Villes Nouvelles : Planung und Verwirklichung der Pariser Satellitenstädte

Autor(en): **Brechet, René**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **80 (1993)**

Heft 7/8: **Paris am Rande = Autour de Paris = Fringe areas of Paris**

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-60870

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Villes Nouvelles

Planung und Verwirklichung der Pariser Satellitenstädte

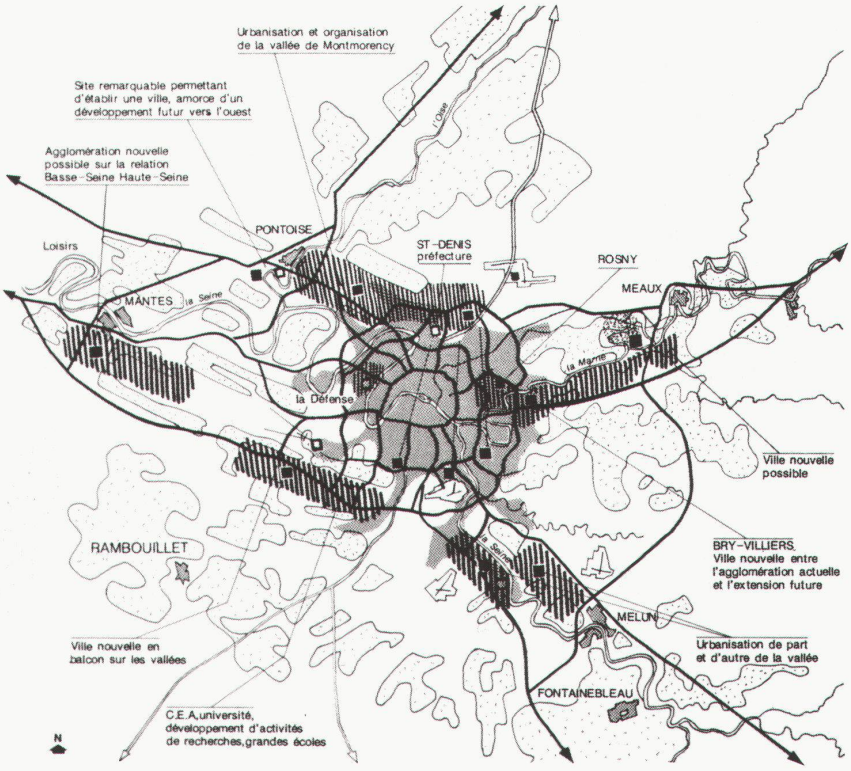
Seit dem Richtplan von 1965, der gleichzeitig ihre Geburtsurkunde darstellte, haben sich die *Villes Nouvelles* der Ile-de-France in bemerkenswerter Weise entwickelt. Alle haben sie sich eine eigene Identität geschaffen und streben nach einer Autonomie, deren genauer Inhalt noch zu definieren ist. Aber erfüllen sie auch tatsächlich die Aufgabe, die ihnen einst zugedacht worden ist? Und ist diese Aufgabe heute vollendet?

Planification et réalisation des villes satellites de Paris

Du schéma directeur de 1965, qui fut leur acte de naissance, à ce jour, les *villes nouvelles* d'Ile-de-France ont fait du chemin. Elles se sont forgé, chacune, une identité. Elles aspirent, toutes, à une autonomie dont le contenu reste à définir. Mais jouent-elles bien le rôle qui leur a été assigné? Et leur mission est-elle achevée?

Planning and Realization of the Paris' Satellite Towns

The Ile-de-France's new towns have come some way since the 1965 Master Plan which was their birth certificate. They have each forged an identity for themselves. They all aspire to autonomy, the content of which remains to be defined. But are they properly fulfilling the role that was assigned to them? And is their assignment completed?



Die Villes Nouvelles im Richtplan von 1965
Les villes nouvelles dans le schéma directeur de 1965
The new towns in the 1965 Master Plan

Die wesentlichen Punkte des Richtplans von 1965

«Mindestens vierzehn Millionen Einwohner, entsprechend steigende Platzbedürfnisse: Die Öffnung des städtischen Weichbildes drängt sich auf. Es ist dies eine neue Dimension im räumlichen Wachstum der Region um Paris, die es nun in die Tat umzusetzen gilt: die Dimension des Unausweichlichen.» Auf dieser Zukunftsvision fussten damals die planerischen Leitlinien für jene Region. Die Lösung, die der Richtplan für das Problem des steigenden Platzbedarfes vorschlug, war die Erschaffung von sieben oder acht neuen Städten, die in der Lage sein sollten, rund drei Millionen Einwohner aufzunehmen; das heisst etwa 50% der zusätzlichen regionalen Bevölkerung, von der angenommen wurde, sie steige von acht auf vierzehn Millionen.

