werden und hier überhaupt Wohnraum in einem angemessenen Umfeld geschaffen werden kann. Wie in dem städtebaulichen Konzeptplan betont wurde, bildet das eine die Voraussetzung des anderen.

¹¹⁹ ‚Cité de la gastronomie‘

¹²⁰ Das Projekt trägt den Titel 'Coeur d'Orly' und ist bereits relativ weit fortgeschritten.

¹²¹ Das teilträumliche Investitionsprogramm CDT Grand Orly, für den am 6.11.2013 alle Beteiligten ihr grundsätzliches Einverständnis gegeben haben, wird derzeit in eine neue Vertragsform überführt - den 'Contrat de développement d'intérêt territorial' (CDIT). (DRIEA-IF 2014 : S. 12)



Abb. 88: Städtebaulicher Konzeptplan für den Pol Orly-Rungis, Stand 2012 (EPA ORSA) © AECDP und Daniel Béhar



Abb. 89: Visualisierung der ‚Esplanade von Thiais‘ aus dem Konzeptplan für den Pol Orly-Rungis, Stand 2012 (EPA ORSA) © AECDP und Daniel Béhar | Durch eine umfangreiche Umstrukturierung soll zwischen dem Friedhof Thiais und dem Lebensmittelgroßmarkt MIN Rungis um die Station ‚Porte de Thiais‘ und entlang des umstrukturierten Einkaufszentrums ‚Belle Épine‘ ein öffentlicher Raum mit urbanen Qualitäten entstehen. Den Abschluss der Esplanade bildet das neue Eingangsgebäude des MIN, die „Stadt der Gastronomie“.

Vorgang der Adaption

Vorgeschichte: Mit den Planungen zur Transformation des Pols Orly-Rungis wurde nach der Ausweisung der nationalen Entwicklungsmaßnahme ‚OIN Orly-Rungis-Seine-Amont‘ und der Gründung der EPA ORSA im Jahr 2007 begonnen. Zum Zeitpunkt des Gutachterverfahrens war also bekannt, dass hier großer Planungsbedarf gesehen wurde und mittel- bis langfristige besondere planerische Bemühungen zur Weiterentwicklung dieses Teilraumes stattfinden würden. Ein Konzept dafür gab es hingegen noch nicht. Mehrere Teams entwickelten in ihren großräumlichen Entwürfen konzeptionelle Vorschläge, die den Geltungsbereich der OIN tangierten.

Initiator der Adaption und Träger der Planung: Infolge des Gutachterverfahrens ergriff die EPA ORSA die Initiative dazu, diese Ideen vertieft zu bearbeiten und zu diskutieren. Sie führte zwei weitere Testplanungen durch, an denen insbesondere diese Teams beteiligt wurden. Das erste Verfahren, das von September bis Dezember 2009 stattfand, galt der Entwicklung und Diskussion von Vorschlägen zur strategischen Vision für den gesamten Geltungsbereich der OIN. Das zweite Verfahren fand 2010 bis 2011 statt und war auf die Erarbeitung eines strategischen Entwicklungskonzeptes für den Pol Orly-Rungis fokussiert. (EPA-ORSA 2009; EPA-ORSA und JAM 2011)

Ortsbezug und Personelle Kontinuität: Bei der Adaption der städtebaulichen Strategie spielten sowohl Ortsbezug als auch personelle Kontinuität eine Rolle. An der ersten Testplanung wirkten neben dem Atelier Portzamparc, das Team um Roland Castro, die Groupe Descartes, das Team um Jean Nouvel und Studio 09 mit. Die Auswahl dieser Teams wurde von der EPA ORSA damit begründet, dass sie in ihren großräumlichen Entwürfen für die Metropolregion Paris bereits konzeptionelle Vorschläge für den Geltungsbereich der OIN erarbeitet hatten. (EPA-ORSA 2009: S. 5) An dem zweiten Verfahren waren wiederum das Atelier Portzamparc, Studio 09 und das Team um Roland Castro sowie das Verkehrsplanungsbüro AREP beteiligt, das im Gutachterverfahren im Team von Jean Nouvel mitgewirkt hatte. (EPA ORSA und JAM 2011)

Die vier beteiligten Teams bearbeiteten hier nicht die gleiche, sondern jeweils spezifische Aufgabenstellungen. Das Atelier Christian de Portzamparc hatte den Auftrag, einen groben städtebaulichen Konzeptplan für die Transformation des Gebietes zu erarbeiten. Dieser ist nicht nur als Beitrag des Teams zu verstehen, sondern zugleich als Synthese von Vorschlägen der

anderen drei Studien sowie den in der Diskussion mit der EPA-ORSA gefundenen Konsenspunkten und deren städtebaulicher Konkretisierung. Die Inhalte, die in dem städtebaulichen Konzeptplan vermittelt werden, haben also verschiedene Autoren. Dennoch wird davon ausgegangen, dass die kontinuierliche Beteiligung des Teams um Christian de Portzamparc nicht unwesentlich für die Adaption und Weiterentwicklung der städtebaulichen Strategie war. (vgl. Portzamparc 2013; Interview EPA ORSA 2014; Interview AECDP 2013)

Beitrag zu räumlicher Qualität

Weiterentwerfen: Entwurfsbasierte Methoden haben bei der Weiterentwicklung der städtebaulichen Strategie eine wesentliche Rolle gespielt. Zudem wurde das Weiterentwerfen im Rahmen der zwei Testplanungen mit der Rückkopplung zwischen den Vorschlägen verschiedener Teams kombiniert und es war direkt in einen Diskussionsprozess mit relevanten Akteuren integriert.

Ganzheitlichkeit: Die EPA ORSA betreibt die Planungen zur Transformation des Pols Orly-Rungis in einem ganzheitlichen Sinn. Bei der Erarbeitung des städtebaulichen Konzeptplanes wurden in die städtebaulichen, landschaftsgestalterischen und verkehrsplanerischen Überlegungen insbesondere auch wirtschaftliche und soziale Aspekte integriert.

Einbezug relevanter Akteure: Die relevanten Akteure sind in die Planung einbezogen. Aufgrund der gemischten Trägerschaft der EPA ORSA gehört es zu ihren Aufgaben die von ihr betriebenen Planungen mit den beteiligten Gebietskörperschaften und zuständigen staatlichen Stellen abzustimmen. Zudem wurden die Grundeigentümer der großflächigen Areale im Gebiet mobilisiert und von der EPA ORSA begleitet. (Interview EPA ORSA 2014) Gleichwohl der sehr ambitionierte städtebauliche Konzeptplan von den Akteuren vor Ort im Prinzip als Gesamtvision getragen wird, sind zu dessen Umsetzung neben den Finanzierungsproblemen noch eine Vielzahl von Interessenkonflikten im Detail zu lösen. (Interview EPA ORSA 2014; Interview AECDP 2013)

Interdisziplinäre Zusammenarbeit: Im Rahmen der Planung hat eine interdisziplinäre Zusammenarbeit stattgefunden. Die EPA ORSA vertritt die stadtplanerische Seite. Insbesondere im Rahmen der Testplanungen hat sie sich von Experten für die Gestaltungsfragen unterstützen lassen. In dem Team des Atelier Portzamparc arbeitete wie schon im Gutachterverfahren der Geograph Daniel Béhar intensiv mit. (Interview EPA ORSA 2014; Interview AECDP 2013)

Fazit und Ausblick

Die städtebauliche Strategie den Pol Orly-Rungis durch eine verbesserte räumliche Integration der ihn konstituierenden Handels- und Logistikarealen zu urbanisieren, wurde im Rahmen der Planungen der EPA ORSA mit Ortsbezug adaptiert und wesentlich weiterentwickelt. Daran waren neben dem Atelier Portzamparc als Verfasser auch andere Teams des Gutachterverfahrens beteiligt, so dass eine Rückkopplung zu ihren Vorschlägen stattfand. Personelle Kontinuitäten zwischen dem Gutachterverfahren und der Planung kamen also auf mehrfache Weise zum Tragen.

In Bezug auf die Konzeptphase (2009 – 2012) werden die Anforderungen an die Übersetzung und Anpassung der städtebaulichen Strategie erfüllt und die Planung als potenzieller Beitrag zu Verbesserungen der räumlichen Qualität gewertet. Hinsichtlich der weiteren Planung und Umsetzung ergibt sich vorerst ein widersprüchliches Bild. Im Zuge der Planung wurden zwar relativ schnell Projekte für die Transformation monofunktionaler Areale angestoßen die von den jeweiligen Grundeigentümern getragen werden. Darüber hinaus sind beispielsweise für das Vorhaben zur Verdichtung der Randbereiche auf dem Logistik-Areal der SOGARIS die nötigen planungs- und baurechtlichen Festlegungen im neuen Flächennutzungsplan der Gemeinde Rungis von 2016 getroffen worden. Insgesamt wird eine erfolgreiche Umsetzung der städtebaulichen Strategie aber nicht zuletzt davon abhängen, ob in diesem Zusammenhang auch eine Umstrukturierung und Qualifizierung der öffentlichen Räume im Gebiet betrieben wird.

9.4 Die Natur in die Stadt und die Stadt in der Landschaft

9.4.1 Grand Paris Wald

Städtebauliche Strategie

Problemsituation: Im Zuge der Siedlungsentwicklung der Metropolregion Paris wurden die Waldgebiete über Jahrhunderte dezimiert, bevor sie seit den 1980er Jahren vermehrt unter Schutz gestellt wurden. Gleichzeitig stiegen die Belastungen für die Umwelt stetig an. Viele der verbliebenen Freiräume sind von schwierigen Rahmenbedingungen geprägt und werden unter dem Blickwinkel von Klimaschutz und Klimawandel nicht optimal genutzt.

Städtebauliche Strategie: Durch die Aufforstung unbebauter und geeigneter Teilräume der Metropolregion sollen neue Waldgebiete entstehen. Damit würde nicht nur ein Beitrag zur Kompensation von CO₂-Emissionen geleistet sondern auch die klimatischen Bedingungen in der Metropolregion verbessert werden. (Équipe MVRDV 2009: 200 ff.)

Großräumlicher Entwurf

In dem großräumlichen Entwurf des Teams MVRDV wurde die städtebauliche Strategie unter dem Titel 'GP Forest' als allgemeiner Vorschlag formuliert und am Beispiel des Areals um den Flughafen 'Charles-De-Gaulle' exemplarisch aufgezeigt, dass der aus Lärmschutzgründen von Bebauung freizuhalten Bereich um den Flughafen aufgeforstet werden könnte. Dabei handelt es sich um eine Fläche von 3200 ha. Entlang der Ränder wird eine Bebauung mit hoher Dichte vorgeschlagen, die 'CDG City'. (Équipe MVRDV 2009: 200 ff.) (AMC - MVRDV 2009: S. 246f.)

Die beiden Vorschläge 'GP Forest' und 'CDG City' ordnen sich in die Argumentation des großräumlichen Entwurfs von MVRDV ein. In diesem wird der Schlüssel für eine nachhaltige Entwicklung der Metropolregion darin gesehen, dass sie in Bezug auf die praktizierten Verhaltensweisen verantwortlicher und hinsichtlich ihrer Leistungen ambitionierter wird. Dazu soll mehr Effizienz und Stabilität, eine höhere Attraktivität und bessere Kohäsion sowie mehr Offenheit angestrebt werden. Mithilfe des 'City-Calculator' hat das Team MVRDV ein entsprechendes Programm mit quantitativen Zielen für die gesamte Region Île-de-France errechnet. Demnach sind beispielsweise 188 km² zusätzliche Waldflächen nötig, um die anfallenden CO₂-Emissionen zu absorbieren. Zudem müssten zur Deckung des Bedarfs an Wohnraum zwei Millionen zusätzliche Wohnungen gebaut werden. Flächen- und Verdichtungspotenziale zur Realisierung dieses Programms gibt es laut MVRDV genug. Es müssten jedoch viele bau- und planungsrechtliche Blockaden überwunden werden um diese auch mobilisieren und für eine Intensivierung und Verdichtung nutzen zu können. In welchen räumlichen Situationen diese Entwicklungspotenziale liegen und wie sie genutzt werden können, wird in dem Beitrag von MVRDV in relativ abstrakt gehaltenen städtebaulichen Vertiefungen aufgezeigt. Es handelt sich hier offensichtlich nicht um sorgfältig entworfene Lösungen, sondern um die Ansätze städtebaulicher Strategien. (AMC - MVRDV 2009: S. 236ff.)

Die Aufforstung als Potenzial für den Klimaschutz und die Stärkung der Forstwirtschaft wurden auch in anderen Beiträgen des Gutachterverfahrens thematisiert. Dazu gehören der großräumliche Entwurf der Groupe Descartes, in dem die Ausweitung der Wälder und deren Belebung vorgeschlagen wird (AMC - MVRDV 2009: S. 74), der Beitrag des Teams um Richard Rogers, in dem mit der Aufforstung das Ziel verknüpft wird den Grüngürtel um die Metropolregion wiederherzustellen (AMC - MVRDV 2009: S. 52) sowie das Konzept der Agence Grumbach, wonach wo immer im städtischen Gebiet möglich eine Strategie der Aufforstung betrieben werden soll. (vgl. Body-Gendrot 2010: S. 15)

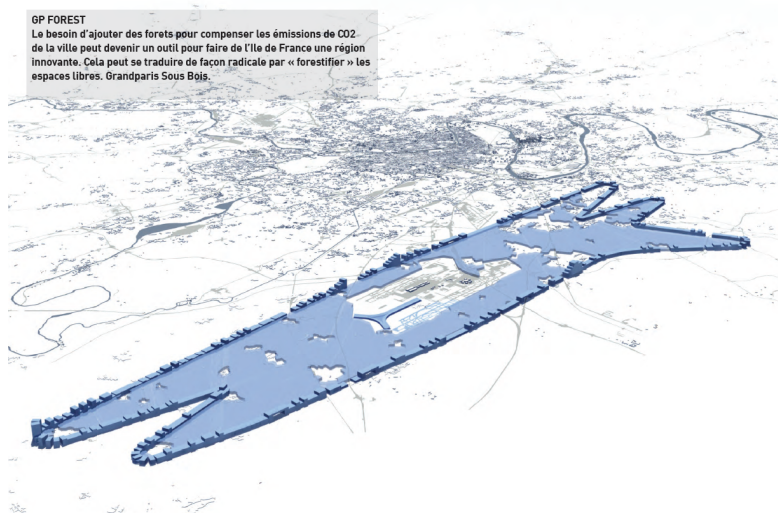


Abb. 90: Visualisierung zur städtebaulichen Strategie der Aufforstung von Freiflächen am Beispiel des Areals um den Flughafen Paris-Charles-De-Gaulle (Blick von Norden nach Süden), aus dem großräumlichen Entwurf "Le grand pari du Grand Paris", Beitrag des Teams MVRDV zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe MVRDV 2009: 200) © Équipe MVRDV

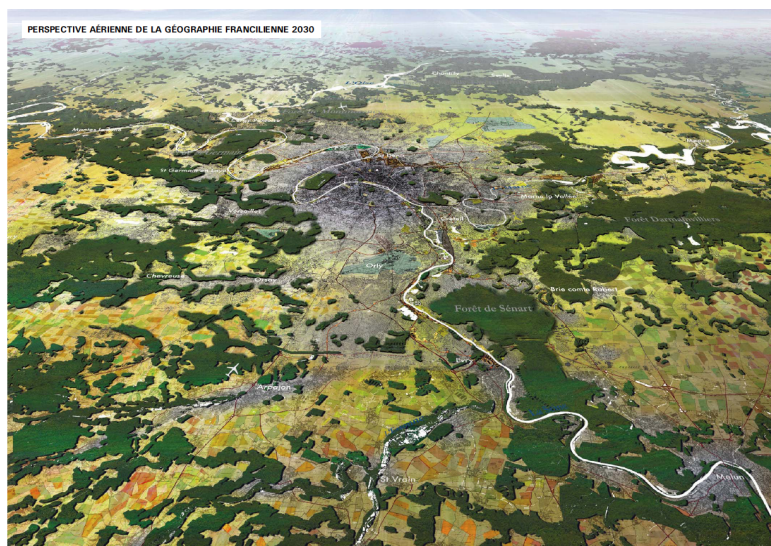


Abb. 91: Visualisierung zur Geographie der Metropolregion Paris 2030 mit vorgeschlagener Ausweitung der Wälder in und um die Metropolregion Paris aus der Vogelperspektive, aus dem großräumlichen Entwurf "Paris, capitale, région, ville, villes", Beitrag der Groupe Descartes zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Groupe Descartes: 254) © Équipe Groupe Descartes

Planwerk oder Projekt des Stadtumbaus

Die städtebauliche Strategie wurde in der laufenden Planung zur Revitalisierung der 'Plaine de Pierrelaye' aufgenommen. Dabei handelt es sich um eine Ebene im Nordosten der Metropolregion, die sich zwischen der 'Ville Nouvelle Cergy Pontoise' und der Stadt Paris befindet. Die Ebene von Pierrelaye wurde ein Jahrhundertlang hauptsächlich für Gartenanbau und Landwirtschaft aber auch zur Versickerung der Abwässer aus der Stadt Paris genutzt. Aufgrund der Kontaminierung des Bodens mit Schwermetallen ist die landwirtschaftliche Nutzung in großen Teilbereichen seit Ende der 1990er Jahre nur noch eingeschränkt möglich und wurde zum Teil aufgegeben. Seither ist das Image der Ebene zunehmend negativer

geworden. Nicht mehr genutzte Flächen sind zum Anziehungspunkt für informelle Nutzungen wie Wagenburgen von Sinti und Roma geworden oder wurden zunehmend als Müllablagerungsplatz genutzt. Dies habe wiederum zum Abwärtstrend in der Entwicklung des Teilraumes beigetragen. Auf der Suche nach Alternativen zu der bisherigen Landwirtschaftsnutzung wurde vor Ort die Idee der Schaffung eines Waldes durch Aufforstung aufgegriffen und das Projekt 'Der Wald von Grand Paris'¹²² lanciert. (Interview Dep. Val d'Oise 2013)

Das Projektgebiet in der Nähe der Flüsse Seine und Oise ist vom Siedlungsgebiet der Kommunen Bessancourt, Frépillon, Herblay, Méry-sur-Oise, Pierrelaye, Saint-Ouen-l'Aumône et Taverny umschlossen und umfasst 2400 ha. Von den 1350 ha Landwirtschaftsfläche sind ca. 900 ha aufgrund der Nutzung als Rieselfelder kontaminiert. Daneben existieren auf der Ebene bereits kleine Wälder oder baumbestandene Flächen in einer Größe von insgesamt 450 ha. Zudem ist der Teilraum stark von Infrastrukturanlagen durchschnitten, die insgesamt ca. 300 ha einnehmen. Die übrigen Flächen sind besiedelt oder zur Bebauung vorgesehen. (CG Val d'Oise 2012)

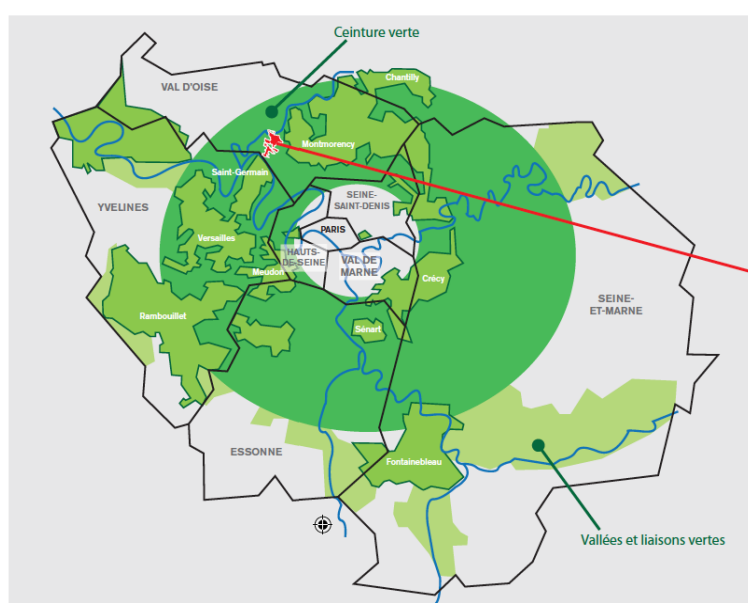


Abb. 92: Schemaplan zum Projekt 'Der Wald von Grand Paris' als Teil des Grüngürtels in der Metropolregion Paris; hellgrün: unbebauter Freiraum wie Wald, Landwirtschaftsflächen und geschützte Naturräume (CG Val d'Oise 2012)

Aus übergeordneter Sicht steht das Projekt 'Der Wald von Grand Paris', mit dem die Revitalisierung und Qualifizierung der Ebene von Pierrelaye im Zusammenhang mit dem angrenzenden Siedlungsgebiet verfolgt wird und das einen ökologischen Schwerpunkt hat, für einen nachhaltigen Umbau der Metropolregion Paris.

Die Anlage eines Waldes stellt eine Folgenutzung für die kontaminierten Bereiche dar, bei der sich gemäss der durchgeführten technischen Studien keine gesundheitlichen Risiken aus den Schwermetallablagerungen im Boden ergeben. Darüber hinaus besteht die Chance, dass über die Aufforstung langfristig eine biologische Art und Weise der Bodensanierung gelingen wird. Nach Abschluss des Projektes soll der Wald¹²³ inklusive existierender, aber zersplitterter baumbestander Flächen auf 1000 Hektar ca. eine Million Bäume umfassen. (Interview Dep. Val d'Oise 2013; CG Val d'Oise 2012)

¹²² "La forêt du Grand Paris"

¹²³ Zum Vergleich: Der große Tiergarten in Berlin hat eine Fläche von 210 ha.

Damit wird der Wald eine Größenordnung haben, die nicht nur bezüglich der Kompensation von Treibhausgasemissionen und der positiven Effekte auf die klimatischen Verhältnisse in der Metropolregion interessant ist. Er wird zudem den Bogen miteinander verbundener Waldgebiete im Nordwesten von Paris komplettieren und den regionalen Grüngürtel ergänzen. (Interview Dep. Val d'Oise 2013; CG Val d'Oise 2012) In dem räumlichen Entwicklungskonzept wird vorgeschlagen, den Wald entlang einer in Nord-Süd-Richtung verlaufenden geologischen Linie auszurichten und so eine Verbindung zwischen Seine und Oise herzustellen (Atelier Talagrand et al. 2014).

Neben dem positiven Beitrag für die Umwelt bietet die Aufforstung auch eine wirtschaftliche Alternative zur bisherigen Landwirtschaftsnutzung. Diese soll nur in denjenigen Bereichen erhalten bleiben, wo der Boden unbelastet ist (20% bisheriger LW-Fläche) und eine Umorientierung auf Betriebsformen der urbanen Landwirtschaft und des Gartenbaus stattfinden. Zusätzlich soll die Kombination mit Freizeitangeboten die Attraktivität der Ebene von Pierrelaye als Erholungsgebiet gewährleisten. (Interview Dep. Val d'Oise 2013; CG Val d'Oise 2012)

Nicht zuletzt umfasst das Projekt den Bau von bis zu 8000 neuen Wohnungen. Diese sollen in den zersiedelten Randbereichen der Ebene auf Flächen entstehen, die in den Flächennutzungsplänen der umliegenden Kommunen bereits seit längerem als Bebauungsgebiete ausgewiesen sind. Langfristig soll es sich um die letzten Erweiterungen des Siedlungsgebietes handeln. Darüber hinaus verpflichten sich die Kommunen dazu, die landschaftliche Ebene vor einer weiteren Bebauung zu schützen. (Interview Dep. Val d'Oise 2013; CG Val d'Oise 2012)

In dem räumlichen Entwicklungskonzept (s.u.) wurden Vorschläge dazu entwickelt, wie diese Bereiche als zukünftige Siedlungsgrenze in Symbiose zu dem Freiraum genutzt und bebaut werden können. Diesbezüglich wurde die Entwicklung von Quartieren vorgeschlagen, die neben der Wohnnutzung einen engen Bezug zu Gartenbau und Forstwirtschaft aufweisen, den sogenannten 'Quartier agro-forestier'. Zudem hat man geprüft, wie auch die bestehenden Wohnquartieren und Gewerbegebiete am zukünftigen Waldrand qualifiziert werden können. (Atelier Talagrand 2014) Statt einer hoch verdichteten Bebauung entlang des Waldrandes wie im Vorschlag von MVRDV werden für die Übergangsbereiche zwischen Freiraum und Siedlung mittlere Dichten vorgesehen, die einen weniger starken Kontrast zum Bestand bilden.

