

Heidi Megerle

Von der „ville en crise“ zur Metropolitan European Growth Area: aktuelle Transformationsprozesse der Metropolregion Marseille – Aix-en-Provence

From the „ville en crise“ to Metropolitan European Growth Area: current transformation processes of the metropolitan region Marseille – Aix-en-Provence

Kurzfassung

Die Hafenstadt Marseille kämpfte nach dem Verlust der kolonialen Überseemärkte jahrzehntelang mit dem Image der „ville en crise“. Planungen für eine Freihandelszone im Mittelmeerraum sowie ein Paradigmenwechsel der französischen Raumordnung bewirken in Verbindung mit einem der umfassendsten Stadterneuerungsprojekte Europas (Euro-méditerranée) eine signifikante Aufbruchsstimmung. Für das Erreichen der Ziele der Lissabon-Strategie spielen die Metropolen des Mittelmeerraums eine zunehmend wichtige Rolle. In Kooperation mit angrenzenden Kommunen strebt die Metropolregion Marseille-Aix-en-Provence hierbei eine Schlüsselstellung im nördlichen Mediterraanraum an.

Abstract

The seaport Marseille fought for decades with the image of a „ville en crise“ after losing the colonial overseas markets. The planning of a free-trade-area in the Mediterranean region as well as the changing of paradigms in the French regional planning system led to significant dynamics. This correlated with one of the most ambitious urban renewal projects (Euroméditerranée) in Europe. The great cities of the Mediterranean region play an important role for the achievement of the Lisbon strategy. In close co-operation with adjoining communities the metropolitan region Marseille-Aix-en-Provence strives for a key position in the northern part of the Mediterranean.

1 Einleitung

Marseille, die zweitgrößte Stadt Frankreichs, unterlag nach einer Boomphase im 19. Jahrhundert seit den 1950er Jahren tiefgreifenden Transformationsprozessen. Gründe hierfür waren die Verlagerung zahlreicher Hafenfunktionen aus dem Stadtgebiet, erhebliche Schwierigkeiten, die Folgen der Dekolonisierung und Deindustrialisierung zu bewältigen, sowie massive demographische Veränderungen in kurzer Zeit. Das Fehlen geeigneter Strategien, um diesen Entwicklungen erfolgreich zu begegnen, führte zur Degradierung

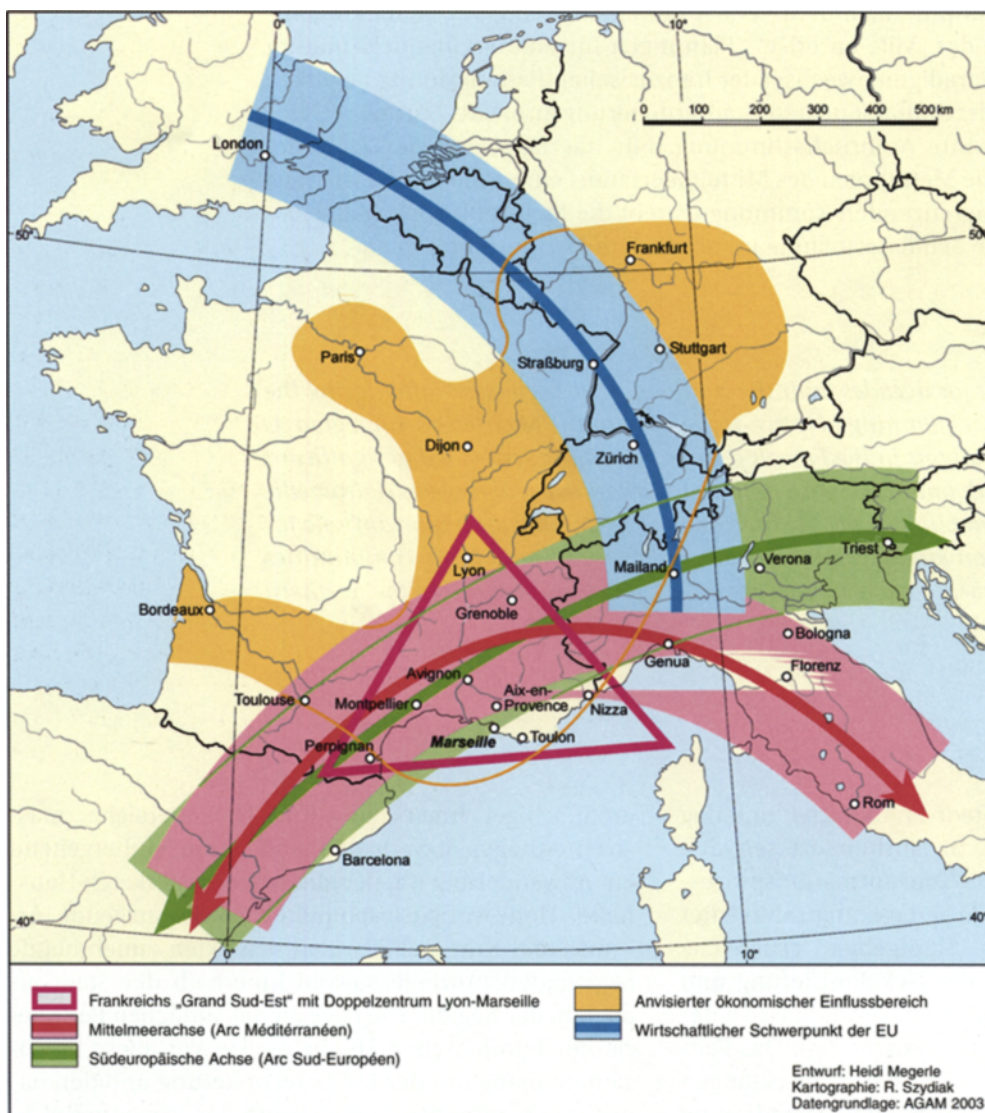
großflächiger Innenstadt- und Hafenbereiche, massiven Arbeitsplatzverlusten und damit einhergehend zur Abwanderung v. a. der einkommensstärkeren Haushalte. Hohe Arbeitslosenquoten sowie steigende Armuts- und Kriminalitätsraten bewirkten zunehmende Segregationsprozesse sowohl innerhalb der Stadt als auch in der Region. Die Lage an der südlichen Peripherie der Europäischen Union weckte vor allem in Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung und den damit zu erwartenden Veränderung der Förderpolitiken

Befürchtungen in Bezug auf wachsende Marginalisierungsrisiken und das Abhängen von wirtschaftlichen Entwicklungen. Über Jahrzehnte hinweg wurde Marseille mit dem Image der „ville en crise“ verbunden.

Erste Veränderungen wurden Mitte der 1990er Jahre mit der Planung einer neuen Freihandelszone im Mittelmeer spürbar. Seine geostrategische Lage prädestiniert Marseille als Drehscheibe zwischen dem Mittelmeerraum und dem zentralen Wirtschaftsraum der EU. Diese Potenziale sowie ein sich abzeichnender wirtschaftlicher Aufschwung führten zu besseren Positionierungen in internationalen Städte-Rankings (Rozenblat/Cicile 2003). 2005 wurde die Stadt als „Metropolitan European Growth Area“ der Kategorie 3 eingestuft (ESPON 2005). Mittlerweile hat sie sich das optimistische Ziel gesetzt, eine Position unter den zwanzig führenden Metropolen Europas zu erreichen (AGAM 2005, S. 1).

Die Entwicklungen sowie die anvisierten Zukunftsstrategien von Marseille müssen jedoch in engem Zusammenhang mit dem Umland gesehen werden. Auch hier lassen sich teilweise erhebliche Transformationsprozesse beobachten, wenn auch nicht immer zeitlich synchron mit der Kernstadt. Konsequenterweise folgte Marseille als eine der ersten französischen Metropolregionen zusammen mit der Nachbarstadt Aix-en-Provence dem Aufruf der CIADT¹ 2003 zur metropolitanen Kooperation, um ihre Position im europäischen und globalen Wettbewerb der Städte zu verbessern (Touche 2006, S. 2).

Der vorliegende Beitrag zeigt die historischen Entwicklungen bis zur aktuellen Situation auf und bindet die Strategien der Metropolregion Marseille-Aix in die aktuelle Diskussion zur Rolle der Metropolregionen als Wachstumsmotoren auf nationaler wie auch europäischer Ebene ein.



Karte 1
Geostrategische Lage
von Marseille

2 Von der „Boomtown“ zur „ville en crise“

Die älteste Stadt Frankreichs erlebte mit der beginnenden Industrialisierung und der zeitgleichen Erschließung der französischen Überseekolonien einen beeindruckenden Aufschwung. Marseille war im 19. Jahrhundert der führende Hafen Frankreichs und im globalen Vergleich an fünfter Stelle (Donzel 1998, S. 63). Damit einher ging ein erhebliches Bevölkerungswachstum (Abb. 1).