Diese neuen Städte lagen auf flachem Ackerland und dehnten sich entlang dreier bevorzugter Achsen aus:[1]

- entlang der Seine stromaufwärts die neuen Städte Evry und Tigery,
- stromabwärts südlich der Seine Palaiseau, Trappes-Saint-Quentin-en-Yvelines sowie Mantes-Sud,
- stromabwärts nördlich der Seine Beauchamp und Cergy-Pontoise,
- und schliesslich südlich der Marne Marne-la-Vallée.

Diese neuen Städte sollten eine Änderung der Siedlungsordnung bewirken und, um solches erreichen zu können, über eine leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur, ein regionales Expressnetz und Autobahnen verfügen.

Welche Ziele waren ihnen nun genau zugedacht?

Wie erwähnt sollten sie die Hälfte des regionalen Bevölkerungszuwachses auffangen. Sie sollten aber auch neue städtische Zentren darstellen und so das Ballungsgebiet neu gliedern. Durch die Schaffung einer polyzentrischen urbanen Region sollten 300 000 bis eine Million Einwohner bedient werden können.[2] Darüber hinaus sollten sie zu Drehpunkten für Aktivitäten[3] von solch unterschiedlicher Art und von solcher Grösse werden, dass die Möglichkeiten der Wahl und des Aufstieges den meisten zugänglich sein würden. Das Ziel war es also, «echte» Städte zu bauen, dies im Gegensatz zu den Ansammlungen von Wohnblöcken in den fünfziger Jahren, bei denen einzig die Wohnfunktion betrachtet worden war. Dennoch, da diese neuen Städte inmitten eines riesigen Ballungsgebietes lagen und durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz mit diesem verknüpft waren, bestand «kein derart zwingender Bedarf, sämtliche städtischen Funktionen zu gewährleisten, wie bei einer isolierten Stadt von vergleichbarer Bedeutung, zumal die Lage und die Grösse dieser neuen Städte solches nur unvollständig ermöglichen würden». Aus diesem Grund verfügten deren Planer, je nach spezifischem Kontext jeder einzelnen Stadt, über einen gewissen Handlungsspielraum, um zu entscheiden, welche Funktionen sie für entwicklungswürdig und welche sie für eher zweitrangig erachteten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass im Richtmodell der I.A.U.R.P. (Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne) von 1965 die neuen Städte sowohl als Stützpfeiler zur Bewältigung der städtischen Ausdehnung wie auch als Hauptschaltstelle bei der Auflockerung und Dezentralisierung von Geschäftsaktivitäten gedacht waren. Sie waren also nicht nur für die Wiederherstellung des Gleichgewichtes der Region von zentraler Bedeutung, sondern auch für die Kontrolle ihrer Entwicklung.

Der Richtplan von 1976: Realistischere Ziele

Ein Jahrzehnt später war der Enthusiasmus von 1965 spürbar gedämpft. Das Ziel, bis Ende des 6. Planes in den neuen Städten jährlich 25 000 Wohnungen fertigzustellen, war nicht erreicht worden. Obwohl sie bemerkenswerte Wachstumsraten verzeichnen konnten (+7,1% pro Jahr zwischen 1968 und 1975), vermochten die neuen Städte lediglich etwas mehr als ein Fünftel des demographischen Wachstums der Departemente Seine und Seine-et-Oise aufzufangen. Damit war man also vom ursprünglichen Ziel, die Hälfte des regionalen Bevölkerungszuwachses aufnehmen zu können, weit entfernt, und das, obwohl dieser Zuwachs weniger stark ausfiel als zehn Jahre zuvor vorausgesagt.

Die Verfasser des Richtplans von 1976 zeigten sich dementsprechend vorsichtig: «Wenngleich das vergangene Jahrzehnt bewiesen hat, dass das Leitmodell von 1965 nicht unrealistisch war, so hat sich doch gezeigt, dass die Schwierigkeiten mit der Startphase sowie die Verzögerungen grösser waren als vorgesehen. Diese rührten vorab daher, dass das Errichten des äusserlichen Erscheinungsbildes, die ‹Inbetriebnahme› der neuen Städte, mit Verspätung stattfand.»

