The background features a map of the Strasbourg metropolitan area with a light orange wavy texture. A white line network represents roads or transit routes. Various symbols are scattered across the map: a grey asterisk, a small circle, two blue asterisks, a grey asterisk, a grey double plus sign, a blue asterisk, a grey asterisk, and a blue double plus sign. On the right side, there is a large graphic of two interlocking gears with a light blue dotted pattern and an orange arrow pointing from the top gear to the bottom gear.

METROPOLREGION ALS TRUMPF

mit Ludovic Halbert

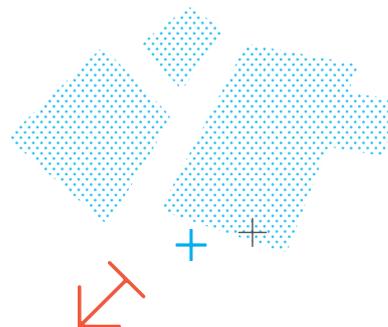
Inhalt

Die Ära der strategischen Gemeindeverbände ... - - - - - 3

Anne Pons, Generaldirektorin der ADEUS

Der Vorteil der Metropole - - - - - 4

Forschungsbeauftragter am Laboratoire Techniques, Territoires, Sociétés (LATTS), CNRS - Universität Paris-Est (École des Ponts ParisTech/UPEMLV)



ZYKLUS: MOBILITÄT ALS ZENTRALES ELEMENT DER GEBIETSREFORM

Simultanübersetzung französisch/deutsch

- ↳ **Globalisierung, Metropolenbildung, Verkehrsströme: Wo stehen wir heute?** - 28. Mai 2015 mit **Olivier Mongin**, Verleger und Essayist, verantwortlicher Herausgeber der Zeitschrift *Esprit* und Co-Autor der Zeitschrift *Tous urbains*
- ↳ **Mobilität: Neue Modelle auf dem Prüfstand** - 16. Juni 2015 mit **Jean-Pierre Orfeuill**, Emeritierter Professor der Universität Paris-Est, Berater am Institut pour la ville en mouvement
- ↳ **Der Vorteil der Metropole** - 19. November 2015 mit **Ludovic Halbert**, Forschungsbeauftragter am Laboratoire Techniques, Territoires, Sociétés (LATTS), CNRS - Universität Paris-Est (École des Ponts ParisTech/UPEMLV)

Die Videos dieser Vorträge sind abrufbar auf:
<http://www.adeus.org/productions?ty=les-videos-de-l-adeus>

Einleitende Worte der Generaldirektorin

Die Ära der strategischen Gemeindeverbände ...



Anne Pons
Generaldirektorin der ADEUS

Es gibt in Frankreich nur eine echte Metropole, und das ist Paris. Jedoch ist die Metropolenbildung im Elsass in vollem Gange und Straßburg ist Eurometropole – ein attraktiver Titel, wie das Streben von Reims oder Nancy nach diesem Prädikat verdeutlicht. Doch steht die Metropole im Gegensatz zu weniger dicht besiedelten Gebieten?

Die Anerkennung der Vorteile der Metropole klingt – wie ich hoffe – nicht nach Provokation oder Ablehnung der Gebietsgleichheit. Doch kann man sich vorstellen, dass sich unsere Wirtschaft ebenfalls gleichmäßig auf alle Gebiete verteilt? Ich meine, die Antwort lautet: Nein, denn die wirtschaftliche Solidarität zwischen den Gebieten sieht in einer Welt, in der vornehmlich Ausrüstungsgüter hergestellt werden, anders aus als in einer Wirtschaft, die vorwiegend immaterielle Güter hervorbringt, da sie die Bereitstellung unterschiedlicher Ressourcen erfordern.

Die Ungleichheit der Gebiete ist eine Frage, die sich auf unterschiedlichen Ebenen stellt. Sie ist derzeit in unserem Verständnis der Großregion präsent, in den Beziehungen zwischen Reims, Metz, Nancy, Mulhouse und Straßburg: Jede hofft auf eine horizontale Vernetzung. Eine Rolle Straßburgs als Hub scheint undenkbar. Das gleiche gilt auf der Ebene der Region Elsass oder der Gemeinden der Eurometropole: Unsere Vorstellungen bleiben der Idee von Gebieten verhaftet, die Seite an Seite funktionieren und die deshalb gleich sein müssten – obwohl die Welt sich geändert, die Gebiete durcheinandergewürfelt und neu zusammengesetzt, ihre Unterschiede belohnt und den wechselseitigen Nutzen vervielfacht hat und somit letztendlich den Maßstab verfälscht hat, an dem man diese Gleichheit ablesen könnte. Anstatt von Kronen, sollten wir vielleicht besser

von Netzwerken sprechen, um dieser neuen Wirklichkeit gerecht zu werden.

Gemeindeverbände wie die Eurometropole Straßburg wurden zunächst gegründet, um technische Fragen wie die Müllabfuhr für ihr Gebiet zu lösen; später wurden sie Träger bedeutender städtebaulicher Projekte wie des Zénith oder der Tram. Nun ist die Zeit gekommen, da man davon spricht, sie seien strategisch: Die Entwicklung vollzieht sich nun in einem Machtspiel der Bündnisse, die weit über einzelne Kommunen oder Gemeindeverbände hinausreichen. Die Rolle der Eurometropole ist es, den mit ihr verbundenen inneren und äußeren Gebieten Möglichkeiten zu bieten, die sie ohne dieses Bündnis nicht hätten: Es ist die Rolle des Motors, der eigentliche Vorteil der Metropole.