Das Projekt hat einen langfristigen Zeithorizont. Ab Beginn der Aufforstung wird es 20 bis 30 Jahre dauern bis der geplante Wald als solcher erlebbar und nutzbar ist. Das räumliche Entwicklungskonzept sieht deshalb eine Strategie für die schrittweise Redynamisierung des Teilraumes vor, bei der zunächst an den unbelasteten Flächen angesetzt und mit positiv besetzten Zwischennutzungen gearbeitet wird. (Atelier Talagrand et al. 2014)

Während das Projekt 'Der Wald von Grand Paris' in erster Linie ein Vorhaben zum ökologischen Umbau der Stadtregion darstellt und damit eine räumliche Qualifizierung des Teilraumes angestrebt wird, steht das Festhalten an den bereits geplanten Erweiterungen des Siedlungsgebietes im Widerspruch dazu. Dies gilt um so mehr, als eine Verdichtung der städtebaulichen Bestände im Rahmen des Projektes nur sehr zurückhaltend thematisiert wird. Offenbar stößt der Grundsatz der Innenentwicklung hier wie an vielen Orten auf das Dilemma, dass auf kommunaler Seite weder die Bereitschaft noch rechtliche Möglichkeiten bestehen, bereits als Bauland zonierte Flächen entschädigungsfrei wieder in Freiflächen um zu zonen. Dies ist hier auch vor dem Hintergrund des hohen Bedarfs an zusätzlichem Wohnraum in der Metropolregion Paris zu sehen, wegen dem der Staat Druck auf die Kommunen ausübt deutlich mehr Wohnungen zu bauen. Möglicherweise wollen die Kommunen die letzten Baulandreserven noch nutzen und so vorerst eine konfliktträchtigere und kompliziertere Verdichtung meiden, bevor die Ebene durch die "ökologische Aufwertung" vor weiterer Urbanisierung geschützt sein wird. Zudem können sie so auch davon profitieren, dass die Attraktivität der Bebauungsgebiete durch die Schaffung des Waldes steigen wird.

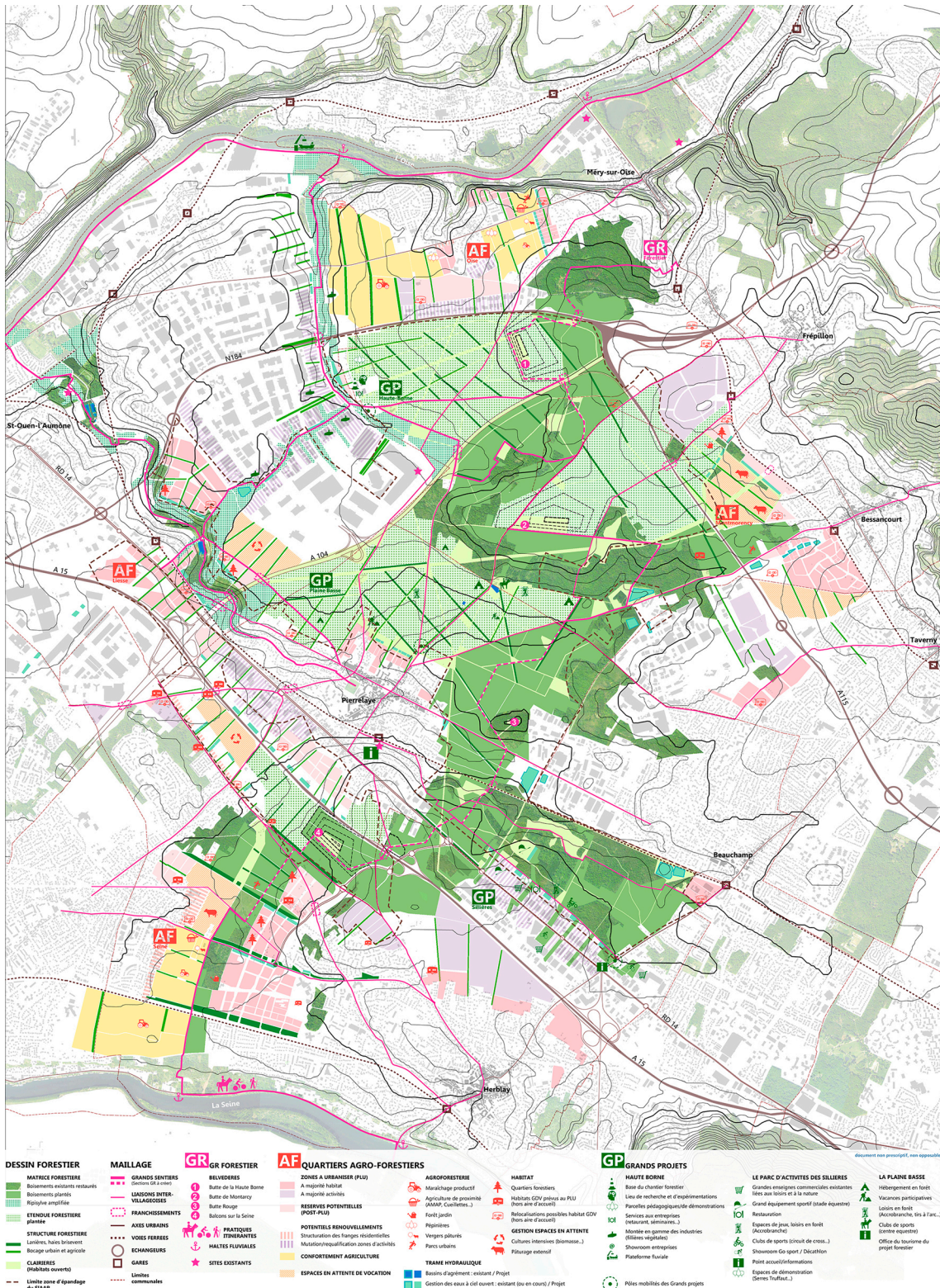


Abb. 93: Referenzplan des räumlichen Entwicklungskonzeptes zum Projekt 'Der Wald von Grand Paris' (At. Talagrand et al. 2014) © Atelier Talagrand | grün: Aufforstung | gelb: Landwirtschaft und Gartenbau | rosa: Bebauungsgebiet mit Schwerpunkt Wohnen | Bebauungsgebiet mit Schwerpunkt Gewerbe | Schraffur rosa/weiß bzw. violett/weiß: Qualifizierung von Wohn- und Gewerbegebieten am Waldrand)

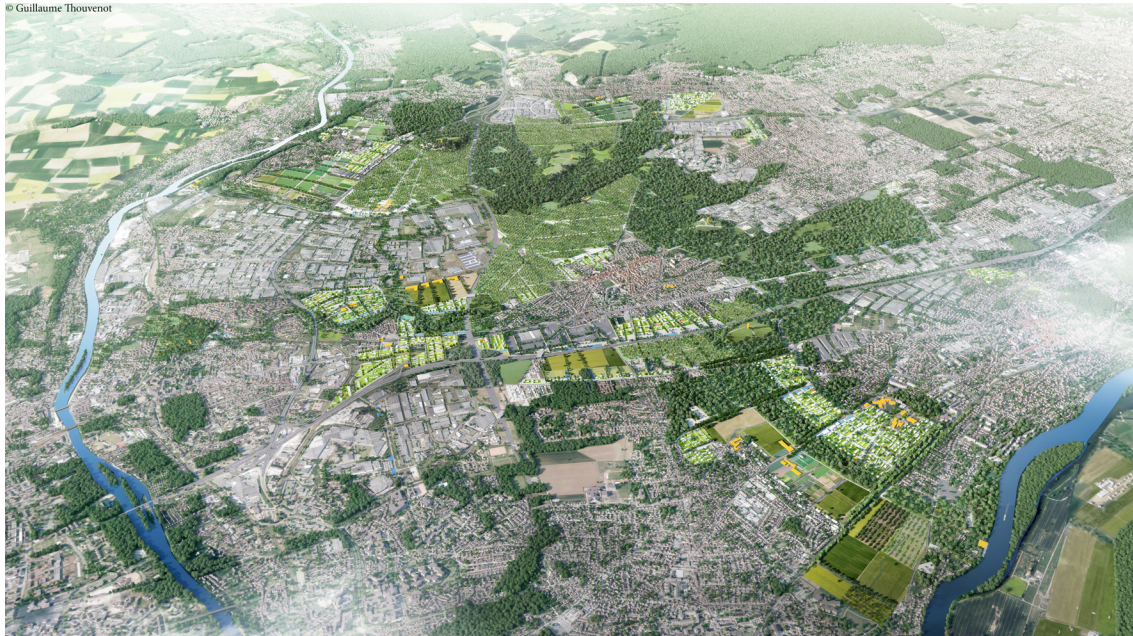


Abb. 94: Visualisierung zum räumlichen Entwicklungskonzept für das Projekt 'Der Wald von Grand Paris' aus der Vogelperspektive (Atelier Talagrand et al. 2014) © Guillaume Thouvenot



Abb. 95: Visualisierung zur Gestaltung des Übergangsbereiches von Siedlung und Freiraum im Bereich von Bessancourt aus dem räumlichen Entwicklungskonzept für das Projekt 'Der Wald von Grand Paris' Atelier Talagrand et al. 2014) © I Mitte: Neubebauung | Hinten: Bestand

Vorgang der Adaption

Vorgeschichte: Zu Beginn der 1990er Jahre wurde durch Umweltschutzuntersuchungen erstmals bekannt, dass der Boden in großen Teilen der 'Plaine de Pierrelaye' stark mit Schwermetallen belastet ist. Daraufhin durften seit Ende der 1990er Jahre nur noch großflächige Kulturen wie Mais und Raps zur Tierfutterproduktion angebaut werden. In der Folge gab ein Teil der ortsansässigen Bauern seine Tätigkeit auf. Zudem zeichnete sich eine Reduktion der Subventionen für die Landwirtschaft seitens der Europäischen Union ab und erhöhte den Problemdruck bei den betroffenen Betrieben. (Interview Dep. Val d'Oise 2013)

Vor diesem Hintergrund schlossen sich die sieben betroffenen Kommunen im Jahr 2006 zusammen, um eine Strategie zur Bewältigung dieser Herausforderungen und Ziele für die räumliche Entwicklung der Ebene zu erarbeiten. Dazu gründeten sie den interkommunalen Zusammenschluss SIECUEP¹²⁴. Es zeichnete sich jedoch schnell ab, dass die notwendigen Maßnahmen sehr kostenintensiv sein würden und die lokalen Ressourcen übersteigen. Schließlich boten der Staat und das Departement Val d'Oise Ende 2009 an, die Kommunen zu unterstützen und dazu die Erarbeitung von räumlichen Entwicklungsszenarien für den Teilraum in Auftrag zu geben und zu finanzieren. (Interview Dep. Val d'Oise 2013)

Initiator der Adaption und Träger der Planung: Trotz der langen Vorgeschichte des Projektes hat zum Zeitpunkt des Gutachterverfahrens eine konstruktive Idee zur Revitalisierung der Ebene noch gefehlt. Die Ergebnisse des Gutachterverfahrens waren noch sehr präsent während 2010 die ersten räumlichen Entwicklungsszenarien erarbeitet und nach alternativen Nutzungsmöglichkeiten gesucht wurde. Mehrere Teams hatten die Aufforstung als Potenzial für den Klimaschutz thematisiert. Dies unterstützte vermutlich die Sinnhaftigkeit und Überzeugungskraft dieser Strategie für eine nachhaltige Entwicklung der Metropolregion. Zudem hatte der Präsident Nicolas Sarkozy in seiner Eröffnungsrede zur Ausstellung des Gutachterverfahrens unter anderem auch die Idee zur Schaffung eines großen metropolitanen Waldes gewürdigt. Vor diesem Hintergrund entstand bei Akteuren vor Ort schließlich die Idee, daß der Vorschlag für den 'GP Forest' aus dem Beitrag des Teams MVRDV auf die 'Plaine de Pierrelaye' übertragen werden kann. (Interview Dep. Val d'Oise 2013)

Wer genau die Initiative dazu ergriffen hat, könne man nicht mehr sagen. Es ist aber bekannt, dass sich sowohl der Politiker Alain Richard¹²⁵, der zugleich Bürgermeister von Saint-Ouen-l'Aumône und Senator des Departements Val d'Oise ist, als auch der damalige Präfekt des Departements Pierre-Henri Maccioni gleich zu Beginn besonders für das Projekt eingesetzt haben. In erster Linie gab es einfach einen günstigen Augenblick in dem alle nötigen Elemente zusammengekommen seien. (Interview Dep. Val d'Oise 2013) Zu dem hohen Problemdruck und der Bereitschaft nach Lösungen zu suchen kam nun auch eine konstruktive Idee und das Engagement einflussreicher Persönlichkeiten vor Ort.

So bildete sich unter den beteiligten Akteuren relativ schnell ein Konsens zu der Idee auf der Ebene von Pierrelaye einen Wald mit metropolitaner Bedeutung zu schaffen. Im Jahr 2011 wurden sowohl auf kommunaler als auch staatlicher Seite Beschlüsse zur Weiterverfolgung der Idee gefasst und damit das Projekt 'Der Wald von Grand Paris' lanciert. (Interview Dep. Val d'Oise 2013)

Für die Konzeptphase des Projektes haben sich die relevanten öffentlichen Akteure zusammengeschlossen und gemeinsam mehrere Gutachten in Auftrag gegeben und finanziert. Neben dem Staat, der Region, dem Departement und den sieben betroffenen Kommunen war auch das AIGP beteiligt. Die Mitarbeit des AIGP an dem Projekt beschränkte sich hingegen auf die Mitarbeit von dessen Direktor Bertrand Lemoine im Steuerungsgremium. Eine intensivere Form der Zusammenarbeit gab es nicht. Die Projektkoordination wurde zu diesem Zeitpunkt von dem Departement wahrgenommen. (Interview Dep. Val d'Oise 2013) Zu den Gutachten gehörten Abklärungen zu den Gesundheitsrisiken der Bodenkontaminierung, zu technischen Aspekten der Aufforstung und zur Umstrukturierung und Neuorientierung der landwirtschaftlichen Nutzung sowohl das räumliche Entwicklungskonzept als auch ein Konzept für die Projektträgerschaft und –organisation in der Umsetzungsphase. (Interview Dep. Val d'Oise 2013; CG Val d'Oise 2012)

Daraufhin wurde im Februar 2014 mit der SMAPP¹²⁶ eine Organisation gegründet, die nun für die Umsetzung des Projektes zuständig ist. Daran sind alle oben genannten Akteure außer dem AIGP und dem Staat vertreten. Dieser hatte bereits zum Zeitpunkt des Projektbeginns

¹²⁴ 'Syndicat intercommunal d'etude pour une charte d'Urbanisme et d'Environnement (SIECUEP)'

¹²⁵ Diese Art von Doppelmandaten sind in der französischen Politik möglich und üblich.

¹²⁶ 'Syndicat mixte d'aménagement de la Plaine de Pierrelaye (SMAPP)'

angekündigt, die Konzeptphase im Sinne einer Anschubfinanzierung zu unterstützen, nicht aber die Umsetzung des Projektes. Zur Finanzierung der Bodensanierung und Aufforstung wird nach dem Verursacherprinzip nach einem Kompromiss mit den Abwasserbetrieben der Agglomeration von Paris¹²⁷ und der Stadt Paris gesucht. (Hachache 2014) Zudem wird geprüft, ob das staatliche Finanzinstitut 'Caisse des Dépôts' eine besondere Form von Darlehen zur Verfügung stellen kann.

Ortsbezug: Die städtebauliche Strategie wurde auf einen anderen Ort übertragen.

Personelle Kontinuität: In das Projekt sind weder MVRDV noch eines der anderen Teams involviert. Die ersten räumlichen Entwicklungsszenarien wurden von dem Büro 'Dessein Urbain' erarbeitet. (Interview) Mit dem räumlichen Entwicklungskonzept waren das Landschaftsarchitekturbüro L'Atelier Talagrand, das Büro für Architektur und Städtebau Rethink, das l'Atelier ActUrba als Experten für Geographie und Nutzungsplanung, REP für die Aspekte Soziologie, Freizeit und die Bereitstellung von Wohnraum für Sinti und Roma sowie OGE als Experten für Ökologie als Team beauftragt. (Atelier Talagrand et al. 2014)

Beitrag zu räumlicher Qualität

Weiterentwerfen: Zu Beginn der Konzeptphase des Projektes haben entwurfsbasierte Methoden zur Übertragung der städtebaulichen Strategie auf die Plaine de Pierrelaye keine Rolle gespielt. Im Jahr 2010 wurden drei räumliche Entwicklungsszenarien erarbeitet, die schematischen Charakter haben und klassische raumplanerische Herangehensweise erkennen lassen. (Interview Dep. Val d'Oise 2013; CG Val d'Oise 2012) Erst in einem zweiten Schritt wurde von November 2012 bis Oktober 2014 das oben dargestellte räumliche Entwicklungskonzept erarbeitet, bei dem es sich um einen großräumlichen Entwurf mit landschaftsgestalterischen und städtebaulichen Überlegungen handelt (Atelier Talagrand et al. 2014). Darin wurde die Grundidee der Schaffung eines Waldes in Bezug zu den räumlichen Gegebenheiten vor Ort übersetzt und konkretisiert. (s.o.)

Ganzheitlichkeit: Die städtebauliche Strategie der Aufforstung wurde im Zuge der Adaption zu einem ganzheitlichen Projekt weiterentwickelt, dass einen integrativen Charakter hat und indem Lösungen für die zahlreichen Herausforderungen der Umsetzung gesucht werden. Die Kohärenz des Projektes leidet jedoch darunter, dass die Anlage des Waldes mit Erweiterungen des umliegenden Siedlungsgebietes kombiniert wird.

Einbezug relevanter Akteure: Auf Seiten der öffentlichen Hand sind die relevanten Akteure an der Trägerschaft des Projektes beteiligt. Darüber hinaus sind alle relevanten Akteure mobilisiert (Interview Dep. Val d'Oise 2013), dazu gehören neben den Abwasserbetrieben zum Beispiel die verbliebenen Landwirtschaftsbetriebe.

Im Prinzip wird das räumliche Entwicklungskonzept zwar politisch getragen. Bei dessen Erarbeitung hat insbesondere eine Abstimmung mit den kommunalen Zielsetzungen stattgefunden. Dennoch scheinen einige der Vorschläge die über die Schaffung des Waldes hinausgehen über das beabsichtigte Engagement der Kommunen hinauszugehen. Dies führt das bearbeitende Team vor allem darauf zurück, dass das Konzept auf 30 Jahre ausgelegt ist während die Lokalpolitik kurz- bis mittelfristig argumentiert. (Hachache 2014) In diesem Sinn bleibt abzuwarten, ob das räumliche Entwicklungskonzept in der angelegten Bandbreite weiterverfolgt wird und wie gut Freiraum- und Siedlungsentwicklung letztlich ineinandergreifen werden.

Interdisziplinäre Zusammenarbeit: Die Vielfalt der an der Planung beteiligten Disziplinen entspricht den inhaltlichen Herausforderungen und Schwerpunktsetzungen des Projektes. Insbesondere bei der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungskonzeptes hat eine intensive Zusammenarbeit verschiedener Planungsdisziplinen und sektoraler Experten stattgefunden. (s.o.)

¹²⁷ 'Syndicat Intercommunal d'Assainissement de l'Agglomération Parisienne (Siaap)'

Fazit und Ausblick

Die im großräumlichen Entwurf des Teams MVRDV vermittelte Idee des 'GP Forest' wurde im Projekt der 'Der Wald von Grand Paris' auf der Ebene von Pierrelaye adaptiert. Dies geschah ohne Ortsbezug und Einbezug von MVRDV oder einem anderen Team des Gutachterverfahrens, ist also nicht auf personelle Kontinuitäten zurückzuführen. Während aufgrund des hohen Problemdrucks vor Ort bereits ein Planungsprozess zur Suche nach Entwicklungsalternativen lief, wurden die Möglichkeiten zur Transformation der Ebene von Pierrelaye erst durch die Idee aus dem Gutachterverfahren erkannt. Zudem antwortete diese nicht nur auf diejenigen Probleme die aus lokaler Sicht drängten¹²⁸, sondern auch auf übergeordnete Herausforderungen, die sich an die gesamte Metropolregion stellten.

Das Projekt für die Schaffung eines Waldes auf der Ebene von Pierrelaye ist jenseits der Planung für den Grand Paris Express und den CDT's entstanden. Es ist damit auch ein Beleg dafür, dass die großräumlichen Entwürfe unabhängig von diesen beiden Einflussfaktoren Wirkungen entfalten konnten.

Die Arbeits- und Herangehensweise in der Planung entspricht mehrheitlich den gestellten Anforderungen an eine angemessene Übersetzung und Anpassung der städtebaulichen Strategie. Als großer Beitrag zum ökologischen Stadtumbau der Metropolregion wird die angestrebte Schaffung eines 1000 ha umfassenden Waldes als sehr positiv für die räumliche Qualität in der Metropolregion betrachtet. Dennoch hat das Projekt einen ambivalenten Charakter, weil die bereits geplanten Siedlungserweiterungen nicht grundsätzlich in Frage gestellt wurden. Hier zeigt sich, dass während neuartige städtebauliche Strategien Anwendung in der Planungspraxis finden, noch althergebrachte und überkommene Praktiken nachwirken. Als positiver Einfluss kann diesbezüglich nur geltend gemacht werden, dass nun anders mit der Ausbildung des Siedlungsrandes umgegangen wird.

¹²⁸ Hier ist zum Beispiel die bedrohte Existenz der Landwirtschaftsbetriebe zu nennen.

9.4.2 Der andere Park

Städtebauliche Strategie

Problemsituation: Landwirtschaftlich genutzte Flächen bilden zusammen mit den Wäldern und den klassischen städtischen Freiräumen wie Parks und Gartenanlagen einen großen Teil des unbebauten Raumes der Metropolregion. Ihr Potenzial für deren Durchlässigkeit und Ökologie als Netz aus Korridoren und Wegstrecken sowie als Reserve an Biomasse ist bislang nur zu einem Teil ausgeschöpft. Insbesondere kleinere verbliebene landwirtschaftliche Flächen im verstärkten Raum werden in der Regel lediglich als Rückseite der angrenzenden Wohnbebauung wahrgenommen und sowohl als Naherholungsraum wie auch aus ökologischer Sicht suboptimal genutzt. Aber auch klassische Parks sind häufig nicht so angelegt, dass sie die umliegenden Quartiere miteinander verbinden und wirken stattdessen als trennende Elemente. (Équipe Studio 09 2009: S. 95ff.)

Städtebauliche Strategie: Die städtebauliche Strategie der 'Der andere Park' (Anti-Parks) beschreibt die Qualifizierung der verbliebenen Freiräume im verstärkten Raum der Metropolregion zu verbindenden, durchlässigen Parks mit einer erhöhten Biodiversität und bewohnten Rändern, die als vermittelnder Übergangsbereich von Stadt und Landschaft gestaltet sind und die Aneignung dieser Freiräume unterstützen. (Équipe Studio 09 2009: S. 95ff.; S. 103ff.) Mit dieser städtebaulichen Strategie wird ein Beitrag zum ökologischen Stadtumbau der Metropolregion geleistet und die Versorgung der Bewohner mit Naherholungsräumen verbessert.

Großräumlicher Entwurf

Die städtebauliche Strategie 'Der andere Park' ist Bestandteil des großräumlichen Entwurfs von Studio 09 für die Transformation der Metropolregion Paris zu einer porösen Stadt¹²⁹. Diese soll sich durch ein höheres Maß an Porosität, Vernetzung, Durchlässigkeit und Erreichbarkeit als bisher auszeichnen und räumlich nicht hierarchisch sondern nach dem Prinzip der Isotropie organisiert sein. Im Beitrag des Studio 09 wird der Biodiversität und der Bedeutung des Wassers ein zentraler Stellenwert eingeräumt und besonders deutlich aus dem Blickwinkel der Resilienz argumentiert. Ökologische Belange sind der Ausgangspunkt aller weiteren Überlegungen, die insbesondere auch den sozialen Herausforderungen Rechnung tragen. Hinsichtlich der Mobilität wird nahezu flächendeckend eine hohe Erreichbarkeit angestrebt und dazu für die bessere Verflechtung und den Ausbau der umweltfreundlichen Verkehrsarten als Gesamtsystem plädiert. Um möglichst viele Gebiete direkt von einer besseren Anbindung an den öffentlichen Verkehr profitieren zu lassen, plädieren Studio 09 dafür, in den Banlieues ein Netz aus 600km Straßenbahnlinien zu erstellen. Dieses wäre nicht kostenintensiver als der Bau einer Schnellbahnlinie, die größtenteils im Untergrund verläuft und hätte zudem den Vorteil des Raumerlebnisses während der Fahrt. (AMC - Studio 09 2009: S. 171ff.)

Um die räumliche Struktur zu verbessern, wird an einem veränderten Verhältnis der Metropolregion zum Wasser, zur Biodiversität und zu den landwirtschaftlich genutzten Flächen angesetzt. Zum Beispiel wird vorgeschlagen die Flächen für biologische Landwirtschaft auszubauen und im Bereich von Trinkwasserreservoirs zu konzentrieren um insbesondere dort die Wasserverschmutzung zu reduzieren. Als weitere Maßnahme zur Stärkung der Biodiversität soll wiederum die Vegetation entlang von Wasserläufen intensiviert werden. In diesem Sinne bezieht sich auch die städtebauliche Strategie 'Der andere Park' nicht nur auf klassische städtische Freiräume, sondern insbesondere auf landwirtschaftlich genutzte Flächen, die isoliert im Siedlungsgebiet liegen. (Équipe Studio 09 2009: S. 95-97; AMC - Studio 09 2009: S. 171ff.)

¹²⁹ 'Ville poreuse'

Die großräumlichen Entwürfe des Teams um Jean Nouvel und des Teams LIN enthielten ebenfalls konzeptionelle Vorschläge zum Umgang mit den Siedlungsrändern der Metropolregion bzw. den landwirtschaftlich genutzten Enklaven.