Die Zielsetzungen wurden daher nach unten korrigiert: Die neuen Städte sollten noch rund 25% des jährlichen Wohnungsbaus übernehmen. Gleichzeitig wurden zwei der geplanten Städte, nämlich Palaiseau und Mantes-Sud, aufgegeben und zwei weitere, Beauchamp und ein Teil von Tigery, zur sogenannten «Reservefläche» erklärt.

Die «generelle Linie» jedoch wurde beibehalten. Zwar war man sich bewusst, dass das Erbauen von neuen Städten zwangsläufig ein langwieriger Prozess ist, doch hoffte man nach wie vor, das ehrgeizige Projekt von 1965 durchführen zu können, allerdings nur falls «sowohl auf zentraler wie auf lokaler Ebene ein fester Wille vorhanden ist und beständige Anstrengungen unternommen werden».

Bis 1988: Unterschiedliche Schicksale

Die fünf neuen Städte sind heute lebende Realität. In ihnen finden sich 500 000 Einwohner, 150 000 Arbeitsplätze, 1400 ha Geschäftszone und 2 000 000 m² Büroraum. Sie verfügen über eine bedeutende Entwicklungsfähigkeit und locken interessierte Besucher aus

1 «Vorgesehene Richtung: wenige, dafür mächtige bevorzugte Achsen..., bevorzugt in dem Sinne, dass zwar nicht jegliche Bautätigkeit ausserhalb der Zonen entlang der Achsen untersagt wird, dass aber der Hauptteil der Urbanisierung an diesen Achsen stattfinden soll in Form von neuen Städten.» Aus «Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris», Bezirksminister für die Region Paris, 1965 (S. 76–78)

2 «Hierbei handelt es sich um städtische Zentren mit vielfältigen Funktionen, wie sie in allen Stadtzentren seit jeher anzutreffen sind, und nicht nur um simple Geschäftszentren, wie es sie im Ausland gibt, und die, indem sie die Einkaufsmöglichkeiten in den Vordergrund stellen, nur ein verstümmeltes Bild einer Stadt darstellen.» Op. cit.

3 «Eine Agglomeration ist das wert, was ihre Zentren wert sind, und indem man den Hauptteil der Funktionen und Arbeitsplätze auf einem beschränkten und vergleichsweise dichten geographischen Gebiet einrichtet, bedient man die Bevölkerung auf die bestmögliche Weise.» Op. cit.

aller Welt an. Dennoch hat jede Stadt ihren ganz eigenen Charakter: Es ist nicht möglich, von einem einzigen Konzept namens «Neue Stadt» zu sprechen, sondern nur von verschiedenen Agglomerationen mit ihren ganz spezifischen Identitäten, Vorteilen und Problemen.

Evry und Cergy hatten das Glück, zur Hauptstadt der neuentstandenen Departemente Essone beziehungsweise Val-d'Oise auserkoren zu werden. Von ihrer Funktion als Hauptorte profitierten sie schon von Beginn weg, zum einen durch die Schaffung zahlreicher öffentlicher Stellen, zum andern auch durch private Arbeitsplätze (Banken, Versicherungen usw.).

Evry ist zu einem Zentrum der wirtschaftlichen und technologischen Entwicklung südlich von Paris geworden, und es übt seinen Einfluss auf fast dreissig Gemeinden aus. Auf der Achse Richtung Süden zwischen A6 und RN7 gelegen, vermochte Evry vom technologischen Reichtum seiner nordwestlichen Umgebung zu profitieren und über siebzig Unternehmen anzuziehen, die im Bereich der Informatik und deren Anwendungen bei Automatisierungen und Robotern tätig sind.

Die Gemeinde Evry steht an der Spitze der Gemeinden in der Ile-de-France sowie der Arrondissements von Paris, was die Zunahme von Arbeitsplätzen zwischen 1975 und 1982 anbelangt, sind doch nicht weniger als 15 282 Arbeitsplätze geschaffen worden. Auch die Arbeitsziffer (1.25 im Jahre 1985) ist, von Paris abgesehen, unerreicht.

Darüber hinaus ist Evry Standort von verschiedenen höheren Bildungsanstalten wie zum Beispiel einer Hochschule für Informatik und Verwaltung. Auch verfügen verschiedene Betriebe über eigene Ausbildungsabteilungen, die sich vor allem mit Spitzentechnologie und dem elektronischen Sektor befassen.