Dieser Punkt verdient eine eingehendere Betrachtung: Wie kann die Vernetzung der zentralen Stadt mit den Gemeinden des Umlands positive Auswirkungen für alle haben? Wie muss ein Bündnis zwischen Straßburg, Mulhouse, Karlsruhe, aber auch Colmar und mit Sicherheit Haguenau und Molsheim aussehen, um das elsässische Potenzial auszuschöpfen? Sind wir in der Lage, diese Idee der Konkurrenz zwischen den auf dieser Ebene angesiedelten Gebieten – zumindest teilweise – zu überwinden? Wir müssen die Bedeutung der Rolle einer regionalen Hauptstadt als Zentrum, als Hub, in ein funktionierendes Netzwerk transkribieren. Der Vorteil der Metropole könnte also als ein sehr politisches, ja fast als ein Tabu-Thema erscheinen. Es ist höchste Zeit, dass die Erläuterungen Ludovic Halberts uns helfen, klarer zu sehen und zu erkennen, ob die Metropole von allgemeinem Interesse ist – und unter welchen Bedingungen.



Der Vorteil der Metropole



Ludovic Halbert

Forschungsbeauftragter am Laboratoire Techniques, Territoires, Sociétés (LATTS), CNRS - Universität Paris-Est (École des Ponts ParisTech/UPEMLV)

Riskieren wir einen kurzen Blick in die Geschichte, um vorab zu betonen, dass die Metropolenbildung sich nicht als schlichter dynamischer Urbanisierungsprozess beschreiben lässt, ganz so, als ob erstere eine Sonderform der letzteren wäre und sich die Metropolen allein durch den Faktor ihrer Größe charakterisieren ließen. Tatsächlich entstand der Begriff der Metropole in der Antike während der griechischen Kolonisierung des Mittelmeerbeckens.

Er bezeichnet eine „Mutterstadt“, die einen Teil ihrer Bevölkerung versetzt, um neue, politisch autonome Städte zu gründen, die jedoch durch gemeinsame gesellschaftliche Institutionen (Sprache, Geld ...) miteinander verbunden sind und einen intensiven Handel entfalten. Der Begriff bezeichnet ebenfalls das antike Rom, das den Fluss der Reichtümer des Imperiums, das es kontrolliert zu seinem Vorteil lenkt. Weit davon entfernt, ein Gebiete ausgleichender Prozess zu sein, umschreibt der Begriff Metropolenbildung also eine asymmetrische Ausbeutung der Ressourcen eines sich ausdehnenden Gebiets; eine Ausbeutung, die durch eine Infrastruktur ermöglicht wird, die aus einem Städte-Netzwerk besteht. Dabei ist die Idee eines netzartigen Gebiets vorherrschend, das die Integrationsphase einer weitläufigen geografischen Fläche begleitet. Die Verteilung und die Anhäufung von Reichtum, die daraus resultieren, kommen den politischen Eliten, Händlern und Geldgebern in diesen Städten zugute und dies erst recht in den größten unter ihnen, die immer mehr Hauptstädten eines Reiches gleichen. Alle Phasen der Vereinheitlichung von Gebieten (Entwicklung des Handels im Mittelalter, Entstehung der Kolonialreiche, Globalisierung am Ende des 19. Jahrhunderts) zeichnen sich durch das sporadische Entstehen

von „Welt-Städten“ (Fernand Braudel, 1979) aus, die in der Lage sind, die Verbindungen über eine lange Distanz hinweg aufrechtzuerhalten. Allerdings werden erst seit der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts die „World cities“ (Peter Hall, 1966) sichtbar, diese Großräume, die – um P. Hall wiederzugeben, einen maßlosen Anteil der Geschäfte dieser Welt auf sich vereinen. Dies hängt erneut mit einem Prozess der Vereinheitlichung von Gebieten zusammen, die wir aus Bequemlichkeit „Globalisierung“ nennen.

Aus diesem kurzen historischen Überblick sollten wir die Idee mitnehmen, dass die dynamisch fortschreitende Metropolenbildung ein bedeutender sozio-geografischer Prozess unserer Zeit ist, weil die modernen Gesellschaften mobiler werden (und nicht städtischer). Mit anderen Worten: Wenn einige Metropolen sehr große Ballungsräume sind, ist der Umkehrschluss nicht richtig, denn was Metropolen einzigartig macht, ist ihre Verflechtung mit Fernverkehrsnetzen.





Quelle: Pixabay.com

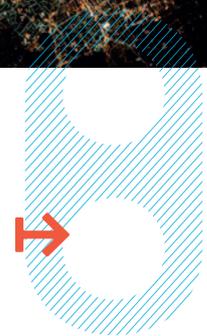
Neue Produktionsverfahren, neue Geografien

Diese Feststellung gilt auch für die Tätigkeiten des Menschen, die sich durch den sehr viel einfacher gewordenen Verkehr von Waren, Personen, Ideen, Kapitalmitteln gewandelt haben. Warum trägt die Hyper-Mobilität, die unsere Gesellschaften prägt, zur Stärkung der Rolle der Metropolen bei?

Zunächst muss daran erinnert werden, dass die mit dieser Hyper-Mobilität verbundenen Veränderungen der Gebiete keine monokausale Ursache haben, sondern, wie Manuel Castells vorschlägt, auf mindestens drei voneinander unabhängige (R)Evolutionen zurückgehen. Die erste betrifft die langfristigen technischen Veränderungen, die seit zwei Jahrhunderten und sich immer mehr beschleunigend, den Austausch von Produktionsfaktoren begünstigen. Weit entfernt von einem technologischen Determinismus, gesellt sich zu diesem ersten Faktor ein politischer Plan, der natürlich durch die Verkehrs- und

Kommunikationstechnologie ermöglicht wird, aber umgekehrt den Aufstieg letzterer unterstützt: Seit dem Ende des Zweiten Weltkriegs bemüht sich eine Reihe von internationalen Organisationen und Staaten, den Verkehr von Produktionsfaktoren zu erleichtern und den Handel zwischen den Staaten zu vereinfachen. Denken wir nur an die Senkung der Zolltarife oder auch die Deregulierung der Finanzströme. Und schließlich ist der dritte Prozess, die – in der ersten Bedeutung des Wortes – Mobilisierung der Produktionsfaktoren, an eine Umwandlung der Produktionsfaktoren selbst gekoppelt: Einige Wirtschaftsteilnehmer, beispielsweise international tätige Unternehmen, große Finanzinstitute oder zwischenstaatliche Institutionen (Internationaler Währungsfonds, Weltbank ...) nutzen die technologischen und politisch-ökonomischen Entwicklungen, um ihre Aktivitäten transnational auszuweiten.