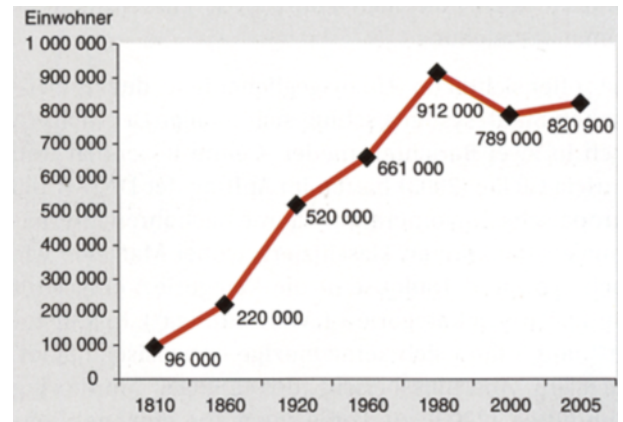
Mit der Erschließung des zweiten Kolonialreichs (Afrika und Ostasien) mussten die Hafenanlagen vom historischen Vieux Port in den nördlichen Stadtbereich von La Joliette verlegt werden (s. Karte 3). Mit dieser Verlegung wurde gleichzeitig der Grundstein für die Fragmentierung der Stadt in einen nördlichen von Industrie- und Hafenfunktionen geprägten und einen südlichen bürgerlicheren Bereich gelegt, was bis heute das Stadtbild und die Bevölkerungsstruktur von Marseille kennzeichnet.

Schwerpunktmäßig nach dem Ersten Weltkrieg erfolgten für die chemische und petrochemische Industrie Erschließungen im Gebiet des Étang de Berre sowie in Fos-sur-mer, heute der wichtigste Raffineriestandort Frankreichs (Pletsch 2003, S. 138).

Die Verlagerung zahlreicher Hafenfunktionen aus dem Marseiller Stadtgebiet sowie ein massiver Bedeutungsverlust der verbleibenden Hafenfunktionen in Zusammenhang mit der Unabhängigkeit der Kolonien sowie dem Zusammenbruch der traditionellen Industrien waren wesentliche Faktoren des Marseiller Niedergangs. Die einsetzende Deindustrialisierung erfolgte nahezu zeitgleich mit einer „demographischen Explosion“ durch die „pieds noirs“ (Rückkehrer aus Algerien). Innerhalb kürzester Zeiträume mussten mehr als 100 000 Wohnungen geschaffen werden (Morel 2001, S. 19 ff.), darunter zahlreiche Sozialwohnungen, die sich in den nördlichen Vierteln konzentrierten. Nur wenig später setzte eine gegenläufige Bewegung ein. Von 1975 bis 1990 erlitt Marseille massive Bevölkerungsverluste durch die Abwanderung von 110 000 oder 12 % seiner Einwohner überwiegend in Nachbargemeinden sowie einen Verlust von 40 % der Industriearbeitsplätze (Girard; Joannon 2001, S. 53 ff.).

Im selben Zeitraum begann im benachbarten Aix-en-Provence und dessen Umland die Entwicklung verschiedener Hightech-Zentren (u. a. Rousset mit Halbleiterproduktion und Arbois mit Umwelttechnik). Da aus Marseille vorzugsweise Bevölkerungsschichten mit höherem Bildungsgrad und höherem Einkommen abwanderten, wohingegen sich brachfallende Industrie- und Hafenanlagen sowie Sozialwohnungen im Nordbereich der Stadt konzentrierten, führte dies zu

Abbildung 1
Bevölkerungsentwicklung von Marseille – 1810 bis 2005



Quelle: Tulasne 2007; Stadt Marseille 2007

erheblichen Disparitäten innerhalb der Stadt und der Region. Während sich somit Arbeitslosigkeit, Armut und erhöhte Kriminalitätsraten in den nördlichen Innenstadtbereichen zentralisierten, war gleichzeitig eine Peripherisierung des Reichtums in den bürgerlicheren Südvierteln bzw. im Umland zu beobachten. Dies führte nicht nur zu einer zunehmenden Degradierung der Bausubstanz in den Marseiller Nordvierteln und einer verstärkten sozialen Segmentierung sowie einer räumlichen Polarisierung mit einer „Nord-Süd-Spaltung“ der Stadt (Kazig 2004, S. 47), sondern auch zu einem überregional ausstrahlenden Image des krisengeschüttelten und gefährlichen Marseille (Monzini 2001, S. 37). Zu Beginn der 1990er Jahre wies Marseille eine Arbeitslosenrate von 21 % auf und war eine der wenigen Großstädte, die keinerlei Gentrifizierungsansätze im Stadtzentrum vorzuweisen hatte. Auch waren nahezu keine nationalen oder internationalen Investitionen zu verzeichnen. Ansiedlungen auswärtiger Unternehmen erfolgten ausschließlich in den Randbereichen der Agglomeration und vermieden das Stadtzentrum (Latil d'Albertas 2007, S. 203). Ohne klare Entwicklungsstrategie war die Kernstadt eher eine Entwicklungsbremse denn ein Wachstumsmotor für die Region. Nicht ohne Grund klassifizierte Saskia Sassen (1996, S. 63) Marseille als eine im Niedergang begriffene Stadt.

3 Ausgeprägte Disparitäten im französischen Städtesystem

Disparitäten sind nicht nur innerhalb der Stadt Marseille sowie deren Umland zu verzeichnen, sondern auch im französischen Städtesystem insgesamt. Durch die jahrhundertlange zentralstaatliche Ausrichtung nahezu der gesamten Infrastruktur auf die Hauptstadt

erreichte Paris nicht nur als zweite europäische Stadt neben London Weltstadtformat (Sassen 1996, S. 171), sondern auch innerhalb Frankreichs eine eindeutige Primatstadtstellung.

Die offensichtliche Unausgeglichenheit des französischen Städtesystems schlug sich in aller Deutlichkeit auch in zwei Berichten nieder: Céline Rozenblat und Patricia Cicille (2003) hatten im Auftrag der DATAR 180 europäische Agglomerationsräume nach ihren internationalen Funktionen klassifiziert, wobei Marseille wie auch Lyon und Toulouse in die Kategorie 4 eingestuft wurde, Paris in Kategorie 1 („Weltstadtliga“). In Kategorie 2 und 3 fand sich keine einzige französische Stadt. Auch im Abschlussbericht des ESPON Monitoring Committee (2005) zu Potenzialen für eine polyzentrische Entwicklung in Europa klaffte eine vergleichbare Diskrepanz. Während Paris auch hier als Weltstadt eingestuft war, fanden sich Marseille, Lyon und weitere als Metropolitan European Growth Areas (MEGAs) in Kategorie 3 (Carrière 2005, S. 56). Die Kategorien 1 und 2 waren in Frankreich nicht belegt. Im Gegensatz dazu verfügt Deutschland zwar über keine Weltstadt, aber über sechs Städte in der MEGA-Kategorie 1.²

Im Vergleich zu Paris weisen die im Rang nachfolgenden französischen Agglomerationen deutliche Schwächen auf, was die kritische Bevölkerungsmasse, Ausstattung und internationale Ausstrahlung betrifft (DATAR 2003, S. 42). Noch immer konzentrieren sich 80 % der Hauptverwaltungen der 100 umsatzstärksten Unternehmen sowie 70 % der Dienstleistungsbeschäftigten in der Hauptstadt – eine Konzentrationsentwicklung, die sich in den letzten beiden Jahrzehnten sogar noch verstärkt hat (Sassen 1996, S. 21). Mit 10 Mio. Einwohnern hat die Agglomeration von Paris ebenso viele Einwohner wie die 17 nächstgrößeren Ballungsräume zusammen; in keinem vergleichbaren europäischen Staat ist eine derartige Diskrepanz zwischen Hauptstadt und nachfolgenden Agglomerationsräumen zu verzeichnen (Auphan; Brücher 2005, S. 6). Nicht ohne Grund attestiert Fouchier (2005, S. 8) daher den übrigen französischen Städten momentan noch eine eher „blasse Figur“, die sie auf europäischer sowie globaler Ebene in einer Position der „relativen Schwäche“ platziert. Mit Ausnahme von Lille liegen auch alle größeren Agglomerationen außerhalb des wirtschaftlichen Kernraums der EU (s. Karte 1). Besonders für Marseille brachte diese Randlage zu den Wirtschaftszentren Europas in Verbindung mit den Planungen der transeuropäischen Netze, die Marseille nicht integrierten, Befürchtungen einer zunehmenden Marginalisierung und Abhängung von dynamischen wirtschaftlichen Entwicklungsprozessen mit sich (Baudelle; Peyrony 2005, S. 90).