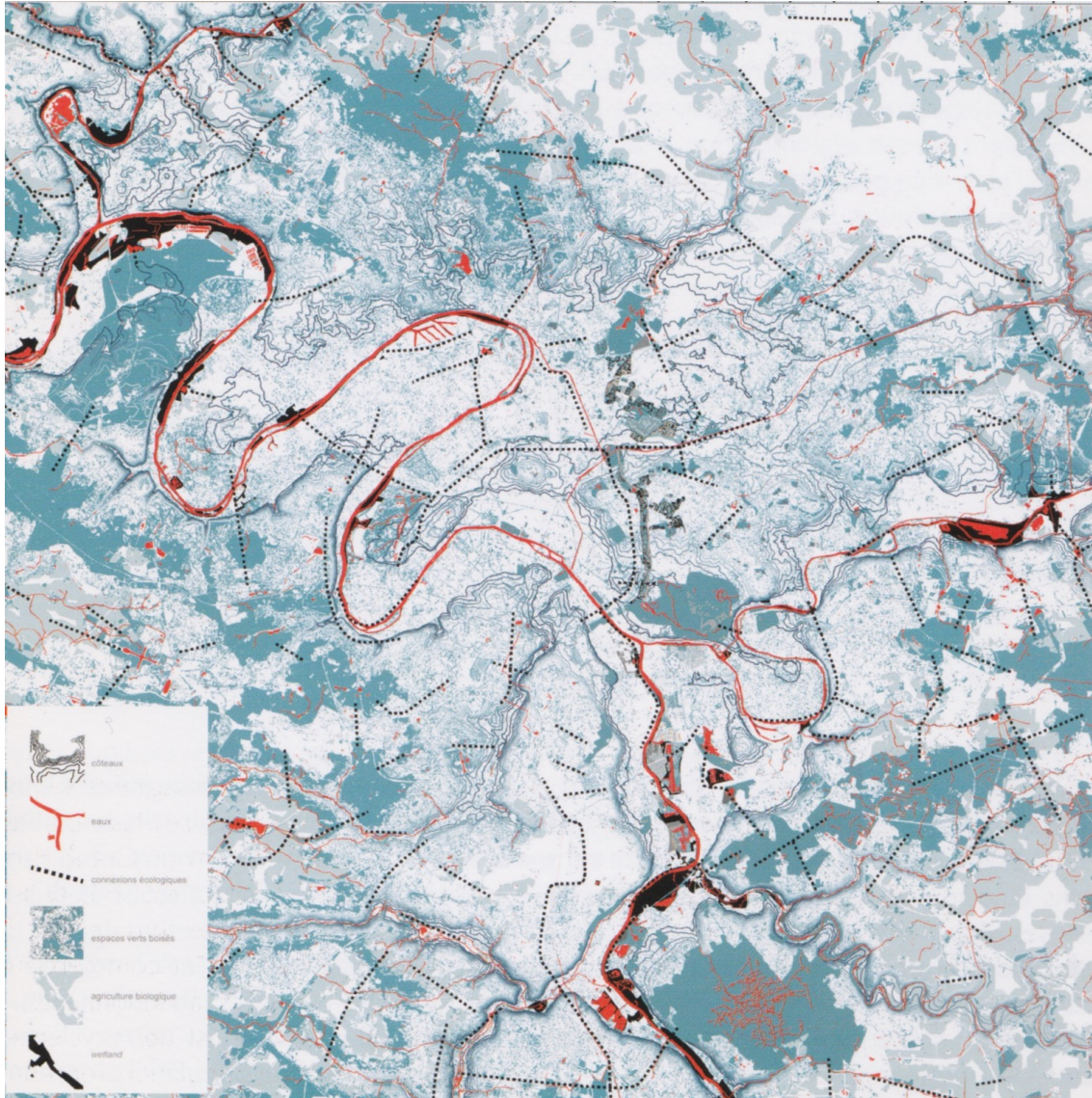


Abb. 96: Konzeptplan "Die ökologischen Netze von Grand Paris" aus dem großräumlichen Entwurf "La métropole poreuse de l'après-Kyoto", Beitrag von Studio 09 zum IGV "Le Grand Paris" (Équipe Studio 09 2009: S. 95) © Studio 09

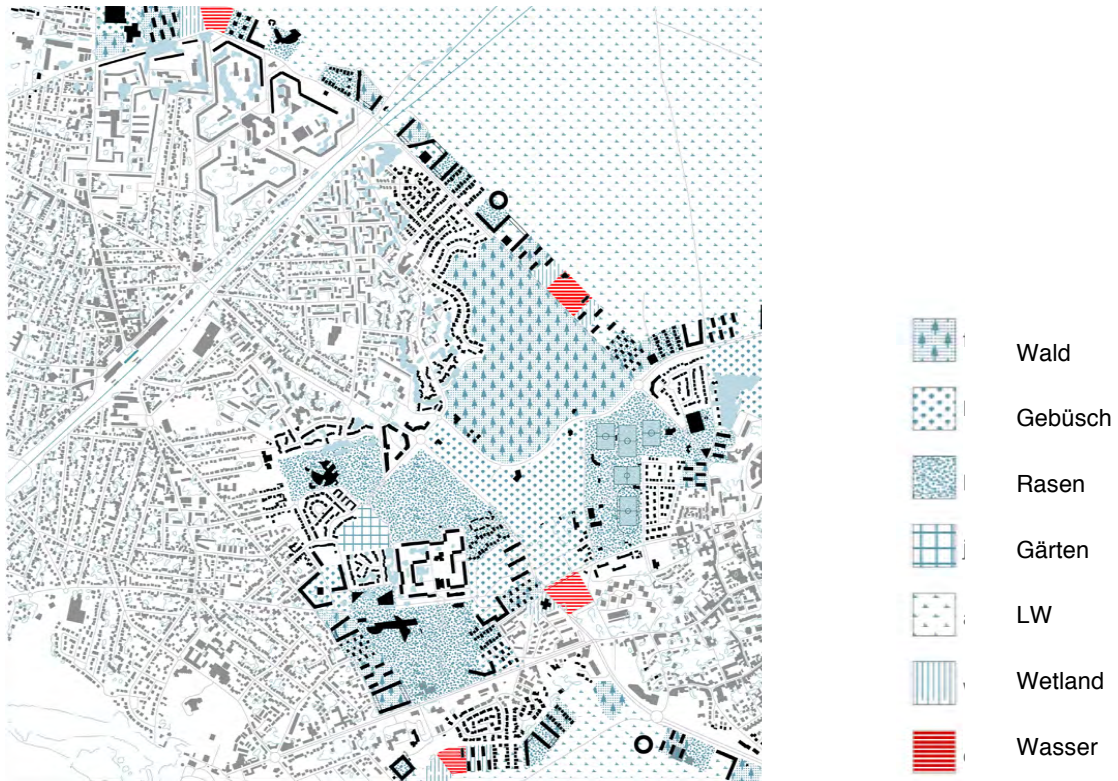


Abb. 97: Exemplarische Visualisierung zur städtebaulichen Strategie 'Der andere Park' aus dem großräumlichen Entwurf "La métropole poreuse de l'après-Kyoto" (Équipe Studio 09 2009: S. 103-105) © Studio 09 | Entlang der Grenze der landwirtschaftlich genutzten Fläche wird ein 100 m tiefer Bereich als Übergang von Siedlung und Freiraum gestaltet, der neben Wohnen und sozialen Einrichtungen verschiedene Freiraumnutzungen kombiniert. Baumbestandene Flächen wechseln sich mit Nutzgärten, Feuchtgebieten und Wasserflächen ab. Die Bebauung lässt Querbezüge zu. Der transformierte Randbereich spricht verschiedene Nutzergruppen an, organisiert den Zugang zu der landwirtschaftlich genutzten Fläche und unterstützt so dessen Aneignung. Der bis dahin isolierte Freiraum wird zu einem Park der verbindet statt zu trennen.

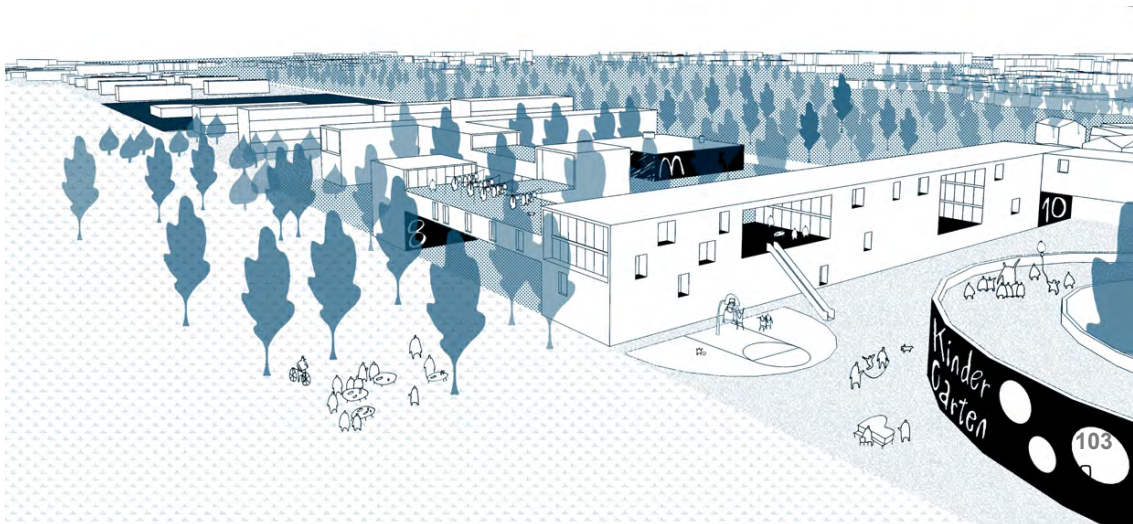


Abb. 98: Visualisierung zur städtebaulichen Strategie 'Der andere Park' am oben gezeigten Beispiel aus dem großräumlichen Entwurf "La métropole poreuse de l'après-Kyoto" (Équipe Studio 09 2009: S. 103)

Planwerk oder Projekt des Stadtumbaus

Die städtebauliche Strategie 'Der andere Park' wurde in dem Projekt für die Qualifizierung der 'Plaine de Montjean' weiterverfolgt. Diese befindet sich in unmittelbarer Nähe des Pols Orly-Rungis, der wie der nordwestliche Bereich der Ebene (40 ha) zum Geltungsbereich der nationalen Entwicklungsmaßnahme 'OIN Orly-Rungis-Seine-Amont' gehört (s. Kap. 9.3.2).

Der 138 ha große Freiraum bildet eine Enklave zwischen den Siedlungsgebieten der Kommunen Rungis, Fresnes und Wissous sowie dem südwestlich angrenzenden Flughafen Orly und wird im Süden von der RER-Linie E und im Osten von der Autobahn A 6 tangiert. Neben der Lärmbelastung behindern die Infrastrukturanlagen aufgrund ihrer ausgeprägten Barrierewirkung die Zugänglichkeit der Ebene. Landschaftlich gliedert sich die 'Plaine de Montjean' in ein Plateau, das den nordwestlichen Bereich umfasst und in Richtung Süden und Osten sanft bis zum Bach von Rungis abfällt. Außer landwirtschaftlich genutzten Teilbereichen befinden sich hier die Gewächshäuser und die Baumschule der Stadt Paris sowie das Waldgebiet 'Domaine de Montjean' mit dem dazugehörigen Schloss. Der teils offengelegte, teils noch verschüttete Bach von Rungis gehört zu den besonderen ökologischen Potenzialen.

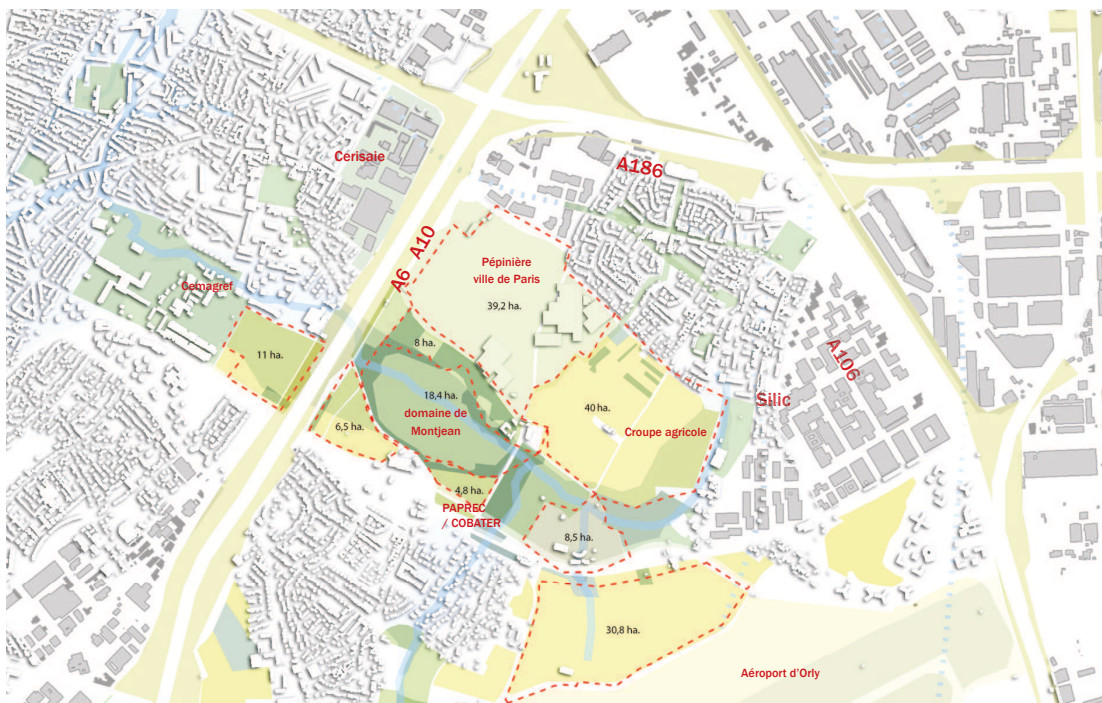


Abb. 99: Situationsplan der Plaine de Montjean (Uaps et al. 2012: S. 5) © Uaps | Der nordwestliche und bislang landwirtschaftlich genutzte Bereich der Ebene ('Croupe agricole') gehörte zu Beginn der Planung dem Staat, der die Absicht hatte auf den 40 ha Land ca. 1000 Wohnungen bauen zu lassen.

Mit dem Projekt für die Qualifizierung der Plaine de Montjean wird angestrebt, die Ebene zu einer neuen Art von Park weiterzuentwickeln, der zugleich produktiv und ökologisch wertvoll ist und einen attraktiven Charakter als Naherholungsraum der umliegenden Siedlungsgebiete hat.

Auf der Grundlage des räumlichen Entwicklungskonzeptes 'Montjean Parc 21' liegen dem Projekt seit Ende 2012 die folgenden Prinzipien zugrunde. Neben der Aufwertung der naturnahen Flächen um den Bach von Rungis sollen Landwirtschaft und Gartenbau als vorrangige Nutzungen der Ebene verstetigt werden. Insbesondere für die Landwirtschaft wird aber eine grundlegende Umorientierung angestrebt. Statt dem intensiven Anbau von Monokulturen wie Getreide soll die Ebene zukünftig dem biologischen Anbau von Obst und Gemüse dienen. Im Sinne kurzer Kreisläufe ist vorgesehen das damit in erster Linie Verbraucher in den umliegenden Kommunen versorgt werden. Um das Potenzial der Plaine de Montjean als Naherholungsraum nutzbar zu machen, soll die Zugänglichkeit der Ebene für den

Fuss- und Fahrradverkehr verbessert werden. Dies schließt beispielsweise mit ein, bislang geschlossene Areale wie die Baumschule der Stadt Paris für Besucher und Spaziergänger zu öffnen. Nicht zuletzt wird vorgesehen, eine etwaige Bebauung in den Bereichen entlang des bisherigen Siedlungsrandes zu konzentrieren und diesen bewusst als sich gegenüber der Ebene öffnenden Übergang zwischen Siedlung und Freiraum zu gestalten. Damit sollen die Bebauungsgrenzen für die Zukunft klarer gesetzt sein und der unbebaute, aufgewertete Bereich der Ebene langfristig vor einer Bebauung geschützt werden. (Interview EPA ORSA 2014; Uaps et al. 2012)

In dem städtebaulichen Entwurf für das 'Agroquartier Montjean' wurde die in dem räumlichen Entwicklungskonzept angedachte Ausbildung von Übergangsbereichen konkretisiert. Durch die quer zum Siedlungsrand liegende Bebauungsstruktur werden Blickbeziehungen vom Siedlungsgebiet auf die Ebene ausgebildet und es entstehen verbindende öffentliche Räume. Diese werden differenziert und nach ökologischen Grundsätzen gestaltet. Auf einer Fläche von 3,5 ha sind der Bau von 250 Wohnungen in verschiedenen Typologien und einer Schule sowie Räumen für Service- und Nahversorgungseinrichtungen geplant. Neben zwei 'Pocket Parks' sollen Familiengärten entstehen. Vor dem Hintergrund des vergleichsweise geringen Anteils von Sozialwohnungen am Wohnungsbestand in der Kommune Rungis soll hier 35 % geförderter Wohnungsbau entstehen. (Schorter et al. 2016)

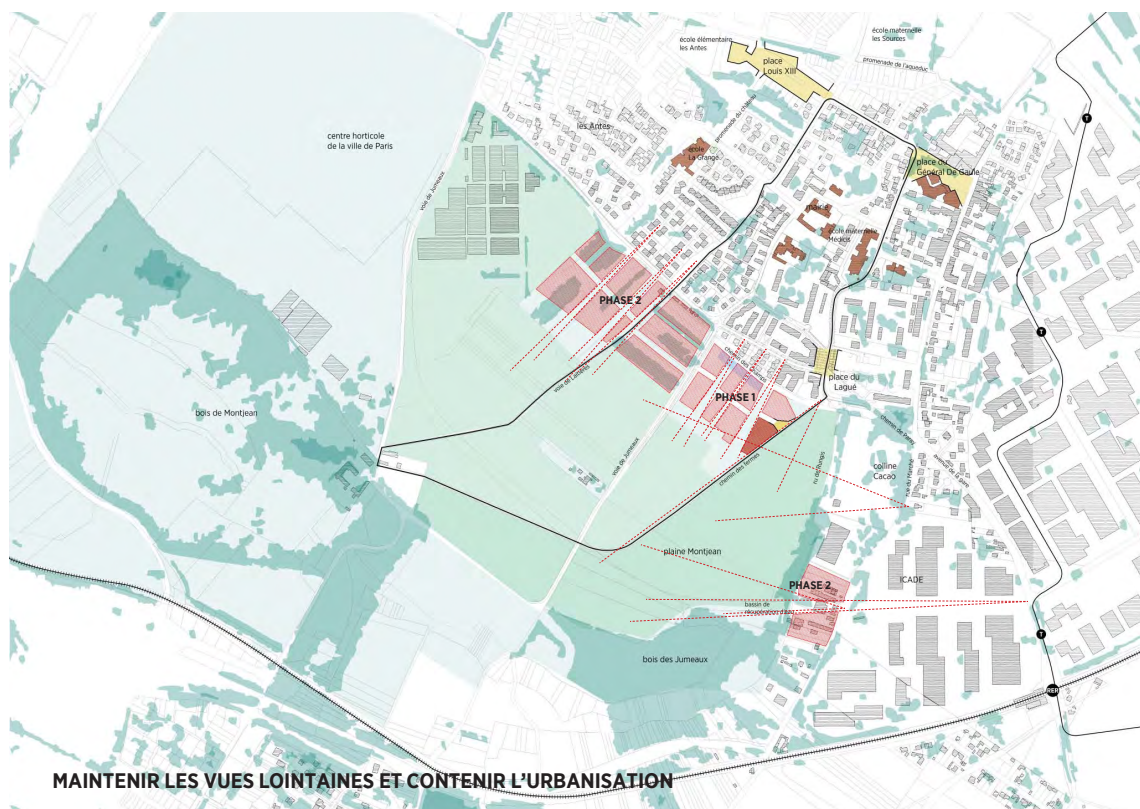


Abb. 100: Konzeptplan zum Projekt 'Agroquartier Montjean' (Schorter et al. 2016: S. 29) @ Claire Schorter | Der Plan zeigt die Flächen (rot schraffiert), die für eine Bebauung in zwei Phasen vorgesehen sind und nur noch einen Teil des bislang landwirtschaftlich genutzten Teils der Plaine de Montjean umfassen. Außerdem dargestellt sind die freizuhaltenden Blickbeziehungen von den umliegenden Quartieren auf die Ebene.



Abb. 101: Perspektive zum städtebaulichen Entwurf für das Projekt 'Agroquartier Montjean' (Schorter et al. 2016: S. 41) @ Claire Schorter



Abb. 102: Visualisierung zum städtebaulichen Entwurf für das Projekt 'Agroquartier Montjean' (Schorter et al. 2016: S. 58) @ Claire Schorter

Vorgang der Adaption

Vorgeschichte: Gleichwohl das allgemeine Ziel die Plaine de Montjean als 'Grüne Lunge' in dem stark urbanisierten Teilraum der Metropolregion zu schützen sicher schon vor und unabhängig von dem Gutachterverfahren von verschiedenen Akteuren verfolgt wurde, gab es über den Schutzgedanken hinaus zum Zeitpunkt des Gutachterverfahrens noch kein konkretes Projekt für die Qualifizierung der Ebene als Freiraum.

Der bislang für intensive, monokulturelle Landwirtschaft genutzte nordwestliche Teil der Ebene wurde bei der Ausweisung der OIN 'Orly-Rungis-Seine-Amont' im Jahr 2007 miteinbezogen, weil es sich bei den Flächen um Grundeigentum des Staates handelte und dieser in Erwägung zog, hier bis zu 1'000 Wohnungen bauen zu lassen (Le Parisien 26.09.2011; Conseil régional 2008: S. 178).

Vor diesem Hintergrund wurde die Plaine de Montjean bei der von der EPA ORSA durchgeführten Erarbeitung konzeptioneller Grundlagen für die gesamte OIN (2007-2009) bzw. den Pol Orly-Rungis als strategischem Entwicklungsgebiet der OIN (2010-2011) mitbetrachtet. Insbesondere im Rahmen der zweiten Testplanung (2010-2011), an denen Teams des Gutachterverfahrens und insbesondere auch Studio 11 beteiligt waren, wurden unter anderem auch konzeptionelle Vorschläge mit Bezug zur Plaine de Montjean entwickelt. Gemäß ihrem Konzept der porösen Stadt schlug das Büro eine Verbindung öffentlicher Parks vom 'Parc de Sceaux' und dem 'Vallée de la Bièvre' über die Ebene bis hin zum 'Vallée de la Seine' vor, die den Teilraum strukturieren und einen ökologischen Korridor bilden sollte. Zur Qualifizierung des Freiraumes war vorgesehen die Offenlegung des kanalisierten Baches von Rungis fortzusetzen und stärker auf biologischen Gartenbau statt auf traditionelle Landwirtschaft zu setzen. Zudem wurde eine Reihe von Maßnahmen angedacht um die Ebene über die angrenzenden Infrastrukturanlagen hinweg besser mit der Umgebung zu vernetzen. (Interview EPA ORSA 2014; CD Val de Marne: S. 84f.) Zu einer möglichen Bebauung wurden hingegen nur sehr zurückhaltende Aussagen gemacht, die keine Parallelen zur städtebaulichen Strategie der 'Der andere Park' aufweisen. (EPA-ORSA und JAM 2011: S. 70, S. 84-90, S. 104f.)

Als die Absicht des Staates die 40 ha große Fläche zu bebauen und damit einen erheblichen Teil der Ebene zu urbanisieren öffentlich bekannt wurde, regte dies nicht nur den Widerstand der betroffenen Kommunen, sondern auch Protest auf Seiten der Bewohner. Vor Ort tätige Umweltschutzgruppen gründeten Anfang 2010 das 'Kollektiv für die Zukunft der Ebene von Montjean'¹³⁰. Dies setzte sich später auch dafür ein, lediglich einen kleinen Teil der Fläche mit Wohnungen zu bebauen und diese ansonsten für biologischen Gemüse- und Obstanbau zu nutzen. Der Verein AMAP¹³¹ hatte für den betroffenen Teilraum der Metropolregion entsprechenden Bedarf angemeldet. (vgl. Le Parisien 31.10.2011; Le Parisien 26.09.2011). Schließlich ergriffen die betroffenen Kommunen die Initiative zu einem gemeinsamen Projekt für die gesamte Plaine de Montjean (Le Parisien 31.10.2011).

Initiator und Träger der Planung: Im September 2010 gründeten die Kommunen Rungis, Fresnes und Wissous den 'Interkommunalen Zusammenschluss zur Aufwertung der 'Plaine de Montjean'¹³² (EPA ORSA 2012: S.12). Damit legten sie die Grundlage um ein gemeinsames und vor Ort getragenes Konzept für die gesamte Ebene zu entwickeln und in Bezug auf die Absichten des Staates geschlossen aufzutreten. Da nur ein Teil der Plaine de Montjean zum Geltungsbereich der OIN gehörte, waren die Kommunen Fresnes und Wissous nicht in der EPA

¹³⁰ 'Collectif pour l'avenir de Montjean'

¹³¹ Die 'Association pour le maintien d'une agriculture paysanne (AMAP)' ist eine Solidargemeinschaft von Landwirtschaftsbetrieben und Verbrauchern. Diese beruht auf dem Prinzip, dass sich die Verbraucher dazu verpflichten regelmäßig die von lokalen Betrieben produzierten Lebensmittel abzunehmen und so auf Zwischenhändler und lange Transportwege verzichtet werden kann. Daraus ergeben sich Preise, die sowohl für die Produzenten als auch für die Verbraucher als fair angesehen werden.