Die Folgen dieser drei tiefgreifenden Umwandlungsprozesse der Produktionsverfahren kann man in drei „Schlagworten“ zusammenfassen, die ein Verständnis der Schlüsselrolle der Metropolen ermöglichen.



Globalisierung. Obwohl sie von „toten Winkeln“ begleitet wird, schreitet die wirtschaftliche Integration unseres Planeten immer weiter fort und bringt Wertschöpfungsketten hervor, die immer globaler werden. So folgen dem in den 1960er-Jahren einsetzenden Aufschwung des internationalen Handels in den 1970er-Jahren eine räumliche Umverteilung der Produktionsaktivitäten und – seit den 1980er-Jahren – eine Liberalisierung der Währungs- und Finanzsysteme, die die Mobilität der Kapitalströme beschleunigt. Die internationale Aufteilung der Aufgaben, die aus dieser Globalisierung resultiert, wird dabei immer komplexer: Die vertikalen Beziehungen der Regionen, in denen sich die sogenannten Tätigkeiten mit hoher Wertschöpfung konzentrierten, mit den auf Handarbeit beschränkten südlichen Ländern werden heute von eher vertikalen Beziehungen zwischen den Metropolen des Nordens und des Südens überlagert.

Innovation. Daneben werden wir Zeuge des Übergangs zu einer sogenannten innovativen Wirtschaft, die auf der nahezu permanenten Produktion der Unternehmen von Innovationsrenditen beruht, die sie vor der Konkurrenz schützen sollen. Dies führt zu einer Verkürzung der Lebenszyklen der Produkte sowie der Stärkung der Rolle der Produktion vor- und nachgeschalteten Prozesse, die zu Alleinstellungsmerkmalen gegenüber der Konkurrenz werden. Ferner wird eine Öffnung der Entwicklungstätigkeiten sichtbar, sei es durch Kooperationen mit anderen Unternehmen oder durch systematischere Akquisitionsstrategien von Startups. Auch hier wird die räumliche Ausdehnung der Geschäftsaktivitäten durch die Banalisierung des Verkehrs über sehr lange Distanzen hinweg umgestaltet.

Finanzialisierung. Seit den 1970er-Jahren haben die Ungleichgewichte in den nationalen Zahlungsbilanzen (Handelsüberschüsse oder -defizite, Erträge aus fossilen Brennstoffen ...) oder auch der Übergang zu Systemen der

privaten Gesundheits- und Altersvorsorge zum Aufstieg privater Finanzdienstleister geführt. Abgesehen von Steuerparadiesen, die nicht gerade in Metropolen angesiedelt sind, konzentrieren sich diese Finanzdienstleistungen in einer kleinen Gruppe internationaler Finanzzentren, die sich größtenteils mit den Firmensitzen der großen multinationalen Unternehmen decken und so zu dem werden, was Saskia Sassen als „global cities“ (2001) bezeichnete.

Insgesamt werden die Koordinations-, Verkehrs- und Innovationsfunktionen sowohl von einem Teil der wissenschaftlichen Literatur als auch von den ihrerseits internationalisierten Organisationen als entscheidend für die neuen, mit der Globalisierung einhergehenden Produktionsverfahren beschrieben. Doch es zeigt sich, dass es gerade die Metropolen sind, die hiervon profitieren, da sie die Knotenpunkte sind, in denen sich diese Funktionen ausweiten. Weit entfernt von dem technologischen Mythos, der in der Vereinfachung der Kommunikations- und Transportmittel den Aufstieg einer horizontalen Welt sieht, in der Entfernungen keine Rolle mehr spielen, kann man vielmehr – dort, wo die Verkehrsströme vereinfacht wurden – die Stärkung der Hubs beobachten, die eben genau die Aufgabe übernehmen, diese Verkehrsströme zu organisieren. Zur bunten Erdkarte der Staaten gesellt sich das Netz der Metropolen.

Räumliche Umgestaltungen auf allen Ebenen

Dieses geografische Netzwerk der Metropolen entbehrt jedoch nicht einer hierarchischen Gliederung. Die Geografen unterscheiden eine ganze Typologie von Metropolen, je nach dem Grad ihrer Zentralfunktion im Fernverkehrsnetz (auf weltweiter, kontinentaler, nationaler Ebene). So gibt es in Europa an die dreißig Metropolen mit europäischer oder weltweiter Bedeutung; Frankreich ist in dieser Liste – ebenso wie

DIE WIRTSCHAFT IN DEN DREI GROSSEN WÖRTERN - Quelle: Ludovic Halbert

Zeitraum	Phase	Indikator	Faktor	Hauptakteure
1960 und +	Globalisierung des Handels	Importations/ exportations	Senkung der Zolltarife	Handelsunternehmen
1970 und +	Globalisierung der industrie	Ausländische Direktinvestitionen	Internationalisierung der Unternehmen	Multinationale Unternehmen
1980 und +	Globalisierung der Finanzströme	Wertpapieranlagen	Liberalisierung der Kapitalflüsse	Internationale Investmentfonds

Großbritannien – nur mit seiner Hauptstadt und ihrem Umland vertreten. Dies bestätigt die Bedeutung sowohl der ererbten Rolle (städtische Systeme entwickeln sich nur sehr langsam) als auch der Konzentrationsprozesse zugunsten der Spitze der städtischen Hierarchien.