Cergy-Pontoise hat sich zu einem Referenzmodell in Sachen «Neue Stadt» gemausert. Seine wirtschaftliche Entwicklung war von einem rasanten Anstieg gekennzeichnet. Durch die Ansiedlung verschiedener grosser Unternehmen (Renault, Thomson, Peugeot, Sagem, Spie-Batignolles) sowie ausländischer Firmen (3M, Burroughs, Johnson, Raychem, Nixdorf Computers) konnte das Bild der leistungsstarken neuen Stadt unterstrichen werden. Cergy und das neue Quartier Saint-Christophe stellen gleichsam eine Verlängerung des Geschäftsviertels La Défense dar. Cergy-Pontoise verfügt über eine beträchtliche Anziehungskraft für diverse Unternehmen, ist es doch der einzige Standort von höheren Bildungsanstalten im Departement Val-d'Oise. Unter anderem ist hier eine Technische Hochschule geplant, an der gleich fünf höhere Schulen zum freien Unterricht zusammengefasst werden sollen. Darüber hinaus ist Cergy-Pontoise:

– ein Freizeitzentrum mit dem Vergnügungspark Mirapolis, das am 20. Mai 1987 eröffnet wurde, dem Freizeit- und Freiluftcenter (Boucle de l'Oise) und einem Golfplatz,
– ein regionales Geschäftszentrum,
– die erste verkabelte Stadt Frankreichs mit 25 000 Anschlüssen.

Da sie nicht dieselben Startvorteile wie Evry und Cergy hatten, erging es den übrigen neuen Städten recht unterschiedlich, doch auch sie nähern sich immer mehr einem befriedigenden Niveau.

Saint-Quentin-en-Yvelines profitierte von seiner Lage an der natürlichen Entwicklungsachse der Agglomeration Richtung Westen. Die Geschäftszonen dieser 25 km von Paris gelegenen Stadt sind gut erschlossen und finanziell wettbewerbsfähig und vermochten so Unternehmen anzuziehen, die Mühe hatten, sich in der Hauptstadt oder in der Nähe der westlichen Bannmeile einzurichten. Aus diesem Grunde entschieden sich grosse internationale Firmen (Bouygues, Fuji-film, Polaroid) ebenso wie High-Tech-Unternehmen (Dassault, Matra, Bull, Thomson) für Saint-Quentin, um sich neu zu formieren oder ihre Tätigkeiten auszubauen.