4 Metropolregionen als Wachstumsmotoren – Paradigmenwechsel der Raumplanung

In Anbetracht des dynamischen Transformationsprozesses, den andere europäische Städte durchlaufen, sowie der zunehmenden direkten internationalen Konkurrenz zwischen den Agglomerationsräumen erschien eine nationale Strategie zur Stärkung des französischen Städtesystems mit europäischer Bedeutung von besonderer Wichtigkeit. Mit einer richtungsweisenden Publikation leitete die DATAR 2003 einen Paradigmenwechsel der französischen Raumplanung ein. Vergleichbar mit der Entwicklung im benachbarten Deutschland wurden auch in Frankreich die Agglomerationsräume als Wachstumsmotoren („rôle moteur“) identifiziert (DATAR 2003, S. 42).

Wegen der im internationalen Vergleich niedrigen Einwohnerzahlen der französischen Großstädte (Marseille ca. 800 000; Kernstadt Lyon unter 500 000) startete die DATAR im Juni 2004 einen mit 3,5 Mio. € budgetierten Aufruf zur metropolitanen Kooperation. Er richtete sich an Agglomerationsräume mit mehr als 500 000 Einwohnern außerhalb der Ile de France. Um deren Positionierung im internationalen Wettbewerb zu verbessern, sieht die staatliche Strategie folgende Maßnahmen vor (CIADT 2003, S. 33): Stärkung der Wirtschaftskraft durch Schaffung neuer Industrie- und Gewerbegebiete, Ansiedlung von Firmensitzen, Durchführung von Kongressen etc. Daneben sollen Arbeitsplätze der öffentlichen Hand angesiedelt, die Gateway-Funktionen der Agglomerationsräume durch den Ausbau der TGV-Verbindungen sowie multimodaler Flughafenplattformen verbessert, der Forschungs- und Bildungssektor gestärkt und das kulturelle Angebot verbessert werden.

Ergänzend zu all diesen Aspekten sollen sukzessive staatliche Fachpolitiken an die Bedürfnisse der Metropolregionen angepasst (Touche 2006, S. 2) sowie eine Kooperation der großen Städte mit den Mittelstädten in ihrem Einzugsbereich durch angepasste Planungsinstrumente gefördert werden (DATAR 2004, S. 16). Diese Kooperationen sollen zur Vermeidung negativer Effekte der Metropolisierung beitragen, wie Flächenzersiedelung, Umweltbeeinträchtigungen und soziale Segmentierungen.

Das Programm zur Stärkung der metropolitanen Ausstrahlung sieht mehrere aufeinander aufbauende Schritte vor (CIADT 2003, S. 39). Sie reichen vom Aufbau regionalspezifischer Kooperationsformen über die Erarbeitung von Handlungsrahmen und Umsetzungsstrategien (einschließlich konkreter Projekte zur Verbesserung der europäischen und globalen Positionierung) bis hin zu Vertragsbindungen zwischen Staat und Regionen. Zusätzlich wird es ein staatliches Unterstüt-

zungsprogramm (einschließlich regelmäßigem Erfahrungsaustausch) geben.

Da sich sowohl Marseille als auch die Nachbarstadt Aix-en-Provence der aktuellen Herausforderungen bewusst waren, gehörten beide Städte trotz ihrer seit Jahrhunderten währenden Konkurrenz zu den ersten, die bereits Ende 2004 dem Aufruf zur Kooperation folgten (DATAR 2004, S. 17).

Entscheidend für eine Verbesserung der Positionierung der Metropolregion sind zwei Strategien, die im Folgenden dargelegt werden sollen:

- Aufbau einer Kooperationskultur (Governance)
- Stärkung der metropolitenen Funktionen (Gateway-, Entscheidungs- und Kontroll- sowie Innovations- und Wettbewerbsfunktionen).

5 Governance-Strukturen für eine administrativ zersplitterte Metropolregion

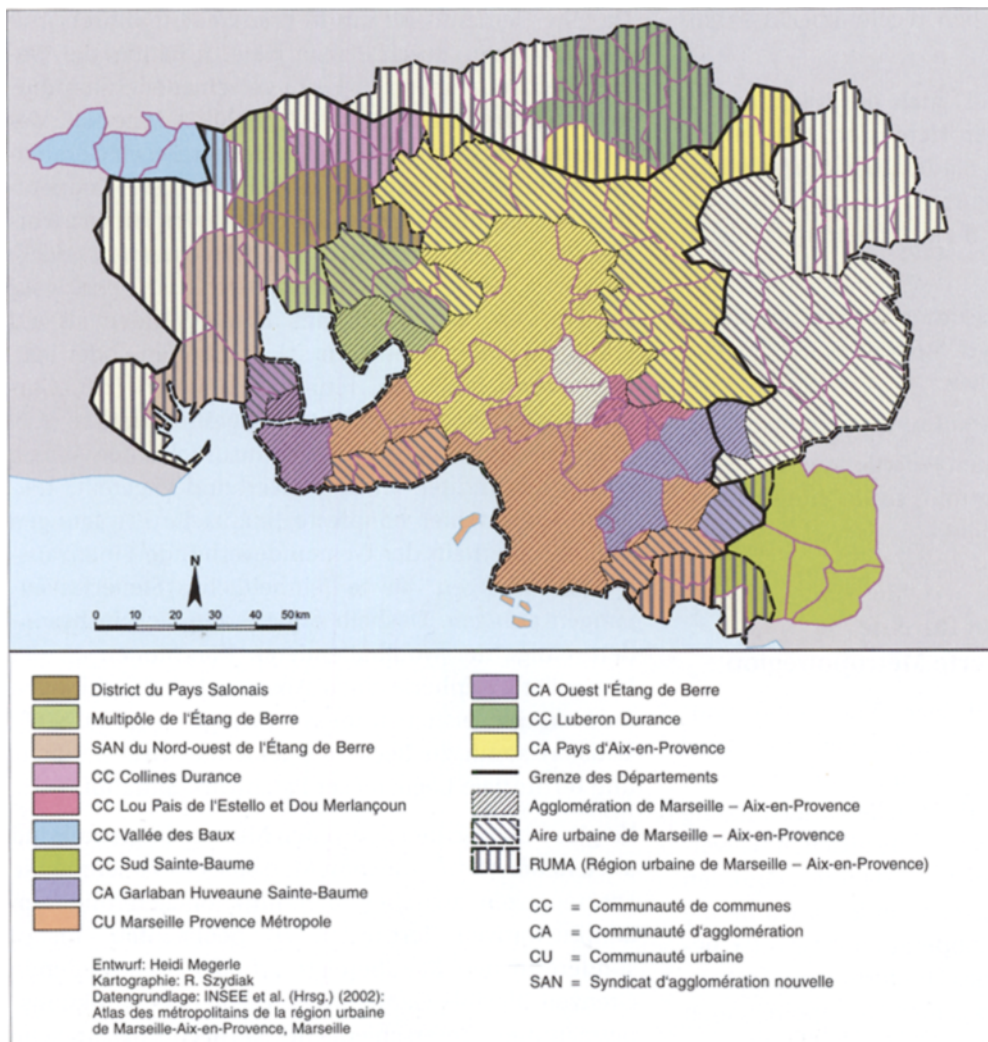
Der Aufbau regionalspezifischer Kooperationskulturen ist in französischen Metropolregionen aus zwei Gründen von besonderer Bedeutung. Zum einen ist die staatliche, insbesondere finanzielle Unterstützung (s.o.) an die Einführung eines spezifischen Governance-Systems durch die lokalen Akteure gebunden (Kamal-Chaoui 2005, S. 215). Zum anderen wurde die fehlende Koordination und Kooperation ihrer verschiedenen Akteure als wesentliches Hindernis für die Wettbewerbsfähigkeit der französischen Metropolregionen erkannt (Kamal-Chaoui 2005, S. 204).

Dies wird vor dem Hintergrund einiger Besonderheiten der französischen Raumstruktur verständlich. Anders als in Deutschland wurde in Frankreich keine Gemeindeverwaltungsreform durchgeführt. Daher gibt es dort noch heute – trotz niedrigerer Einwohnerzahl – mit 36 711 eigenständigen Kommunen³ mehr als das Doppelte an Gemeinden. Versuche in den 1960er und 1970er Jahren, dies zu ändern, blieben erfolglos (Pitte 2001, S. 96). Während die großen Städte schon längst über ihre ursprünglichen Grenzen hinausgewachsen sind, haben die alten administrativen Gebietsabgrenzungen diese Transformationsprozesse meist unverändert überstanden, so dass ein Bild einer „internen Zersplitterung in ein Mosaik von Gemeinden“ (Kamal-Chaoui 2005, S. 204) entstanden ist. Obgleich sowohl Marseille als auch Aix flächenmäßig zu den größten französischen Kommunen zählen, umfasst die Metropolregion eine Vielzahl zum Teil relativ kleiner eigenständiger Kommunen (s. Karte 2), was die fachliche Koordination sowie die Umsetzung einer metropolitenen Planung alles andere als vereinfacht.