Der Archipelbildung einer weltweiten Metropole entsprechen Umgestaltungen innerhalb derselben. Wie jedes andere städtische Gebiet sind natürlich auch die Metropolen von Erscheinungen wie Entzerrung, Zersiedelung und Polarisierung betroffen, die beispielsweise mit den Auswirkungen der Automobilisierung und individueller Wohnformen zusammenhängen. Jedoch werden manche sogenannte metropolitane Funktionen – abseits banaler Neuzusammensetzungen – ebenfalls von einem Prozess der räumlichen Umgestaltung erfasst. Aufgrund der Bedeutung der Mobilität für die tägliche Abrufbarkeit dieser Funktionen sind letztere natürlich auf Infrastrukturelemente angewiesen, die die Anschlussfähigkeit garantieren: die Nähe zu Bahnhöfen, Flughäfen, Autobahnkreuzen, leistungsfähige Internetverbindungen ... Doch dieser Faktor ist mit mehreren anderen verknüpft (Verfügbarkeit von Arbeitskraft, Zugang zu Kunden, Partnern ...) und wird vor allem von einer Reihe von Akteuren öffentlich genutzt, um ihre eigenen Strategien zu verfolgen.

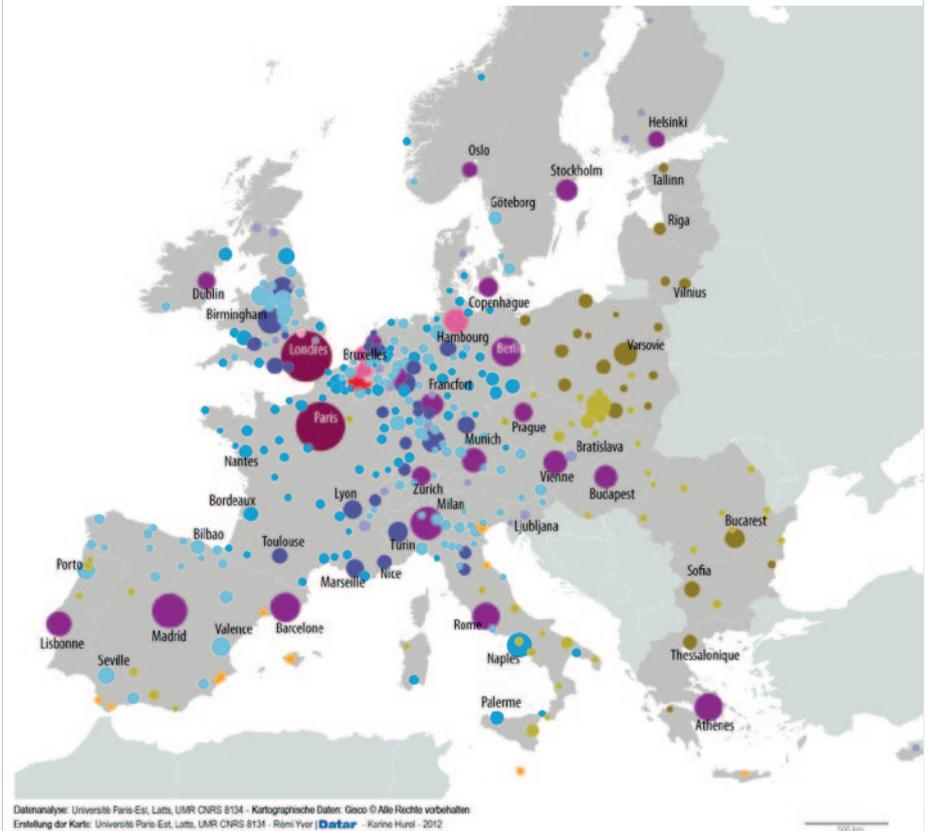
Selbst innerhalb der Unternehmen führt die Entscheidung für eine Niederlassung im städtischen Bereich regelmäßig zu Konflikten, da der Firmensitz mit zahlreichen Fragestellungen verbunden ist: Die Führungsebene bevorzugt den Innenstadtbereich wegen des mit ihm verbundenen Images; die Abteilungsleiter ziehen eher Standorte vor, die ihren Teams Produktivität und Flexibilität bieten; die Personalabteilung nutzt den Standort, um „Talente“ zu binden und „entbehrlich“ gewordene Mitarbeiter zu entmutigen; und schließlich möchte der Finanzvorstand die Immobilienkosten minimieren. Außerdem haben die auf dem Mietmarkt für Geschäftsimmobilien tätigen Akteure – Vermieter ebenso wie im Fall der Metropolen Investmentfonds

– ihre eigenen Einteilungen und Rankings hinsichtlich der Standortfaktoren des Immobilienparks. Und schließlich spielt auch die Politik hinsichtlich der wirtschaftlichen Entwicklung und der Raumplanung weiterhin eine Rolle, insbesondere dann, wenn die Konkurrenz zwischen den einzelnen Teilgebieten einer Metropole zur Aufspaltung des Marktes für Geschäftsimmobilien beiträgt.

Auch wenn man die jeweilige Bedeutung der eben genannten Faktoren nicht gewichtet, lässt sich doch feststellen,

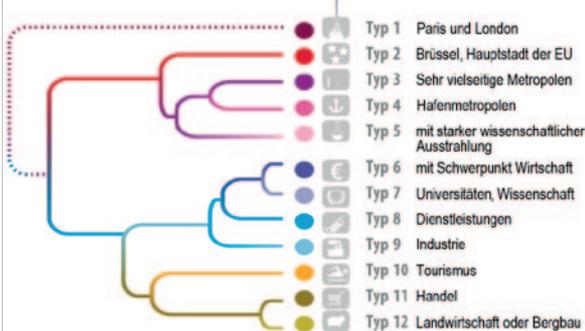


ALLGEMEINE TYPOLOGIE DER STÄDTISCHEN BALLUNGSRÄUME IN EUROPA - Quelle: DATAR

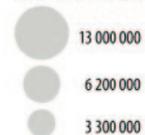


Datenanalyse: Université Paris-Est, Latis, UMR CNRS 8134 - Kartographische Daten: Geo © Alle Rechte vorbehalten
 Erstellung der Karte: Université Paris-Est, Latis, UMR CNRS 8134 - Rémi Yver | Datar - Karine Hurd - 2012

Typologie der städtischen Ballungsräume in Europa
 Ballungsraumtypen in aufsteigender Reihenfolge nach 25 Indikatoren