¹³² 'Syndicat intercommunale pour la valorisation de la Plaine de Montjean'

ORSA vertreten und diese konnte nur eingeschränkt als Vermittler gegenüber der staatlichen Liegenschafts- und Entwicklungsgesellschaft AFTRP¹³³ wirken, die die staatlichen Flächen verwaltete. Zudem wurde mit dem Projekt ein besonderer partizipativer Anspruch verfolgt und die institutionelle Form des interkommunalen Zusammenschlusses ermöglichte es, ein beratendes Gremium einzurichten, in dem neben relevanten öffentlichen Akteuren, lokale Umweltschutzgruppen und ansässige ökonomische Akteure einbezogen wurden (Paris Métropole 2011: S. 49).

Nachdem sich der interkommunale Zusammenschluss der drei Gemeinden mit der EPA ORSA auf eine Zusammenarbeit an dem Projekt geeinigt hatte, ließen sie von Dezember 2011 bis Dezember 2012 das räumliche Entwicklungskonzept 'Montjean Parc 21' erarbeiten und einigten sich mit der Region und dem zuständigen Departement Val de Marne auf die wesentlichen Prinzipien zur Qualifizierung der Ebene. (EPA-ORSA 2013: S. 28) Nach wie vor uneinig waren sich der Staat und die Kommune Rungis in Bezug auf den Umfang an neu zu bauenden Wohnungen. Der Konflikt verzögerte die weitere Konkretisierung des Projektes. Schließlich einigte man sich darauf, den Bau von Wohnungen im nordwestlichen Randbereich der Plaine de Montjean auf einer kleineren Fläche zu konzentrieren. 2015 wurde ein städtebaulicher Entwurf für das sogenannte 'Agroquartier Montjean' erarbeitet, der Anfang 2016 der Bevölkerung vorgestellt wurde. Zudem wurde ein detailliertes Konzept für den landwirtschaftlich genutzten Teil der Ebene entwickelt. (Schorter et al. 2016) Von der 40 ha großen Fläche im Eigentum des Staates wurden bereits 25 ha verkauft (Parisien 06.2.2016), um darauf das Projekt für biologischen Gemüse- und Obstbau durch den Verein AMAP zu realisieren. Mit dem seit Ende Januar 2016 rechtsgültigen revidierten Flächennutzungsplan von Rungis wurden die nötigen planungs- und baurechtlichen Festlegungen für das 'Agroquartier Montjean' und die Freihaltung der übrigen Bereiche der Plaine de Montjean, die innerhalb des Gemeindegebietes liegen, getroffen.

Wie oben ausgeführt, weist bereits das räumliche Entwicklungskonzept 'Montjean Parc 21' deutliche Parallelen zur städtebaulichen Strategie 'Der andere Park' auf, die im Gutachterverfahren von Studio 09 vorgeschlagen wurden. Außerdem haben sich diese im Zuge der städtebaulichen Konkretisierung weiter akzentuiert. Die Auswertung und Interpretation der Planungsinhalte in den zur Verfügung gestellten Planungsdokumenten legt also nahe, dass die Idee adaptiert wurde. Dafür spricht auch, dass ein entsprechender Umgang mit unbebaut gebliebenen Enklaven im Siedlungsgebiet der Metropolregion Paris bis dahin nicht üblich war und sowohl im Rahmen des Gutachterverfahrens als auch danach als neuartig thematisiert wurde.

Es konnte hingegen keine Bestätigung dieser Beobachtung von beteiligten Akteuren eingeholt werden. Der befragte Mitarbeiter der EPA ORSA konnte keine Aussagen zu einer etwaigen Adaption machen und eine weitere Schlüsselperson war nicht zu einem Gespräch bereit. So konnte auch nicht im Detail rekonstruiert werden, wie es zur Weiterverfolgung dieser Idee kam, ob der Anstoß dazu von Seiten der Auftraggeber, der Auftragnehmer oder der involvierten zivilgesellschaftlichen Akteure kam und ob sie möglicherweise unbewusst erfolgte.

Ortsbezug: Die städtebauliche Strategie 'Der andere Park' wurde ohne Ortsbezug adaptiert, da sie im großräumlichen Entwurf von Studio 09 nicht am Beispiel der Ebene von Montjean sondern einem anderen, nicht benannten Ort in der Metropolregion Paris erarbeitet und vermittelt wurde.

Personelle Kontinuität: Personelle Kontinuität hat bei der Adaption wenn überhaupt nur eine sehr untergeordnete Rolle gespielt. Wie oben erwähnt hat das Team des Studio 09 nur im Rahmen der von der EPA ORSA durchgeführten Testplanungen an konzeptionellen Vorschlägen für die Plaine de Montjean gearbeitet und sich dabei nicht explizit auf die städtebauliche Strategie 'Der andere Park' bezogen. Das räumliche Entwicklungskonzept und der städtebauliche Entwurf wurden von anderen Experten erarbeitet.

¹³³ Die AFTRP ('Agence foncière et technique de la région parisienne') wurde 2015 in 'Grand Paris Amenagement' umbenannt.

Mit dem ersten Konzept war ein Team bestehend aus dem Architektur- und Städtebaubüro Uaps, dem an der Katholischen Universität Leuven tätigen Professor für Städtebau Marcel Smets sowie dem Landschaftsarchitekturbüro Thierry Laverne Paysagistes beauftragt. Der städtebauliche Entwurf für das 'Agroquartier Montjean' wurde unter Leitung der Architektin und Städtebauerin Claire Schorter von dem Landschaftsarchitekturbüro 'Atelier Jours', dem Planungs- und Ingenieurbüro MAGEO sowie dem Büro für Umweltgutachten SYMEO erarbeitet.

Beitrag zu räumlicher Qualität

Weiterentwerfen: Sowohl bei der Erarbeitung des räumlichen Entwicklungskonzeptes 'Montjean Parc 21' als auch des städtebaulichen Entwurfes für das 'Agroquartier Montjean' sind entwurfsbasierte Methoden angewendet worden, um eine maßgeschneiderte Planung für die Plaine de Montjean zu entwickeln.

Ganzheitlichkeit: Wie die städtebauliche Strategie 'Der andere Park' ist auch das Gesamtprojekt für die Qualifizierung der Plaine de Montjean durch das Ineinandergreifen von ökologischen, landschaftsgestalterischen und städtebaulichen Überlegungen geprägt. Zudem steht der gefundene Kompromiss zum Wohnungsneubau und der sowohl biologischen als auch sozial fairen Bewirtschaftung der übrigen verfügbaren Fläche dafür, dass hier eine dem Prinzip der Nachhaltigkeit entsprechende Lösung gefunden wurde.

Einbezug relevanter Akteure: Mit dem 'Interkommunalen Zusammenschluss zur Aufwertung der 'Plaine de Montjean' wird das Projekt von den drei betroffenen Kommunen getragen und über das Begleitgremium nicht nur die relevanten öffentlichen Akteure sowie auf der Plaine ansässige ökonomischen Akteure und Grundeigentümer sondern insbesondere auch zivilgesellschaftliche Akteure direkter als allgemein üblich in die Planung einbezogen. Gleichwohl es zu Beginn der Planung zur Urbanisierung eines Teils der Plaine de Montjean für den Neubau von Wohnungen einen starken Interessenskonflikt zwischen Staat, Kommune und Bürgern gab, ist im Zuge des Planungsprozesses ein von allen Seiten getragener Kompromiss gefunden worden.

Interdisziplinäre Zusammenarbeit: In den verschiedenen Phasen des Planungsprozesses hat durch die jeweilige Teamzusammensetzung und die koordinierende Rolle der EPA ORSA eine Zusammenarbeit der relevanten Disziplinen stattgefunden.

Fazit und Ausblick

Die deutlichen inhaltlichen Parallelen zwischen der städtebaulichen Strategie 'Der andere Park' aus dem großräumlichen Entwurf von Studio 09 und der Planung für die Qualifizierung der Plaine de Montjean sprechen dafür, dass hier ein Ideentransfer stattgefunden hat. Demnach handelt es sich um ein Beispiel für die Adaption einer städtebaulichen Strategie aus dem Gutachterverfahren in einem neuen Projekt, die ohne Ortsbezug und personelle Kontinuität stattgefunden hat.

Das Projekt wird als potenzieller Beitrag zur Verbesserung der räumlichen Qualität im Bereich der Plaine de Montjean und dem umliegenden Teilraum der Metropolregion gewertet. Im Rahmen der Planung wurden die Anforderungen an die Übersetzung und Anpassung der städtebaulichen Strategie erfüllt. Zudem ist es hier ausgehend von einem Konflikt gelungen verschiedene Interessen zu einer nachhaltigen Lösung zusammenzuführen. Im Unterschied zum Projekt 'Der Wald von Grand Paris' wurde die bereits vorbereitete Siedlungserweiterung hinterfragt, diskutiert und im Ergebnis deutlich reduziert. Dies steht letztlich für ein konsequenteres Umdenken. Die Planung ist zum Teil bereits relativ weit fortgeschritten. Die erste Etappe des 'Agroquartier Montjean' soll bis 2020 umgesetzt werden. (Schorter et al. 2009: S. 4).

9.5 Wege, Bedingungen und Bewertung der Adaption städtebaulicher Strategien

Wie im vorangegangenen Kapitel dargestellt wurde, gibt es nachweisbar Beispiele für die Adaption von städtebaulichen Strategien aus dem Gutachterverfahren in Planwerken und Projekten die den Stadtumbau in den Banlieues betreffen. Die großräumlichen Entwürfe haben das Planungsgeschehen also inhaltlich ganz konkret als Ideenpool städtebaulicher Strategien beeinflusst. Dies war möglich obwohl der Staat als Auslober des Konkurrenzverfahrens kein gezieltes Vorgehen hatte, um Ideen für eine Weiterverfolgung auszuwählen und diesen Prozess zu fördern. (Interview CdP 2013).

Aus den untersuchten Fällen lassen sich eine Reihe von Schlussfolgerungen zu den möglichen Wegen der Adaption ziehen. So kann festgestellt werden, dass städtebauliche Strategien sowohl in laufenden Planungen als auch neuen Planungen weiterverfolgt wurden. Die Adaption in einer bereits existierenden Planung steht dabei jedoch nicht unbedingt im Zusammenhang mit dem Infragestellen der bisherigen Planungsinhalte. In den Fällen 'Rhizom Süd Orly-Rungis' und 'Grand Paris Wald' war es vielmehr so, dass sich die Planungen erst in der Konzeptphase befanden und man noch auf der Suche nach Ideen war. In dieser Situation konnte das Erkennen von Möglichkeiten durch die Beiträge des Gutachterverfahrens vermutlich besser zum Tragen kommen als bei einer Planung in fortgeschrittenerem Stadium.

Dies hat auch für die Lancierung des Projektes zur Transformation der A4 in eine metropolitane Avenue eine wesentliche Rolle gespielt. Nur weil bereits vor Projektbeginn eine erste Entwicklungsvision für den Teilraum existierte, konnte die Planung mit dieser Reichweite, zu diesem Zeitpunkt und mit dieser breiten Trägerschaft zustande kommen. Obwohl man sich der Probleme im Zusammenhang mit der A4 bereits bewusst war, hatte zuvor die nötige Bereitschaft gefehlt um entgegen bislang gültiger verkehrspolitischer Tabus die Verkehrsberuhigung auf der Autobahn zu durchdenken und dazu mit den relevanten Akteuren zu kooperieren.

Das Projekt "Die städtische Rückeroberung der A4" war das Einzige der drei untersuchten neuen Planungen, bei dem die adaptierte Idee aus dem Gutachterverfahren den Anstoß gegeben hat. Bei der ebenfalls erst nach 2009 angelaufenen Planung für den Teilraum Est-Seine-Saint-Denis gab es einen anderen Auslöser. Hier hat in erster Linie das Nahverkehrsprojekt 'Große Acht' das Staatssekretariat für die Hauptstadtregion dazu veranlasst, die sich daraus ergebenden Entwicklungspotenziale im Umfeld der vier geplanten Bahnhöfe untersuchen zu lassen und dazu an dem Beitrag des Team LIN zur 'Métropole douce' anzuknüpfen. Dies hatte dann aber insofern einen Multiplikatoreffekt als in der Transformationsstrategie nicht nur die städtebauliche Strategie zur Ausbildung intensiver, städtischer Zentren sondern noch weitere auf die Problemsituationen des Teilraums zutreffende Ideen aus dem Konzept von LIN adaptiert wurden und dies neue Projekte angestoßen hat. Im Falle der Planung für den 'Park Montjean 21' kam wiederum eine andere Konstellation zum Tragen. Hier hat der zivilgesellschaftliche Protest zur staatlichen Absicht auf einer umfangreichen landwirtschaftlich genutzten Fläche Wohnungen zu bauen die umliegenden Kommunen zum Lancieren einer eigenen die ganze Ebene umfassenden Planung bewogen.

Des Weiteren bestätigen die untersuchten Fälle in ihrer Bandbreite, dass die Adaption von städtebaulichen Strategien aus den großräumlichen Entwürfen des Gutachterverfahrens sowohl mit als auch ohne Ortsbezug möglich ist. Dies zeigt, dass die aus einer großräumigen Logik erarbeiteten städtebaulichen Strategien sowohl konkret genug sind, um am gleichen Ort zuzutreffen und zu überzeugen als auch allgemein genug um auf ähnliche räumliche Problemsituationen übertragbar zu sein. Damit ist die Menge potenzieller Anwendungsfälle sehr viel höher und die möglichen Wirkungen der großräumlichen Entwürfe entsprechend vielfältiger und breiter. Zudem ist auffällig, dass sich die adaptierten Ideen hinsichtlich ihrer Flughöhe voneinander unterscheiden.

Weitere Aufschlüsse liefern die untersuchten Beispiele bezüglich der Rolle der ursprünglichen "Verfasser". Sie zeigen, dass die Adaption von städtebaulichen Strategien sowohl mit als auch ohne personelle Kontinuität auftreten kann. Mit den Fällen 'Grand Paris Wald' und 'Der andere Park' kann widerlegt werden, dass städtebauliche Strategien aus dem Gutachterverfahren nur dann in weiterführenden Planungen adaptiert werden, wenn die jeweiligen "Verfasser" des großräumlichen Entwurfes darin als Auftragnehmer involviert sind.

Dennoch scheint die personelle Kontinuität eng mit der Adaption von städtebaulichen Strategien verknüpft zu sein. Bei der Recherche konnten nur wenige Beispiele ohne personelle Kontinuität identifiziert werden. Dies kann so interpretiert werden, dass die Träger der jeweiligen Planung bevorzugt die "Verfasser" der großräumlichen Entwürfe beauftragen um ihren Vorsprung zu nutzen und ihnen auch die Chance zu geben, weiter an ihren Vorschlägen zu arbeiten. Zum Beispiel wurde im Fall des 'Rhizoms Süd Orly-Rungis' die Beteiligung der fünf Teams des Gutachterverfahrens an der ersten Testplanung damit begründet, dass sich diese in ihren Beiträgen bereits besonders mit dem Geltungsbereich der nationalen Entwicklungsmaßnahme auseinandergesetzt und diesbezüglich auch konzeptionelle Vorschläge entwickelt hatten. Zu diesem Zeitpunkt war die EPA ORSA aber noch offen und hatte nicht die Absicht, explizit die eine oder andere Idee weiterzuverfolgen. So war die Überzeugungsarbeit der Verfasser für ihre Vorschläge auch während des Planungsprozesses noch von großer Bedeutung.

Möglicherweise ist es aber auch auf ein methodisches Problem zurück zu führen, dass nicht mehr Beispiele für die Adaption ohne personelle Kontinuität identifiziert werden konnten. Während wie bei den Beispielen 'Métropole douce' und 'Rhizom Süd Orly-Rungis' die "Verfasser" im Zuge der Weiterentwicklung einer städtebaulichen Strategie die gleichen Begrifflichkeiten nutzen oder selbst immer wieder Bezüge zur Ursprungsidee herstellen, ist die Wiedererkennbarkeit einer städtebaulichen Strategie nach dem Aufgreifen und der Aneignung durch Dritte stärker eingeschränkt. Vor diesem Hintergrund kann hier nur festgestellt werden, dass beide Wege möglich sind und zu guten Ergebnissen führen können. Eindeutige Aussagen dazu, ob die Adaption ohne personelle Kontinuität tatsächlich deutlich weniger auftritt und somit Ausnahmecharakter hat und was daraus im Hinblick auf die potenzielle Breitenwirkung großräumlicher Entwürfe auf stadtderegionaler Ebene folgt, sind hier hingegen nicht möglich.

Interessant ist die Rollenverteilung der verschiedenen Akteure der öffentlichen Hand bei der Adaption neuartiger städtebaulicher Strategien in der Praxis. Die Mobilisierung der lokalen Gebietskörperschaften nach dem Gutachterverfahren, die in Bezug auf das allgemeine Planungsgeschehen beobachtet wurde, spiegelt sich auch in den untersuchten Beispielen wieder. Die Initiative zur Adaption einer städtebaulichen Strategie aus den großräumlichen Entwürfen kam in zwei Fällen von kommunaler Seite. Das Projekt 'Metropolitane Avenue' geht auf die Initiative des Bürgermeisters einer der betroffenen Kommunen zurück. Das Vorhaben zur Qualifizierung der Plaine de Montjean wurde nach Protesten einer Bürgerinitiative zu einem staatlichen Wohnungsbauvorhaben von den drei Anrainer-Kommunen lanciert. Bei zwei Beispielen waren lokale Gebietskörperschaften und der Staat gleichermaßen involviert. Im Fall des Pols Orly-Rungis hatte die EPA ORSA als halböffentlicher Entwicklungsträger die initiierende und tragende Rolle bei der Adaption der städtebaulichen Strategie. Sie ist sowohl im Auftrag des Staates als auch der betroffenen Kommunen, des Departements und der Region tätig. Das Projekt 'Der Wald von Grand Paris' wurde bereits in der Initialphase vor Ort breit getragen und sowohl von einem kommunalen Vertreter als auch dem damaligen Präfekten des Departements Val d'Oise wesentlich vorangetrieben. Schließlich ist nur bei der Planung für den Teilraum Est-Seine-Saint-Denis das Staatssekretariat für die Hauptstadtregion von oberster Ebene aus aktiv geworden.

Über die Initialphase hinaus haben die Planungen in der Regel eine komplexe Trägerschaft an der sowohl die Kommunen, die Departements und die Region sowie immer auch der Staat beteiligt sind. Dies spiegelt sich auch an der Finanzierung der in Auftrag gegebenen Gutachten und Grundlagenkonzepte wieder. Im Fall von Est-Seine-Saint-Denis wurden diese aufgrund der sehr beschränkten Ressourcen der betroffenen Kommunen ausschließlich vom Staat finanziert. Hier zeigt sich, dass dieser trotz Dezentralisierungspolitik bei Planungen auf der teilräumlichen

oder lokalen Ebene immer noch sehr präsent ist. Dies gilt in der Metropolregion Paris umso mehr, da der Staat in der Hauptstadtregion einen größeren Einfluss ausübt als im Rest des Landes.

Der im Wirkungszusammenhang 7 beschriebene Schneeballeffekt im Planungsgeschehen ist ganz allgemein in der Berichterstattung beobachtbar. Inwieweit die untersuchten Planungen selbst als Modellprojekte zum Anstoß für weitere Planwerke und Projekte der städtebaulichen Qualifizierung in den Banlieues geworden sind, ist nicht explizit untersucht worden. Hier besteht noch weiterer Forschungsbedarf.

Bedingungen der Adaption städtebaulicher Strategien

Zur Frage unter welchen Bedingungen die städtebaulichen Strategien adaptiert wurden bzw. welche wesentlichen Einflussfaktoren es hier gab, sind anhand der untersuchten Beispiele die folgenden Beobachtungen gemacht worden.

Die Bedeutung des Nahverkehrsprojektes 'Grand Paris Express' und der teilträumlichen Investitionsprogramme CDT variieren in den untersuchten Beispielen. Nur bei drei der sechs untersuchten Adaptionen hat das Nahverkehrsprojekt eine zentrale Rolle gespielt. In diesen Fällen wird aber auch sehr gut deutlich, wie hier Synergien zu den Ergebnissen des Gutachterverfahrens entstanden sind. Zum einen war das Projekt für die 'Große Acht' der Anlass die Planung für den Teilraum Est-Seine-Saint-Denis anzustoßen und eine Voraussetzung um hier die Strategie der 'Intensiven städtischen Zentren' an Orten wie dem nur in Ansätzen vorhandenen Zentrum von Aulnay-sous-Bois zu adaptieren. Zum anderen bot die teilträumliche Planung einen Rahmen um das Konzept der 'Métropole douce' insgesamt anzuwenden und so auch Ideen wie die Schaffung von Mikrozentren in Einfamilienhaubeieten zu thematisieren und dafür zu sensibilisieren.

Für die bereits anvisierte Transformation des funktionalistisch geprägten gewerblichen Pols Orly-Rungis haben sich durch die Aussicht auf eine verbesserte Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr die Chancen für die Durchführbarkeit eines qualifizierenden Umbaus des Gebietes erhöht. Die konzeptionelle Arbeit im Gutachterverfahren und den zwei anschließenden Testplanungen hat dann wiederum eine wichtige Rolle dabei gespielt, die sich daraus ergebenden städtebaulichen Möglichkeiten zu erkunden und aufzuzeigen. Erst dadurch wird es seither von den involvierten Akteuren für möglich gehalten, die stadträumliche Qualität in dem Gebiet derart zu erhöhen, dass hier zukünftig auch attraktives Wohnen integriert werden kann. Schließlich kam als weiterer wesentlicher Faktor für die Mobilisierung der Grundeigentümer ihr ökonomisches Interesse an einer Verdichtung mit wertschöpfungsintensiveren Nutzungen hinzu. Das zeitliche Limit für die CDT's und die Aussicht auf finanzielle Zuschüsse dürften sowohl im Falle von Est-Seine-Saint-Denis als auch Orly-Rungis die jeweiligen Planungsprozesse beschleunigt und auf Fragen der Umsetzung gelenkt haben.

Das Projekt zur Qualifizierung der Plaine de Montjean und die Adaption der städtebaulichen Strategie 'Der andere Park' waren sicher nicht gänzlich unbeeinflusst von dem Nahverkehrsprojekt und der Erarbeitung des CDT Grand Orly, sind letztlich aber auch ohne diese denkbar. Die Planung ist vielmehr in Reaktion auf ein staatliches Wohnungsneubauvorhaben entstanden, das im Zusammenhang mit dem hohen Bedarf an zusätzlichen Wohnungen in der Metropolregion zu sehen ist.

Darüber hinaus zeigen die Projekte für eine 'Metropolitane Avenue' und 'Grand Paris Wald', dass die Adaption von städtebaulichen Strategien aus dem Gutachterverfahren in weiterführenden Planungen auch ohne Zusammenhang zu den beiden staatlichen Interventionen stattfinden konnte. Im Fall der metropolitane Avenue hat vielmehr die Feststellung, dass das Nahverkehrsprojekt keine Lösung für die Verkehrsprobleme entlang der A4 bietet, zur Initiative von unten beigetragen.

Überraschend war die Feststellung, dass die Arbeit des AIGP keinen erkennbaren positiven Einfluss auf die Adaption der städtebaulichen Strategien in den untersuchten Planungen hatte. Bei der Rekonstruktion des jeweiligen Ideentransfers wurden keine entsprechenden Hinweise

gefunden. Das AIGP war lediglich zeitweise an der Trägerschaft des Projektes für den 'Wald von Grand Paris' beteiligt, hat hier offenbar aber nur eine untergeordnete begleitende Rolle innegehabt und keine konzeptionellen Beiträge zur Erarbeitung des Projektes geleistet.

Die Adaption städtebaulicher Strategien als Beitrag zu räumlicher Qualität

Im Vergleich zu den schon vor dem Gutachterverfahren etablierten oder erprobten Arten von Stadtbauvorhaben in den Banlieues, wurden in den untersuchten Planwerken und Projekten zusätzlich neuartige städtebauliche Strategien angewendet (s. Kap. 6.2). Dabei handelt es sich nicht um Ansätze nach innerstädtischem Muster, sondern explizit für die dortigen Herausforderungen entwickelte Ideen. Zudem weisen diese jeweils eine stadregionale Dimension auf. Sie werden sowohl aus lokaler wie auch aus stadregionaler Sicht argumentiert und reagieren so nicht nur auf die drängenden Probleme vor Ort sondern auch auf übergeordnete Herausforderungen. In diesem Sinne steht die Adaption dieser städtebaulichen Strategien aus den großräumlichen Entwürfen des Gutachterverfahrens für einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der räumlichen Qualität in den Banlieues.

Zudem wurden die in Kap. 2.6.3 gestellten Anforderungen an die Art und Weise, wie die städtebauliche Strategie im Rahmen der jeweiligen Planung zu übersetzen, anzupassen und weiter zu entwickeln ist, bei allen Beispielen überwiegend erfüllt. Es kann also ausgeschlossen werden, dass die notwendigerweise noch rohen Ideen im Sinne einer Blaupause appliziert wurden. Stattdessen sind aus den transferierbaren Lösungsansätzen ganzheitliche Planungen geworden.

