

Präsident François Mitterrand hatte 1981 bei seiner Vorstadt-Erneuerungsinitiative „Banlieues 89“ das zweihundertjährige Jubiläum der Französischen Revolution 1989 vor Augen. Heute gilt eine andere Zeitrechnung. Für die Diskussion auf dem Feld von Architektur und Stadtplanung in Frankreich, die jahrzehntelang von Bürokraten und Technokraten dominiert wurde, ist die Ideenkonkurrenz „Le Grand Pari(s)“ ein Neuanfang – hundert Jahre nach den Stadterweiterungsplänen von Eugène Hénard, hundert Jahre nach der internationalen Städtebauausstellung 1910 in Berlin und der Town Planning Conference in London, dem ersten Weltkongress zum Thema Städtebau.

Grand Pari(s). Wiederkehr einer Idee

Text **Eric Alonzo** Foto **Dominique Delaunay**

Bereits 1910 veröffentlicht die zweite Ausgabe von Der Städtebau einen Entwurf für Grand Paris und reproduziert den „Schematischen Entwurf für eine städtebauliche Erweiterung von Paris mit bestehenden und künftigen Parks“ des französischen Städteplaners Eugène Hénard von 1908. Dargestellt ist das Verkehrsnetz der Stadt Paris, das um die Straßenverläufe der angrenzenden Gemeinden erweitert wurde. Richtung Westen sind der Bois de Boulogne und eine Seine-Schleife und im Osten der Bois de Vincennes bis zur „Ligne des Forts“ einbezogen. Insgesamt ergibt sich eine Archipel-Konstellation aus Grünanlagen und rechteckigen öffentlichen Parks. Die damalige Stadtgrenze wird nicht dargestellt, ist nicht einmal mehr zu erschließen...

Vom Grand Paris zum Petit Paris

Tatsächlich denkt Frankreich zu Beginn des 20. Jahrhunderts in einer Vielzahl von Debatten und Publikationen intensiv über die Erweiterung der Hauptstadt nach, viele Architekten und Städteplaner fühlen sich aufgerufen, ihre Kompetenz zu beweisen. 1913 stellen der Architekt Louis Bonnier und der Historiker Marcel Poëte einen Entwurf vor, der über ein Netz von Verkehrsverbindungen und Grünräumen organisiert ist und in dem die Grenzen von Paris mit den Grenzen des Départements Seine zusammenfallen. Diese Überlegungen, die im Rahmen des 1911 gegründeten Ausschusses für eine Erweite-

rung von Paris geführt wurden, finden sich 1919 im Programm eines damals ausgeschriebenen Wettbewerbs wieder, den der Architekt Léon Jaussely gewann. 1928 engagiert sich der Staat direkt mit der Gründung des Komitees für die Erneuerung und umfassende Ordnung der Pariser Region. Das Aktionsfeld dieses Ausschusses entspricht einem Radius von 35 Kilometern um Paris. Er formuliert die Grenzen des Generalplans für eine Stadterneuerung aus dem Jahr 1934 von Henri Prost. Trotz des Wechsels zum großen regionalen Maßstab zeugen die Planzeichnungen dieses Entwurfs in ihrer topografischen Deatilgenauigkeit von einer Aufmerksamkeit für die visuelle und sensitive Dimension des urbanen Raums der Metropole. Eine Reihe von Ansichten aus der Vogelperspektive begleiten den Entwurf, die die ersten Planungen von Autobahnen für die Hauptstadt zeigen. Dies bleibt für lange Zeit der letzte, wenn nicht der einzige Generalplan für die Region Paris, der in Frankreich von den Behörden in Auftrag gegeben und durch einen Architekten ausgeführt wurde. Wie seine Vorgänger wird er so nie umgesetzt werden. Nur mit dem Bau der Autoroute de l'ouest wird 1939 begonnen.