Anzahl der Einwohner im Jahr
 (ausgedrückt je nach funktionalem städtischen Ballungsraum)





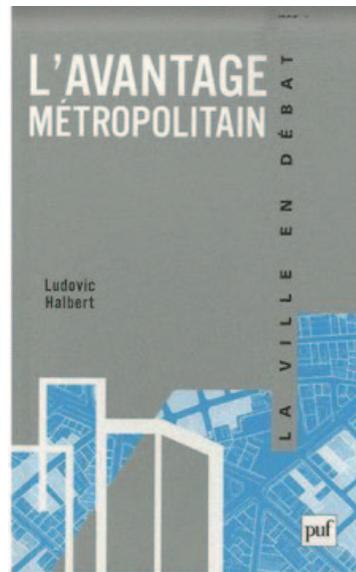
DER VORTEIL DER METROPOLE

dass wir Zeugen einer funktionalen und räumlichen Aufgliederung der wirtschaftlichen und administrativen Aktivitäten werden, die die Rolle zentraler Städte und ihres Umlands stärken, sowie der Entstehung zahlreicher Pole in eben diesem Umland. Dies führt zu einem Übergang historisch monozentraler Stadtbereiche hin zu breiter gefächerten, multipolaren Systemen, auch wenn diese funktionstechnisch auf das Zentrum des Großraums fixiert bleiben.

Der Vorteil der Metropole

Wie lässt sich nun, abgesehen von der Rolle der Metropolen als funktionale und geografische Zentren, der Vorteil erklären, den sie bei der beschriebenen Neuorganisation der metropolitanen Wirtschaft haben? Die Analysen der regionalen Wirtschaft zeigen, dass das wirklich Besondere der Metropolen der Umstand ist, dass sie verschiedene Effekte auf sich vereinen, die einzeln auch anderswo zu beobachten sind.

Die Produktivität der Unternehmen hängt stark von ihrem sozio-ökonomischen Umfeld ab: Wenn sie sich ins Umland ausdehnen, profitieren sie von positiven äußeren Effekten. Hierbei werden in Ballungsräumen normalerweise zwei grundlegende Wirtschaftsformen unterschieden: Die „Localization Economies“ profitieren von einer Konzentration spezialisierter Wirtschaftsakteure des gleichen Sektors oder der gleichen Branche an einem Ort. Diese Cluster bilden sich in unterschiedlichen räumlichen Ausprägungen: in ländlichen Gebieten, beispielsweise im kalifornischen Weinbau, oder in kleinen Städten, wie die italienischen Industriegebiete oder einige französische Produktionszentren; sie sind nicht an städtische Großräume und noch weniger an Metropolen gebunden. Jedoch findet sich heute eine große Anzahl derjenigen Cluster, die langfristig existieren oder neu gegründet werden, in den Metropolen (Frédéric Gaschet und Claude Lacour 2007). Die zweite Art externer Ersparnisse für Unternehmen ist der sogenannte Dichtevorteil der „Urbanization Economies“. Wenn man – beispielsweise wie Jane Jacobs (1969) – davon ausgeht, dass Städte durch ihren relativen funktionalen und sozialen Mix charakterisiert werden, versteht man, wie die Nähe zu Unternehmen anderer Branchen die Nutzung der Kooperationsmöglichkeiten als Innovationsquellen fördert und wechselseitige Einsparungen erleichtern kann. Auch hier



sind die Metropolen – selbst wenn diese Art von Effekt eher der „Stadt“ zugeschrieben wird – besonders gut in der Lage, Strategien zur Nutzung der sie charakterisierenden Vielfalt umzusetzen. Sie stellen beispielsweise Beobachtungs- und Versuchsgebiete dar, in denen die immer neuen Bedürfnisse ihrer sehr unterschiedlichen Verbrauchergruppen erkannt, ja sogar hervorgerufen werden können. Hier findet man übrigens eine alte Erkenntnis der Stadtgeografie wieder: Innovationen (Produkte, Soziales ...) verbreiten sich in der Regel von den größten Ballungsräumen in die kleineren aus.

Der Vorteil der Metropole besteht also in der Mobilisierung dieser verschiedenen externen Effekte in einem einzigen Gebiet, in dem sich Größen-, Vielfalts- und Spezialisierungseffekte mit materiellen und immateriellen Infrastrukturen vereinen, die für eine Durchlässigkeit auf vielen Ebenen sorgen.

Dies ist in erster Linie eine Folge ihrer Größe. Denn auch wenn letztere nicht nur die Metropolen charakterisiert, so ist es doch deren Größe, die sie in die Lage versetzt, Ressourcen zu vereinen, die nicht nur umfangreich, sondern auch vielfältig sind. Für einen Wirtschaftsteilnehmer (einen Haushalt, einen Unternehmer, einen Investor ...) sind die vorhandenen Ressourcen, wie Pierre Veltz dargelegt hat, eine Art Versicherung: Die Metropolen vermindern das Risiko eines Mangels oder einer Einkapselung – Risiken,



die in Gebieten mit zu knappen (beispielsweise ein limitierter Arbeitsmarkt) oder zu spezialisierten Ressourcen (beispielsweise ein Großraum, dessen wirtschaftliche Aktivität zu sehr auf einen Sektor konzentriert ist, der in eine Krise geraten kann) auftreten können.

Aufgrund ihrer Größe, die bedeutende Investitionen ermöglicht, bieten die Metropolen den Wirtschaftsteilnehmern externe Vorteile, die in einer Wirtschaft mit einer auf lange Distanzen ausgerichteten Mobilität wichtig sind. Dazu zählen Infrastruktureinrichtungen wie Flughäfen oder die Anbindung an schnelle Schienen- oder Straßennetze.