Da eine Gemeindereform in Frankreich politisch momentan kaum durchsetzbar wäre, arbeiten die Gemeinden zunehmend in Form verschiedener kommunaler Verbünde zusammen (Morel 2007). Innerhalb des Départements Bouches-du-Rhône wurden elf Gemeindegemeinschaften geschaffen. Da diese Kooperationsformen durch gesetzliche Vorgaben initiiert wurden (Loi Joxe 1992 sowie Loi Chevènement 1999), basieren zahlreiche Zusammenschlüsse eher auf steuerlichen oder politischen Beweggründen als auf zusammenhängenden Wirtschaftsräumen oder gemeinsamen Projekten. Einige Gemeinden (z.B. Gardanne) verweigerten jegliche Kooperation; andere (z.B. Allauch) wurden gegen ihren ausdrücklichen Willen einem bestimmten Gemeindeverbund zugeteilt. Teilweise spielen hier handfeste finanzielle Erwägungen mit, da innerhalb der Gemeindeverbünde Finanzausgleichszahlungen sowie einheitliche Steuerfestsetzungen erfolgen. Deshalb orientierten sich insbesondere einige der wohlhabenderen Kommunen an der Marseiller Peripherie nach Aix, um keine Zahlungen für Marseille leisten zu müssen. Langevin (2000, S. 85) kritisiert somit zu Recht die fehlende wirtschaftliche und territoriale Logik dieser Patchwork-Situation.

Vergleichbar mit den deutschen Metropolregionen sind auch in der Metropolregion Marseille-Aix zunehmende Diskrepanzen zwischen den funktionellen und den administrativen Territorien zu beobachten. Insbesondere in den Randbereichen finden sich fließende Grenzen (flexible Geometrien), die je nach Funktionsbetrachtung unterschiedliche Verflechtungsbereiche ergeben. Setzt man die Metropolregion mit der RUMA (Région urbaine de Marseille – Aix-en-Provence) gleich, die nach Pendlereinzugsbereichen abgegrenzt wurde, ergibt sich eine vergleichsweise komplexe Situation (s. Karte 2): 139 Gemeinden, die in einem Dutzend verschiedener Gemeindeverbünde organisiert sind, verteilen sich auf insgesamt drei Départements (Bouches-du-Rhône, Var und Vaucluse), wobei die Mehrzahl der Gemeinden sich im Département Bouches-du-Rhône befindet. Andererseits sind nicht alle Gemeinden dieses Départements zum Verflechtungsbereich der Metropolregion Marseille-Aix zu zählen. Insbesondere die westlich gelegenen Kommunen im Bereich Arles weisen stärkere Bezüge zu den angrenzenden Agglomerationsbereichen von Avignon, Nîmes und Montpellier auf.

Dem Aufruf zur metropolitenen Kooperation der DATAR folgten zuerst nur die Communauté Marseille Provence Metropole und die direkt angrenzende Communauté du Pays d'Aix. Inzwischen haben sich sechs weitere Gemeindeverbünde angeschlossen. Die Charta der metropolitenen Zusammenarbeit sieht eine offene



Karte 2
Interne Zersplitterung der
Metropolregion Marseille-Aix

Struktur vor, die gegebenenfalls durch weitere Partner ergänzt werden kann. Die Kooperation stützt sich auf drei Organe sowie ein beratendes Gremium:

- Die Konferenz der Präsidenten
Die Präsidenten der einzelnen Gemeindeverbände treffen sich zwei- bis dreimal im Jahr und legen das generelle Vorgehen einschließlich der politischen Ausrichtung und der thematischen Schwerpunktsetzung fest. Sie stehen auch für die politische Legitimation des Gremiums.
- Der Ausschuss
Er setzt sich paritätisch aus gewählten Vertretern der einzelnen Gemeindeverbände zusammen, betreut die Arbeit der Fachgruppen und tritt als Mittler zwischen den Fachgruppen und der Konferenz der Präsidenten auf.
- Fachgruppen
Sie erarbeiten Studien zu vorgegebenen Themenbereichen.

Die Zusammenarbeit erstreckt sich auf verschiedene Themenfelder, die entscheidend für eine Stärkung der metropoliten Funktionen der Region sind. Hierzu werden einerseits Leuchtturmprojekte ausgearbeitet, andererseits aber auch langfristige Strategien, um Schwachstellen effektiv zu beheben.

Obgleich diese Kooperationsstrukturen im Vergleich zu den früheren Verhältnissen bereits als sehr positiv einzustufen sind, zeigen sie dennoch einige gravierende Hemmnisse für die weitere Steuerung der Metropolregion. So existieren für die jeweiligen administrativen Ebenen Planwerke, die bislang weitgehend unkoordiniert nebeneinander stehen. In den Gemeindenverbänden blieb z.B. die kommunale Planungshoheit zur Erstellung der Flächennutzungspläne (Plan local d'urbanisme, PLU) bestehen, was im Falle der Communauté urbaine de Marseille die anschließende Abstimmung von 18 individuellen PLUs mit sich bringt.

Obgleich der Agglomerationsraum unter Einschluss von Aix-en-Provence, Étang de Berre, Aubagne, La Ciotat und Marseille heute bereits eine alltägliche Realität darstellt (AGAM 2003, S. 29), fertigt nach wie vor jede der beteiligten Gemeindeverbände einen eigenen SCOT (Schéma de cohérence territoriale) an, der eine wichtige Rolle als Instrument der strategischen räumlichen Planung spielt (Baudelle; Peyrony 2005, S. 99). Auch die SCOTs sollten und müssen aufeinander abgestimmt sein; ein sog. Inter-SCOT, wie er für Grand Lyon als Koordinationsinstrument angefertigt wird, existiert in der Metropolregion Marseille-Aix bislang nicht.

Fertiggestellt wurde jedoch inzwischen der DTA (Directive territoriale d'aménagement), der in etwa einem Regionalplan entspricht und das Gebiet des Départements umfasst. Problematisch ist allerdings, dass sich dieser Plan ausschließlich auf das Département Bouches-du-Rhône bezieht und somit einige östliche Randgemeinden ausschließt, die zwar zur funktionellen Metropolregion Marseille, administrativ jedoch zum Département Var gehören (Tulasne 2006). Im Gegenzug integriert der DTA jedoch die Gemeinden um Arles im Westen des Départements, die eine eigene Position einnehmen (Morel 1999, S. 20). Bislang liegt daher kein übergreifender Plan vor, der tatsächlich die funktionelle Metropolregion Marseille-Aix umfasst.

Die Vielzahl der oben angeführten Pläne und ihre teilweise Nichtstimmigkeit mit den metropolitanen Gebietskulissen ist auch darauf zurückzuführen, dass Akteursgruppen sowohl aus der Politik wie auch aus der Verwaltung an den alten Territorialitäten sowie Verwaltungsstrukturen festhalten, obgleich diese den heutigen geographischen Realitäten der polyzentralen Metropolregion nicht mehr gerecht werden (Bonnier 2007, S. 107 f). Hierzu gehört auch das Phänomen der Entstehung neuer Polaritäten, u.a. durch die zwei Wirtschaftsschwerpunkte Fos sowie Cadarache mit ITER (s.u.), die sich an entgegengesetzten Randbereichen der Metropolregion befinden. Nach Ansicht von Bonnier (2007, S. 116) fehlt den Verantwortlichen der Mut, eine institutionelle Organisation für die metropolitane Ebene ins Leben zu rufen, die die Steuerung eines sich laufend verändernden Territoriums sowie Akteursspektrums bewältigen könnte. Egal ob mit einem Bottom-up-Ansatz durch die Integration der Gemeindeverbände oder einem Top-down-Ansatz über den DTA gearbeitet wird, keiner der Ansätze wird einer adäquaten Planung für die Metropolregion gerecht.

Dennoch kann in Anbetracht der historischen Rivalität der beiden Kernstädte Marseille und Aix und der Tatsache, dass Marseille lange als „ville ingouvernable“ (Donzel 2001, S. 15) eingestuft wurde, mittlerweile von beachtenswerten Fortschritten der Kooperationskultur gesprochen werden. Im Dezember 2004 wurden mit der Unterzeichnung eines Kooperationsvertrags neue Perspektiven für den nunmehr nahezu zwei Mio. Einwohner aufweisenden Agglomerationsraum als „métropole unifiée“ eröffnet (Fouchier 2005, S. 8). Unter anderem wird hierdurch eine „kritische Größe“ überschritten, die eine verbesserte nationale und internationale Wahrnehmbarkeit ermöglicht (AGAM 2005, S. 3).