In der gesamten Nachkriegszeit bleibt die städtebauliche Dimension des Großraums Paris bestimmt von der auf den regionalen Maßstab bezogenen, technokratischen Gesamtplanung durch die Ingenieure der Baubehörde Ponts et Chaussées unter der Autorität eines zentralistisch geführten Staates. In die-

sem organisatorischen Gefüge entsteht 1961 unter Führung von Paul Delouvrier die Abteilung Région Paris. 1965 verfasst Delouvrier einen Generalplan, der bewusst mit der zentrifugalen Erweiterung des Großraums bricht; er schlägt darin die Schaffung neuer Städte vor, die in einiger Entfernung von Paris außerhalb des Départements Seine angesiedelt wären.

Während es den planerischen Absichten zu Beginn des Jahrhunderts und in der Zeit zwischen den Weltkriegen nicht gelang, die Idee eines Grand Paris umzusetzen, verfolgt der Plan von Delouvrier jetzt keinerlei Absichten mehr in dieser Hinsicht: Als Grenzen von Paris gelten nach wie vor die von 1860 – damals hatte Präfekt Haussmann die Erweiterung durch Städte oder Teile von Städten im Thiers-Gürtel verfügt (Vaugirard, Montmartre, La Villette, Belleville usw.).

Zusätzlich bestärkt wurde diese Auffassung eines „Petit Paris“ durch den zwischenzeitlichen Ausbau des sehr dichten Metro-Netzes, welches sich auf die Stadt intra muros beschränkte. Seit der Inbetriebnahme im Jahre 1900 entsteht in der Folgezeit nur eine einzige kümmerliche Erweiterung über die Bezirke des inneren Zirkels hinaus, die überdies nicht weiter angebunden ist. Zusätzlich wird die Hauptstadt in den Jahren 1919 bis 1929 durch militärische Befestigungen in ein Korsett gezwängt – und das zu einer Zeit, als andere Großstädte diese Art Anlagen gerade abschafften. Der spätere Rückbau dieser Befestigungsanlagen hätte Gelegenheit geboten, das Wegenetz zwischen Paris und den umliegenden Städten neu auszulegen, stattdessen aber werden der Gürtel der sozialen Wohnungsbauten HBM (Habitations à bon marché) und vor allem der Boulevard périphérique (jene autobahnähnliche Ringstraße, die 1953 beschlossen und 1973 fertiggestellt wurde) die räumliche Teilung zumindest fortschreiben, wenn nicht bestärken. Der Gnadenstoß schließlich erfolgt 1964, man beschließt, das Département Seine aufzuheben; die Einbindung in das Département hatte für Paris und 80 benachbarte Städte einen politischen Rahmen für Kompromiss, Zusammenarbeit und Ausgleich auf regionaler Ebene geboten, der zwar mehr schlecht als recht, aber immerhin funktionierte. Seit damals gibt es keine Struktur mehr, die zwischen der kleinen Einheit der Stadt Paris und der großen „Région“ vermittelt.

Projekte für die Banlieue

Im Laufe der siebziger und achtziger Jahre normalisieren sich die Verhältnisse der Stadt Paris und ihrer Randbereiche allmählich. 1977 wählen die Pariser Bürger zum ersten Mal einen Bürgermeister für ihre Stadt, und 1986 werden die ersten Beauftragten für die Ile-de-France in direkten Wahlen bestimmt. Zu einem Zeitpunkt, als die Politik der Dezentralisierung nach und nach Fuß zu fassen beginnt, ist es dennoch der Staat, der den erneuten Impuls zu einem Nachdenken über die Idee eines Grand Paris gibt. 1981 postuliert der neue Präsident François Mitterrand in seiner Antrittsrede den Beginn einer „städ-

tisch geprägten Zivilisation“. In unmittelbarer Folge finden sich die beiden jungen Architekten Roland Castro und Michel Cantal-Dupart mit dem Regierungsauftrag „Banlieues 89“ betraut, an dessen Ausarbeitung sie bereits im Vorfeld aktiv beteiligt waren. Im Begleitbrief von 1983 fordert der Premierminister „ein in die Zukunft gerichtetes Reflektieren über die Entwicklung der Pariser Vorstädte“. Die symbolische Referenz „89“ ist natürlich ein Verweis auf das bevorstehende zweihundertjährige Jubiläum der Französischen Revolution, zugleich tritt das Programm an die Stelle des Projektes für eine Pariser Weltausstellung 1989, das gerade verworfen worden war.

