



**TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN**
Vienna University of Technology

Diplomarbeit

Metropolitanplanung Madrid

Ursachen und Folgen einer fehlenden Gesamtplanung für die Área Metropolitana de Madrid

ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
eines Diplom-Ingenieurs unter der Leitung

Univ.Prof. Mag.rer.nat. Dr.techn. Rudolf Giffinger

E280 – Department für Raumentwicklung, Infrastruktur- und Umweltplanung
Fachbereich für Stadt- und Regionalforschung

eingereicht an der Technischen Universität Wien
Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Johannes Fitz

Matrikelnummer 0227519

Kernstockstraße 28, 6850 Dornbirn

Wien, am 30. Mai 2012

Inhaltsverzeichnis

Teil 1: Einleitung	3
1.1 Kurze Einführung ins Thema	4
1.2 Methodik und Forschungsfragen	5
Teil 2: Theoretische Einführung	7
2.1 Was ist eine Metropolregion? Wie wird sie definiert?	8
2.2 Mit welchen Herausforderungen sieht sich eine Metropolregion konfrontiert?	15
Teil 3: Metropolitane Entwicklung Madrids	19
3.1 Die ersten Schritte als Großstadt	20
3.2 Eine neue Ära beginnt: Spanien entwickelt sich zur Demokratie	26
3.3 Die Hauptstadt Spaniens etabliert sich als eine der dynamischsten Metropolregionen Europas	35
3.4 Die territoriale Expansionspolitik der CAM	43
3.5 Je höher man steigt desto tiefer kann man fallen – die Krise trifft Madrid mitten ins Herz	48
Teil 4: Madrid 2012, eine Momentaufnahme	57
4.1 Siedlung- und Bevölkerungsstruktur	58
4.2 Technische Infrastruktur	60
4.3 Soziale Infrastruktur	66
4.4 Wirtschaft	67
Teil 5: Planungsgeschichte – Instrumente und rechtliche Grundlagen der Regionalplanung in der CAM	73

5.1	Mit dem „Estatuto Municipal“ beginnt Madrids Kampf gegen die Zersiedelung	74
5.2	Der Anfang einer modernen Raumplanung – das Bodengesetz von 1956 und dessen Reform 1975	76
5.3	Francos Tod und das Entstehen der Comunidad Autónoma de Madrid	79
5.4	Territoriale Planung der CAM	82
5.5	Der „Plan Regional de Estrategia Territorial“ – Ein ambitioniertes Projekt zur Regionalentwicklung	85
5.6	Das staatliche Bodengesetz von 1998, auch genannt das „Alles-Bebaubar-Gesetz“	89
5.7	„La ley de capitalidad“ – Die Hauptstadt erhält eine gesetzliche Sonderstellung	90
5.8	Die „Ley del suelo“ von 2007	92
5.9	Ein Versuch Gemeindeplanung regional einzubetten – „El Informe de Impacto Territorial“ (2008)	93
Teil 6: Was muss geschehen um eine integrierte Regionalplanung/Metropolitanplanung in Madrid zu etablieren?		94
6.1	Grundsätzliche Überlegungen zur Regionalplanung in der CAM	95
6.2	Der Plan Regional de Estrategia Territorial – zurück zum Verhandlungstisch!	97
6.3	Eckpfeiler für eine nachhaltige Stadtentwicklungspolitik	103
Teil 7: Schlussbetrachtungen		108
7.1	Resümee	109
7.2	Resumen en Español	110
7.3	Fachliche Reflexion	111
7.4	Individuelle Erfahrungen	116

Teil 1: Einleitung

1.1 Kurze Einführung ins Thema

Die Städte sind seit jeher die Motoren gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Wandels. Als Zentren der Macht, der Wirtschaft, des Handels, der Integration, der Heterogenität, des Wissens und der Innovation waren sie immer schon Anziehungspunkt für die Menschen. Jedoch erst ab der Industrialisierung im 19. Jahrhundert gewannen sie aufgrund von Zuzug aus den ländlichen Regionen schnell an Größe, Dichte und Einwohnerzahl. Dies führte leider auch zu einigen negativen Begleiterscheinungen (steigende Boden- und Mietpreise, miserable Hygienezustände vor allem im Zentrum, Kriminalität, etc.), welche in weiterer Folge im 20. Jahrhundert erste Suburbanisierungswellen und eine flächenmäßige Ausbreitung der Stadt ins Umland nach sich zog. Diese Entwicklung hatte eine ganze Kaskade an neuen Aufgaben und Herausforderungen für die Stadtplanung zur Konsequenz, welche sich nun ernsthaft mit dem Problem der administrativen Grenzen der Planung von größeren zusammenhängenden Gebietseinheiten auseinandersetzen musste. Es gab zwar auch vorher schon Ansätze einer Metropolitanplanung bzw. Regionalplanung, vor allem in Paris und London, jedoch nahm die Problematik durch die zunehmende Mobilität der Bevölkerung, der wachsenden Komplexität des Phänomens durch die Globalisierung/Spezialisierung der Wirtschaft und durch die (grundsätzlich) steigenden Bevölkerungszahlen an Bedeutung zu und resultierte schlussendlich in vielen verschiedenen Ansätzen, dieser Herausforderung entgegenzutreten.