6 Gatewayfunktionen im nordwestlichen Mittelmeerraum

Neben dem Aufbau einer Kooperationskultur sind die Stärkungen weiterer metropolitaner Funktionen von entscheidender Bedeutung für eine bessere Positionierung der Stadt und der Region. Hierbei spielt die geostrategische Schlüsselposition von Marseille eine entscheidende Rolle (s. Karte 1).

Nach einer Phase erheblichen Bedeutungsrückgangs werden momentan sowohl in Marseille selbst als auch im Hafenbereich von Fos-sur-Mer erhebliche Investitionen getätigt, um der Gateway-Funktion gerecht werden zu können. Mit insgesamt 750 Mio. € an staatlichen und privaten Mitteln hat der PAM (Port autonome de Marseille) seine Hafenanlagen grundlegend überholt, mit der Folge ansteigender Zahlen im Fähr- und Kreuzfahrtaufkommen wie auch im Handel (Dagnet 2007, S. 158). Gleichzeitig werden im Hafen von Fos mit ebenfalls erheblichen staatlichen und privaten Mitteln Neubaumaßnahmen durchgeführt, um dem gestiegenen Containerfrachtaufkommen ab 2009 gerecht werden zu können (Projekt Fos 2 XL). Der PAM kann hierdurch seine vorherrschende Stellung im Containerverkehr im Mittelmeer zurückgewinnen (Dagnet 2007, S. 157).

Die Hafenausbauprojekte stehen in direktem Zusammenhang mit dem Aufbau des „Arc méditerranéen“ (mediterraner Bogen) als neuem dynamischen Wirtschaftsraum im Süden der Europäischen Union. Das Gleiche gilt für die Vergrößerung des Flughafens um ein weiteres Terminal 2006 und die angestrebte verbesserte Anbindung der Region PACA (Provence-Alpes-Côte d'Azur) an das überregionale Schienennetz der TGV-Trassen.

1992 begann mit der Charta des Mittelmeerraums ein Dialog zwischen den mediterranen Regionen der EU in Spanien, Frankreich und Italien, der zu einer zunehmenden Dynamik in den vorher wenig beachteten südlichen Peripherräumen der EU führte. Ein Kooperationsabkommen der vormals rivalisierenden Städte Barcelona, Marseille, Lyon und Genua sowie die Einrichtung einer Freihandelszone im westlichen Mittelmeerraum bis 2010 sollen das befürchtete „Abhängen“⁴ des Südens innerhalb der EU verhindern (Barbier 2003, S. 6). Marseille kann hierbei von seiner privilegierten Lage an der Schnittstelle des mediterranen Bogens mit dem Rhôneal profitieren und sich als südeuropäischer Pol entwickeln (AGAM 2005, S. 1). Gleichzeitig spielt der „Grand Sud-Est“ mit seiner aktuellen Entwicklungsdynamik eine wesentliche Rolle für den französischen Staat, um sich im globalen Wettbewerb gut zu positionieren (DATAR 2002, S. 5).

Entscheidend für den Ausbau der geostrategischen Schlüsselposition von Marseille ist jedoch eine verbesserte Verkehrsanbindung, die momentan, trotz der seit 2001 bestehenden direkten TGV-Verbindung nach Paris, noch nicht ausreichend gegeben ist (AGAM 2003, S. 28). So sieht Brunner (2007, S. 60) noch immer das Risiko der Marginalisierung aufgrund der bislang zu verzeichnenden Schwäche der Flugverbindungen und der nicht konsistenten Eisenbahnverbindung von Spanien über Frankreich nach Italien. Dies gilt analog für die Verkehrsverbindungen im Rahmen der transeuropäischen Netze, die von Madrid über Lyon in die Schweiz und nach Italien führen sollen und somit zu einem Ausschluss der Metropolregion Marseille-Aix führen könnten (Garnier/Zimmermann 2007, S. 172). Die Regierung in Paris scheint die Tragweite des erforderlichen Infrastrukturausbaus bislang noch nicht hinreichend zu sehen. Dies zeigt sich nicht nur im oben Ausgeführten, sondern auch in Plänen, die TGV-Trassen u.U. an Marseille vorbeizuführen, sowie der unzureichenden Straßenfernverbindung nach Norden (keine durchgängige Autobahn zwischen Marseille und Grenoble mit einem möglichen Anschluss an die Autobahn nach Turin).

Ein wesentlicher Schwachpunkt der Metropolregion liegt ferner in der internen Verkehrserschließung (Salord 2007). Marseille ist die wohl einzige Großstadt, in der drei Autobahnen ohne ausreichende weiterführende Straßenverbindungen direkt ins Stadtzentrum führen, was täglich zu erheblichen Staus führt. Die Angebote des ÖPNV sind vernachlässigbar gering, und das in einer Region mit disperser Siedlungsstruktur, die täglich mehr als 5 Mio. Verkehrsbewegungen zählt (Brunner 2007, S. 57). Gegenüber 74 % im Jahr 1982

beträgt der Anteil des motorisierten Individualverkehrs heute 84 % (Picon; Verre 2005, S. 45).

Erste Lösungsmöglichkeiten zeigen sich in der Wiedereinrichtung der Tramlinie in den Innenstadtbereichen von Marseille, die u.a. die neuen Business-Distrikte und Wohnviertel anbindet. Intensive Diskussionen laufen auch über eine Schnellbahntrasse zwischen Marseille und Aix (Salord 2007).

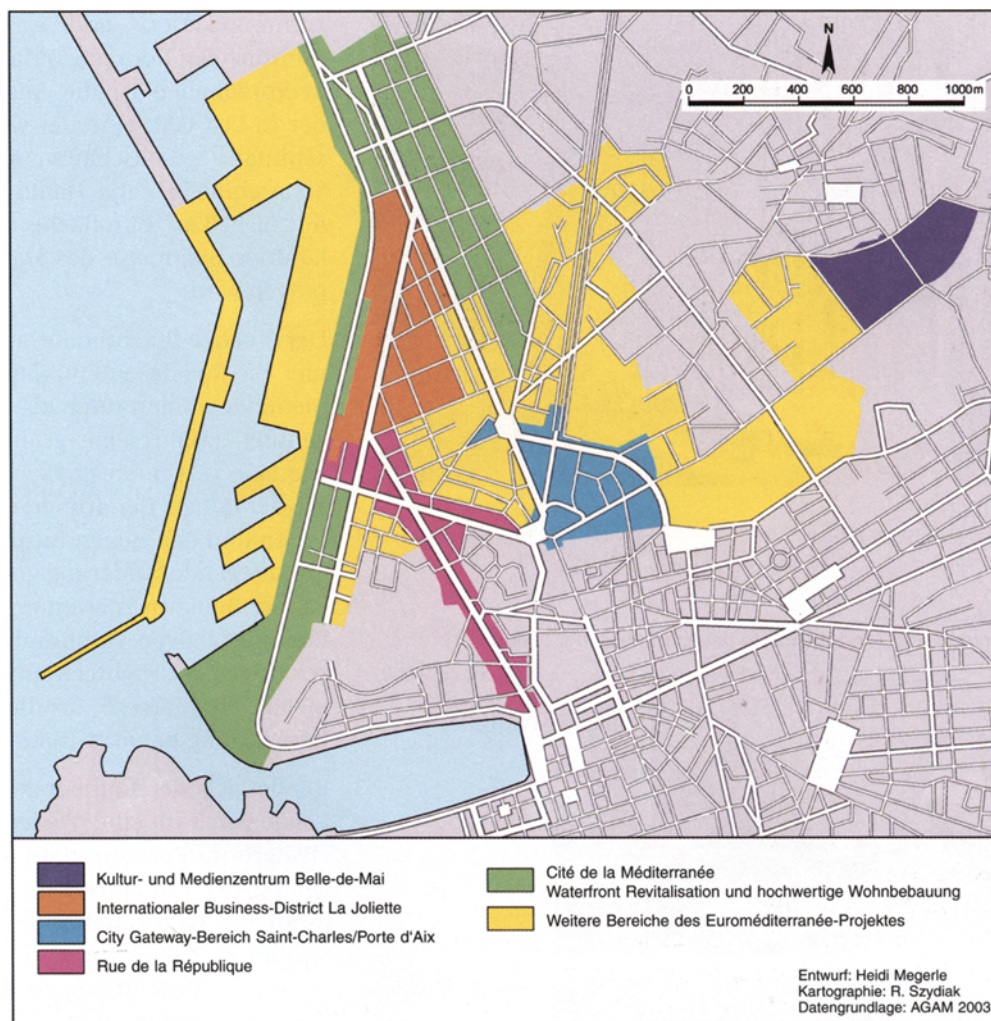
7 Stärkung von Entscheidungs- und Wettbewerbsfunktionen

Eine Positionierung der Metropolregion Marseille-Aix als Motor der wirtschaftlichen Entwicklung erfordert eine deutliche Stärkung des Wirtschaftsstandorts. Ein wesentliches Element hierfür ist das Projekt Euroméditerranée.