Während der knapp zehn Jahre von Banlieues 89 werden mehrere Versionen eines Grand Paris ausgearbeitet, davon manche in Zusammenarbeit mit externen Architekten wie etwa Antoine Grumbach. Die Entwürfe beziehen sich im Allgemeinen auf die Grenzen des früheren Départements Seine und stellen jene vergessene Banlieue in unmittelbarer Nähe der Stadt zwischen Paris und den wichtigen Entwicklungszentren der Ile-de-France (den neu entstandenen Städten, Flughäfen usw.) in den Fokus ihrer Untersuchungen. In den Augen der Architekten von Banlieues 89 sollen sich Erneuerungsmaßnahmen auf diesen ersten Ring beziehen. Die Pläne und aquarelierten Stadtansichten, die sich explizit als Fortschreibung des „Plan des Artistes“ von 1973 verstanden, präsentieren sich als urbanistisches Manifest des Anti-Funktionalismus.

Das Frappierende ist, dass zahlreiche Motive, welche die Teams in der aktuellen Recherche für Sarkozy herausarbeiten, bereits klar formuliert sind: das Verschieben der Bahnhöfe in die unmittelbare Banlieue, Transformation und Remodelage der großen Blockstrukturen, ein Rückbau der Stadtautobahnen in Boulevards, Vorschläge zur Überwindung der Grenzziehungen durch den Boulevard périphérique und ganz generell des Flickwerks der von den Verkehrstrassen erzeugten Unterteilungen, Analyse und ein Herausstreichen der Qualitäten von Vorstadt-Situationen. Dazu kommt die Rückbesinnung auf die Topografie, eine Betonung der Wasserläufe der Seine und der Kanäle, die Bedeutung, die einer tangentialen Neuordnung des öffentlichen Nahverkehrs beigemessen wird, Vorschläge für neuen Wohnraum in Form von um öffentliche Grünanlagen herum angeordneten Hochhaustürmen, die Rükckerobung von Asphaltbrachen und vieles mehr.

Im April 1988 lanciert ein Kollektiv von 15 Architekten unter der Firmierung 75021 (darunter Yves Lion, François Leclercq und Christian de Portzamparc) den „Appel pour une métropole nommée Paris“ (Aufruf für eine Metropole namens Paris). Ihre Vision eines Grand Paris unterscheidet sich merklich von der, die Banlieues 89 zur selben Zeit vorstellt. Es geht nicht mehr darum, die Hauptstadt in der Tradition der Verschönerungspläne des 18. Jahrhunderts mit einem weiteren Wachstumsring auszustatten, sondern das gesamte Ausdehnungsareal der Metropole über das Modell eines urbanen Territoriums zu be-



Blick nach Norden auf das Gewerbegebiet Fontaine au Prêtres und auf die Vorstadt Garges-lès-Gonesse im Nordosten von Paris.

greifen, das über ein großes rechtwinkliges Rasternetz strukturiert ist. In diesem Sinne erhält die Bezeichnung Paris Métropole den Vorzug vor Grand Paris. Doch wieder einmal verhallt dieser Aufruf ungehört. Die Mission Banlieue 89 verlöscht 1992, in ihrem Rahmen wurden etwa 100 Bauvorhaben in ganz Frankreich kofinanziert, die in ihrem städtebaulichen Ansatz wohl bester Absicht, in der architektonischen Ausführung jedoch oft mittelmäßig blieben. Im Übrigen hat die Aktion keine unmittelbare Auswirkung auf die strukturelle Neugestaltung der Pariser Metropole. In erster Linie ist es die Politik der „Großen Bauten“, die aus der Ära Mitterrand von zweimal sieben Regierungsjahren bleibt. Die Hauptakteure von Banlieues 89 und der „Association 75021“ – in den achtziger Jahren junge Nachwuchsarchitekten – werden sich aber zwanzig Jahre später in der Expertenrunde für „Grand Paris“ wiederfinden – in fünf der zehn Teams sind sie, meist federführend, vertreten.