Entwurfsbasierte Methoden und eine ganzheitliche und integrierte Herangehensweise wurden im Rahmen der betrachteten Planungen zusammengeführt. Zudem sind diese alle durch eine breite Trägerschaft seitens der öffentlichen Akteure gekennzeichnet und es wurden jeweils weitere relevante Akteure wie das regionale Nahverkehrsunternehmen ('Metropolitane Avenue'), die Grundeigentümer ('Rhizom Süd Orly-Rungis) oder die ansässigen Landwirtschaftsbetriebe ('Grand Paris Wald') in den Planungsprozess einbezogen. Am Ende der Konzeptphase wurde die transferierte Idee in der weiterentwickelten Form nicht nur von den Experten, sondern prinzipiell auch von politischer Seite und den beteiligten Akteuren getragen.

Aus subjektiver Sicht stehen die betrachteten Planwerke und Projekte auch inhaltlich für deutliche Verbesserungen der räumlichen Qualität in den Banlieues. Dennoch zeigen sich hier auch Widersprüche und Einschränkungen. So erscheint es sehr ambivalent, das in dem Projekt der 'Wald von Grand Paris' die Aufforstung von 1000ha Landwirtschaftsfläche mit der unverminderten Erweiterung des Siedlungsgebietes durch Wohnungsbauvorhaben kombiniert wird. Zudem zeichnen sich für die beabsichtigte stadträumliche Qualifizierung des Pols Orly-Rungis beträchtliche Hürden ab, wo große öffentliche Investitionen nötig sind.

Die Erfüllung der gestellten Anforderungen im Planungsprozess ist also kein Garant dafür, dass Widersprüche in den inhaltlichen Zielsetzungen vollumfänglich überwunden werden. Zudem bleibt abzuwarten inwieweit die adaptierten städtebaulichen Strategien im Rahmen der jeweiligen Planungen mit dem bisherigen Anspruch weitergeplant und ohne entscheidende Kompromisse umgesetzt werden. In diesem Sinne können die Beispiele der Adaption hier lediglich als potenzielle Beiträge zur Verbesserung der räumlichen Qualität in den Banlieues und der Metropolregion Paris gewertet werden.

10 Impulsgeber statt Wegbereiter - Die Bedeutung großräumlicher Entwürfe für die städtebauliche Qualifizierung suburbaner Räume

10.1 Fazit zum Fall "Le Grand Paris"

Das Gutachterverfahren "Le Grand Paris", in dem zehn interdisziplinäre Teams großräumliche Entwürfe für die Metropole Paris erarbeitet haben, hat in Fachkreisen einen widersprüchlichen Ruf. Auf der einen Seite als Ideenfabrik für die nachhaltige Entwicklung und den qualifizierenden Stadtumbau gelobt, wird den Ergebnissen des Konkurrenzverfahrens auf der anderen Seite die Bedeutung folgenloser Papiertiger zu geschrieben. Die detaillierte Wirkungsanalyse der Fallstudie ergibt dazu ein vielschichtigeres Bild. Welche Bedeutung hat hier also der Einsatz großräumlicher Entwürfe für den Stadtumbau in den Banlieues eingenommen?

Die Metropolregion Paris stand in den 2000er Jahren vor einer Reihe von strukturellen Herausforderungen. Dazu gehörten neben den ausgeprägten räumlichen Disparitäten sowohl das Bevölkerungswachstum und der sich verschärfende Mangel an Wohnraum als auch das unzureichende Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln und die zunehmende Umweltbelastung. Gleichwohl die wirtschaftlichen Veränderungen bereits zu einer gestärkten Rolle der Banlieues geführt hatten, wurden die Dringlichkeiten und Potenziale für deren umfassende Transformation vor dem Hintergrund einer besonders ausgeprägten politisch-administrativen Zersplitterung erst langsam erkannt und nur punktuell in Angriff genommen. Auf der einen Seite entstand in Fachkreisen eine Debatte zur Entwicklung der Metropolregion, die sich zeitweise auf den von 2004 bis 2008 revidierten Regionalplan SDRIF zuspitzte. Auf der anderen Seite gab es zwar bereits vermehrte Anstrengungen zur städtebaulichen Qualifizierung der Banlieues. Dabei wurden aber in erster Linie Ansätze nach innerstädtischem Muster angewendet und somit nur bedingt auf die spezifischen städtebaulichen Herausforderungen der Banlieues reagiert.

Vor diesem Hintergrund erzeugten die Ergebnisse des Gutachterverfahrens großes Interesse in der Öffentlichkeit und lösten Prozesse des 'Reframing' aus, so dass sich die Innenbilder der Metropolregion bei Beteiligten und Interessierten verändert haben. Dank der großräumlichen Entwürfe hat sich deren Wahrnehmung bei den Fachexperten, in der Politik und in der Öffentlichkeit verändert und es ist ein erhöhtes Bewusstsein für die metropolitanen Fragen entstanden. Hier bestätigt sich also eine Erkenntnis zur Wirkung des Einsatzes von großräumlichen Entwürfen, die sich in der Literatur zunehmend festigt.

Damit waren nun mehrere Voraussetzungen erfüllt, um die stadregionale Debatte anders als vor dem Gutachterverfahren über Fachkreise hinaus zu führen. Zudem war mit der Vermittlung von Ideen an Akteure aller Art der Grundstein für deren mögliche Weiterverfolgung gelegt. Darüber hinaus haben die großräumlichen Entwürfe durch das Aufzeigen von Gestaltungsmöglichkeiten und im Zusammenhang mit der Ankündigung des Nahverkehrsprojektes 'Große Acht' in besonderem Maße Erwartungen und eigene Ambitionen geweckt. Dies hat sich auf unterschiedliche Art und Weise in der stadregionalen Debatte und im Planungsgeschehen niedergeschlagen.

Die großräumlichen Entwürfe haben vor allem zu Beginn des Betrachtungszeitraumes von 2009 bis 2013 erkennbar zur Belebung der öffentlichen Debatte zur zukünftigen Entwicklung der Metropole geführt und diese inhaltlich beeinflusst. Diese Effekte waren jedoch sehr kurzlebig. Sobald sich abzeichnete, dass der Staat gar nicht die Absicht hatte die Metropole auf der Grundlage einer gesamträumlichen und integrierten Vision zu gestalten, folgte den hohen Erwartungen ebenso große Enttäuschung und schließlich schwindendes Interesse an den Ergebnissen des Gutachterverfahrens. Durch die Tätigkeit des AIGP konnten sie in der Folge zwar immerhin noch als Gegenentwürfe fungieren und so etwa dazu beitragen das Nahverkehrsprojekt in Frage zu stellen und zu verbessern.

Letztlich ist jedoch festzustellen, dass sie in der Oppositionsrolle zu den vom Staat verfolgten Entwicklungsabsichten über die stadregionale Debatte nur noch relativ wenig zur städtebaulichen Qualifizierung beitragen konnten.

Dies wird hier zum einen auf den unkonstruktiven Umgang der Regierung mit den großräumlichen Entwürfen zurückgeführt. Da es kein absichtsvolles Vorgehen gab, um die Konzepte zur Erarbeitung einer gemeinsamen Vision für die Entwicklung der Metropolregion zu nutzen und diese offenbar für machtpolitische Zwecke instrumentalisiert wurden, hat die Beiträge des Gutachterverfahrens vor allem als gesamtäumliche Vorstellungen entwertet.

Zum anderen ist der beschränkte inhaltliche Einfluss der großräumlichen Entwürfe auf die stadregionale Debatte aber auch damit erklärbar, dass diese umfangreichen Gesamtexte nicht einfach erfassbar und weitervermittelbar sind. Sie lassen sich nicht ohne weiteres auf ein Bild zur Zukunft der Stadtregion subsumieren, welches sich einfach und unkompliziert in der Öffentlichkeit verbreiten und diskutieren lässt. Deshalb besteht das Risiko, dass großräumliche Entwürfe bei der Wahrnehmung und Weitervermittlung auf unangemessene und mitunter kontraproduktive Art und Weise auf diejenigen Elemente reduziert werden, die am leichtesten zugänglich sind. Dieses Problem ist hier umso mehr zum Tragen gekommen, weil gleichzeitig zehn solcher Konzepte veröffentlicht und zur Diskussion gestellt wurden. Auch deshalb hat sich trotz der anfänglich hohen Aufmerksamkeit für die Ergebnisse des Gutachterverfahrens in den Medien und der Öffentlichkeit keine länger anhaltende Diskussion zu den großräumlichen Entwürfen entwickelt, die auch nur annähernd ihrem Variantenreichtum und ihrer Komplexität entsprochen hätte. Der Einfluss großräumlicher Entwürfe auf die Intensität und den Inhalt der stadregionalen Debatte ist also kein Selbstläufer und erfordert Unterstützung.

Im Vergleich dazu haben die Ergebnisse des Gutachterverfahrens im Planungsgeschehen nachhaltigere Wirkungen entfaltet und zu einem veränderten Gestaltungswillen sowie zu einer deutlichen Mobilisierung der lokalen Gebietskörperschaften beigetragen. Die geweckten Erwartungen und Ambitionen haben auf der teilräumlichen und lokalen Ebene zu planerischem Handeln und dadurch zu dauerhafteren Effekten geführt. Aus der Gesamtsicht hat in erster Linie das Nahverkehrsprojekt als Motor des Stadtumbaus fungiert und die Zunahme an Planungsaktivitäten in den Banlieues bewirkt, während die großräumlichen Entwürfe dabei eine unterstützende Rolle eingenommen haben. Sie haben das Bewusstsein für die Entwicklungspotenziale in den Vorstädten in Politik und Öffentlichkeit gefördert, zur Bildung der notwendigen Akzeptanz für einen weitreichenden Stadtumbau beigetragen sowie inhaltliche Impulse für die städtebauliche Planung gegeben. Gleichzeitig konnte auf der Ebene der konkreten Beispiele gezeigt werden, dass die großräumlichen Entwürfe sowohl im Zusammenhang als auch jenseits des Nahverkehrsprojektes und der daran anknüpfenden teilräumlichen Investitionsprogramme CDT Wirkungen auf das Planungsgeschehen entfaltet haben.

Wie die untersuchten Planungen zeigen, haben die Beiträge des Gutachterverfahrens hier ganz konkret als Ideenpool für städtebauliche Strategien gewirkt. Dies war möglich, obwohl es innerhalb der staatlichen Verwaltung keine Überlegungen dazu gab, bestimmte Ideen aus dem Gutachterverfahren gezielt weiterzuverfolgen und diesen Prozess zu unterstützen. Dabei hat der Ideentransfer auf verschiedenen Wegen stattgefunden. Die Beispiele lassen darauf schließen, dass sich großräumliche Entwürfe insbesondere dazu eignen inhaltliche Impulse für laufende Planungen zu geben, wenn diese noch in der Konzeptphase sind oder in einer Blockadesituation stecken. Außerdem können sie die Entstehung von neuen Stadtumbau-Vorhaben fördern. Dies gilt zum Beispiel dann, wenn trotz existierendem Problembewusstsein erst durch die Darstellung eines Lösungsansatzes eine Mobilisierung der relevanten Akteure möglich wird. Häufig betreffen notwendig gewordene Planungsvorhaben mehrere Kommunen und sind so nicht im Rahmen routinierter Abläufe innerhalb einer Kommunalverwaltung bearbeitbar. Das dieses Erkennen von Möglichkeiten überhaupt erst zum Anstoß für eine Planung wird, hat sich in der Fallstudie allerdings nur an einem der fünf Beispiele bestätigt.

Allerdings kann die Adaption einer städtebaulichen Strategie auch einen Multiplikator-Effekt haben, wenn sie zum Beispiel im Rahmen einer teilräumlichen Planung zum Anlass wird noch weitere passende Ideen aus dem jeweiligen großräumlichen Entwurf weiterzuentwickeln und darüber neue Projekte angestoßen werden.

Außerdem ist zu den möglichen Wegen der Adaption festzustellen, dass die in großräumlichen Entwürfen generierten und vermittelten städtebaulichen Strategien sowohl an dem Ort aufgegriffen und weiterentwickelt werden, für den sie erarbeitet wurden, als auch auf ähnliche Problemsituationen übertragbar sind. Damit potenziert sich die Häufigkeit denkbarer Fälle einer Adaption um ein vielfaches und damit auch die potenzielle Breitenwirkung großräumlicher Entwürfe. Daneben ist auch die Beteiligung der ursprünglichen 'Verfasser' der Idee keine Bedingung für die Adaption, sie kann sowohl mit als auch ohne diese personelle Kontinuität zu Stande kommen.

Anders als man vermuten könnte, war die stadregionale Debatte offensichtlich kein wesentlicher Zwischenschritt für den Ideentransfer. Nach dem die Beiträge durch die Ausstellung und die Berichterstattung eine relativ große Öffentlichkeit erreicht hatten, entwickelte sich die stadregionale Debatte in eine andere Richtung und die Weiterverfolgung von Ideen fand weitgehend losgekoppelt davon statt.

An den Beispielen für die Adaption städtebaulicher Strategien aus den großräumlichen Entwürfen in weiterführenden Planungen ist der Beitrag am deutlichsten erkennbar, den diese zu Verbesserungen der räumlichen Qualität in suburbanen Räumen leisten können. Im Kontext des großen Umfangs an laufenden Planwerken und Projekten des Stadtumbaus in der Metropolregion Paris stellen die fünf untersuchten Planungen zwar nur einen Ausschnitt des Planungsgeschehens dar. Ihre besondere Relevanz als Beispiele für die städtebauliche Qualifizierung der Vorstädte liegt aber darin, dass hier im Vergleich zur bisherigen Praxis mit neuen Ansätzen experimentiert wird, die speziell auf die räumlichen Problemsituationen und Herausforderungen im suburbanen Raum zugeschnitten sind und eine stadregionale Dimension aufweisen. Zudem handelt es sich jeweils um interkommunale Planwerke und Projekte mit einer gewissen Reichweite. So entstehen Referenzprojekte die zum Modell für andere Planungen in der Metropolregion werden können (Schönig 2011: S. 426). Die Etablierung neuer Ansätze in der städtebaulichen Planung beginnt eben in der Regel mit ersten 'Pflänzchen', während Veränderungen der allgemeinen Praxis langwierige Prozesse sind.

Zudem decken die Beispiele in ihrer Bandbreite die drei zentralen Entwurfsaufgaben zur Verbesserung städtebaulicher Qualitäten in suburbanen Räumen ab und zeigen so exemplarisch, daß über den Einsatz großräumlicher Entwürfe die Anwendung neuer städtebaulicher Strategien in allen drei Problembereichen angestoßen werden kann. Neben der Intensivierung bestehender und der Schaffung von neuen Zentren sowie der Transformation von Verkehrsinfrastrukturkorridoren zu Stadträumen gehört dazu die Gestaltung der Schnittstellen von Siedlung und Landschaft.

Dies impliziert, dass hier eine ganze Reihe von typischen Hürden überwunden oder zumindest angegangen wurden, die einer städtebaulichen Qualifizierung bislang häufig entgegenstehen. Dazu gehört, dass in der Lokalpolitik und der Bevölkerung zunächst einmal die Akzeptanz für Veränderungen bestehen muss. Insbesondere Vorhaben der Verdichtung stoßen in suburbanen Räumen nicht ohne weiteres auf positive Reaktionen, das 'Not in my backyard'-Phänomen scheint hier besonders ausgeprägt zu sein.¹³⁴ Städtebauliche Planung muss zunächst aufzeigen und davon überzeugen, dass diese eine Verbesserung der stadträumlichen Situation mit sich bringen wird. Ein weiteres typisches Hindernis wurde mit der geplanten Transformation der A4 in eine Metropolitane Avenue angegangen, indem hier die Beruhigung des Verkehrs auf einer Autobahn nicht wie üblich tabuisiert wurde, sondern den Ausgangspunkt

¹³⁴ Bei einer Umfrage zu den wesentlichen Hürden für den Wohnungsneubau in der Metropolregion Paris gab die Mehrheit befragter Bürgermeister zwei Hauptgründe dazu an, warum ihre Kommune zurückhaltend mit entsprechenden Vorhaben ist. Zum einen fehlt die Akzeptanz der Bewohner für Veränderungen in ihrem Lebensraum, zum anderen scheut die Kommune die entstehenden Folgekosten für zusätzliche soziale Einrichtungen. (Lacoste 2013)

für die Lösung der verkehrlichen und städtebaulichen Probleme darstellte. Zudem wurde mit dem Konzept für die Einrichtung von Mikrozentren dafür sensibilisiert, dass planerische Eingriffe auch in Einfamilienhausgebieten notwendig und denkbar sind. Hier wurde also einmal nicht von vornherein davon ausgegangen, dass diese von den Eigentümern nur als Störung in ihrem selbstbestimmten Wohnen empfunden und deshalb auf Ablehnung stoßen würden. Das Beispiel "Der andere Park" steht dafür Landwirtschaftsflächen vis-à-vis zum Siedlungsgebiet nicht länger reflexartig nur als potenzielles Bauland zu betrachten, sondern als Freiräume mit besonderen Potenzialen. Die untersuchten Beispiele zeigen also, dass hier in mehrfacher Hinsicht ein Umdenken im Umgang mit dem suburbanen Raum stattfindet, welches sich letztlich auch darüber hinaus positiv auf die räumliche Qualität auswirken wird.

Zudem ist festzustellen, dass die gestellten Anforderungen an den Prozess der Adaption bei allen untersuchten Planungen überwiegend erfüllt ist. Die städtebaulichen Strategien wurden im Zuge des Ideentransfers auf angemessene Art und Weise übersetzt, angepasst und weiterentwickelt und nicht etwa im Sinne einer Blaupause appliziert. Die jeweiligen Ideen aus dem Gutachterverfahren wurden sowohl mit Bezug zum jeweiligen Ort 'Weiterentworfen' als auch mit einer integrierten Herangehensweise zu einer ganzheitlichen Planung weiterentwickelt. Das jeweilige Weiterverfolgen einer städtebaulichen Strategie aus den großräumlichen Entwürfen in weiterführenden Planungen wird hier also als potenzieller Beitrag zur Verbesserung der räumlichen Qualität gewertet. Gleichwohl ist das Beispiel 'Der Wald von Grand Paris' ein Hinweis darauf, dass im Rahmen einer Planung trotz der Erfüllung aller Prozesskriterien Widersprüche in den inhaltlichen Zielsetzungen unüberwunden bleiben können.

Aus der Gesamtsicht ist die markante Zunahme an Planungsaktivitäten zur Weiterentwicklung der städtebaulichen Bestände in den Vorstädten, die offenbar mit einem veränderten Gestaltungswillen einhergeht, ein positives Zeichen für die städtebauliche Qualifizierung. Dies kann jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass sich nicht plötzlich überall ein hoher Anspruch an die räumliche Qualität durchsetzt, unzeitgemäße Praktiken eingestellt werden oder gar Negativbeispiele verhindert werden können.

Insbesondere die staatliche Wohnungspolitik wirkt sich diesbezüglich ambivalent aus. Mit der angestrebten Steigerung des Wohnungsneubaus und den dazu ergriffenen Maßnahmen unterstützt sie auf der einen Seite die Verdichtung des bestehenden Siedlungsgebietes und die Anwendung neuer entsprechender Ansätze. Auf der anderen Seite fördert sie aber geradezu auch Neubauprojekte auf bereits als Bauland ausgewiesenen Landwirtschaftsflächen oder gibt diesen zumindest Rückendeckung.

Paradoxerweise konnten die großräumlichen Entwürfe zwar auf unbeabsichtigten und unmittelbaren Wegen als Ideenpool städtebaulicher Strategien wirksam werden, nicht aber ihr Potenzial entfalten als gesamträumliche Vorstellungen zur Erarbeitung einer abgestimmten und politisch legitimierten Vision für die Metropolregion beizutragen und auf diesem Wege die räumliche Qualität zu verbessern. Von Seiten des Staates wurde auf einen solchen Gesamtplan verzichtet. Stattdessen wurden mit dem Nahverkehrsprojekt wichtige Weichen für die räumliche Entwicklung der Metropolregion und insbesondere den Stadtumbau in den Banlieues gestellt. Damit wurde das alte Muster, nach dem die Verkehrsplanung die Stadtentwicklung bestimmt, reproduziert. Zudem zeigt die markante Zunahme an Planungsaktivitäten trotz fehlender gesamträumlicher Vision, dass diese keine Bedingung für die Ausweitung des Stadtumbaus in den Banlieues war. Gleichwohl wäre ein Gesamtplan im Sinne der räumlichen Qualität insgesamt sicher förderlich und deshalb normativ wünschenswert gewesen.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Planung für den 'Grand Paris Express' und der Vervielfachung an teilräumlichen und lokalen Planungen, übernahm der Ende 2013 verabschiedete Regionalplan SDRIF gewissermaßen die Rolle eines nachträglichen Gesamtplans für den Stadtumbau der Metropolregion. Zum einen wurde damit der Versuch unternommen, die bereits laufenden Planungen miteinander zu koordinieren und so eine gewisse räumliche Kohärenz sicherzustellen. Zum anderen ist der neue Regionalplan stärker als die nie in Kraft getretene Version von 2008 auf die Umsetzung der gesetzten Ziele

ausgerichtet. Als strategischer Plan umfasst der SDRIF nun neben einer gesamträumlichen Vision und den formalen Festlegungen erstmals auch ein Dokument mit Vorschlägen für die Umsetzung. Er wird insbesondere mit kleinräumlichen Visualisierungen aus den großräumlichen Entwürfen des Gutachterverfahrens veranschaulicht. (vgl. Conseil régional IdF 2013 - Band 1: z.B. S. 51, 63, 65) Zudem werden für einen Regionalplan relativ genaue formale Festlegungen dazu getroffen wo Verdichtung erwünscht ist und in welcher Intensität, diesbezüglich werden drei Kategorien angewendet. Entsprechende Festlegungen betreffen nicht nur wenige räumliche Schwerpunkte, sondern sind über das gesamte Territorium der Metropolregion verteilt. Die angestrebte Verdichtung der städtebaulichen Bestände in den Banlieues hat also eine große Reichweite. (vgl. Conseil régional IdF 2013)

Zum Einfluss der großräumlichen Entwürfe auf den Regionalplan kann hier nur soviel gesagt werden, dass die adaptierten städtebaulichen Strategien als Teil der jeweiligen Planwerke und Projekte in der Umsetzungsstrategie zum Regionalplan aufgenommen und entsprechende formelle Festlegungen getroffen wurden. Hier haben die Beiträge des Gutachterverfahrens den Regionalplan also über eine adaptive Strategieentwicklung inhaltlich bereichert. Gleichzeitig hat der formale Regionalplan als Korrektiv für die zufällige Weiterverfolgung von Ideen aus den großräumlichen Entwürfen gewirkt. (vgl. Conseil régional IdF 2013 - Band 5: S. 103, 105, 110, 111, 134)

Die Tätigkeiten des AIGP waren trotz inhaltlicher Stärke hingegen zu wenig an konkrete Planungsaktivitäten und den Austausch mit politischen Vertretern und Akteuren vor Ort gekoppelt, um sichtlichen Einfluss auf das Planungsgeschehen zu entfalten. So wurde das AIGP schließlich eher als elitärer Zirkel mit dem Auftrag über die Zukunft der Metropolregion zu philosophieren wahrgenommen, denn als involvierter Akteur der Veränderungen auch zum Durchbruch verhilft. Vor diesem Hintergrund änderte es ab Ende 2014 unter neuer Leitung seine Arbeitsweise. (vgl. Interviews SGP 2013 und CdP 2013; Ferri 2015: S. 9)

Letztlich lässt sich für den Fall "Le Grand Paris" feststellen, dass die großräumlichen Entwürfe des Gutachterverfahrens maßgeblich zur Arbeit an den Innenbildern der Metropolregion beigetragen haben und in erster Linie ein Wegbereiter für die erstmalige Anwendung neuartiger städtebaulicher Strategien der Qualifizierung in den Banlieues waren. Durch ihren multiskalären Charakter haben sie dazu gedient, Ansätze zur städtebaulichen Qualifizierung des suburbanen Raumes zu entwickeln, zu vermitteln und wie ein Ideenpool deren Anwendung zu fördern. Diese städtebaulichen Strategien sind aus einer großräumigen Betrachtung entstanden und zeichnen sich so durch eine besondere Weitsicht aus. Darüber hinaus haben die großräumlichen Entwürfe auf verschiedene Weise als wichtiger, inhaltlicher Impuls für den Stadtumbau in der Metropolregion Paris insgesamt gewirkt. Ihr Potenzial als gesamträumliche Vorstellungen zu Verbesserungen der räumlichen Qualität beizutragen wurde jedoch nur sehr wenig ausgeschöpft.

Dazu fehlte hier zum einen die Einbindung des Konkurrenzverfahrens in einen absichtsvollen übergeordneten Prozess stadtreionaler Planung. Zum anderen gab es so auch keinen gezielten Umgang mit der Komplexität der großräumlichen Entwürfe und dem Risiko der unangemessenen Reduktion ihrer Inhalte.