Doch dies ist auch bei eher immateriellen Infrastrukturelementen der Fall, da die Metropole Unternehmen und Menschen beherbergt, deren Aktivitäten stark auf den Langstrecken-Verkehr angewiesen sind (multinationale Unternehmen, Diaspora ...). Diese materielle und immaterielle Infrastruktur erweitert auf spektakuläre Weise die Ressourcen, die die Metropolen ihren Wirtschaftsteilnehmern zur Verfügung stellen können. Sie helfen bei der Überbrückung räumlicher Grenzen und ermöglichen so die Nutzung von Ressourcen im Nachbarviertel, aber auch in weiter entfernten Gebieten. Es wird deutlich, dass die Metropolen sozialräumliche Einheiten darstellen, die an räumlich differenzierte Produktionsweisen angepasst sind und sich auf ein dichtes Verkehrsnetz stützen können.

Die durch den Metropolen ermöglichte Mobilisierung von Ressourcen ist jedoch nicht selbstverständlich: Die geografische Nähe ist ohne einen Aktivierungsprozess nichts wert (Alain Rallet und André Torre 2005). Letzterer vollzieht sich manchmal über Handelsbeziehungen, aber auch durch gemeinsame Institutionen, soziale Netzwerke oder auch Orte, die die Aktivierung von Ressourcen sicherstellen. Wenn der Unternehmer per definitionem dazu beiträgt, letztere zu mobilisieren, geschieht dies auch durch zahlreiche andere Akteure, etwa durch Vereinigungen, die öffentliche Hand, gesellschaftliche Gruppen ... In einem solchen Maß, dass die heutigen Herausforderungen für die wirtschaftliche Entwicklung als eine soziale und politische Frage formuliert werden kann: Wie kann es gelingen, die zahlreichen Brüche zu überwinden, die vor allem in den Gebieten der Metropolen zu finden sind? Und wie kann der Prozess der Metropolenbildung von der öffentlichen Hand gesteuert werden?

Der Frühling der Metropolen

Trotz ihrer großen Schwierigkeiten (Überlastung, sozio-räumliche Ungleichheiten, Luftverschmutzung, politische Zergliederung) erlebt Frankreich einen „Frühling der Metropolen“. Vielleicht, weil diese dem Gespenst einer wirtschaftlichen Depression die Stirn bieten, die als eine Folge der durch die Globalisierung verschärften Konkurrenz wahrgenommen wird. Manche hoffen, dass die Metropolen die Rolle des Wachstumsträgers übernehmen könnten. Diese Erneuerung der Metropolen ist weit entfernt von der Raumplanung keynes'schen Zuschnitts, die das staatliche Handeln in den 1960er- und 1970er-Jahren bestimmte. Damals galten die Metropolen als Garanten der Ausgeglichenheit und sollten das Wachstum besser verteilen sowie das Gewicht der regionalen Hauptstädte begrenzen. Heute haben sich die Ziele für den Staat sowie für einige lokale Entscheidungsträger verändert. Die Metropolen bieten zunächst eine wirtschaftliche Entwicklungsperspektive: Für den Zentralstaat sind sie die Lokomotiven der nationalen Wirtschaft; für die lokalen Entscheidungsträger bieten sie die Chance, die Attraktivität ihrer Gebiete zu erhöhen. Sie dienen auch dazu, eher politische Ziele zu legitimieren: Einigen Lokalpolitikern bieten sie ein Motiv, um ihre Forderung nach einer größeren Autonomie zu untermauern (gegenüber dem Staat und den Regionen, manchmal jedoch auch gegenüber den Gemeinden, die diese Großräume bilden).

In einem weiteren Sinn ermöglicht die Metropolenbildung die Wiederaufnahme eines nie vollendeten politischen Projekts, nämlich der Anpassung der staatlichen Verwaltungsinstrumente an die Gesellschaft, für die sie bestimmt sind. Wird uns nicht erzählt, dass die Metropolen nunmehr „den richtigen Maßstab“ darstellen, denjenigen nämlich, bei dem die Institutionen den Funktionsweisen der Wirtschaft und der Ballungsräume am besten angepasst und die staatlichen Ausgaben am effizientesten seien und zudem die Wünsche der Bürger berücksichtigt würden? Was macht es da schon, wenn der richtige Perimeter eine Utopie bleibt und dazu verurteilt ist, ununterbrochen von den Überlagerungen und Neuordnungen überschwemmt zu werden, die die vielgestaltige Mobilität den Gebieten aufzwingt (Martin Vanier, 2013).



So haben zahlreiche französische Großräume Besonderheiten bei sich entdeckt und beim Gesetzgeber geltend gemacht, um zu versuchen, ihre Anerkennung als Metropole zu erreichen. Der Staat selbst ist übrigens auch aktiv und unternahm in den 2000er-Jahren Anstrengungen im Rahmen von DATAR¹, was von einem Teil der wissenschaftlichen Welt unterstützt wurde; seitdem wurde dank einer Reihe von Gesetzen, die diesen metropoliten Enthusiasmus formalisierten und regulierten, ein Dutzend öffentliche Träger der interkommunalen Zusammenarbeit gleichen Namens gegründet.

Doch jenseits der institutionellen Strukturierung des Prozesses steht heute die politische Entwicklung und Raumplanung im Mittelpunkt der Anstrengungen, die im Namen der Metropolenbildung unternommen werden.

Gebietsentwicklung, öffentliche Maßnahmen und Metropolenbildung

Wenn die Metropolen als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung in einem Kontext der Globalisierung bezeichnet werden, kann man vor allem eine zentrale Auswirkung dieser Bildung eines Netzwerks weit voneinander entfernter Städte erkennen: die verschärfte Konkurrenz zwischen ihren Gebieten. Diese konterkariert den Austausch und die Zusammenarbeit, die gerade die Wirtschaftsbeteiligten in die Lage versetzt, weit entfernte Ressourcen zu bündeln. Ungeachtet des Bedauerns, das angesichts der schädlichen Wirkung dieser allgemeinen Konkurrenz zwischen den Gebieten zu hören ist, tragen zahlreiche Akteure der öffentlichen Hand zu ihr bei, indem sie beispielsweise sogenannte Metropol-

Strategien entwickeln, die, wenn sie nicht die Konkurrenz zwischen den Gebieten befeuern, doch zumindest die Meinung vertreten, dass jene unüberwindbar sei.