Le Grand Pari(s) des 21. Jahrhunderts

Erstaunlicherweise kommt die Debatte um den Großraum Paris in den neunziger Jahren nicht nennenswert voran. Zugleich aber wird Frankreich Zeuge einer Erneuerung der städtebaulichen Praxis sowohl unter Architekten (u.a. Christian Devillers, Yves Lion, Bruno Fortier, Philippe Panerai, David Mangin) als auch unter Landschaftsplanern (u.a. Michel Corajoud, Alexandre Chemetoff), die die Auffassung eines „Projet Urbain“, des urbanen Lebensraumes als sich entwickelnder Prozess, als Alternative zum üblichen Bebauungsplan und zum Entwerfen von Straßenverläufen setzen. Die historische Innenstadt stellt nicht mehr das einzige Bezugs-Paradigma dar, das referentielle Umfeld erweitert sich auf die Gesamtheit des Territoriums: Vorstädte, ländliche Strukturen, Stadtrandbebauung usw. Mit Beginn des neuen Jahrtausends setzt die Debatte über eine Zukunft der Metropole Paris ganz unvermit-

telt wieder ein, und sie wird mit gesteigerter Intensität geführt. Während in den 1980er Jahren die Initiative für Vorschläge in erster Linie von Architekten ausging, sind nun Politiker die Impulsgeber. Ausgangspunkt ist der politische Machtwechsel in Paris von 2001. Der neue Bürgermeister Bertrand Delanoë ernennt vor dem Hintergrund einer intensivierten Kooperation mit den Nachbarstädten Pierre Mansat zum Verantwortlichen für die Beziehungen zu den Gebieten der Ile-de-France. Mansat seinerseits unterstützt das Konzept einer neu entstehenden Kultur der Metropole, indem er den intellektuellen Austausch zwischen den unterschiedlichsten Horizonten gezielt anregt: Er fördert den Diskurs zwischen Geografen, Politikern, Städteplanern, Architekten, Soziologen etc. Im Oktober 2002 wird im Pavillon d’Arsenal, Informationszentrum für Städtebau und Architektur der Stadt Paris, eine Ausstellung mit dem Titel „Territoires partagés, l’archipel métropolitain“ (Geteiltes Land, das Archipel der Metropole) eröffnet. Die Aus-

stellung zieht Bilanz der laufenden Studien und Entwürfe, richtet dabei den Blick weit über den Boulevard périphérique hinaus bis an die Ränder der neu entstandenen Stadt Marne-la-Vallée. Im Juli 2006 wird auf Anregung der Abgeordneten der Hauptstadt und der umliegenden Gemeinden die Konferenz für die Metropole im Großraum Paris ins Leben gerufen. Diese Austausch-Plattform will zunächst mit einer gewissen Tradition gegenseitiger Unkenntnis und Missachtung zwischen Kern-Paris und seinen Vorstädten brechen; hieraus erklärt sich, dass man der Bezeichnung „Paris Métropole“ anstelle von „Grand Paris“ den Vorzug gibt. Die Conférence métropolitaine wird zu einem Ort des Dialogs, mehrere Projekte einer Teilrestrukturierung und andere für den Boulevard périphérique gehen hieraus hervor. Durch solche Erfolge gestärkt, einigen sich die Politiker aller Parteien im Juni 2008 während der Anhörungsrunde auf die Schaffung eines gemischten Ausschusses „Paris Métropole“ bis 2009. Auch wenn über Inhalte

und Geldmittel bisher nicht abschließend entschieden wurde, entsteht hier ein ganz neues Instrument, das evolutiv angelegt ist und in variabler Form auftreten kann. Eine der ersten konkreten Umsetzungen dieser Dynamik ist die Entscheidung der Stadt Paris, das Vélib (ein Netz aus frei verfügbaren Fahrrädern) auf die benachbarten Gemeinden auszudehnen und bis zum Sommer dieses Jahres 300 zusätzliche Basisstationen einzurichten.

Die an der Gründung von „Paris Métropole“ beteiligte Région Ile-de-France bildet den zweiten Brennpunkt der Überlegungen zur Metropole. Diese Region stellt in Frankreich insofern eine Ausnahme dar, als hier eine regionale Leitlinie für lokale bauliche Veränderungen gilt. Infolge der Kommunalwahlen wird dieser Rahmenplan, der ursprünglich 1994 bis 2015 gelten sollte, seit 2004 überarbeitet. Im Hinblick auf eine größere Transparenz der getroffenen Entscheidungen, eine breitere Basis des geführten Diskurses und eine Festigung ihrer Legitimität bezüglich der Generalplanung gründet die Region 2007 die „Ateliers de création urbaines“ (Werkstatt für urbane Gestaltung).