Allein auf Grundlage ihrer eigenen Überzeugungskraft können großräumliche Entwürfe für Metropolregionen, die im Rahmen von Konkurrenzverfahren erarbeitet werden, letztlich also nur weit unter ihren Möglichkeiten zur Verbesserung der räumlichen Qualität im suburbanen Raum beitragen. In diesem Sinne wird hier das Fazit gezogen, dass die beobachteten Effekte zu gering sind, um per se von einem wirkungsvollen Instrument zur städtebaulichen Qualifizierung suburbaner Räume zu sprechen.

10.2 Diskussion der Erkenntnisse

Einordnung der Erkenntnisse

Die Fallstudie "Le Grand Paris" zeigt, dass stadtregionale Planung mit dem Einsatz großräumlicher Entwürfe auf stadtregionaler Ebene zwar durchaus zu einem veränderten Umgang mit suburbanen Räumen und zu ihrer städtebaulichen Qualifizierung beitragen kann. Sie können als nicht zur Umsetzung vorgesehene Pläne, also jenseits einer absichtsvollen Planumsetzung, aus der Kraft der Überzeugung Einfluss auf unser Denken und Handeln entfalten. In diesem Sinne ist die Fallstudie ein Beleg für diese von van Dijk und weiteren Autoren vertretene Prämisse, für die es bislang noch wenig empirische Evidenz gibt. Die inhaltlich klar auf die "Alltags-Bedürfnisse" der Metropolregion zugeschnittenen großräumlichen Entwürfe für Grand Paris hinterlassen hier offenbar stärkere Spuren in der räumlichen Entwicklung als dies für die Pläne der gescheiterten Olympiabewerbung in Chicago beobachtet wurde. (vgl. Van Dijk und Weitkamp 2014) Der Fall "Le Grand Paris" macht aber auch deutlich, dass diesem Einfluss im Vergleich zur potenziellen Wirkung relativ enge Grenzen gesetzt sind, wenn dieser nicht durch weitere begünstigende Bedingungen unterstützt wird.

Zudem liefert die Arbeit Erkenntnisse zum Zusammenwirken von gesamträumlicher Vision und Projekten in der strategischen Planung und insbesondere zu dem von Van den Broeck et.al. formulierten theoretischen Ansatz der Strategischen Räumlichen Planung. Insbesondere zu der Frage welche Bedeutung es auf der Ebene strategischer Projekte hat, wenn bei der Entwicklung einer Vision entworfen wurde, kann folgendes festgestellt werden. Großräumliche Entwürfe, die zur Erarbeitung und Abstimmung einer gesamträumlichen Vision eingesetzt werden, können bereits unmittelbar Impulse für strategische Projekte geben. Demnach kann schon die Arbeit an der langfristigen Vision mehr bewirken als einen vagen Rahmen zur Orientierung zu schaffen. Allein dies spricht dafür, sie auch als konzeptionellen Beitrag zu verstehen und mit einem Gestaltungsanspruch zu verbinden. Es bestätigt sich auch, dass die Arbeit an der gesamträumlichen Vision als kontinuierlicher Prozess zu verstehen ist.

Die an die Adaption städtebaulicher Strategien angelegten Bewertungskriterien beziehen sich auf den Ansatz von Van den Broeck et al. und entsprechende empirische Befunde. Sie können also auch als Anforderungen an die Arbeits- und Herangehensweise in strategischen Projekten allgemein gelesen werden, in denen mit einem hohen Anspruch an räumliche Qualität geplant werden soll. Im Sinne einer Rückkopplung kann hier festgestellt werden, dass sich diese Kriterien prinzipiell bewährt haben. Die untersuchten Planwerke und Projekte, in denen entwurfsbasierte Methoden und eine ganzheitliche und integrierte Herangehensweise zusammengeführt wurden, stehen inhaltlich auch für deutliche Verbesserungen der räumlichen Qualität. Dennoch zeigt eines der Beispiele deutlich, dass die Erfüllung der gestellten Anforderungen natürlich kein Garant dafür ist, dass Widersprüche in den inhaltlichen Zielsetzungen vollumfänglich überwunden werden.

Methodische Herausforderungen und Grenzen

Wie für Evaluationen in Städtebau und Planung typisch, war auch die Wirkungsanalyse im Rahmen der Fallstudie mit dem methodischen Problem der Vielzahl von Einflussfaktoren und möglichen Wechselwirkungen konfrontiert. Insbesondere die zeitliche Parallelität zwischen der Bekanntmachung der Ergebnisse des Gutachterverfahrens und der Ankündigung des Nahverkehrsprojektes 'Große Acht' stellte eine Herausforderung dar. Da beide Interventionen mit Relevanz für die stadtregionale Debatte und das Planungsgeschehen gleichzeitig stattgefunden haben, mussten die beobachtbaren Veränderungen also ganz besonders daraufhin überprüft und befragt werden, welches der beiden Ereignisse als Ursache zum Tragen kam oder ob und inwieweit sich die Wirkungen beider überlagert haben. Im Wissen um den starken Einfluss von derartigen Infrastrukturprojekten auf die räumliche Entwicklung und um die Bedeutung der großräumlichen Entwürfe nicht über zu bewerten, wurde im Zweifelsfall angenommen, dass das Nahverkehrsprojekt den stärkeren Einflussfaktor dargestellt hat.

In Bezug auf die Adaption städtebaulicher Strategien aus den zehn großräumlichen Entwürfen in weiterführenden Planwerken und Projekten des Stadtumbaus wurden sechs Beispiele identifiziert und untersucht, die hinsichtlich der inhaltlichen Problematik sowie der Wege des Ideentransfers möglichst verschieden sind. Diese Varianten geben Aufschluss zur Kapazität großräumlicher Entwürfe auf diese Art und Weise zur städtebaulichen Qualifizierung in suburbanen Räumen beizutragen. Von einer Vollerhebung aller weiterverfolgter städtebaulicher Strategien wurde hingegen aufgrund methodischer Grenzen abgesehen, der damit verbundene Anspruch auf Vollständigkeit schien nicht einlösbar. So hat hier zwar die Befragung von Schlüsselakteuren zu ersten Hinweisen auf potenzielle Beispiele einer Adaption geführt, sich aber nicht als verlässliche Methode erwiesen, um diese in ihrer Gesamtheit in Erfahrung zu bringen. Darüber hinaus erforderte die Identifizierung eines Beispiels bereits relativ detaillierte Informationen zu dem jeweiligen Planwerk oder Projekt, die wiederum nicht für die Gesamtheit aller laufenden Planungen öffentlich verfügbar sind. Zudem waren insbesondere Fälle der Adaption ohne personelle Kontinuität nicht einfach identifizierbar, weil die Wiedererkennbarkeit einer städtebaulichen Strategie nach dem Aufgreifen und der Aneignung durch Dritte zum Beispiel durch die Verwendung anderer Begrifflichkeiten eingeschränkt ist.

Da keine Vollerhebung zu den Beispielen des Ideentransfers durchgeführt werden konnte, fehlte auch die Basis um Rückschlüsse zu einer Reihe von Fragen ziehen zu können. Zur Einschätzung der Breitenwirkung großräumlicher Entwürfe wäre es zum Beispiel interessant gewesen, ob auch in der Gesamtheit deutlich mehr Ideen im Zusammenhang mit personeller Kontinuität als ohne diese weiterverfolgt wurden. Außerdem wäre es so möglich gewesen, das inhaltliche Spektrum an Ideen innerhalb der Beiträge mit der Bandbreite adaptierter städtebaulicher Strategien zu vergleichen und der Frage nachzugehen, welche Art von Ansätzen nicht aufgegriffen worden sind und aus welchen Gründen.

Weiterer Forschungsbedarf

Die Ergebnisse der Einzelfallstudie sind aufgrund der Vielzahl an spezifischen Rahmenbedingungen und lokalen Besonderheiten nicht ohne weiteres generalisierbar. Diesbezüglich stellt sich die Frage ob die hiesigen Erkenntnisse zur Wirkung auf das Planungsgeschehen auch im Kontext ungünstigerer Rahmenbedingungen zutreffend sind. Unter dem Paradigma einer nachhaltigen Entwicklung haben das Bevölkerungswachstum und der hohe Bedarf an zusätzlichem Wohnraum den Stadtumbau in den Banlieues insgesamt und somit auch die Adaption von städtebaulichen Strategien aus den großräumlichen Entwürfen hier wahrscheinlicher gemacht als es unter anderen Rahmenbedingungen der Fall wäre. Zudem kam mit dem parallel lancierten Nahverkehrsprojekt 'Grand Paris Express' ein weiterer begünstigender Faktor hinzu.

Analog dazu ist es zwar plausibel anzunehmen, dass der Einsatz großräumlicher Entwürfe sehr viel wirkungsvoller ist als im Beispiel "Le Grand Paris", wenn er unter ähnlichen Rahmenbedingungen konstruktiv erfolgt und nicht für andere Zwecke instrumentalisiert wird. Dieses wäre aber noch an einem geeigneten Fall zu untersuchen und nachzuweisen. Ob die beobachteten Wirkungen dann primär auf die Überzeugungskraft der Entwürfe oder das absichtsvolle Vorgehen zu deren Verwendung und Weiterverfolgung zurückzuführen sind, ist in dieser Konstellation allerdings nicht nachvollziehbar. Darin liegt nicht zuletzt die Relevanz der vorliegenden Untersuchung.

Es ist zu beobachten, dass Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung großräumlicher Entwürfe für Stadtregionen häufig dort angewendet werden, wo eine Gebietskörperschaft oder politische Vertretung auf stadtreptionaler Ebene fehlt und im Nachgang eine solche Institution entsteht. Dies war sowohl in der Region Bern als auch in der Metropolregion Paris der Fall. Für die Governance-Forschung wäre es interessant zu untersuchen, inwieweit der Einsatz der großräumlichen Entwürfe zur Herausbildung der neuen Strukturen zur Steuerung der stadtreptionalen Entwicklung beigetragen haben. Dabei könnte der von Sieverts angenommene Mechanismus, dass die Arbeit an den Innenbildern der Stadtregion zur Identifikation mit dem Lebensraum beiträgt und die Bereitschaft zu regionaler Kooperation fördert, zum Tragen kommen.

10.3 Anregungen für die Praxis

Die Fallstudie "Le Grand Paris" bietet eine Reihe von Anregungen für die deutsche Planungspraxis. Zum einen zeigt sie, dass die Durchführung eines Konkurrenzverfahrens zur Erarbeitung großräumlicher Entwürfe für eine Metropolregion zur städtebaulichen Qualifizierung in deren suburbanen Räumen beitragen kann. Anstatt darauf zu warten, dass von unten Ansätze und Projekte einer städtebaulichen Qualifizierung in suburbanen Räumen entstehen, können auf diese Weise entsprechende Impulse von oben gesetzt und ein Umdenken gefördert werden. Zum anderen macht sie aber auch deutlich, dass die Einbindung eines solchen Konkurrenzverfahrens in einen absichtsvollen übergeordneten Prozess stadtreionaler Planung nötig ist, damit dessen potenzieller Mehrwert auch in angemessenem Umfang eingelöst werden kann.

Ohnedem schlagen die große Aufmerksamkeit und die hohen Erwartungen die mit den großräumlichen Entwürfen bei Experten, Lokalpolitikern und der allgemeinen Öffentlichkeit in Bezug auf die Gestaltung der Stadtregion und ihrer suburbanen Räume erreicht werden kann, allzu leicht in Enttäuschung und Frustration um. So werden geweckte Ambitionen, die Akteure mobilisieren können, nur zum Teil produktiv.

Zwar werden großräumliche Entwürfe wie im Fall "Le Grand Paris" auch unter dieser widrigen Bedingung unmittelbar und auf unvorhergesehen Wegen als Ideenpool städtebaulicher Strategien genutzt. Diese Wirkung, die auf dem Prinzip der Überzeugung beruht, wird hier sogar als die Relevanteste betrachtet. Statt allein auf diese zufällige Adaption in der Praxis städtebaulicher Planung zu setzen, kann die Weiterverfolgung von Ideen mit einem gezielten Vorgehen vermutlich jedoch noch deutlich verstärkt werden.

Vor allem der Beitrag, den großräumliche Entwürfe als gesamträumliche Vorstellungen leisten können, ist aber zu gering, wenn sie nicht direkt in die Erarbeitung einer gemeinsamen Vision für die Entwicklung der Stadtregion einfließen. Daneben ist eine sorgfältige Gestaltung dieses Prozesses nötig, um die Weitervermittlung, den Austausch und die Diskussion über verschiedene großräumliche Entwürfe zu ermöglichen, die deren Komplexität gerecht wird und verschiedenen Akteursgruppen zugänglich ist. Dies bedingt geeignete Foren und Formate. Über die Tagespresse können großräumliche Entwürfe der interessierten Öffentlichkeit hingegen nur in sehr reduzierter Form kommuniziert werden.

Zu den Parametern eines Konkurrenzverfahrens selbst zeigt der Fall "Le Grand Paris", das die relativ hohe Zahl von zehn Beiträgen im Hinblick auf den Umfang an Ideen und die Variantenvielfalt zwar von Vorteil ist. Sie stellt jedoch einen Nachteil in Bezug auf die Weitervermittlung und die Diskussion über die großräumlichen Entwürfe in ihrer ganzen Komplexität dar. Hier ist weniger vermutlich mehr und eine Zahl von drei bis fünf Beiträgen sinnvoller. Die Beispiele Testplanung Metropolitanraum Zürich (2011) und der Ideenwettbewerb Metropole Ruhr (2013) können Anregungen dazu geben, wie ein Konkurrenzverfahren zur Erarbeitung großräumlicher Entwürfe in einen absichtsvollen und konstruktiven übergeordneten Prozess stadtreionaler Planung eingebunden werden kann und welche Erfahrungen hier inzwischen gemacht wurden.

Im Fall von "Le Grand Paris" hat man diese Chance verpasst. Dennoch ist die Metropolregion Paris als Beispiel für die städtebauliche Qualifizierung der seit der Moderne entstandenen Siedlungsräume schon heute von besonderem Interesse und wird es um so mehr sein, wenn aus dem Geplanten Realität geworden ist.

Literatur- und Quellenverzeichnis

Monographien, Beiträge aus Sammelbänden und Fachartikel außer zu Grand Paris:

- Altrock, Uwe (2010): Stadtumbau. In: et.al., Henckel Dietrich. (Hrsg.): Planen - Bauen - Umwelt: Ein Handbuch. Wiesbaden: VS-Verlag,
- Altrock, Uwe; Kunze, Ronald (2002): Einführung in den Schwerpunkt: Stadterneuerung an der Peripherie. In: Berlin, Arbeitskreis Stadterneuerung an deutschsprachigen Hochschulen und Institut für Stadt- und Regionalplanung der Technischen Universität. (Hrsg.): Jahrbuch Stadterneuerung 2002: Stadterneuerung an der Peripherie.
- Adam, Hubertus (Mai/ Juni 2011): Glattalstudie: Die Gruppe Krokodil plant eine neue Stadt neben Zürich. Archithese, 3.2011, S. 64-67.
- Ascher, François. (1995): Métapolis ou l'avenir des villes. Paris: Odile Jacob.
- Baccini, Peter; Oswald, Franz. (1998): Netzstadt: Transdisziplinäre Methoden zum Umbau urbaner Systeme - Ergebnisse aus dem ETH-Forschungsprojekt Synoikos - Nachhaltigkeit und urbane Gestaltung im Raum Kreuzung Schweizer Mittelland. Zürich: vdf Hochsch.-Verl. an der ETH.
- Balz, V. E.; Zonneveld, W.A.M. (2015): Regional Design in the context of fragmented territorial governance: South Wing Studio. European Planning Studies, 23:5, S. 871-891.
- Lampugnani, Vittorio Magnago; Noell, Matthias (Hrsg.) (2007): Handbuch zum Stadtrand: Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum. Basel: Birkhäuser-Verlag.
- Benevolo, Leonardo. (2000): Die Geschichte der Stadt. 8. Auflage, Frankfurt/ New York: Campus Verlag.
- Belmer, Jean. (2011): Pour un urbanisme de projet - De l'aménagement au renouvellement urbain. Paris: Editions Ellipses.
- Bodenschatz, Harald (2003): Perspektiven des Stadtumbaus. architektur.aktuell, 6,
- Bodenschatz, Harald (Hrsg.) (2005): Renaissance der Mitte: Zentrumsumbau in London und Berlin. Schriften des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin. 1. Auflage, Berlin: Verlagshaus Braun.
- Bodenschatz, Harald; Laible, Ulrike (Hrsg.) (2008): Großstädte von morgen: Internationale Strategien des Stadtumbaus. Verlagshaus Braun.
- Bodenschatz, Harald; Gräwe, Christina; Frick, Dieter; Kegler, Harald; Sonne, Wolfgang (Hrsg.) (2010): Stadtvisionen1910/2010: Berlin Paris London Chicago - 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin. Berlin: DOM publishers.
- Bodenschatz, Harald; Frick, Dieter; Kegler, Harald (2010b): 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung. StadtBauwelt, 187, S. 14-21.
- Bodenschatz, Harald; Hofmann, Aljoscha; Polinna, Cordelia (Hrsg.) (2013): Radialer Städtebau - Abschied von der autogerechten Stadtregion. Berlin: DOM publishers.
- Bölling, Lars (2004): Zwischenstadt Lesen. Spurensuche zwischen „Downtown Eschborn-Sossenheim“ und „Airportcity Rhein-Main“. Reihe Zwischenstadt Band 1. In: Bölling, Lars; Sieverts, Thomas. (Hrsg.): Mitten am Rand: Auf dem Weg von der Vorstadt über die Zwischenstadt zur regionalen Stadtlandschaft. Wuppertal: Müller + Busmann, S. 94-113.
- Bölling, Lars; Christ, Wolfgang. (2006): Bilder einer Zwischenstadt. Szenografie und Ikonografie eines Urbanisierungsprozesses. Reihe Zwischenstadt Band 6. Wuppertal: Müller + Busmann.
- Bormann, Oliver; Koch, Michael; Schmeing, Astrid; Schröder, Martin; Wall, Alex. (2005): Zwischen Stadt Entwerfen. Reihe Zwischenstadt Band 5. Wuppertal: Müller + Busmann.
- Bormann, Oliver; Koch, Michael; Schumacher, Maresa (2015): Die Wiedererfindung der Stadt in der Suburbia. In: Roost, Frank; Jessen, Johann. (Hrsg.): Refitting Suburbia: Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin: Jovis-Verlag, S. 113-129.
- Bose, Michael (2001): Raumstrukturelle Konzepte für Stadtregionen. In: Brake, Klaus; Dangschat, Jens S.; Herfert, Günter. (Hrsg.): Suburbanisierung in Deutschland - Aktuelle Tendenzen. Opladen: S. 247-258.

- Brake, Klaus (2005): Der suburbane Raum als Standorttyp. In: Brake, Klaus; Einacker, Ingo; Mäding, Heinrich. (Hrsg.): Kräfte, Prozesse, Akteure: Zur Empirie der Zwischenstadt. Reihe Zwischenstadt Band 3. Wuppertal: Müller + Busmann, S. 10-69.
- Brandl, Anne; Barman-Krämer, Gabriela; Unruh, Patric (2007): Gestaltungsstrategien für den suburbanen Raum - Wissenschaftliche Annäherung an seine stadträumlichen Qualitäten und Potenziale. disp, 168 - 1/2007, S. 44-55.
- Bremer, Stefanie (2008): Broadacre City und die Zwischenstadt - Neueinordnung des amerikanischen Entwurfsmodells im Rahmen der aktuellen Debatte zur Qualifizierung der Zwischenstadt (Dissertation). Universität Duisberg-Essen.
- Bremer, Stefanie (2015): Designing suburban infrastructure: The A40/B1 Bochum. In: Schönig, Barbara. (Hrsg.): Variations of Suburbanism: Approaching a global phenomenon. Stuttgart: ibidem-Verlag, S. 75-82.
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) (Hrsg.) (2016): Im Schatten der Reurbanisierung? Suburbias Zukünfte. Franz Steiner Verlag.
- Bundesministerium für Umwelt, Bau, Reaktorsicherheit und Naturschutz (BMUB) (Hrsg.) (31.03.2013): Richtlinie für Planungswettbewerbe (RPW 2013). Quelle: <http://www.bmub.bund.de/themen/bauen/bauwesen/gesetzgebung-und-leitfaeden/richtlinien/richtlinie-fuer-planungswettbewerbe/> [Zugriff am: 20.01.2015].
- Calbet i Elias, Laura (2008): Barcelona: Internationaler Schauplatz des postindustriellen Stadtumbaus. In: Bodenschatz, Harald; Laible, Ulrike. (Hrsg.): Großstädte von morgen: Internationale Strategien des Stadtumbaus. Verlagshaus Braun, S. 25-43.
- Campi, Mario; Bucher, Franz; Zardini, Mirko. (2001): Annähernd perfekte Peripherie: Glattalstadt/Greater Zürich Area. Basel: Birkhäuser.
- Corboz, André. (2001): Die Kunst, Stadt und Land zum Sprechen zu bringen. Bauwelt-Fundamente. Basel [u.a.]: Birkhäuser.
- Dubois-Taine, Geneviève; Chalas, Yves (Hrsg.) (1997): La ville émergente. Paris: Éditions de l'Aube.
- Einacker, Ingo; Mäding, Heinrich (2005): Kräfte und Akteure in der Zwischenstadt. In: Brake, Klaus; Einacker, Ingo; Mäding, Heinrich. (Hrsg.): Kräfte, Prozesse, Akteure: Zur Empirie der Zwischenstadt. Reihe Zwischenstadt Band 3. Wuppertal: Müller + Busmann, S. 70-101.
- Eisinger, Angelus; Schneider, Michael (Hrsg.) (2005): Stadtland Schweiz - Untersuchungen und Fallstudien zur räumlichen Struktur und Entwicklung in der Schweiz. 2. erweiterte Auflage, Basel Boston Berlin: Birkhäuser.
- Faludi, Andreas (2000): The performance of spatial planning. Planning Practice and Research, S. 299-318.
- Fassbinder, Helga (Hrsg.) (1993): Strategien der Stadtentwicklung in europäischen Metropolen: Berichte aus Barcelona, Berlin, Rotterdam, Madrid und Wien. Dokumentation des Fachkongresses der Stadtentwicklungsbehörde Hamburg und der TU Hamburg-Haburg am 6. und 7. November 1992. Hamburg: TUHH.
- Fehl, Gerhard (1992): Privater und öffentlicher Städtebau - Zum Zusammenhang zwischen „Produktion von Stadt“ und Form der Verstädterung im 19. Jahrhundert in Preußen. Die alte Stadt, 4, S. 267-291.
- Fehl, Gerhard (1995): „Stadt-Umbau“ muß sein! In: Fehl, Gerhard; Rodriguez-Lores, Juan. (Hrsg.): Stadt-Umbau: Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik. Basel: Birkhäuser, S. 11-40.
- Fischer, Friedhelm (2005): Das Zentrum von London - Städtebaugeschichte. Schriften des Schinkel-Zentrums für Architektur, Stadtforschung und Denkmalpflege der Technischen Universität Berlin. In: Bodenschatz, Harald. (Hrsg.): Renaissance der Mitte: Zentrumsumbau in London und Berlin. 1. Auflage, Berlin: Verlagshaus Braun, S. 15-42.
- Förster, Agnes; Balz, Verena; Thierstein, Alain; Zonneveld, Wil (Hrsg.) (2016): „Shaping Regional Futures - Mapping, Designing, Transforming!: A conference on the performance of regional design“. Conference Documentation. Quelle: <https://mediatum.ub.tum.de/doc/1328668/1328668.pdf> [Zugriff am: 01.11.2016].
- Frey, Otto; Keller, Donald A.; Klotz, Arnold; Koch, Michael; Selle, Klaus (2003): Rückkehr der grossen Pläne?: Ergebnisse eines internationalen Workshops in Wien. DISP, 153, S. 13-18.
- Frick, Dieter. (2006): Theorie des Städtebaus. Tübingen.