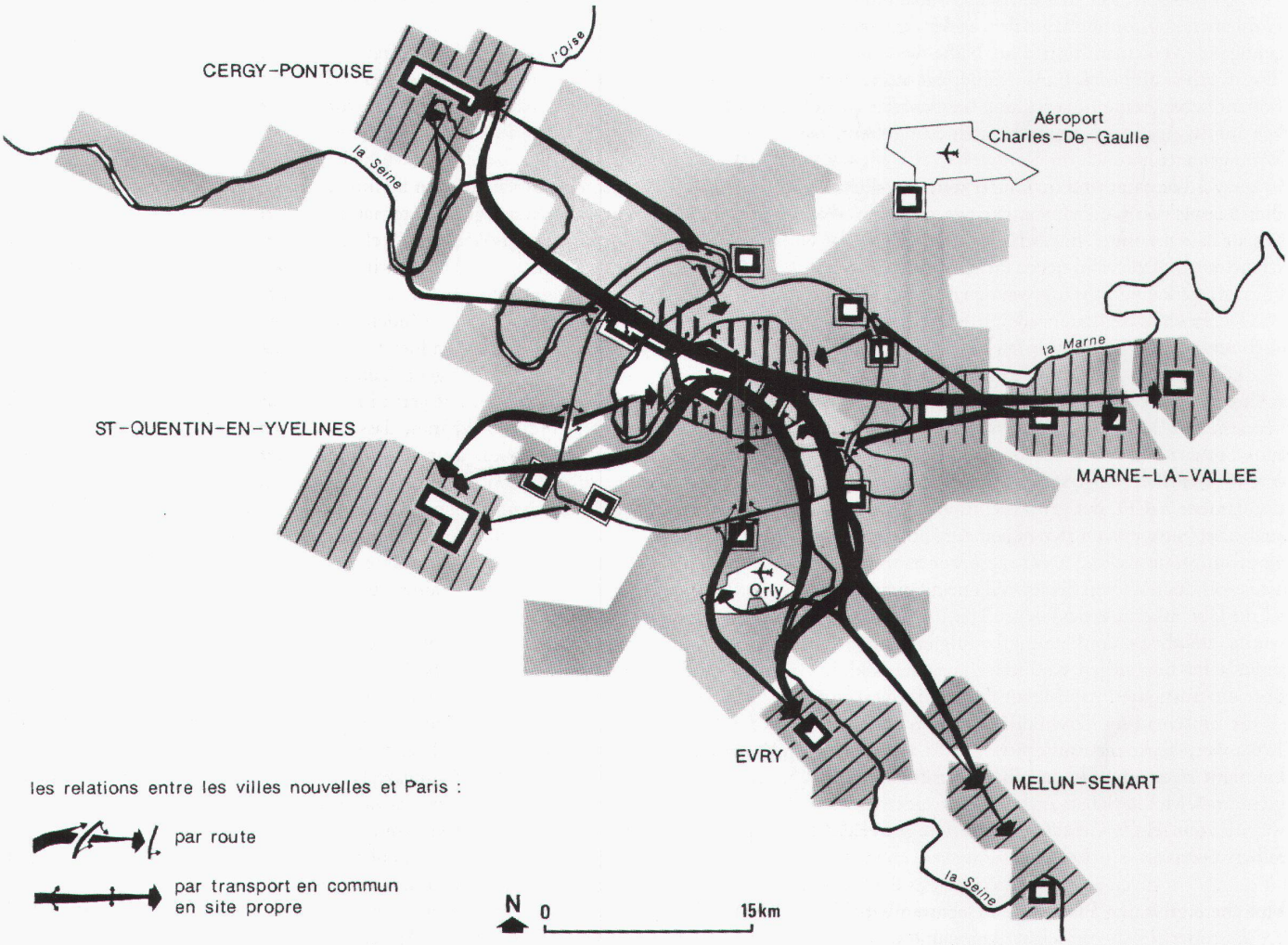
Gestützt auf das Modell einer wohnlichen und diversifizierten Verstädterung wurden hier attraktive Lebensumstände geschaffen, die gerade auch von Angehörigen des mittleren und oberen Kaders geschätzt werden und sie gerne in dieser neuen Stadt wohnen lassen. Dies liegt nicht zuletzt daran, dass die Stadt einen naturnahen «grünen» Charakter bewahrt hat: Ganz in der Nähe befinden sich der regionale Naturpark des Hochtals von Chevreuse, ein Freizeitzentrum mit Wellenbad, ein öffentlicher Golfplatz sowie eine Einrichtung für wettkampfmässiges Golfen, die vom französischen Golfverband realisiert wurde. Die kürzlich erfolgte Eröffnung des Geschäftszentrums im Bahnhofviertel gab Saint-Quentin zudem das Zentrum, das ihr bislang fehlte.

Marne-la-Vallée litt lange Zeit darunter, dass es östlich von Paris gelegen ist. Obwohl die Politik der «Wiederherstellung des Gleichgewichtes nach Osten» seit zwei Jahrzehnten immer wieder bekräftigt wird, zieht es den Dienstleistungssektor nach wie vor eher in den Westen von Paris (in den letzten Jahren wurde dieser Trend durch die Aufhebung des Bewilligungsverfahrens noch zusätzlich beschleunigt). Trotzdem erfährt Marne-la-Vallée derzeit einen echten wirtschaftlichen Aufschwung,[4] und zwar vor allem wegen:

– der Qualität seines Eisenbahnnetzes (Linie A der RER) sowie des Strassennetzes (Autobahn A4, Francilienne),
– der attraktiven Umgebung: das Marne-Tal im Norden, der 16 000 ha grosse Wald von Crécy-Armainvilliers im Süden,
– des immer noch beträchtlichen Angebotes an freien Grundstücken,
– der Eröffnung des Eurodisneyland im Jahre 1992, das mit dem TGV erreichbar ist.

Zudem ist eine «Cité Descartes» geplant, ein wissenschaftlicher Park, in dem Tätigkeiten aus dem Bereich der Spitzentechnologie sowie

4 1987 wurden 50 ha in Geschäftszonen umgewandelt.



Die Villes Nouvelles
im regionalen Richtplan von 1976
Les villes nouvelles dans le schéma directeur régional de 1976
The new towns in the 1976 Regional Master Plan

Lehr- und Forschungsanstalten beheimatet sein sollen. Dieses Projekt ist bezeichnend für die Wende, die die Stadt in wirtschaftlicher Hinsicht während des kommenden Jahrzehnts erfahren dürfte.