Dieses vor nunmehr elf Jahren gestartete Projekt ist in direktem Zusammenhang mit der angestrebten Neupositionierung Marseilles als „euromediterrane Hauptstadt“ zu sehen und sollte als „Schocktherapie“ dienen, um die Dynamik der Stadt wachzurütteln (Bertoncello; Rodrigues-Malta 2003, S. 426 f). Obgleich das Projekt durch die Konzentration auf 310 ha nur einen Teilbereich der nördlichen Innenstadt umfasst, führt es zu einem sozioökonomischen und urbanistischen Erneuerungsprozess, der signifikante Ausstrahlungseffekte sowie Imageveränderungen in der Außen-, aber auch der Innenwahrnehmung hat. Euroméditerranée beschleunigt die Metropolisierung nicht nur der Kernstadt Marseille, sondern auch der gesamten Region und fungiert als Emblem des modernen Marseille (Bresson 2003, S. 15).

Zu Beginn wurde das Projekt Euroméditerranée von lokalen Akteuren wie der Industrie- und Handelskammer, dem PAM und der Bahn getragen. 1995 erfolgte jedoch eine Deklaration als „Maßnahme nationalen Interesses“⁵, ein Kurswechsel, der als „Rückkehr des Staates“ als wesentlicher Akteur interpretiert wird (Bertoncello; Girard 2001, S. 67). Zwar haben staatliche Interventionen bei großen Stadterneuerungsprojekten in Frankreich generell eine lange Tradition, doch sollten die sich wegen der Dezentralisierungsbewegungen auf die Rolle eines „Animateurs“ beschränken. Rodrigues-Malta (2001, S. 100) führt die dennoch erfolgte Intervention in Marseille auf die zum damaligen Zeitpunkt herrschende wirtschaftliche Apathie und politischen Blockaden zurück. Mit mehr als 400 Mio. € beteiligt sich der Staat auch maßgeblich an der Finanzierung von Euroméditerranée, neben hohen privaten Investitionen und Beiträgen der EU aus den Strukturfonds-

Karte 3
Stadterneuerungsprojekt
Euroméditerranée



mitteln und URBAN. Insgesamt fließen im Zeitraum 1996 bis 2010 mehr als 3 Mrd. € in eines der momentan ambitioniertesten Projekte der Stadterneuerung. Die Projektdauer ist auf über zwei Jahrzehnte angelegt.

Wie in Karte 3 zu sehen, umfasst das Projekt „Euroméditerranée“ in erster Linie die nordwestlichen Hafenviertel im Bereich von La Joliette, die Rue de la République als Verbindungsstraße zum alten Hafen, den Bereich um den Hauptbahnhof St. Charles, das Gelände der ehemaligen Tabakmanufaktur La Seita in Belle-de-Mai sowie die Uferbereiche im Umfeld der Kathedrale de la Major.

Im Bereich von La Joliette entsteht ein internationaler Business Distrikt, und zwar einer der größten, der momentan in Frankreich umgesetzt wird. Das Herzstück ist die Renovierung der alten Docks (Bild 1) und deren Umgestaltung in hochwertige Bürogebäude (Bild 2 unten). Seit 1995 sind 7 800 Arbeitsplätze entstanden und haben sich 390 Unternehmen angesiedelt. Die wesentlichen Motoren dieses Aufschwungs sind die Tele-

Abbildung 2
Im Bau befindliche Flächen im Bereich von Euroméditerranée

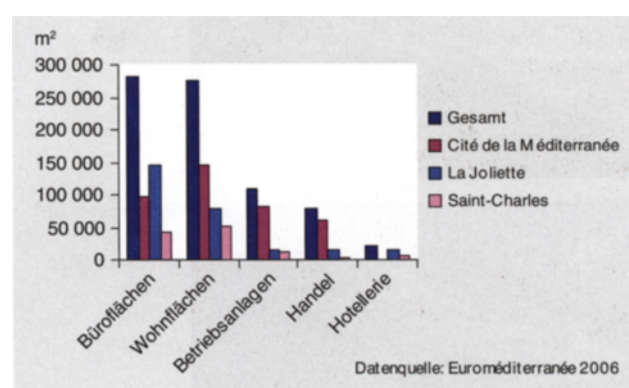




Bild 1
Docks von La Joliette

Foto: Megerle 2006

Bild 2
Veränderungen im Umfeld der Kathedrale La Major



Ansicht ca. 1900
(historische Postkarte)



Heutige Situation
Foto: Megerle 2006



Planungen für
die Cité
méditerranée

Quelle:
Euroméditerranée 2006

kommunikations- und Unternehmensdienstleistungen (Bertoncello; Rodrigues-Malta 2003, S. 430). Besonders hervorzuheben ist die Ansiedlung des Headquarters der CMA-CGM, eine der weltweit größten Containerschiffahrtsgesellschaften (Kazig 2004, S. 49), für die die Stararchitektin Zaha Hadid ein 25-stöckiges Gebäude mit 55 000 m² Bürofläche entworfen hat, das die zukünftige Silhouette des Hafenbereiches entscheidend prägen wird.

Der einstige Prachtboulevard in Haussmannscher Manier, die Rue de la République, über Jahrzehnte zunehmend degradiert und als mehrspurige Ausfallstraße genutzt, erfährt eine grundlegende Renovierung sowie eine verkehrstechnische Umgestaltung durch den Wiederaufbau der früheren Tramlinie, die den alten Hafen und den neuen Business-District verbindet. Die grundlegende Sanierung von 3 000 Wohnungen mit an Pariser Boulevards erinnernden Fassaden soll in erster Linie attraktiven Wohnraum für die zuziehenden Beschäftigten der Hightech- und Dienstleistungsbranchen bieten, die Marseille für die angestrebte ökonomische Entwicklung benötigt (Bauhardt 2006, S. 22).

Im Bereich der Kathedrale de la Major ist auf einer Länge von 3 km eine Wiederbelebung der Uferbereiche (Waterfront Revitalization) geplant. Die aktuelle Abriegelung der Hafenbereiche durch eine aufgeständerte Autobahn wird durch eine Verlagerung der Verkehrsströme in Tunnels und die Anlage eines Uferboulevards grundlegend umgestaltet (s. Bild 2 Mitte, unten). Unter der Benennung „Cité de la Méditerranée“ wird ein ambitioniertes Stadterneuerungsprojekt verwirklicht, mit hochrangigen Kulturangeboten (u. a. Festsaal, Nationalmuseum der europäischen Zivilisation und des Mittelmeerraums – MUCM), hochwertigen Büro-, Wohn- und Gastronomieangeboten sowie einem polyfunktionalen Hafen (Rodrigues-Malta 2001, S. 101). Zusammen mit dem Kulturzentrum Belle-de-Mai, das sich die zweite Position als Medienstandort in Frankreich erarbeitet hat, sowie Leuchtturmprojekten wie dem MUCM erfährt die Metropolregion hiermit auch eine erhebliche Aufwertung ihrer Symbolfunktion.

Grundlegend umgestaltet werden auch der Hauptbahnhof Saint Charles als multimodale Verkehrsplattform mit anvisierten 7,8 Mio. Passagieren im Jahr 2010 (CCI 2003) sowie die Porte d'Aix als City-Gatewaybereiche.

Trotz der unbestreitbaren Erfolge des Euroméditerranée-Projekts ist Marseille auch heute noch eine der ärmsten Städte Frankreichs. 17 % der Bevölkerung leben unterhalb der Armutsschwelle, und nach wie vor bestehen starke soziale Disparitäten. Infolge der jahrzehntelangen Vernachlässigung der nördlichen In-

nenstadtviertel konzentrieren sich im Gebiet des Euroméditerranée-Projekts Bevölkerungsschichten, die zu den ärmsten in Marseille gehören (Luxembourg 2001, S. 27). Dies ist u. a. darauf zurückzuführen, dass bereits seit Anfang des 20. Jahrhunderts die baulich degradierten ältesten Viertel der Stadt in verstärktem Maße zur Aufnahme von Migranten gedient hatten und teilweise heute noch informelle Strukturen aufweisen, die zur Integration neuer Migranten dienen (u. a. ethnische Gewerbe und Gastronomie, Moscheen; Gebhardt 2001, S. 52). Der Gentrifikationsprozess in Zusammenhang mit Euroméditerranée verstärkt die soziale Fragmentierung, vor allem durch die Erhöhung der Immobilienpreise und die damit einhergehende Verdrängung der ärmeren Bevölkerungsschichten aus den sanierten Vierteln (Bresson 2003, S. 15).