Madrid blieb von dieser Entwicklung nicht verschont und obwohl es sich zwar im Vergleich zu den anderen europäischen Metropolen anfangs etwas verspätet entwickelte, war es dafür ab Mitte des 20. Jahrhunderts einer umso größeren Dynamik dieser Prozesse ausgeliefert. Die Hauptstadt Spaniens zählt heute mit (je nach Definitionsart) 6,5 – 8 Mio. Einwohner zu den größten Metropolregionen Europas. Die Region ist zwar immer noch als Sonnensystem mit Madrid als deren „Stern“ und Mittelpunkt zu verstehen, jedoch inzwischen durch einige wichtige „Planeten“ und sogar deren „Monde“ ergänzt worden.

Seit Anfang des 20. Jahrhunderts gibt es in Madrid Versuche einer Regionalplanung, welche jedoch zu Beginn völlig von der Hauptstadt dominiert waren und ausschließlich deren Entwicklung dienen sollten. Wie viele andere Bemühungen in diesem Bereich blieben sie jedoch stets hinter den Erwartungen zurück oder gingen als reine Willensbekundungen und schriftliche Dokumente in der Administration unter.

Nach dem Ende der Francodiktatur 1976 und dem Entstehen der Comunidad de Madrid (CAM) 1983 bekam die Regionalregierung weitreichende Raumplanungskompetenzen, welche durch das Bodengesetz von 1995 sogar noch weiter gestärkt wurden. Leider war es auch dann unmöglich, einen umfassenden Regionalplan durchzusetzen, und somit blieb es bei einer Grundlagenerhebung der gesamten Region und einigen Vorschlägen für deren Entwicklung.

Dr. Pedro Ortiz, Chefplaner der Comunidad de Madrid von 1995-1999, zuständig für die Entwicklung des „Plan Regional de Estrategia Territorial“, kurz PRET (Strategischer Regionalplan), äußerte sich dazu im Jahre 2008 folgendermaßen:

“Im Raum sind Pläne wie Gesetze in der Gesellschaft. Dies teilten wir der Präsidentin der Comunidad am 30. Juli mit. Wir argumentierten, dass es regulierende Gesetze oder liberale Gesetze gäbe, aber dass es keine Gesellschaft ohne Gesetze geben könne. Im Fall der Gesellschaft ohne Gesetze, dem Raum ohne Plan, gilt das Gesetz des Stärkeren, das Gesetz der Mafia, das Gesetz derjenigen, die die längere Pistole ziehen. Das ist es, was in letzter Zeit passiert ist.“ [Eigene Übersetzung; Sr. D. Pedro Ortiz in „Urbanismo. Madrid 2008“; S. 85]

Die volle Tragweite einer fehlenden Gesamtplanung ist jedoch erst seit dem Ausbruch der Finanzkrise und dem Platzen der Immobilienblase in Spanien so richtig augenscheinlich geworden. Die vielerorts problematischen Siedlungsentwicklungen führten dazu, dass die Rufe nach einer integrierten Regionalplanung zwar wieder lauter wurden, jedoch scheinen die politischen Fronten inzwischen so verhärtet und die neoliberale Ideologie des freien Marktes so tief verwurzelt, dass eine (schnelle) Lösung des Problems nicht absehbar ist.

Dieser Umstand macht Madrid in einer Umgebung von immer komplexeren und sich schneller ändernden Prozessen in der Raumordnung zu einem interessanten Studienobjekt.

1.2 Methodik und Forschungsfragen

Das Erstellen der Arbeit wurde in vier Hauptaufgabenbereiche eingeteilt. Zuerst sollte eine Internetrecherche den nötigen Überblick und einen theoretischen Background liefern, um dann in der zweiten Phase direkt vor Ort in Madrid das Thema anhand von Literatur und statistischen Daten zu vertiefen. Im dritten Teil wurden mehrere Experteninterviews durchgeführt, um das Erlangte Wissen bezüglich der Materie zu verifizieren und Insiderinformationen zu erhalten. Zuletzt ging es dann an das Ausarbeiten, Strukturieren und Niederschreiben der Diplomarbeit.

Zu Beginn wurden auf Basis der hauptsächlich durch die Internetrecherche erlangten Informationen zum Thema folgende Hauptfragen formuliert, um welche sich diese Arbeit dreht:

- Wie entstand das heutige Madrid? Wie wird die Metropolregion Madrid definiert?
- Welche planerischen Instrumente stehen den Gemeinden und der Comunidad zur Verfügung?
- Wie wirkt(e) sich das Fehlen einer strategischen Metropolitanplanung auf die Entwicklung Madrids generell aus?
- Welche Hauptgründe gibt es für die Abstinenz eines solchen Plans?
- Wozu könnte Madrid überhaupt eine integrierte Gesamtplanung brauchen?

Die Arbeit versucht in den folgenden Kapiteln diese Fragen zu beantworten und somit ein Verständnis für die Abläufe in der Metropolregion Madrid zu vermitteln.