Melun-Sénart sah sich seit seiner Gründung mit verschiedensten Problemen konfrontiert: Entfernung der Agglomeration von Paris, ungenügende Verkehrsinfrastruktur, Nähe von anderen Drehpunkten wie Evry, Corbeil und Melun, Aufrechterhaltung des zentralen Gebiets als Bodenreserve. Seine Entwicklung beschränkte sich bisher hauptsächlich auf die Ausdehnung und Verstädterung dreier bereits bestehender Wohngebiete: nämlich im Nordwesten von Melun, rund um Moissy-Cramayel-Lieusaint und im Osten von Saint-Pierre-du-Perray. Da die Einführung von Geschäftstätigkeiten mit dem Wohnungsbau nicht Schritt halten konnte, hat sich die finanzielle Situation hier rapid verschlechtert: Die Anzahl neuer Projekte für den Wohnungsbau musste kürzlich stark eingeschränkt werden.

Dennoch präsentieren sich die Entwicklungsaussichten rosiger als auch schon:

– die Beschleunigung des Schnellstrassenprogramms, welche 1987 beschlossen wurde, ermöglicht die ersehnte Verwirklichung der Francilienne durch Melun-Sénart hindurch sowie der Autobahn A5 Richtung Provinz;

– der pauschale Unterstützungsbeitrag (Dotation globale de fonctionnement, DGF), der gemäss eines Beschlusses aus dem Jahre 1987 auch den Ausschüssen der neuen Agglomerationen (Syndicats d'agglomération nouvelle, SAN) zugesprochen wird, dürfte die finanzielle Situation des SAN von Sénart-Villeneuve spürbar verbessern;

– die Überarbeitung des lokalen Leitmodells, die 1988 vorgenommen wurde, erlaubt es, die Planungsbedingungen für die sogenannte «Reservefläche» festzulegen, wodurch zum ersten Mal ein Gesamtüberblick über die Aussichten von Melun-Sénart ermöglicht wird;

– der Entscheid zur Verwirklichung eines TGV-Bahnhofs, der Anfang 1988 vom Verkehrsministerium gefällt wurde, sollte dem Standort Lieusaint neue Impulse verleihen. Natürlich werden damit die Probleme von Melun-Sénart nicht alle auf einen Schlag gelöst, besonders was die mangelnde Geschäftstätigkeit angeht, doch ist immerhin ein Silberstreifen am Horizont auszumachen.

Von der regionalen Planung zur Gemeindeplanung

Es versteht sich von selbst, dass sich die Erschaffung neuer Städte in der Ile-de-France nur damit rechtfertigen liess, dass hierbei das Allgemeinwohl der regionalen Raumplanung angestrebt wurde. Es ging zum einen darum, die Ausdehnung des Ballungszentrums in bevorzugte Achsen zu lenken, und zum andern, durch die Schaffung neuer urbaner Zentren einen echten Polyzentrismus in die Wege zu leiten. Diese Zentren sollten die bis dahin unorganisierten Komplexe der äusseren Vorstadt sowie des Randes des Ballungszentrums klar strukturieren.