Die Stadt Marseille hat durch die Ausdehnung des Projektperimeters auf diese Problematik reagiert. 2003 wurden Verträge für das „Grand Projet de Ville“ (GPV) unterzeichnet, das den gesamten Nordraum von Marseille mit über 200 000 Einwohnern umfasst. Mit einem Budget von 150 Mio. € sollen Projekte zur Wohnumfeldverbesserung, zur Verbesserung des ÖPNV und zur Stärkung der Wirtschaftsstruktur durchgeführt werden; Ziel ist soziale Kohäsion in der Stadt (Ballaguy 2007, S. 132). Ergänzend erfolgen umfassende Gentrifikationsprozesse im Innenstadtbereich.

8 Signifikante Wirtschaftsdynamik im Umland von Marseille

Bereits in den Zeiten massiver Krisenstimmung in Marseille hatten sich im Umland dynamische Wirtschaftskluster entwickelt. Besonders hervorzuheben sind hierbei Rousset (führendes europäisches Zentrum der Mikroelektronik, speziell Halbleiter) und der Europôle méditerranéen de l'Arbois (erster europäischer Technologiepark, der sich auf Umwelttechnik spezialisiert hat) sowie die Hafen- und Industriebereiche am Étang de Berre und in Fos-sur-Mer. Die aktuelle Dynamik der Wirtschaftsentwicklung in der Metropolregion konzentriert sich auf Schwerpunktbereiche wie Transport und Logistik, Petrochemie (führendes Zentrum der Petrochemie im Mittelmeerraum (CCI 2003)), Luftfahrt (u. a. Eurocopter als Weltmarktführer für Helikopter), Mikroelektronik und Telekommunikation. Mit 10 000 Stellen im universitären Forschungsbereich sowie 100 000 Studierenden befindet sich das Département Bouches-du-Rhône unter den führenden Regionen Frankreichs.

Ein wesentlicher Baustein der Stärkung der Entscheidungs- und Innovationsfunktionen der Metropolregion Marseille-Aix ist die Ansiedlung des Projekts ITER am Kernforschungszentrum Cadarache. Hierbei

handelt es sich um ein Forschungsprojekt zur Kernfusion mit einem Investitionsvolumen 5 Mrd. €. Während der Konstruktionsphase bis 2015 wird mit der Schaffung von 3 500 direkten und indirekten Arbeitsplätzen gerechnet, während der Experimentalphase mit 4 200, davon jeweils der größte Teil in der Region PACA. Da es sich dabei überwiegend um hochqualifizierte Arbeitskräfte handelt, von denen die meisten von außerhalb der Region zuziehen werden, bringt ITER noch erhebliche Folgeeffekte für andere Industrie- sowie Dienstleistungssparten mit sich. Als eines der größten globalen Wissenschaftsprojekte wird ITER auch die Universitäten erheblich beeinflussen. Neben ergänzenden F&E-Aktivitäten soll in Aix ein neuer Studiengang zur Nukleartechnologie eingerichtet werden (Salord 2007). Aufgrund seiner peripheren Lage am nordöstlichen Rand der Metropolregion erfordert ITER allerdings nicht nur einen erheblichen Infrastrukturausbau, sondern auch eine intensive Kooperationskultur mit den angrenzenden Regionen.

Trotz der erkennbaren Dynamik ist die wirtschaftliche Situation im Gesamtmetropolraum Marseille-Aix noch als fragil einzustufen. Im Vergleich zu Agglomerationsräumen wie Grand Lyon fehlen Arbeitsplätze, insbesondere im Bereich der höherwertigen metropolitanen Dienstleistungen. Nach wie vor ist die Arbeitslosenrate sehr hoch und sind die sozialen Disparitäten signifikant (Picon; Verre 2005, S. 29). Es besteht also weiterhin Handlungsbedarf.

9 Zukunftsperspektive: „Hauptstadt“ des nördlichen Mittelmeeres?

Für die Erreichung der Ziele der Lissabon-Strategie spielen die Städte des Mittelmeerraums eine nicht zu unterschätzende Rolle. Mit seiner herausragenden geostrategischen Position hat Marseille vielfältige Chancen, sich eine wichtige Schlüsselstellung im südlichen Europa zu erarbeiten. Entgegen den Prognosen von Saskia Sassen vor einem Jahrzehnt hat sich der Niedergang der historischen Hafenstadt nicht fortgesetzt. Unterstützt durch die Aufbruchstimmung u. a. in Zusammenhang mit dem Euroméditerranée-Projekt wurde in Marseille ein Transformationsprozess in Gang gesetzt, der inzwischen darauf abzielt, eine Position unter den zwanzig führenden Metropolen Europas zu erreichen (AGAM 2005, S. 1). Durch die Kooperation der früheren Rivalen Marseille und Aix-en-Provence hat die Metropolregion eine kritische Größe überschritten, die ihr eine günstigere Positionierung und eine Verbesserung ihrer internationalen Ausstrahlung ermöglicht. Die frühere „Entwicklungsbremse“ Marseille hat mittlerweile wieder die Rolle des Wachstumsmotors über-

nommen und somit die paradoxe Situation einer schwächelnden Hauptstadt in einer boomenden Region beendet (Latil d'Albertas 2007, S. 212).

Basierend u. a. auf den ambitiösen Umgestaltungen im Bereich der Cité de la Méditerranée hat die Metropolregion Marseille-Aix ihre Kandidatur als europäische Kulturhauptstadt für das Jahr 2013 eingereicht (AGAM 2005, S. 3).

Die signifikante Stärkung der metropolitanen Funktionen der gesamten Region ermöglicht der Metropolregion Marseille-Aix eine zunehmend wichtigere Rolle im französischen Grand Sud-Est als auch im dynamischen Wirtschaftsraum des Arc Méditerranée. Entscheidend hierfür sind adäquate Governance-Strukturen, die den veränderten metropolitanen Raumbezügen gerecht werden, sowie eine Intensivierung der Kooperations- und Kommunikationsstrukturen lokaler, regionaler aber auch überregionaler Akteursgruppen (u. a. Städtekooperationen mit Lyon, aber auch mediterranen Hafenstädten wie Barcelona und Genua). Parallel hierzu sind Strategien zur Bewältigung der erheblichen sozialen Disparitäten sowie der ökologischen Probleme durch Zersiedelung und den sehr hohen Anteil des motorisierten Individualverkehrs erforderlich.

Welche Position die Metropolregion Marseille-Aix in nationalem, europäischen und globalen Maßstab letztendlich einnehmen wird, muss die weitere Entwicklung v. a. in Zusammenhang mit der Etablierung der Freihandelszone im Mittelmeer zeigen. Dass die Metropolregion Marseille-Aix vielfältige Potenziale für eine dynamische Entwicklung aufweist, haben die Transformationsprozesse im Verlauf des letzten Jahrzehnts erwiesen.

Anmerkungen

(1)

Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire

(2)

In die MEGA-Kategorie 1 eingestuft wurden: Frankfurt a.M., München, Berlin, Stuttgart, Düsseldorf und Köln

(3)

Davon nahezu zwei Drittel mit weniger als 500 Einwohnern

(4)

Barbier formuliert als Ziel des Kooperationsabkommens «L'objectif est de rappeler que le Sud de U.E. fait bien partie de l'Europe et qu'il ne doit pas être oublié.»

(5)

Nach dem Business-Distrikt La Defense in Paris ist Euroméditerranée erst das zweite Projekt nationalen Interesses in Frankreich.