Fünf französische Hochschulfakultäten im Bereich Städteplanung – die École des Ponts, die SciencesPo (École des Sciences Politiques), die Universität von Marne-la-Vallée, die Hochschule für Städteplanung und Landschaftsbau (École d'architecture de la ville & des territoires) und die Hochschule für Landschaftsarchitektur Versailles (École du paysage de Versailles) – werden aufgerufen, „Vorstellungen für die Stadt von 2030 zu entwickeln. Über geeignete Projektskizzen und Visualisierungen sollen mögliche Antworten aufgezeigt werden in Bezug auf verdichteten und nachhaltigen urbanen Lebensraum; es soll gezeigt werden, dass die gefundenen Lösungen nicht auf eine Situation beschränkt bleiben, sondern dass und wie ihre Übertragung auf den breiter gefassten Kontext der gesamten Ile-de-France möglich ist“. Vergangenen Dezember wurden die Resultate mit einer Ausstellung und einer Veröffentlichung vorgestellt.

Unterdessen verfolgt auch die Regierung die Beantwortung dieser Fragen weiter. Mehrere Initiativen werden ins Leben gerufen. Im März 2006 wird die Bildung von zwei weiteren OIN-Zonen (Opérations d'intérêt national) für die Großregion Paris bekannt gegeben; neben den Zonen Seine Amont und Seine Arche entstehen zusätzlich Massy Palaiseau Saclay, Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines und Seine-Aval: Der OIN-Status erlaubt der Regierung, sich bei Restrukturierungsmaßnahmen über die Beschlüsse der Gemeinden hinwegzusetzen. Die neuen Strukturen ziehen eine Reihe von Anhörungen und Ideenwettbewerben durch Städteplaner- und Architektenteams nach sich. Planer und Entwerfer sehen sich nun mit gänzlich neuen, bis dato unbekannt Dimensionen weit jenseits der Claims eines klassischen städtebaulichen Entwurfs konfrontiert. Im Oktober 2006 veröffentlicht der sogenannte „Ressort-übergrei-

fende Fachausschuss für eine wettbewerbsorientierte Erneuerung der Gebietsstruktur“ einen Gutachterbericht zur Großregion Paris: Une région de projets: l'avenir de Paris (Pläne, Entwürfe, Projekte: Die Zukunft von Paris). Die Autoren sind der Geograf Frédéric Gilli und der Architekt Paul Chemetov. Im Folgejahr kündigt Frankreichs Präsident anlässlich der Eröffnung der Cité de l'architecture et du patrimoine die Absicht an, zehn Architektenteams aus Frankreich und dem Ausland zu berufen. Die Équipes sollen Grundsatzgedanken zu einem neuen Projekt ausarbeiten: „Die Neuordnung des Großraums Paris.“ Noch während zu Beginn des Jahres 2008 die Ausschreibung für diese „Grand pari de l'agglomération parisienne“ genannte Expertenrunde läuft, wird unter der Federführung des Ministeriums für Kultur und Kommunikation (u.a. zuständig für Architektur) ein Staatssekretariat für die Förderung der Hauptstadtregion gegründet. Es erscheint eine ganze Reihe von Publikationen über die Verwaltungsreform des Pariser Ballungsraums. Zur selben Zeit entstehen außerdem zahlreiche Veröffentlichungen zum Thema Großraum Paris, darunter Bücher von Jean Offner, Frédéric Gilli, Guy Burgel, Philippe Panerai usw. Das 2008 erschienene Werk des Letztgenannten, Paris métropole. Formes et échelles du Grand Paris, verhandelt die Frage intensiv unter dem Blickwinkel von Architektur und dem Aspekt der Stadt.