Um diesen beiden Zielen gerecht werden zu können, stellten sowohl der Staat wie auch die regionale Verwaltung beträchtliche finanzielle Mittel zur Verfügung. Ebenso wurden ganz spezifische Strukturen erstellt, zahlreiche Bodenkäufe getätigt und umfangreiches Studienmaterial zusammengetragen. Doch diesem juristisch-administrativen Gebilde fehlte weiterhin ein solides Fundament: nämlich jenes einer politischen Gewalt, die für den jeweiligen Komplex «Neue Stadt» verantwortlich gewesen wäre. Denn von dem Moment an, wo es sich bei den neuen Städten entgegen ihrer Bezeichnung nicht um wirkliche neue Städte, sondern um eine Ansammlung von Gemeinden mit eigener politischer Gewalt handelte, wurde das Gebilde ausserordentlich zerbrechlich, da die ständige Gefahr des Auseinanderbrechens bestand. Daran änderte auch die Tatsache wenig, dass verschiedene Systeme zur interkommunalen Regelung errichtet wurden. Die Dezentralisierung, die 1982 eingeführt wurde, delegierte die Entscheidungsbefugnis über Stadtplanung und Städtebau an die Gemeinden und liess den Staat in den Hintergrund treten. Sie bewog die Regierung, am 13. Juli 1983 ein Gesetz über «die Statusänderung der neuen Agglomerationen» zu veröffentlichen. Dessen erste Auswirkung war, dass der Perimeter neu festgelegt wurde: Per 1. Januar 1984 verliessen 16 von 56 Gemeinden die neuen Städte der Ile-de-France. Die zweite Auswirkung war, dass der Status der neuen Städte geändert wurde: Die Gemeindeplanungsausschüsse (Syndicats communautaires d'aménagement, SCA) wurden in Ausschüsse der neuen Agglomerationen (SAN) umgewandelt. Die Möglichkeit einer Gemeinschaftsformel für die neuen Agglomerationen wurde von den lokalen Abgeordneten nicht wahrgenommen, wohl weil ihnen der Gedanke, dass die Gemeindeabgeordneten künftig durch allgemeines Wahlrecht bestimmt werden sollten, wenig verlockend erschien... Einmal mehr kam also der Zusammenschluss, der die Gemeindeautonomie beseitigt hätte, nicht zustande. Die Bedeutung der Gemeindeabgeordneten wurde im Gegenteil noch verstärkt. Die sechs derzeitigen SAN-Ausschüsse[5] sind für die Ausarbeitung von Richtplänen verantwortlich, für Alternativen, falls ein realisierbarer Richtplan fehlt, für die gemeinsamen Planungszonen (Zones d'aménagement concerté, ZAC), für Parzellierungen, falls es sich um mehr als dreissig Wohnungen handelt, sowie für Wohnungen, Verkehr, verschiedene Netze und das Bereitstellen von neuen Schuttablageplätzen. Den Gemeinden dagegen obliegen sämtliche übrigen Kompetenzen auf ihrem gesamten Gebiet (und nicht mehr, wie bei der vorherigen Regelung, nur auf jenem Teil des Gebietes, das ausserhalb der neuen Agglomerationen liegt).

5 Evry, Cergy, Saint-Quentin-en-Yvelines, Val-Maubuée, Sénart-Villeneuve et Rougeau-Sénart

Die Aus- bzw. Überarbeitungen von Dokumenten zur Stadtplanung, die seit 1984 vorgenommen wurden, zeigen die grundlegende Tendenz auf, die Planungsprobleme weniger aus einer globalen Sicht, das heisst von der Gesamtheit der neuen Agglomeration her, zu betrachten, als vielmehr in Abhängigkeit zu den Zielen der Gemeinden. Vor allem die Suche nach einem Gleichgewicht zwischen Aktivvermögen und Arbeitsplätzen in gewissen Gemeinden ist hiefür ein ausgezeichnetes Beispiel. Darüber hinaus stellt man immer wieder bestimmte Probleme fest, wenn es darum geht, klar festzulegen, wie die noch landwirtschaftlichen Flächen innerhalb der neuen Städte genutzt werden sollen. So kommt es, dass einer möglicherweise vergänglichen Zeiterscheinung wegen umfangreiche Gebiete, die eigentlich bebaut werden könnten, für riesige Golfplätze benutzt werden; dies mit der Begründung, dass es, um vermehrt Geschäftsaktivitäten anzuziehen, nahegelegene Flächen braucht, die es den Geschäftsleuten gestatten, ihren Lieblingssport auszuüben. Auf diese Weise wird ein Teil des Bodenangebotes, der in der neuen Stadt noch verfügbar wäre und mit beträchtlichem finanziellem Aufwand von der öffentlichen Hand unterstützt wird, für die Aufnahme von Geschäftsaktivitäten,[6] für Golfplätze[7] oder zur Erhaltung der Landwirtschaft verwendet.

Gleichzeitig haben sich die Aussichten im Wohnungsbau verschlechtert. Anfang 1982 betrug die Wohnkapazität in den gemeinsamen Planungszonen der fünf neuen Städte noch 41 000 Wohnungen. Anfang 1987 lag sie gerade noch bei 27 450 Wohnungen. Geht man davon aus, dass der Baurhythmus bei jährlich 9000 Wohnungen liegt, dürfte diese Kapazität in drei Jahren aufgebraucht sein.