Literatur

AGAM – L'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (2005): Marseille-Aix: une métropole pour l'Europe du Sud. Marseille. = La lettre d'information de l'agam, N. 07 (www.agam.org/upload/blc_bloc/blc_cust_file_332.pdf; 9.3.2006)

AGAM – L'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (2003): Références. Marseille (www.agam.org/upload/txt_texte/txt_attach_100.pdf; 9.3.2006)

AGAM – L'Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise (2003a): Territoires en Devenir Quelles perspectives pour l'aire métropolitaine marseillaise. Marseille

Ballaguy, R.-L. (2007): Une politique de la ville à la croisée des chemins In: Langevin, P.; Juan, J.-C. (Hrsg): Marseille une métropole entre Europe et Méditerranée. Paris, S. 127–141

Barbier, B. (2002–2003): Marseille et Euroméditerranée. In: Bulletin de la Société de Géographie de Marseille, H. XCV, S. 4–6

Baudelle, G.; Peyrony, J. (2005): Le polycentrisme en France: cheminement d'un concept. In: Territoires 2030, N. 1, S. 89–101. www.diact.gouv.fr/datar_site/datar_framedef.nsf/webmaster/bib_framedef_vf?OpenDocument; Abruf: 10.04.2006

Bauhardt, C. (2006): Zwischen High-Tech und brennenden Vorstädten Französische Stadtpolitik: Der Fall Marseille. In: Planetin, H. 05, S. 20–22

Bertoncello, B.; Rodrigues-Malta, R. (2003): Marseille versus Euro-méditerranée. In: Annales de Géographie, H. 632, S. 424–436

Bertoncello, B.; Girard, N. (2001): Les politiques de centre-ville à Naples et à Marseille: quel renouvellement urbain? In: Méditerranée, Bd. 96, H. 1/2, S. 61–70

Bonnier, J. (2007): Les mobilités ont fait la métropole. In: Langevin, P.; Juan, J.-C. (Hrsg): Marseille une métropole entre Europe et Méditerranée. Paris, S. 107–118

Bovar, O.; Peyrony, J. (2006): Le cas français de l'Observatoire des territoires. In: DISP 165, 2, S. 25–33

Bresson, T. (2003): Les politiques municipales face à la division sociale de l'espace urbain marseillais de 1980 à 2000 In: Méditerranée, Bd. 100, H. 1/2, S. 11–16

Carrière, J. (2005): Une réflexion sur la construction du polycentrisme en Europe: apports et limites du rapport Potentials for polycentric development in Europe. In: Territoires 2030, N. 1, S. 47–64. www.diact.gouv.fr/datar_site/datar_framedef.nsf/webmaster/bib_framedef_vf?OpenDocument; Abruf: 10.04.2006

CCI – Chambre de Commerce et d'Industrie Marseille-Provence (2003): 100 Grands Projets pour Marseille-Provence; Loseblatt-Sammlung, Marseille

CIADT – Comité interministériel de l'aménagement et du développement du territoire (2003): Pour un rayonnement européen des métropoles françaises éléments de diagnostic et orientations. [www.diact.gouv.fr/datar_site/datar_ciadt.nsf/3f47f4f1617cd01fc1256591003b315f/c541530f236d3a7fc1256e00003261c4/\\$FILE/DocumentM%C3%A9tropolites.pdf](http://www.diact.gouv.fr/datar_site/datar_ciadt.nsf/3f47f4f1617cd01fc1256591003b315f/c541530f236d3a7fc1256e00003261c4/$FILE/DocumentM%C3%A9tropolites.pdf); Abruf 20.03.2007

- Courtot, R. (2005): Jüngerer geographischer Wandel in der Stadtregion Marseille-Aix-en-Provence. In: *Geographische Rundschau* 57, S. 28–36
- Dagnet, F. et al. (2007): Marseille et son port: trajectoire et grands d'une économie. In: Langevin, P.; Juan, J.-C. (Hrsg.): *Marseille une métropole entre Europe et Méditerranée*. Paris, S. 145–160
- Damette, F.; Scheibling, J. (1999): *La France Permanences et mutations*. Paris
- DATAR – Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (2004): *Rapport d'activité 2004*. www.diact.gouv.fr/datar_site/datar_framedef.nsf/webmaster/home_framedef_vf?OpenDocument; Abruf: 10.04.2006
- DATAR – Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (2003): *Une nouvelle politique de développement des territoires pour la France*. Paris
- DATAR – Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (2002): *Le Sud-Est Aménager la France de 2020*. Paris
- Donzel, A. (Hrsg.) (2001): *Métropolisation, gouvernance et citoyenneté dans la région urbaine marseillaise*. Paris
- Donzel, A. (1998): *Marseille – L'expérience de la cité*. Paris
- ESPON Monitoring Committee (2005): *ESPON 1.1.1 Potentials for polycentric development in Europe; Project report*. Stockholm
- Euroméditerranée (2006): *Marseille Euroméditerranée; Broschüre*
- Fouchier, V. (2005): *Avant-propos*. In: *Territoires 2030*, N. 1, S. 7–9. www.diact.gouv.fr/datar_site/datar_framedef.nsf/webmaster/bib_framedef_vf?OpenDocument; Abruf: 10.04.2006
- Garnier, J.; Zimmermann, J.-B. (2007): L'industrie dans l'aire métropolitaine marseillaise: des rivalités à l'émergence d'un système cohérent. In: Langevin, P.; Juan, J.-C. (Hrsg.): *Marseille une métropole entre Europe et Méditerranée*. Paris, S. 161–173
- Gebhardt, D. (2001): „Gefährliche fremde Orte“ – Ghetto-Diskurse in Berlin und Marseille. In: Best, U.; Gebhardt, D.: *Ghetto-Diskurse Geographie der Stigmatisierung in Marseille und Berlin*, *Praxis Kultur- und Sozialgeographie* 24, S. 11–89
- Girard, N.; Joannon, M. (2001): Les Plans d'occupation des sols de Marseille: permanence ou changement? In: *Méditerranée*, Bd. 96, H. 1/2, S. 51–60
- Gravier, J.-F. (1947): *Paris et le désert français*. Paris
- INSEE et al (Hrsg.) (2002): *Atlas des métropolitains de la région urbaine de Marseille-Aix-en-Provence*. Marseille
- Kamal-Chaoui, L. (2005): Gouvernance et compétitivité des métropoles: quel rôle pour les gouvernements centraux. In: *Territoires 2030*, N. 1, S. 203–217. www.diact.gouv.fr/datar_site/datar_framedef.nsf/webmaster/bib_framedef_vf?OpenDocument; Abruf: 10.04.2006
- Kazig, R. (2004): Marseille – eine Stadt im Umbruch. In: *Geographische Rundschau* 56, H. 5, S. 46–52
- Langevin, P. (2000): L'intercommunalité dans les Bouches-du-Rhône. In: Langevin, P.; Chouraqui, E. (Hrsg.): *Aire métropolitaine marseillaise, encore un effort ...*, S. 83–89
- Latil d'Albertas, O. (2007): Une ambition pour Marseille Provence Métropole. In: Langevin, P.; Juan, J.-C. (Hrsg.): *Marseille une métropole entre Europe et Méditerranée*. Paris, S. 203–217
- Luxembourg, C. (2001): *Un exemple de revitalisation urbaine. L'opération d'intérêt national Euroméditerranée à Marseille*. Paris
- Monzini, P. (2001): Groupes criminels dans la ville: une comparaison Naples Marseille. In: *Méditerranée*, Bd. 96, H. 1/2, S. 37–40
- Morel, B. (2001): Marseille, pouvoir politiques et mutations économiques depuis 1945. In: *Méditerranée*, Bd. 96, H. 1/2, S. 17–28
- Morel, B. (1999): *Marseille – Naissance d'une métropole*. Paris
- Picon, J.; Verre, L. (2005): *La métropolisation dans l'espace méditerranéen français*. Aix-en-Provence
- Pitte, J.-R. (2001): *La France*. Paris
- Pletsch, A. (2003): *Frankreich*. Darmstadt
- Rodrigues-Malta, R. (2001): Naples – Marseille: Waterfront attitude. In: *Méditerranée*, Bd. 96, H. 1/2, S. 97–106
- Rozenblat, C.; Cicille, P. (2004): Les villes européennes Analyse comparative. – Montpellier 2003; in Deutsch erschienene Übersetzung: Rozenblatt/Cicille (Bearb.); BBR (Hrsg.): *Die Städte Europas. Eine vergleichende Analyse*. Bonn. = *Forschungen*, H. 115
- Sassen, S. (1996): *Metropolen des Weltmarkts – die neue Rolle der Global cities*. Frankfurt, New York
- Touche, A. (Hrsg.) (2006): *État des lieux de 8 coopérations dans 7 métropoles*. www.diact.gouv.fr/datar_site/datar_framedef.nsf/webmaster/dossiers_framedef_vf?OpenDocument; Abruf: 21.02.2007
- Mündliche Informationen:**
- Abihssira, A. (Euroméditerranée) 2007
- Cheylan, G. (CEEP) 2006 und 2007
- Löwenstein, A. (Eurocopter) 2007
- Morel, B. (Maison Méditerranéenne des Sciences de l'Homme) 2007
- Oliva, P. (Geographisches Institut Aix-en-Provence) 2007
- Salord, S. (Stadt Aix-en-Provence) 2007
- Tulasne, E. (Agence d'urbanisme de l'agglomération marseillaise) 2006 und 2007
- Verre, L. (Agence d'urbanisme de pays d'Aix) 2007
- Zurn-Seiller, S. (Region PACA) 2007
- Dr. Heidi Megerle
Univ. Tübingen
Geographisches Institut
Rümelinstraße 19–23
72070 Tübingen
E-Mail: heidi.megerle@uni-tuebingen.de