Die Expertenrunde: ungewohnte Form, extremer Output

Der Beitrag der „Consultation internationale“ in diesem expansiven Kontext besteht darin, den aktuellen Diskurs auf die urbanistischen, landschaftsplanerischen und umweltpolitischen Aspekte für eine Metropole Paris zu fokussieren bzw. zu verdichten und in eine klarere Lesbarkeit zu transponieren. Allerdings stieß das Vorhaben durchaus auf Vorbehalte, so schreibt etwa der Geograf Laurent Daveziers im Januar 2008 im Nouvel Observateur, es gebe keine dringliche Notwendigkeit dafür, die „Buntstifte herauszukramen“, auch nicht für „Skizzen von poetischer Grandezza“.

Ein Hauptargument der Kritik bezieht sich auf die „Fantasielosigkeit“, mit der bei der Beantwortung solcher Art Themen immer wieder nur auf die Kompetenzen der Architekten zurückgegriffen werde. Eine eingehendere Lektüre des Ausschreibungstextes genügt, um derartige Vorbehalte zu entkräften. Zwar sollten die Teams unter der Leitung von Städteplanern mit internationaler Erfahrung stehen, dabei aber Experten aus unterschiedlichsten Disziplinen einbeziehen: Historiker, Ingenieure, Landschaftsplaner, Wirtschaftswissenschaftler, Politologen, Geografen, Ökologen usw.

Den Rahmen für die Consultation bildete das einige Jahre zuvor durch die beiden Ministerien Kultur und Umwelt (zuständig für Städteplanung und Stadterneuerung) initiierte interdisziplinäre Forschungsprogramm zu „Großraum-Architek-

tur“. Die Anhörung selbst wurde dem Typus „Forschung und Entwicklung“ zugeordnet. Sie definiert explizit zwei Hauptrichtungen für die zu bearbeitenden Themen. Eine erste Achse nimmt Bezug auf die Zukunft „der Metropole im 21. Jahrhundert, der Ära Post-Kyoto“. Diese Formulierung verweist auf das Kyoto-Protokoll von 2006, in dem sich die Unterzeichnerstaaten verpflichteten, die CO₂-Emissionen stark zu reduzieren.

Letztendlich geht es darum, die Konsequenzen aus einer vertieften und grundlegenden Analyse aufzuzeigen: Was bedeutet nachhaltige Entwicklung in Bezug auf Städteplanung und -erneuerung? Was haben die globalisierten Metropolen der Gegenwart gemeinsam? Wie lassen sich die herausgearbeiteten Analysen übertragen? Es gilt, ein vergleichendes Verfahren zu entwickeln, das auf die „Baustelle“ Paris anwendbar ist bzw. aus dem sich eine Einschätzung ableiten lässt.

Die zweite Aufgabenstellung an die Runde ist deutlich stärker auf den operativen Praxisbezug ausgelegt. Hier geht es im eigentlichen Sinn um eine „zukunftsweisende Diagnose für die Metropole Paris“. Gefragt sind Analyseinstrumente und Vorschläge, um tatsächliche Eingriffe zu motivieren und ihnen Orientierung zu geben. Entscheidend: Für künftige Planungen sollte eine grundsätzliche Freizügigkeit und intellektuelle Offenheit gewahrt bleiben. So erhalten die Teams keine festgelegten Angaben zu Größen oder Grenzen, es gilt die Wahl zu treffen, ob – oder ob nicht – die Idee und die Organisation der Pariser Metropole eine Grenze brauchen.

Eine allgemeine Aufgabe an alle Teilnehmerteams bezieht sich darauf, solche Strategien einer Stadterneuerung zu identifizieren, die durch den Größenmaßstab der Metropole und die Komplexität der Vorhaben radikal in Frage zu stellen sind. Für die Umsetzung dieses ungewöhnlichen Vorgehens versammelt der Kultusminister ein „Comité de pilotage“ aus zuständigen Vertretern der Regierung, der Region, der Stadt Paris und schließlich – über die Vereinigung der Bürgermeister der Ile-de-France – Abgesandte der Nachbarstädte in der Region. Der intellektuelle Anspruch stößt hier auf ungeteilte Zustimmung, die regionalen Partner bringen sich intensiv und kontinuierlich ein. Später wird die Politik das Erreichte als „Ergebnisse einer kollektiven Intelligenz“ bezeichnen oder das Entstehen einer „Kultur der Metropole“ herausstreichen. Auch die Stadt Paris beteiligt sich finanziell am Projekt. Darüber hinaus wird ein wissenschaftlicher Beirat ernannt, der das hohe Niveau der Beiträge sichern und begleitende Konferenzen organisieren soll. Der Beirat umfasst 25 Personen aus dem In- und Ausland, durchweg Fachleute für Architektur oder Städteplanung; geleitet wird er von der Doppelspitze Paul Chemetov (Architekt) und Michel Lussault (Geograf). Die Organisation und Gesamtkoordination schließlich liegt in den Händen einer operativen wissenschaftlichen Zelle aus etwa zehn Mitgliedern, in erster Linie Architekten und akademische Fachleute, mit Sitz im „Bureau de la recherche architecturale