Wie nun aber die Studien der regionalen Bodenüberwachungsstelle zeigen, besteht die Gefahr, dass der Wiederaufschwung des Wohnungsbaus in der Ile-de-France, den alle politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträger herbeisehnen, im Laufe der nächsten Jahre durch das verknappte Bodenangebot gebremst wird. Die fehlende Wiederherstellung der Kapazität innerhalb der Planungszonen der neuen Städte beeinträchtigt also die Chancen für eine dauerhafte Wiederbelebung der Wohnbautätigkeit in der Region empfindlich. In gewissen Fällen gehen die Ziele der Gemeindeplanung den dringenden Bedürfnissen der regionalen Planung vor. Deshalb gilt es, sich von nun an klar zu entscheiden: Entweder man treibt den Übergang zur lokalen Autonomie voran, oder man kehrt zum Versuch zurück, eine regionale Politik zum Zwecke des Allgemeinwohls zu verwirklichen.

Die neuen Städte an einem Wendepunkt

Zwei gegensätzliche Szenarien sind vorstellbar: Das erste – der Logik der Dezentralisierung und der jüngst beobachteten Entwicklungen gehorchend – wäre *die Rückkehr zum «gewöhnlichen Recht»* der Gemeinden, die die Ausschüsse der neuen Agglomerationen bilden. Dabei würde, zumindest vorübergehend, die interkommunale Zusammenarbeit aufrechterhalten, um so die Verwaltung der grossen Einrichtungen zu gewährleisten.

Man könnte tatsächlich annehmen, dass die neuen Städte zwei Jahrzehnte nach ihrer Schaffung ihre Aufgabe erfüllt haben. Heute, da sich die demographischen, die wirtschaftlichen und die institutionellen Verhältnisse radikal verändert haben, wäre es vorstellbar, die neuen Städte wieder aufzuheben. Kommt hinzu, dass es angesichts der derzeitigen Sparbemühungen schwierig geworden ist, grössere Studiengruppen aufrechtzuerhalten, die Verwirklichung zu finanzieren, kostspielige Einrichtungen, die manchmal nur wenig benützt werden, zu betreiben und städteplanerische Normen sowie einengende Bauvorschriften durchzusetzen. Im übrigen wurde in den meisten Ländern Nordeuropas der Bau von neuen Städten eingestellt, und in Grossbritannien machte man sich gar an deren administrative und finanzielle Liquidation. Das Ziel der Städteplaner von heute ist es, die alten, oft baufälligen Quartiere wiederzuerobern und wiederzubeleben, und nicht mehr so sehr, die Verstädterung gegen die Naturgebiete an der Peripherie hin voranzutreiben. Die Planung der Docklands in London ist hierfür ein klassisches Beispiel. Weshalb also sollten sich die Planer der Ile-de-France, die sich vor 25 Jahren von den «New Towns» inspirieren liessen, heute nicht ebenfalls dem Beispiel ihrer britischen Kollegen anschliessen? Zumal unter dezentralisierten Verhältnissen die Planung nur bei einem Konsens der verschiedenen betroffenen Parteien erfolgen kann. Wenn die lokalen Behörden einen Stopp oder zumindest eine starke Verlangsamung des Wohnungsbaus wünschen, so gibt es weder für den Staat noch für die Region eine Möglichkeit, darüber hinwegzugehen. Das Vernünftigste wäre folglich, das Experiment der neuen Städte abzubrechen. Das zweite Szenario orientiert sich an der *Logik der regionalen Planung.* Um den Eintritt der Ile-de-France ins dritte Jahrhundert vorzubereiten, präsentierte der Vorsitzende des Regionalrates ein neues Planungsprojekt. Gemäss diesem haben die neuen Städte gewichtige Vorteile vorzuweisen, nämlich:

- ausgezeichnete Infrastrukturen,
- beträchtliche Bodenreserven, die rasch angezapft werden können,
- wirtschaftliche Bedeutung in ihrer Region,
- umfassendes Know-how der Studiengruppen an ihren Bildungs- und Forschungsanstalten.

Wenn es also gelingt, einen Konsens über die Notwendigkeit einer *regional* ausgerichteten Planungspolitik zu schaffen, dann können die neuen Städte ihrer ursprünglichen Aufgabe wieder gerecht werden und einen gewichtigen Beitrag zur schrittweisen Verwirklichung des grossen Projekts «Ile-de-France 2000» leisten. *R.B.*

6 Dabei ist die für die Aufnahme von Geschäftsaktivitäten vorgesehene Bodenreserve in der Ile-de-France ohnehin schon überbemessen.

7 Derzeit werden über 200 Projekte für Golfplätze ernstlich geprüft.

Dieser Text ist in den Cahiers de l'Institut d'aménagement et d'urbanisme de la région d'Ile-de-France Nr. 87–88 publiziert worden.