- Frick, Dieter; Jaquand, Corinne (2010): Paris: Grosse Pläne auf dem langen Weg nach Grand Paris. In: Bodenschatz, Harald et al. (Hrsg.): Stadtvisionen 1910/2010: Berlin Paris London Chicago - 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin. Berlin: DOM publishers, S. 44-45; 116-117; 122-123.
- Fürst, Dietrich (2010): Place-Making. In: et.al., Henckel Dietrich. (Hrsg.): Planen - Bauen - Umwelt. Wiesbaden: VS-Verlag, S. 361-363.
- Fürst, Dietrich; Schmidt, Petra Ilona (2012): Frankreich: Großraum Lyon. In: Vallée, Dirk; Leibniz-Forum für Raumforschung, Akademie für; Raumwissenschaften, und Landesplanung -. (Hrsg.): Strategische Regionalplanung. Verlag der ARL, S. 46-56.
- Goethals, Marleen; Schreurs, Jan (2011): Developing shared terms for spatial quality through design. In: Osterlynck, Stijn et al. (Hrsg.): Strategic spatial projects - catalysts for change. New York: Routledge, S. 97-127.
- Harlander, Tilman (Hrsg.) (2001): Villa und Eigenheim - Suburbaner Städtebau in Deutschland. Stuttgart München: Deutsche Verlags-Anstalt.
- Hauck, Thomas; Kienekort, Volker; Keller, Regine (Hrsg.) (2011): Infrastructural Urbanism. DOM Publishers.
- Healey, Patsy (1998): Collaborative planning in a stakeholder society. *Town Planning Review*, 69, S. 1-22.
- Heller, Michael (2012): Raumplanerisches Entwerfen - das andere Entwerfen? In: Raum, Internationales Doktorandenkolleg Forschungslabor. (Hrsg.): Forschungslabor Raum - Das Logbuch. Berlin: Jovis Verlag, S. 71-79.
- Hesse, Markus (2010): Reurbanisierung oder Metropolisierung? - Entwicklungspfade, Kontexte, Interpretationsmuster zum aktuellen Wandel der Großstadtregionen. *disP*, 180, S. 36-46.
- Hoffmann-Axthelm, D. (1996): Anleitung zum Stadtumbau.
- Internationales Doktorandenkolleg Forschungslabor Raum (Hrsg.) (2012): Forschungslabor Raum - Das Logbuch. Berlin: Jovis.
- Jessen, Johann (2015): Modernisierung der Moderne - Umbau der Wirtschaftwunderstadt. In: Jessen, Johann; Roost, Frank. (Hrsg.): Refitting Suburbia: Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin: Jovis-Verlag, S. 59-73.
- Jessen, Johann; Roost, Frank (Hrsg.) (2015): Refitting Suburbia: Erneuerung der Stadt des 20. Jahrhunderts in Deutschland und den USA. Berlin: Jovis-Verlag.
- Keller, Donald A.; Koch, Michael; Selle, Klaus (2006): Verständigungsversuche zum Wandel der Planungskulturen. Ein Langzeit-Projekt. In: Selle, Klaus; Zalas, Lucyna. (Hrsg.): Planung neu denken! Bd. 1: Zur räumlichen Entwicklung beitragen - Konzepte. Theorien. Impulse. Dortmund: S. 279-291.
- Knieling, Jörg; Schmid, Jakob F. (2012): HafenCity Universität Hamburg: Stadtregionaler Entwurf an der HCU Hamburg. *RaumPlanung*, 162, S. 27-29.
- Koch, Michael; Schröder, Martin (2006): Vers un urbanisme culturel. In: Selle, Klaus; Zalas, Lucyna. (Hrsg.): Planung neu denken: Zur räumlichen Entwicklung beitragen - Konzepte. Theorien. Impulse. Dortmund: S. 445-461.
- Koch, Michael; Schröder, Martin (2006b): Plädoyer für konzeptionelle Strategien im regionalen Maßstab – Für ein raumplanerisches Entwerfen. *Deutsches Architektenblatt DAB*, Jg. 38 Nr. 9, S. 18-21.
- Konter, Erich (2005): Das Zentrum von Berlin: Der nachmoderne Zentrumsumbau: Überblick. In: Bodenschatz, Harald. (Hrsg.): Renaissance der Mitte: Zentrumsumbau in London und Berlin. Berlin: Verlagshaus Braun, S. 194-329.
- Künn, Manfred; Fischer, Susen. (2010): Strategische Stadtplanung - Strategiebildung in schrumpfenden Städten aus planungs- und politikwissenschaftlicher Perspektive. Detmold: Rohn.
- Langner, Sigrun (2015): Mapping Urban Landscapes - Between understanding, interpreting and negotiating. In: Schönig, Barbara. (Hrsg.): Variations of Suburbanism: Approaching a global Phenomenon. Stuttgart: ibidem-Verlag, S. 17-40.

- Läpple, Dieter; Soyka, Andrea. (2007): Stadt - Zwischenstadt - Stadtregion: Raumwirtschaftliche Transformationen in der Stadtregion Frankfurt/Rhein-Main. Reihe Zwischenstadt Band 10. Wuppertal: Müller + Busmann.
- Lynch, Kevin. (1984): Good city form. Cambridge: MIT Press.
- Masboungi, Ariella; Mangin, David. (2009): Agir sur les grands territoires. Paris: Groupe Moniteur.
- Meijsmans, Nancy; de Zwart, Bart (2009): Towards a Culture of Regional Design: Exploration of a Practice in the Making. OASE, 108, S. 108-125.
- Meuser, M.; Nagel, U. (1991): ExpertInneninterviews - vielfach erprobt, wenig bedacht. Ein Beitrag zur qualitativen Methodendiskussion. In: Garz, D.; Kraimer, K. (Hrsg.): Qualitativ-empirische Sozialforschung: Konzepte, Methoden, Analysen. Opladen: S. 441-471.
- Merlin, Pierre; Choay, Françoise (Hrsg.) (2005): Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris: Presses Universitaires de France.
- Meyer, Friederike (2008): Greater Helsinki Vision 2050. Bauwelt, 1-2, S. 10-12.
- Neppl, Markus (2012): Zwei Wirklichkeiten - Zwischen Visionen und Projekten. In: Raum, Internationales Doktorandenkolleg Forschungslabor. (Hrsg.): Forschungslabor Raum - Das Logbuch. Berlin: Jovis-Verlag, S. 207-231.
- Nollert, Markus (2013): Raumplanerisches Entwerfen: Entwerfen als Schlüsselement von Klärungsprozessen der aktionsorientierten Planung - Am Beispiel des regionalen Massstabs (Dissertation). Doktor der Wissenschaften Dissertation, ETH Zürich.
- Oosterlynck, Stijn; Albrechts, Louis; van den Broeck, Jef (2011): Strategic spatial planning through strategic projects. In: Oosterlynck, Stijn et al. (Hrsg.): Strategic spatial projects - catalysts for change. Routledge, S. 1-14, 225-228.
- Oswald, Franz; Baccini, Peter; Michaeli, Mark. (2003): Netzstadt: Einführung in das Stadtentwerfen. Basel: Birkhäuser.
- Polinna, Cordelia (2007): Toward a London Renaissance: Städtebaulicher Paradigmenwechsel in London - Städtebauliche Projekte und Planwerke für den Umbau des Zentrums. Technische Universität Berlin.
- Polinna, Cordelia (2008): London Reborn: Stadtumbau im Zentrum der britischen Hauptstadt. In: Bodenschatz, Harald; Laible, Ulrike. (Hrsg.): Großstädte von morgen: Internationale Strategien des Stadtumbaus. Verlagshaus Braun, S. 109-127.
- Polinna, Cordelia (2010): Beiträge zum London Plan sowie damit verbundenen Planwerken und Projekten in der Greater London Area. In: Bodenschatz, Harald et al. (Hrsg.): Stadtvisionen1910/2010: Berlin Paris London Chicago - 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin. Berlin: DOM Publishers, S. 352-353, 382-385 und 400-401.
- Reicher, Christa; Hesse, Markus (2013): Suburbaner Raum im Lebenszyklus. Online-Publikation des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS). Nr. 24/2013
- Riedel, Nadja; Schwartze, Frank; Weidner, Silke. (2010): Stadtumbau in mittel- und osteuropäischen Städten: Ergänzung der europäischen Vergleichsstudie zum Stadtumbau West. Schriftenreihe Werkstatt Praxis des Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.
- Roost, Frank (2013): Stadträumliche Qualifizierung von suburbanen Dienstleistungszentren. Anregungen aus Japan und den USA. In: Stiftung, Wüstenrot. (Hrsg.): Nachdenken über Städtebau - Bausteine für eine Interpretation im 21. Jahrhundert. DOM publishers, S. 169-183.
- Roost, Frank et al. (Hrsg.) (2014): Jahrbuch StadtRegion 2013/2014 Schwerpunkt: Urbane Peripherie. Opladen: Verlag Barbara Budrich.
- Rosemann, Jürgen (1993): Die Potenz der Form: Neue Ansätze der Stadtentwicklung. In: Fassbinder, Helga; Rosemann, Jürgen. (Hrsg.): Strategien der Stadtentwicklung in europäischen Metropolen: Berichte aus Barcelona, Berlin, Rotterdam, Madrid und Wien. Hamburg: TUHH, S. 17-26.
- Sachs-Hombach, Klaus. (2006): Das Bild als kommunikatives Medium - Elemente einer allgemeinen Bildwissenschaft. Köln: Halem Verlag.
- Sander, Henrik (2010): Zum urbanen Potenzial von Autobahnen. (Hrsg.): Metrozonen - Entwürfe für die Zukunft der Metropole. Berlin: Jovis, S. 294-300.

- Schmid, Jakob F.; Bornhorst, Judith; Othengrafen, Frank (Hrsg.) (16.05.2011): Metropolitan Lab - HCU Hamburg. Arch+. Quelle: <http://www.archplus.net/home/news/7,1-6621,1,0.html?referer=128> [Zugriff am: 13.03.2015].
- Schöbel-Rutschmann, Sören (2008): Landschaftsurbanismus. In: Wolfrum, Sophie. (Hrsg.): Multiple City. Berlin: Jovis, S. 14-18.
- Schönig, Barbara (2010a): Große Pläne - der neue Kult des strategischen Plans. StadtBauwelt, 187, S. 64-69.
- Schönig, Barbara (2010b): Chicago Metropolis 2020: Der «Chicago Plan» für das 21. Jahrhundert - Chicago im Jahr 2020. In: Bodenschatz, Harald et al. (Hrsg.): Stadtvisionen 1910/2010: Berlin Paris London Chicago - 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin. Berlin: DOM Publishers, S. 402-403, 386-387.
- Schönig, Barbara. (2011): Pragmatische Visionäre: Stadtregionale Planung und zivilgesellschaftliches Engagement in den USA. Reihe: Interdisziplinäre Stadtforschung. Frankfurt am Main: Campus Verlag.
- Schönig, Barbara (2014): Umbauen, reparieren, umdenken - Suburban Retrofitting in der Krise. In: Roost, Frank et al. (Hrsg.): Jahrbuch StadtRegion 2013/2014. Schwerpunkt: Urbane Peripherie. Leverkusen: Verlag Barbara Budrich, S. 96-115.
- Schubarth, Christian; Schaffter, Marius; Giacomel, Gianluigi; Debarbieux, Bernard; Dao, Hy (Hrsg.) (2009): Geografische Objekte in der Kontroverse: wie Stadt das Ende von Stadt überlebt. PNR54 Quelle: http://www.nfp54.ch/files/nxt_projects_83/27_01_2010_08_41_56-A3_Schubarth_al_2009_GeografischeObjekte.pdf. [Zugriff am: 13.10.2011].
- Schüle, Klaus. (1997): Paris: Vordergründe / Hintergründe / Abgründe: Stadtentwicklung, Stadtgeschichte und sozialkultureller Wandel. München: Aries.
- Sedlacek, Peter (Hrsg.) (2004): Evaluation in der Stadt- und Regionalentwicklung. VS-Verlag für Sozialwissenschaften.
- Sieverts, Thomas. (1998): Zwischenstadt: zwischen Ort und Welt, Raum und Zeit, Stadt und Land. Bauwelt-Fundamente. 2., durchges. und um ein Nachw. erg. Aufl., Braunschweig: Vieweg.
- Sieverts, Thomas; Koch, Michael; Stein, Ursula; Steinbusch, Michael. (2005): Zwischenstadt - inzwischen Stadt?: Entdecken, begreifen, verändern. Reihe Zwischenstadt Querschnittsband. Wuppertal: Müller + Busmann.
- Sieverts, Thomas (2007): Von der unmöglichen Ordnung zu einer möglichen Unordnung im Entwerfen der Stadtlandschaft: Eine persönliche Sicht auf die globale Entwicklung von Stadtlandschaften und ihre Entwicklungschancen. disp, S. 5–15.
- Sieverts, Thomas (2013): Am Beginn einer Stadtentwicklungsepoche der Resilienz? Folgen für Architektur, Städtebau und Politik. In: Stiftung, Wüstenrot. (Hrsg.): Nachdenken über Städtebau: Bausteine für eine Interpretation im 21. Jahrhundert. Berlin: DOM publishers, S. 153-167.
- Signer, Rolf (2012): Das Bild geht der Idee voraus - Von Bildern in der Raumplanung. In: Raum, Internationales Doktorandenkolleg - Forschungslabor. (Hrsg.): Forschungslabor Raum - Das Logbuch. Berlin: Jovis-Verlag, S. 50-69.
- Raumplanung, TU Dortmund Fakultät (Hrsg.) (2008): Internationale Bauausstellung Emscher Park – Die Projekte 10 Jahre danach. Essen: Klartext-Verlagsgesellschaft.
- Van den Broeck, Jef (2010): What kind of spatial planning do we need? An approach based on visioning, action and co-production! In: Kunzmann, Klaus R.; Schmid, Willy A.; Koll-Schretzenmayr, Martina. (Hrsg.): China and Europe: The implications of the rise of China for European space. Routledge, S. 182-196.
- Van den Broeck, Jef (2011): Spatial design as a strategy for a qualitative social-spatial transformation. In: Oosterlynck, Stijn et al. (Hrsg.): Strategic spatial projects - catalysts for change. New York: Routledge, S. 87-96.
- Van Dijk, Terry (2011): Imagining future places: How designs co-constitute what is, and thus influence what will be. Planning Theory, 10, S. 124-143.
- Van Dijk, Terry; Weitkamp, Gerd (2014): Power in Dreams? The Spatial Effects of Chicago's Failed Olympic Bid. International Planning Studies, 19:2, S. 111-131.

- Vanempen, Elke (2011): Transcending Boundaries: Design as a medium for integration in the ‚urban‘ landscape. In: Osterlynck, Stijn et al. (Hrsg.): Strategic Spatial Projects. Routledge,
- Weidner, Silke (2004): Stadtentwicklung unter Schrumpfbedingungen - Leitfaden zur Erfassung dieses veränderten Entwicklungsmodus von Stadt und zum Umgang damit in der Stadtentwicklungsplanung. Dr. Ing. Dissertation, Universität Leipzig.
- Weith, Thomas (2007): Stadtumbau und Evaluation. In: Weith, Thomas. (Hrsg.): Stadtumbau erfolgreich evaluieren.
- Adrian Welch (06.03.2014): Moscow City Agglomeration Development Concept Competition. Quelle: <http://www.e-architect.co.uk/moscow/moscow-city-agglomeration-development> [Zugriff am: 11.12.2014].
- Wiechmann, Thorsten. (2008): Planung und Adaption - Strategieentwicklung in Regionen, Organisationen und Netzwerken. Dortmund: Rohn.
- Winterhager, Uta (2014): Wie Grand Paris: Interview mit Martin Tönnies und Maria Wagner. Bauwelt, 7.14, S. 26-28.
- Yin, Robert K. (2009): Case Study Research: Design and Methods. Los Angeles: Sage.

Monographien, Beiträge aus Sammelbänden und Fachartikel zu Grand Paris:

- Alonzo, Eric (2009): Grand Pari(s): Wiederkehr einer Idee. StadtBauwelt, 182, S. 54-59.
- Architecture, AMC Le Moniteur (Hrsg.) (2009): Le Grand Pari(s): Consultation internationale sur l'avenir de la metropole parisienne. Paris: Le Moniteur.
- Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR) (Hrsg.) (2009): Une petite synthèse du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne: A partir des propositions élaborées par les 10 équipes pluridisciplinaires dans le cadre de la consultation sur le grand pari de l'agglomération parisienne. Paris: APUR.
- Atelier parisien d'urbanisme (APUR) (2013): Atlas du Grand Paris. Paris: APUR.
- Belkind, Lara (Hrsg.) (12.06.2013): The negotiated Urbanism of Grand Paris Express. Online-Zeitschrift Metropolitics. Quelle: <http://www.metropolitiques.eu/The-Negotiated-Urbanism-of-Grand.html> [Zugriff am: 30.06.2013].
- Belliot, Marcel (10/2009): Le Grand Paris des illusions. Revue Urbanisme, 368, S. 64-65.
- Bocquet, Denis (2013): Paris: Sanfter Städtebau für die Hauptverkehrsadern. In: Harald Bodenschatz, Harald ; Hofmann, Aljoscha; Polinna, Cordelia. (Hrsg.): Radialer Städtebau: Abschied von der autogerechten Stadtregion. Berlin: DOM Publishers, S. 126-133.
- Bocquet, Denis (2013b): Grand Paris zwischen Sarkozy und Hollande: Infragestellungen, Anpassungen, Bestätigungen. In: SRL. (Hrsg.): Der grosse Plan. Aktuelle Beiträge zum Städtebau. Band 56. Berlin: SRL, S. 107-109.
- Chaslin, Francois (2009): Zehn Gutachten für Grand Paris. StadtBauwelt, 182, S. 12-17.
- Chemetov, Paul; Gilli, Frédéric. (2006): Une région de projets : l'avenir de Paris. Un espace central recomposé enjeu d'un pari métropolitain. Paris.
- Chemetov, Paul; Jaquand, Corinne (2010): Grand Paris: Bürokratische Idee oder städtebauliches Projekt? - Interview mit Paul Chemetov von Jaquand, Corinne. In: Bodenschatz, Harald et al. (Hrsg.): Stadtvisionen1910/2010: Berlin Paris London Chicago - 100 Jahre Allgemeine Städtebau-Ausstellung in Berlin. DOM publishers, S. 416-421.
- Davoine, Gilles; Darrieus, Margaux (10/2011): Dossier Grand Paris. AMC - Le Moniteur Architecture, 210, S. 75-87.
- Davoine, Gilles; Moutarde, Nathalie; Nodin, Yannick; Véran, Cyrille (04/2009): Grand Paris - Les scénarios des dix architectes. Le Moniteur, Spécial Grand Paris, S. 1-38.
- Duvigeneau, H. J. (2008): Paris: Stadtumbau in Paris seit 1960. In: Bodenschatz, H.; Laible, U. (Hrsg.): Großstädte von morgen. S. 172–193.
- Edelmann, Frédéric (2009): Hehre Ambitionen. StadtBauwelt, 182, S. 42-45.

- Ferri, Mireille (2015): Le climat est aussi notre affaire ! Pour construire une stratégie ambitieuse d'adaptation au dérèglement climatique, les quatorze équipes de l'AIGP apportent des enseignements précieux. *Revue Urbanisme*, Hors-Série no. 54, S. 7-11.
- Fouchier, Vincent (2009): Approfondir le débat. *Revue Urbanisme*, 368, S. 57-58.
- Gautier, Jean (2009): Déroulement et procédure de la consultation. In: *Architecture*, AMC - Le Moniteur. (Hrsg.): *Le Grand Pari(s) - Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne*. Paris: S. 32.
- Gérard, Patrick. (2013): *Pratique du droit de l'urbanisme: Urbanisme réglementaire, individuel et opérationnel*. 6. Auflage, Paris: Eyrolles.
- Giblin, Béatrice (Hrsg.) (2009): *Dictionnaire des Banlieues*. Larousse.
- Gilli, Frédéric; Offner, Jean-Marc. (2009): *Paris, métropole hors les murs : aménager et gouverner un Grand Paris*. Paris: Presses de Sciences Po.
- Gilli, Frédéric (Hrsg.) (30.01.2013): *Le Grand Paris, une métropole en marche?* Online-Zeitschrift *Métropolitiques*. Quelle: <http://www.metropolitiques.eu/Le-Grand-Paris-une-metropole-en-html> [Zugriff am: 13.03.2013].
- Gras, Pierre (01/2012): Docks de Saint-Ouen: Le délicat pari de la mixité des fonctions urbaines. *Revue Urbanisme*, HS Nr. 42, S. 24-27.
- Hachache, Nora (18.12.2014): Val d'Oise: la forêt du Grand Paris viendra en lisière de l'urbanisation nouvelle. *Cadre Ville*.
- Hall, Thomas (1995): Paris - Napoleon III. - Haussmann: Unerreichbares Vorbild für den Umbau zur Metropole. In: Fehrl, Gerhard; Rodriguez-Lores, Juan. (Hrsg.): *Stadt-Umbau: Die planmäßige Erneuerung europäischer Großstädte zwischen Wiener Kongreß und Weimarer Republik*. Basel: Birkhäuser, S. 41-56.
- Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France (IAUIdF) (Décembre 2013): *Surproduction de surfaces commerciales, vers une bulle immobilière?* Note rapide, No. 635.
- Huchon, Jean-Paul (12 2011): Entretien: Jean-Paul Huchon, président du Conseil régional d'Île-de-France. *Revue Urbanisme*, HS 41, S. 5-7.
- La Revue Durable, (Avril - Mai - Juin 2012): *Situations des écoquartiers en France et en Suisse en 2012*. La Revue Durable, No. 45, S. 16-18.
- Lacoste, Gérard (05/2012): La carte projets de l'IAU Île-de-France: quels objectifs, quelles utilisations? in: *IAUIdF (Hrsg.): Les Cahiers*, 162.
- Lacoste, Gérard (02/2013): Les communes et la relance de la construction : inciter ou contraindre? in: *IAUIdF (Hrsg.): Note rapide*, 615.
- Lacoste, Gérard (05/2014): D'un SDRIF à l'autre, 1994-2014, vingt ans de mutations. *Revue Urbanisme*, Hors-série 49, S. 27-31.
- Lengereau, Éric (09/10 2009): Les inventions d'une consultation hors normes. *Revue Urbanisme*, 368, S. 39-43.
- Lecroart, Paul (IAUIdF) (Hrsg.) (2008): *Regenerating the Plaine Saint-Denis 1985–2020: Integrated planning in a large 'Urban Project'*. Quelle: https://www.iau-idf.fr/fileadmin/user_upload/Enjeux/gd_projets_urbains/Colloque_22-23_nov_2007/visites/v1/en/PlaineSaintDenisRegeneration_Final.pdf [Zugriff am: 17.09.2015].
- Lecroart, Paul; Palisse, Jean-Pierre (03/2007): *Grand Projets urbains en Europe: quels enseignements pour l'Île de France?* *Les Cahiers de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région d'Île de France (IAUIdF)*, 146, S. 5-29.
- Leloup, Michèle; Bertone, Marion. (2009): *Le Grand Paris: Les coulisses de la consultation*. Paris: Archibooks.
- Loubière, Antoine (10/2009): *Éditorial: Le grand Pari(s)*. *RU* 368, S. 37-38.
- Lussault, Michel (09/10 2009): Quelques impressions sur une machine à penser. *Revue Urbanisme*, 386, S. 44-47.
- Nouvel, Jean; Duthilleul, Jean-Marie; Cantal-Dupart, Michel; Desvigne, Michel (2009): *Naissances et Renaissances de mille et un bonheurs Parisiens*. *StadtBauwelt*, 24, S. 22-29.

Orfeuill, Jean-Pierre; Wiel, Marc. (2012): Grand Paris : sortir des illusions, approfondir les ambitions. Paris: Scrineo.

Panerei, Philippe. (2008): Paris métropole : Formes et échelles du Grand Paris. Paris: Editions de la Villette.

Panerai, Philippe (10/2009): De bonnes surprises. Revue Urbanisme, 368, S. 60-61.

Pavillon de l'Arsenal (Hrsg.) (seit 2012): Maquette numérique Paris Metropole 2020. Quelle: <http://www.parismetropole2020.com/web/> [Zugriff am: 2012-2013].

Pavillon de l'Arsenal (2011): Paris, la métropole et ses projets: Exposition permanente du Pavillon de l'Arsenal. Connaissance des Arts, Hors Serie No. 515, S. 10-42.

Pincon, Michel (2008): Paris: Soziologie einer Metropole. Hamburg: Avinus-Verlag.

Pinon, Pierre (2009): De la croissance de Paris aux schémas directeurs de l'Île-de-France. In: Architecture, AMC - Le Moniteur. (Hrsg.): Le Grand Pari(s) - Consultation internationale sur l'avenir de la métropole parisienne. Paris: S. 12-17.

Simon, Philippe (2007): Paris Visite Guidée: architecture, urbanisme, histoires et actualités. Paris: Éditions du Pavillon de l'Arsenal.

Subra, Philippe (2009): Le Grand Paris. Paris: Armand Colin.

Subra, Philippe (2009b): Mot clé's: dalles, Clichy-sous-Bois, grands ensembles, villes nouvelles. In: Giblin, Béatrice. (Hrsg.): Dictionnaire des Banlieues. Larousse,

Robert, Jean-Paul (2009): Le Grand Paris ist ein Symbol, die Konsultation ein Gleichnis. StadtBauwelt, 182, S. 18-21.

Rol-Tanguy, Francis; (APUR) (10/2009): La crise du modèle français de planification. Revue Urbanisme, 368, S. 62-63.

Simon, Philippe (2011): Histoires croisées. Connaissance des Arts - Hors Serie: Paris, la métropole et ses projets, 515, S. 6-9.

Wiel, Marc. (2010): Le Grand Paris: Premier conflit né de la décentralisation. Paris: Hachette.

Artikel aus der Tagespresse:

Béhar, Daniel; Martin, Didier; de Portzamparc, Christian (16.04.2010): Grand Paris: Inventons ensemble une nouvelle façon de faire la métropole. Le Monde.

Bekmezian, Hélène (06.03.2013): Grand Paris : 200 km de métro, 72 gares d'ici à 2030. Le Monde.

Bommelaer, Claire; Rouchebouet, Béatrice de (11.03.2009): Architecture: Les dix projets du Grand Paris. Le Figaro.

Castro, Roland (02.07.2010): Le Grand Paris manque d'ambition. Le Monde.

Garnier, Juliette (27.10.2014): À Gonesse, EuropaCity affole les compteurs. Le Monde.

Gili, Frédéric (23.11.2009): Grand Paris, l'occasion manqué? Le Monde.

Jaigu, Charles (29.04.2009): Nicolas Sarkozy dévoile son Grand Paris. Le Figaro.

Jérôme, Béatrice (16.03.2009): Grand Paris - la rocade souterraine de Christian Blanc est contestée par les architectes. Le Monde.