urbaine et paysagère“. Ihre Aufgabe ist es unter anderem, für die gesamte Dauer dieses atypischen Verfahrens jeder Equipe mit Ansprechpartnern zur Verfügung zu stehen.

Im Juni 2008, nach Auswahl der zehn Teams aus rund vierzig Bewerbungen, beginnt die eigentliche Arbeit. Für Zwischenpräsentationen der Ergebnisse und den Austausch untereinander sind drei Termine angesetzt: die „Seminare zur wissenschaftlichen Koordination“ am 13. Oktober und 4. Dezember 2008 und der dritte am 12. März 2009. Während dieser Workshops präsentiert jedes Team dem Conseil Scientifique und dem Comité du Pilotage den Stand seiner Arbeiten in Form von mehr als 200 Seiten starken Katalogen: Der erste Katalog handelt über die „Metropole des 21. Jahrhunderts Post-Kyoto“, der zweite stellt eine „Vorausschauende Analyse für die Pariser Metropole“ dar (beides auf der offiziellen Webseite einsehbar: www.legrandparis.culture.gouv.fr); hinzu kommen noch andere Präsentationsformen, die bis November in der Cité de l'architecture et du patrimoine gezeigt werden.

Da es sich nicht im eigentlichen Sinne um einen Wettbewerb handelt, gibt es auch keinen „Sieger“, sondern eine beeindruckende Gesamtzahl von Vorschlägen, Reflexionen und Visualisierungen zum Themenkomplex „Metropole“, die den Institutionen, der Fachwelt und der allgemeinen Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden. Haben aber diese Ergebnisse – im Unterschied zu fast allen ambitionierten großen Projekten, die das 20. Jahrhundert geprägt haben – überhaupt Chancen auf eine Umsetzung, und wenn ja, wie?

Im Besonderen: Ist eine unmittelbare Realisierung von Vorschlägen der zehn beteiligten Teams vorgesehen? Eine der vielen vom französischen Präsidenten angekündigten Maßnahmen ist der Bau eines ehrgeizigen Express-Nahverkehrsnetzes, mit dem 2012 begonnen werden soll. Es soll die Form einer Doppelschleife erhalten (der exakte Verlauf steht allerdings bisher nicht fest), ab 2020 oder 2022 wird man dann in nur 30 Minuten die gesamte Stadt durchqueren können. Unmittelbare Folge der Expertenrunde ist die Gründung einer „Internationalen Arbeitsgruppe Grand Paris“, die aus den zehn Teams besteht und durch weitere Experten ergänzt werden soll. Diese „Task Force“ hat die Aufgabe, die bisherigen Ergebnisse anhand von thematischen oder territorialen Problemkernen zu vertiefen, um so einen verbindlichen Standard für Stadterneuerungsprojekte eines Grand Paris zu erarbeiten und ihre Umsetzung zu begleiten. Schließlich wird, über den spezifischen Fall von Grand Paris hinaus, dieses auf internationaler Ebene richtungweisende Verfahren zur städtebaulichen Struktur von Metropolen zu einer festen Institution; ab 2010 ist im Vierjahresrhythmus ein „Forum mondial des villes“, ein internationales Städteforum, geplant – genau einhundert Jahre nach dem ersten Weltkongress zum Thema Städtebau, zu dem das Royal Institute of British Architects 1910 nach London geladen hatte.