Damit bezwecken sie, das Renommee ihres eigenen Gebiets zu stärken, Unternehmen, Inverstoren und Haushalte anzulocken und unter dem Deckmantel der Metropolenbildung entwickeln sich politische Anstrengungen zur Attraktivitätssteigerung zu entwickeln. Dies wird durch regionales Marketing erreicht, das sich an sogenannte exogene Unternehmen, aber auch immer mehr an „Investoren“ richtet, die die Modernisierung des Gebiets und die Verbesserung seines Images voranbringen, beispielsweise durch die Förderung eines vertikalen Städtebaus oder von Großprojekten. In Verbindung hierzu achten die lokalen Entscheidungsträger auf die Erneuerung der materiellen Infrastruktur: Maßnahmen wie ein TGV-Bahnhof, eine neue Metro oder ein Flughafen, ein großes Stadion, ein Kongresszentrum oder Veranstaltungssäle folgen weniger der Logik eines Services für die Bürger, sondern dienen als Zierde des Gebiets, die als einer Metropole würdig und also als fähig erachtet wird, dem Vergleich mit anderen, konkurrierenden Städten standzuhalten.

Und schließlich wird der Akzent auf die Reform der lokalen Entscheidungsstruktur gelegt. Jenseits der oben beschriebenen Neuzusammensetzung der institutionellen Legosteine ist eine der Herausforderungen der Metropolenbildung die bessere Erfüllung der Erwartungen von Unternehmen und Investoren an ein Angebot klarer Strategien, die Schaffung einfacher und schneller Verwaltungsvorgänge, die Einbindung der Wirtschaft in staatliche Entscheidungen – ohne dabei zu vergessen, das Engagement der Stadtväter der Metropole hinsichtlich öffentlicher Investitionen oder der Förderung lokaler Interessen zu belohnen.



„Die Gebietsreform versucht, die territoriale Architektur der französischen Republik für mehrere Jahrzehnte zu verändern. Der Einsatz ist: Die Senkung der staatlichen Ausgaben und eine stärkere Berücksichtigung der Bedürfnisse der Bürger.“

Der Status der Metropole (...) ist ein zentrales Element der ehrgeizigen Gebietsreform, die vom Staatschef getragen wird.“

Die Regierung, 01/09/2015

¹. Interministerielle Delegation für Raumplanung und regionale Attraktivität.

Die Tabus der Metropolenbildung

Wenn sich diese Neuorientierung der öffentlichen Entscheidungsträger in den Metropolen bestätigen sollte, bleiben dennoch einige in unserer Analyse aufgezeigte Herausforderungen bestehen. Wir wollen zwei von ihnen nennen, die direkt die Gebietsentwicklung betreffen.

Die erste bezieht sich auf die zentrale Stellung – zur Stärkung des „Vorteils der Metropole“ – der Mobilisierung der hier und da vorhandenen Ressourcen. Hierfür ist es sicherlich von großem Wert, auch die Entwicklung der immateriellen Infrastruktur zu fördern, die bei der Zurschaustellung und Mobilisierung von Ressourcen helfen kann. Es gibt hier zwar einige Versuche, etwa durch die Politik der Städtecluster oder -netzwerke. Jedoch scheint es noch ziemlich schwierig zu sein, umfangreiche Formen der Zusammenarbeit zwischen den lokalen Wirtschaftsbeteiligten zu etablieren, sowie zwischen Letzteren und Akteuren von außerhalb, sofern der dominierende Maßstab der einer verschärften Konkurrenz ist.

Zweitens scheint es sehr schädlich zu sein, jenseits der Koordinations- und Verkehrsfunktionen in einer globalisierten Wirtschaft die am Ende gewöhnlicheren Funktionen der Metropolen zu vernachlässigen. Wir denken hier an die Gesamtheit der wirtschaftlichen Aktivitäten zur Produktion von Gütern und Dienstleistungen, die den Grundbedarf der Haushalte und Unternehmen decken: Bildung und Erziehung, Gesundheit, kommunale Dienste (Wasser, Energie, Müllabfuhr ...), Wohnungen, Verkehr, Unterhalt und Wartung, Handwerk, kulturelle und sportliche Aktivitäten usw. Denn es sind eben diese Aktivitäten, die über das gute oder weniger gute Funktionieren des Motors Metropole entscheiden. In einer Zeit, in der sich die lokalen Entscheidungsträger im Versuch erschöpfen, ihr Gebiet hervorzuheben, indem sie die gleichen Eigenschaften ins Rampenlicht stellen wie ihre Nachbarn (ein Gewerbegebiet in der Nähe eines TGV-Bahnhofs, drei oder vier herausragende Bereiche in Kultur, Digitaltechnik, Forschung ...), und dies unter dem Einfluss quasi weltweit zirkulierender politischer Modelle, möchten wir daran erinnern, dass einer der für die Haushalte und die Unternehmen sichtbarsten Unterscheidungsmerkmale

in der Fähigkeit besteht, das alltägliche Funktionieren der Metropole sicherzustellen. Dies mag wie eine Offensichtlichkeit klingen, ist jedoch angesichts der Häufung umweltpolitischer, sozialer und politischer Schwierigkeiten, die die Metropolen kennzeichnen, die größte zu bewältigende Herausforderung.

BIBLIOGRAFIE

Civilisation matérielle, économie et capitalisme. XV-XVIII, Tome 3.

Le temps du monde. F. Braudel, 1979, Paris : Armand Collin.

The Information Age, Volume 1: The Rise of the Network Society,

M. Castells, 1996, Oxford: Blackwell.

Les systèmes productifs urbains : des clusters aux "clusties", F. Gaschet et C. Lacour. 2007, Revue d'économie régionale et urbaine.

L'avantage métropolitain, L. Halbert, Paris, 2010 : Presses Universitaires de France.

World Cities, P. Hall, 1966.

Proximity and Localization, A. Rallet et A. Torre. 2005, Regional Studies.