Jérôme, Béatrice (30.04.2009): Pour Nicolas Sarkozy, le Grand Paris devra s'étendre jusqu'au Havre. Le Monde.

Jérôme, Béatrice (19.11.2010): Grand Paris - Le plan transport des architectes. Le Monde.

Jérôme, Béatrice (28.01.2011): A qui profite le Grand Paris? Le Monde.

Jérôme, Béatrice (23.11.2009): Les architectes se sentent comme 'le cresson autour du rôti'. Le Monde.

Nouvel, Jean (21.09.2009): Le projet du Grand Paris est menacé de s'enliser dans la confusion. Le Monde.

Le Parisien (26.09.2011): Ils défendent l'agriculture de proximité à la plaine de Montjean. Le Parisien.

Le Parisien (31.10.2011): Des champs de blé ou des logements? Le Parisien.

Le Parisien (09.02.2016): Rungis : L'Agroquartier de la plaine de Montjean se dessine. Le Parisien.

Lion, Yves (21.04.2010): Grand Paris: On y va? Le Monde.

Vincendon, Sibylle (31.08.2009): Grand Paris : L'État joue des bulldozers. Libération.

Vincendon, Sibylle (24./25.10.2009): La foire du Grand Paris en chantier. Libération.

Vincendon, Sibylle (24.11.2009): Grand Paris: La boucle est bâclée. Libération.

Vincendon, Sibylle (21.07.2010): Le Grand Paris plonge. Libération.

Beiträge zum internationalen Gutachterverfahren "Le Grand Paris" (2008/2009):

Travaux pour la consultation internationale « Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne ». Quelle: <https://www.ateliergrandparis.fr/aigp/conseil/consultation2008.php> [Zugriff am: 13.06.2011]

Équipe Agence Grumbach et Associés (2009): Seine Métropole - Paris, Rouen, Le Havre.

Équipe Atelier Castro Denissof Casi (2009): Le Grand Paris, capitale pour l'homme, capitale pour le monde.

Équipe Atelier Portzamparc (2009): Le Grand Pari de l'agglomération parisienne (Travail pour la consultation internationale).

Équipe Groupe Descartes (2009): Paris - capitale - région - ville - villes.

Équipe L'AUC (2009): Le diagnostic prospectif de l'agglomération parisienne.

Équipe LIN,; Geipel, Finn; Andi, Giulia. (2009): Grand Paris Métropole Douce: Hypothèses sur le paysage post-Kyoto. Publizierter Beitrag zum Gutachterverfahren. Paris: Jean-Michel Place.

Équipe MVRDV (2009): Pari(s) plus petit.

Duthilleul Équipe Nouvel, Cantal-Dupart (2009): Naissances et renaissances de mille et un bonheurs parisiens.

Équipe Rogers Stirk Harbour & Partners (RHSP) (2009): Paris Métropole, le dessin de l'agglomération parisienne du futur.

Équipe Studio 09 (2009): La ville poreuse.

Graue Literatur (Planungsdokumente, Broschüren und Statistiken):

Agence nationale pour la rénovation urbaine (ANRU) (2011): Le Programme National de Requalification des Quartiers Anciens Dégradés (PNRQAD). Quelle: <http://www.anru.fr/index.php/fre/Mediatheque/Publications/Le-Programme-National-de-Requalification-des-Quartiers-Anciens-Degradés> [Zugriff am: 20.01.2016].

Atelier parisienne d'Urbanisme (APUR) (2008): Études et réflexions sur le devenir des grandes voies Radiales. Quelle: <http://www.apur.org/etude/etudes-reflexions-devenir-grandes-voies-radiales> [Zugriff am: 14.03.2013].

Atelier Talagrand; Atelier ActUrba; Rethink; REP; OGE (Octobre 2014): La forêt du Grand Paris: l'étude de définition des principes d'aménagement, Planungsdokument (unveröffentlicht).

Association des collectivités territoriales de l'Est parisien (ACTEP) (2012): La transformation de l'autoroute A4 en avenue métropolitaine (Projektdarstellung). Quelle: <http://www.actep.fr/La-transformation-de-l-autoroute#.WJMSfRiX8o8> [Zugriff am: 23.04.2013].

Atelier Elisabeth et Christian de Portzamparc (AECDP); Atelier International du Grand Paris (AIGP) (31 mars 2013): Habiter la Métropole (Étude pour l'AIGP sur le thème „Habiter le Grand Paris“), Planungsdokument (verfügbar im Internet). Quelle: <http://www.ateliergrandparis.fr/expohabiter/etudes/> [Zugriff am: 23.05.2013].

Atelier International du Grand Paris (AIGP) (Januar 2014): Journal de l'AIGP 2010 - 2013. Quelle: www.ateliergrandparis.fr/aigp/lejournaldelAIGP.pdf

Atelier International du Grand Paris (AIGP) (Novembre 2010): Vers un grand système de transport métropolitain. Quelle: www.ateliergrandparis.fr [Zugriff am: 10.09.2014].

Atelier International du Grand Paris (AIGP) (seit 2012): Carte des projets d'aménagement du Grand Paris: Les 650 projets du Grand Paris. Übersichtskarte Quelle: <http://www.ateliergrandparis.fr/territoires/index.php> [Zugriff am: 10.01.2013].

Direction régionale et interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île-de-France (DRIEA-IF); Ministère du Logement, de l'Égalité des territoires et de la Ruralité; Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie (23.10.2014): Bilan d'étape des contrats de développement territorial (CDT). Quelle: http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bilanCDT_2014.pdf [Zugriff am: 8.03.2016].

CNDP - Commission particulière du débat public Réseau de transport public du Grand Paris avec Commission particulière du débat public Arc Express (26.01.2011): Protocole entre l'état et la région relatif aux transports publics en Île-de-France. Quelle: http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-arcexpress/_script/ntsp-documentfile_downloadea77.pdf?document_id=324&document_file_id=346 [Zugriff am: 27.02.2016].

Conseil de développement du Val-de-Marne; Conseil consultatif des acteurs économiques et sociaux d'Orly Rungis - Seine Amont (Hrsg.) (2011): 3 temps, 3 mouvements (2ème états généraux du Conseil consultatif des acteurs économiques et sociaux d'Orly Rungis – Seine Amont, 30 juin 2011), Veranstaltungsdokumentation.

Conseil Général du Val d'Oise (Hrsg.) (2013): La plaine de Pierrelaye-Bessancourt: une ambition nouvelle, Projektfaltblatt (Intern).

Conseil Régional d'Île-de-France (2008): Schéma directeur de la région Île-de-France: projet adopté par délibération du conseil régional le 25 septembre 2008. Quelle: <http://www.iau-idf.fr>

Conseil Régional d'Île-de-France (2013): Schéma directeur de la région Île-de-France adopté par la délibération du conseil régional No. CR97-13 du 18 octobre 2013 et approuvé par le décret No. 2013-1241 du 27 décembre 2013.

CQFD; Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement du Val-de-Marne (CAUE 94) (2010): Promenade architectural au MAC/VAL: Dossier documentaire de l'équipe des publics. Quelle: http://www.macval.fr/IMG/pdf/CQFD_ARCHI.pdf [Zugriff am: 16.01.2016].

Établissement Public d'Orly Rungis-Seine Amont (EPA-ORSA) (2012): Rapport d'activités 2011 de l'EPA-ORSA, Broschüre.

Établissement Public d'Orly Rungis-Seine Amont (EPA-ORSA) (Décembre 2009): Renouveler durablement un territoire fragmenté: Contribution au débat sur le grand Pari(s) métropolitain (août - décembre 2009), Planungsdokument (verfügbar im Internet). Quelle: <http://www.epa-orsa.fr/Publications/Renouveler-durablement>

Etablissement Public d'Orly Rungis-Seine Amont (EPA-ORSA) (Octobre 2013): L'Éco-quartier des Portes d'Orly à Chevilly-Laru (ZAC Anatole France/ ZAC Triangle des Meuniers), Projektfaltblatt d. Öffentlichkeitsarbeit.

Etablissement Public d'Orly Rungis-Seine Amont (EPA-ORSA) (2013b): Rapport d'activités 2012 de l'EPA-ORSA, Broschüre.

Etablissement Public d'Orly Rungis-Seine Amont (EPA-ORSA); JAM Architectures et territoires (15.12.2011): Synthèse sur la mission d'approfondissement stratégique directeur de l'OIN ORSA sur le Pole Orly-Rungis (2010-2011), Planungsdokument (unveröffentlicht).

Francois Leclercq Architectes Urbanistes (FLAU); Atelier Lion & Associés; Agence Marc Mimram Atelier International du Grand Paris (AIGP) (Hrsg.) (31. März 2013): Habiter le Grand Paris (Étude pour l'AIGP), Planungsdokument (verfügbar im Internet). Quelle: <http://www.ateliergrandparis.fr/expohabiter/etudes/>

Francois Leclercq Architectes Urbanistes (FLAU); TVK; Anyoji Beltrando; Setec International; Agence Ter; Ville & Transports en IdF; Bertrando de Sola (2014): Reconquête de l'autoroute A4 vers une avenue métropolitaine: Cahier 1: A4, principes d'une reconquête (Phase 3 comité technique final de l'étude, version du 14 février 2014), Planungsdokument (unveröffentlicht). im Auftrag von: Groupement de commande (L'ACTEP, DRIEA-IF, Mairie de Paris, Département Seine et Marne, Conseil général Val de Marne, Département Seine-Saint-Denis, Région IdF).

Francois Leclercq Architectes Urbanistes (FLAU)); TVK; Anyoji Beltrando; Setec International; Agence Ter; Ville & Transports en IdF; Bertrando de Sola (2014b): Reconquête de de l'autoroute A4 vers une avenue métropolitaine: Cahier 2: Les territoires de l'A4 - illustrations des potentiels liés à la pacification de l'A4 (Phase 3 comité technique final de l'étude, version du 14 février 2014), Planungsdokument (unveröffentlicht). im Auftrag von: Groupement de commande (L'ACTEP, DRIEA-IF, Mairie de Paris, Département Seine et Marne, Conseil général Val de Marne, Département Seine-Saint-Denis, Région IdF).

Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt Freie Hansestadt Hamburg (2007): Räumliches Leitbild der Stadt Hamburg 2007 (Entwurf). Quelle: <http://www.hamburg.de/raeumliches-leitbild/> [Zugriff am: 20.09.2016].

Gemeente Amsterdam; Ordening, Dienst Ruimtelijke (1 2011): Plan Amsterdam: Structural Vision Amsterdam 2040. Quelle: <https://www.amsterdam.nl/wonen-leefomgeving/structuurvisie/structural-vision-am/> [Zugriff am: 20.09.2016].

Groupe Descartes; Atelier International du Grand Paris (AIGP) (31 mars 2013): Habiter le Grand Paris du lointain - repenser l'habitabilité des territoires a travers l'évolution des réseaux (Étude pour l'AIGP sur le thème „Habiter le Grand Paris“), Planungsdokument (verfügbar im Internet).
Quelle: <http://www.ateliergrandparis.fr/expohabiter/etudes/> [Zugriff am: 23.05.2013].

Groupement de commande (Préfet de la région IdF; Communes d'Aulnay-sous-Bois, Montfermeil, Sevrans, Clichy-sous-Bois; Communautés d'agglomération de Clichy-Montfermeil), Communautés d'agglomération de Terres de France) (7. Mai 2013): CDT Est de la Seine-Saint Denis (Vertrag in nicht beschlossener Endfassung)

Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France (IAUIdF) (Hrsg.) (seit 2010): Carte Projets d'aménagement. Quelle: www.iau-idf.fr/iau-et-vous/cartes-donnees/.visiau.html [Zugriff am: 2012-2014].

Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) (Hrsg.) (1999): Les résultats du recensement de 1999. Quelle: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2118516?sommaire=2118522&q=recensement+1999> [Zugriff am: 15.01.2016].

Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) (Hrsg.) (2010): Le découpage en unités urbaines de 2010. Quelle: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1280970> [Zugriff am: 15.01.2016].

LIN Finn Geipel + Giulia Andi; Michel Desvigne Paysagiste; Egis; Transsolar; Pascal Amphoux; LIA; Initial Design; Michael Kleyer; Joseph Hanimann (Octobre 2012): Vision territoriale Est de la Seine-Saint Denis (Volume 1 de l'étude urbaine et paysagère pour le CDT Est de la Seine-Saint Denis), Planungsdokument (unveröffentlicht). im Auftrag von: Groupement de commande (Préfet de la région IdF; Communes d'Aulnay-sous-Bois, Montfermeil, Sevrans, Clichy-sous-Bois; Communautés d'agglomération de Clichy-Montfermeil, Communautés d'agglomération de Terres de France)

LIN Finn Geipel + Giulia Andi b; Michel Desvigne Paysagiste; Egis; Transsolar; Pascal Amphoux; LIA; Initial Design; Michael Kleyer; Joseph Hanimann (Octobre 2012b): Situations spécifiques Est de la Seine-Saint Denis (Volume 4 de l'étude urbaine et paysagère pour le CDT Est de la Seine-Saint Denis), Planungsdokument (unveröffentlicht). im Auftrag von: Groupement de commande (Préfet de la région IdF; Communes d'Aulnay-sous-Bois, Montfermeil, Sevrans, Clichy-sous-Bois; Communautés d'agglomération de Clichy-Montfermeil, Communautés d'agglomération de Terres de France)

Mairie de Montreuil - Direction de l'Urbanisme et de l'Habitat (Hrsg.) (Avril 2010): Les Hauts de Montreuil: Un Quartier qui nous rassemble. Broschüre Quelle: <http://www.montreuil.fr/grands-projets/haut-montreuil/> [Zugriff am: 23.03.2013].

Mairie de Paris et al. (Hrsg.) (2014): Paris Nord Est: Entrepôt Macdonald. Broschüre zum Projekt. Quelle: http://www.semavip.fr/sites/default/files/BOOKmacdo_1007.pdf [Zugriff am: 03.02.2016].

Manuel Martinez; Desgranges, Pierre; Petitjean, Patrick (Hrsg.) (14.04.2009): Commission extra-municipal sur l'aménagement du secteur des murs à pêches (Rapport final). Kommissionsbericht Quelle: http://lafabrique.montreuil.fr/wp-content/uploads/2011/04/rapportfinal_2009-04-14.pdf [Zugriff am: 23.03.2013].

Ministère de l'écologie et du développement durable (MEDD) (Hrsg.) (2015): Les Écoquartiers. Quelle: <http://www.territoires.gouv.fr/les-ecoquartiers> [Zugriff am: 04.02.2016].

Ministère de la ville de la jeunesse et des sport (2014): Le nouveau programme national de renouvellement urbain 2014-2024. Dossier de Presse. Quelle: www.ville.gouv.fr [Zugriff am: 15.09.2015].

Paris Métropole (05.12.2011): Journal des Initiatives: Edition No. 2.

Paris Métropole (10.12.2010): Journal des Initiatives.

Région de Bruxelles (2012): Bruxelles 2040 - trois visions pour une métropole. Quelle: <http://urbanisme.irisnet.be/pdf/publication-bruxelles-2040> [Zugriff am: 11.12.2014].

Schorter, Claire; Atelier Jours; MAGEO; SYMOE EPA ORSA (9 février 2016): La Plaine de Montjean: Le projet de l'Agro-quartier Montjean, Présentation zum Konzept (unveröffentlicht).

Société du Grand Paris (SGP) (Oktober 2010): Le réseau du transport public du Grand Paris (Dossier du maître d'ouvrage pour le débat public), Broschüre zur Bürgerbeteiligung. Quelle: debatpublic-reseau-grandparis.org [Zugriff am: 4.10.2010].

Société du Grand Paris (SGP) (11.12.2012): Gisement foncier potentiellement mutable autour des gares du Grand Paris. Quelle: https://www.societedugrandparis.fr/wp-content/uploads/2014/05/sgp_fonciermutable_a3.pdf [Zugriff am: 02.03.2016].

Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) (Oktober 2010): Arc Express (Synthèse du dossier du maître d'ouvrage pour le débat public), Broschüre zur Bürgerbeteiligung. Quelle: debatpublic-reseau-grandparis.org [Zugriff am: 04.10.2010].

Uaps; Marcel Smets; Thierry Laverne Paysagistes Syndicat Plaine de Montjean; EPA-ORSA (2012): Montjean Parc 21, Présentation zum Konzept (unveröffentlicht).

Verein Metropolitanraum Zürich (23.09.2011): Workshopverfahren Metrobild: Jurybericht. Quelle: <http://www.metropolitanraum-zuerich.ch> [Zugriff am: 14.10.2012].

Verein Region Bern (2006): Ein Bild der Region: Schlussbericht zur Ideenkonkurrenz.

Videoaufzeichnungen:

Barbé, Catherine (26.06.2012b): Des projets d'aménagement autour des gares. Conférence IFORE: Le Grand Paris en projets: point d'étape et perspectives pour une métropole durable et solidaire,

Portzamparc, Christian de. Vortrag in: Atelier International du Grand Paris (AIGP); Ordre régional des architectes en IdF (6 décembre 2012): Métabolisme de la métropole: Le Grand Marché - Rungis, ventre du Grand Paris, Videoaufzeichnung von Diskussionsveranstaltung. Quelle: <http://www.ateliergrandparis.fr/ateliersdebats/croaif/metabolismes/croaifcycle1/rungis.php>

Gesetzestexte:

Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris (Gesetz zu Grand Paris in der Fassung vom 3. Juni 2010). Quelle: <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/loi/2010/6/3/2010-597/jo/texte>; Zugriff zuletzt am 28.01.2017

Verzeichnis der Teams des Gutachterverfahrens "Le Grand Paris"

Im Text werden für die Teams des Gutachterverfahrens "Le Grand Paris" Kurzbezeichnungen verwendet, die im Folgenden aufgeschlüsselt sind. Eine Gesamtliste aller beteiligten Personen ist einsehbar in (APUR 2009: S. 130).

Kurzbezeichnung	Team
Team L'AUC	Federführung: Djamel Klouche L'AUC; OHNO Lab + Avant; Ladrhaus; CITEC, H5, MSC, Isabelle Thomas
Team um Roland Castro	Federführung: Roland Castro Atelier Castro Denissof Casi; Laboratoire Architecture, Milieux, Paysages de l'École nationale supérieure d'architecture de Paris-La Villette; Nexity; Berim & diverse konsultierte Experten
Groupe Descartes	Federführung: Yves Lion Atelier Lion; François Leclercq Architectes Urbanistes; Seura architects, TVK architectes urbanistes; Elex architects, Agence Marc Mimram; Atelier Alfred Peter paysagistes; École nationale supérieure d'architecture de la ville & des territoires Marne-la-Vallée; École nationale des ponts et chaussée Université de Marne-la-Vallée & diverse konsultierte Experten
Team um Antoine Grumbach	Federführung: Antoine Grumbach Agence Grumbach et Associés; Arte Charpentier Architectes; École nationale supérieur d'architecture de Paris Belleville; CNRS; Blue & konsultierte Experten
Team LIN	Federführung: Finn Geipel Agence LIN Finn Geipel und Julia Andi; Systematica Milan; Institute for Information Design Japan; TU Berlin; Harvard University; MIT; Integral Ruedi Baur
Team MVRDV	Federführung: Winy Maas MVRDV; AAF; École nationale supérieure d'architecture Paris-Malaquais; AEU; unabhängige Forscher
Team um Jean Nouvel	Federführung: Jean Nouvel; Jean-Marie Duthilleul und Michel Cantal-Dupart Agence Jean Nouvel; AREP; Atelier Cantal-Dupart; beigezogene und konsultierte Experten, CNAM
Team um Christian de Portzamparc	Federführung: Christian de Portzamparc Atelier Elisabeth et Christian de Portzamparc (AECDP); Université Paris XII (Daniel Béhar); beigezogene und konsultierte Experten
Team um Richard Rogers	Federführung: Richard Rogers Rogers Stirk Harbour & Partners (RSHP); London School of Economics; Arup; beigezogene Experten
Studio 09	Federführung: Bernardo Secchi Studio Bernardo Secchi und Paola Vigano; IAUV; PTV France; Ingenieurbüro Hausladen GmbH; MIT und P-REX; MOX; European Master en Urbanisme; konsultierte Experten

Interviewverzeichnis

Um die Anonymität der befragten Experten und Expertinnen zu gewährleisten, werden im Folgenden keine Namen genannt und unabhängig vom Geschlecht immer die männliche Form verwendet.

Freie Experteninterviews:

Mitarbeiter der Planungsagentur Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR), Section Mission Métropole, interviewt am 7. März 2012

Mitarbeiter der Planungsagentur Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Ile-de-France (IAUIdF), Département Urbanisme Aménagement et Territoires, interviewt am 9. März 2012

Mitarbeiter der Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA-IF), Département Atelier Territoires et métropole, interviewt am 14. März 2012

Mitarbeiter 1 und 2 der Société du Grand Paris (SGP), Direction de la Valorisation et Patrimoine, interviewt am 3. April 2013

Mitarbeiter 1 und 2 des Atelier International du Grand Paris (AIGP), interviewt am 17. April 2013

Leitfadengestützte Experteninterviews:

Mitarbeiter 1 der Préfecture de Paris et d'Île-de-France, Cabinet du Préfet (CdP), interviewt am 17. Mai 2013

Mitarbeiter 2 der Préfecture de Paris et d'Île-de-France, Cabinet du Préfet (CdP), interviewt am 13. Juni 2013

Mitarbeiter des Büros für Architektur und Städtebau LIN Finn Geipel und Giulia Andi, interviewt am 15. Juni 2014

Mitarbeiter des Département Val d'Oise, Direction de Projet Grand Paris Ouest, interviewt am 21. Juni 2014

Mitarbeiter des Büros für Architektur und Städtebau François Leclercq Architectes Urbanistes (FLAU), interviewt am 21. Juni 2014

Mitarbeiter des Büros für Architektur und Städtebau Atelier Elisabeth et Christian de Portzamparc (AECDP), interviewt am 5. Dezember 2013

Mitarbeiter des Entwicklungsträgers Établissement public d'aménagement Orly Rungis - Seine Amont (EPA ORSA), Direction de la stratégie territoriale, interviewt am 12. Februar 2014

Auskünfte per Mail:

2. Mitarbeiter des Büros für Architektur und Städtebau Atelier Elisabeth et Christian de Portzamparc (AECDP) am 12. Dezember 2013

Mitarbeiter des Réseau Bimby+ am 7. Mai 2013

Interviewleitfaden

A Introduction

Je fais une thèse sur l'intérêt des dessins à grande échelle pour la transformation du tissu urbain des banlieues.

Ma thèse comporte une étude de cas sur les effets de la consultation internationale «Le Grand Pari(s) ». Plus précisément ma question est de savoir si certains idées ou stratégies urbanistiques proposés dans les scénarios spatialisés des dix équipes en 2009 se retrouvent dans les projets actuels des collectivités territoriales.

Malgré le fait qu'il y avait une rupture évidente entre les propositions de la consultation et le projet du Grand Paris de Christian Blanc et de la « Mission Région Capitale », j'ai l'impression que certaines propositions de la consultation sont reprises et évoluées à l'échelle territorial et locale.

Dans ce contexte je m'intéresse pour l'étude ... par rapport aux propositions de l'équipe ... en 2009.

Remarques: Je vais utiliser le contenu de cet entretien exclusivement dans le cadre de ma thèse. J'aimerais l'enregistrer pour pouvoir le transcrire correctement. Cela ne vous dérange pas?

B Thèmes de l'entretien

Le contenu de l'étude

L'histoire du projet et la reconstruction du processus

Les perspectives pour la mise en œuvre

Le rôle de l'AIGP

C Questions

Territoires: ...

Communes : ...

Maître d'ouvrage: ...

C.1 Informations détaillés sur le projet / l'étude

1. Vous êtes chef de projet des études urbaines élaborées dans le cadre du
Quel rôle avez-vous plus précisément?
2. Dans quel l'état d'avancement se trouve cette étude aujourd'hui?
3. Pouvez-vous me montrer et expliquer le contenu de l'étude? Les Enjeux? Les propositions stratégiques? Les aspects innovants? Les points contradictoires?
4. Pouvez-vous reprendre et faire évoluer des idées proposées par votre agence dans la contribution de la Groupe Descartes pour cette étude?
5. Ces idées étaient-ils élaborés par votre équipe pendant la consultation comme qc de nouveau par rapport aux pratiques en urbanisme dans la métropole parisienne en 2008/2009 ?

6. Qui a pris l'initiative pour lancer le projet de ...? Existe-il des études précédentes sur cette problématique?
7. Sur quelle manière votre équipe a été chargée pour élaborer cette étude? Quand?
8. À quel point il y avait un échange entre vous comme expert et les décideurs politiques des communes pendant l'élaboration de l'étude?

C.2 Perspective

9. Comment estimez-vous les perspectives pour la mise en œuvre du projet?
10. Pouvez votre agence faire évoluer des idées de la consultation dans le cadre des autres études urbaines?
11. À votre avis, les activités de l'AIGP contribuent-ils à la propagation et l'application des idées ou stratégies urbanistiques proposées dans la consultation?

C.3 Questions pratiques

12. Pouvez-vous me remettre les documents du projet?
13. Pouvez-vous me nommer des interlocuteurs et leur coordonnées mail par rapport à ce projet?

Merci beaucoup pour votre volonté et votre disponibilité.