The Global City: New York, London, Tokyo, Second Edition. S. Sassen, Princeton, 2001: Princeton University Press.

La métropolisation ou la fin annoncée des territoires ? Métropolitiques,

M. Vanier, 2013, 22 avril 2013, <http://www.metropolitiques.eu/La-metropolisation-ou-la-fin.html>

WEITERE PUBLIKATIONEN DES AUTORS ZUM THEMA:

Le desserrement des activités d'intermédiation au sein de la région parisienne : réalités et limites, L. Halbert, 2005a, Géographie, Economie, Société.

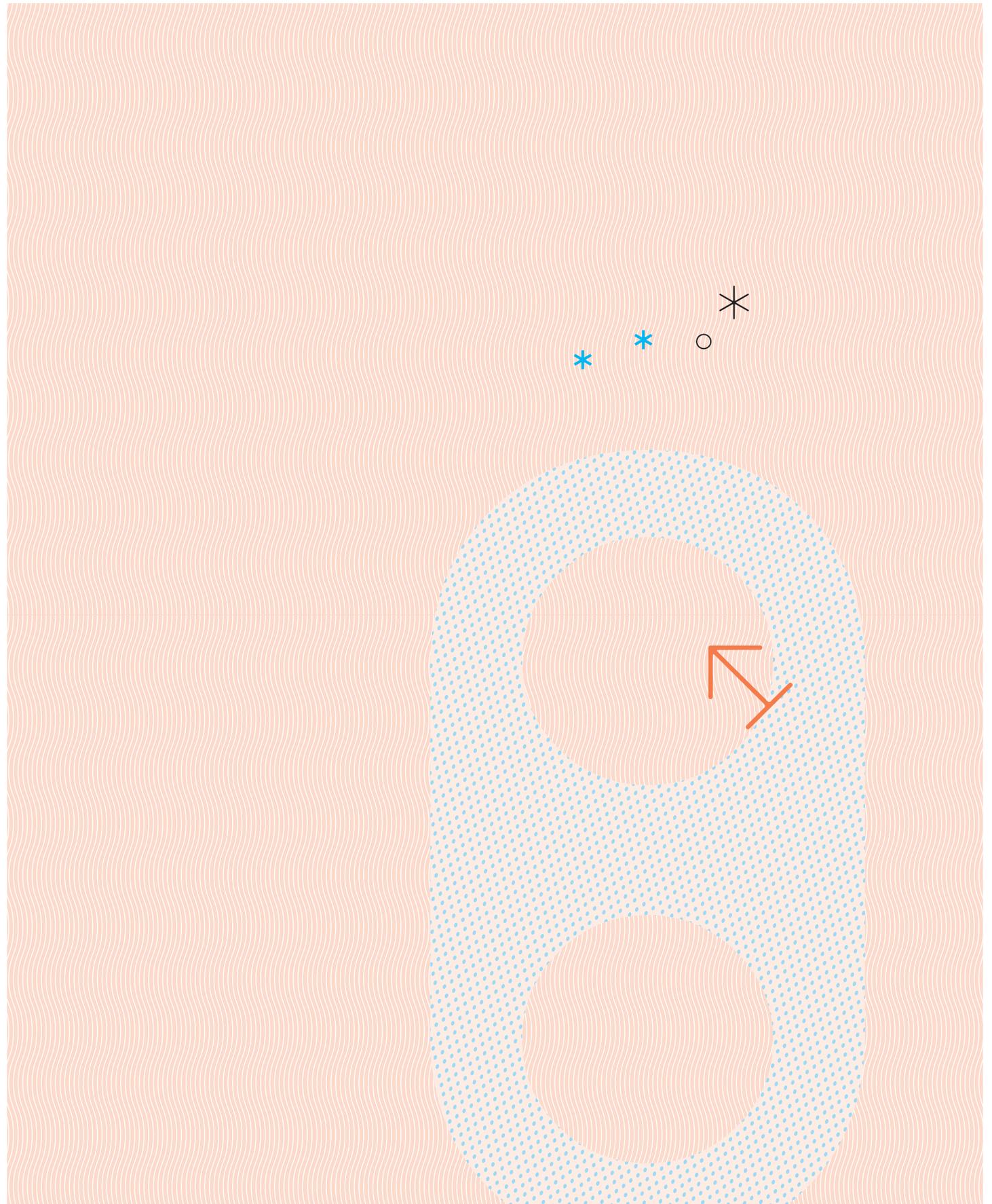
Les métropoles, moteurs de la dématérialisation du système productif urbain français : une lecture sectorielle et fonctionnelle (1982-1999), L. Halbert, 2005b, Bulletin de l'Association des Géographes Français.

L'horizon des entreprises franciliennes vu par les appels téléphoniques,

L. Halbert, 2007, In Données Urbaines, Tome 5, édité par M-F. Mattei et D. Pumain, 5:269-82. Paris : Economica.

Quelles métropoles en Europe ? Des villes en réseau, L. Halbert, P. Cicille et C. Rozemblat 2012, Collection Travaux de la Datar. Paris : DATAR, La Documentation française.

Services globaux, géographies locales : les services aux entreprises dans les métropoles de Londres et Paris, L. Halbert, et K. Pain, 2010, Cybergeog : European Journal of Geography, Espace, Société, Territoire. <http://cybergeog.revues.org/23337>



L'Agence
de Développement
et d'Urbanisme
de l'Agglomération
Strasbourgeoise

Herausgeber: **Anne Pons, Generaldirektorin der ADEUS**
Für die Konferenzen verantwortlich: **Cathie Allmendinger**
Projektteam: **Cathie Allmendinger** (Teamchef),
Jean Isenmann, Estelle Meyer, Sophie Monnin,
Pierre Reibel, Maryline Roussette
PTP 2015 - Projekt Nr: **1.5.1.2** - Fotos: **Jean Isenmann**
Layout: **Sophie Monnin**
© ADEUS - November 2015 - N° Issn : 2112-4167
Themenblätter und Veranstaltungen auf der Website
der ADEUS: www.adeus.org