Auf die Probleme und Schlussfolgerungen beim bzw. nach Erstellen und Ausarbeiten der Arbeit aus fachlicher und individueller Sicht wird in Teil 7: eingegangen.

Teil 2: Theoretische Einführung

Es soll hier gleich vorweggenommen werden, dass es beim Definieren einer Metropolregion mehrere verschiedene Ansätze und Vorschläge gibt und es in der Literatur keine einheitliche Beschreibung für diese gibt. Es geht vielmehr um den Untersuchungsgegenstand des Forschers, welcher diesen schlussendlich eine der verschiedenen Definitionsarten wählen lässt.

Die theoretische Einführung soll lediglich einen kurzen Einblick in die Metropolforschung bieten und Bezug auf den Untersuchungsgegenstand Madrid nehmen. Eine detaillierte, umfassende Analyse und Darstellung der derzeitigen, teilweise kontroversen Definitionen einer Metropolregion und ihre genaue Herleitung wäre Stoff für einige weitere Diplomarbeiten und daher nicht Teil dieser Arbeit. Es wird daher auch nicht versucht, in die aktuelle Diskussion um eine bessere oder genauere Beschreibung einer Metropolregion einzusteigen. Vielmehr soll dem Leser ein Basiswissen für das Thema und ein Verständnis für die Problematik in Madrid vermittelt werden.

2.1 Was ist eine Metropolregion? Wie wird sie definiert?

„Metropolregionen werden zugleich durch funktionale wie räumliche Merkmale bestimmt. Im funktionalen Sinne ist eine Metropolregion ein Standort („Cluster“) von metropolitanen Einrichtungen, die großräumig wirksame Steuerungs-, Innovations- und Dienstleistungsfunktionen ausüben und insofern als Motoren der Regional- und Landesentwicklung wirken. Im räumlichen Sinne besteht eine Metropolregion aus einer oder mehreren nahe beieinander gelegenen großen Städten einschließlich ihrer Umlandräume.“ [BLOTEVOGEL (2007), S.:8]

Es ist sehr schwierig auf die Frage „Was ist eine Metropolregion?“ eine klare Antwort zu geben. Der Begriff wurde bereits in den dreißiger Jahren in den USA als „Metropolitan Area“ verwendet und beschrieb eine über die Stadtgrenze hinausragende Einheit. Sie wurde anhand von Bevölkerungszahlen (Dichte) und inneren Verflechtungen definiert. Der heutige Name – „Statistical Metropolitan Area“ – beschreibt deren hauptsächlich für statistische Zwecke genutzte Eingrenzung inzwischen besser.

Es ist heutzutage weithin bekannt, dass sich ökonomische Prozesse aufgrund der internationalen Arbeitsteilung sich immer mehr aus ihrer territorialen Verankerung lösen und über die Grenzen hinaus weltweit fragmentiert sind. Vor allem seit den 90er Jahren kam es daher aufgrund der „weltweiten Entgrenzung der Märkte und der globalen Standortkonkurrenz, basierend auf modernen Transport- und Kommunikationstechnologien und der Beseitigung von tarifären und nichttarifären Handelshemmnissen und steigender Kapitalmobilität, zu einer zunehmenden Integration der „Volkswirtschaften“ zu der „einen Weltwirtschaft““. [BLOTEVOGEL (2007), S.:8]

Metropolen bzw. Metropolregionen bilden die Drehscheiben (Hubs) innerhalb der globalisierten Welt. Sie sind sowohl international als auch national von großer Bedeutung und können auch als Orte der höchsten Zentralität beschrieben werden, da sie zentrale Funktionen für ein großes Gebiet und

darüber hinaus wahrnehmen. [BBSR (2011)] Als Gründer moderner Metropolforschung gilt John Friedmann, welcher 1986 mit seinem Aufsatz „The world city hypothesis“ die Grundlage für die Untersuchung von Metropolen bzw. Metropolregionen und deren Bedeutung und Funktionen im internationalen Städtenetz legte. Auf Basis von sieben Indikatoren ordnete er die Städte weltweit in „primary and secondary cities“ ein. Ein weiteres Schwergewicht in diesem Bereich ist Saskia Sassen. Sie prägte 1991 den Begriff der „Global City“ und definiert eine Metropolregion über deren ausgeprägte Kontroll- und Steuerungsfunktion und eine starke Präsenz postindustrieller Produktion im Finanz und Dienstleistungsbereich. [GÖDDECKE-STELLMANN, ADAM, HEIDBRINK (2005); S.: 419]

Der Stand der Dinge

In der hauptsächlich von Geografen geführten fachlichen Auseinandersetzung zum Thema „Definition von Metropolregionen“ gibt es inzwischen einige grundlegende Aussagen, über welche sich der Großteil der Experten auf dem Gebiet einig zu sein scheint. Die Metropolregionen nehmen im hierarchischen Städtesystem die Spitzenposition ein und lassen sich durch folgende grundsätzliche Charakteristika kennzeichnen:

- Konzentration von politischen und wirtschaftlichen Steuerungsfunktionen
- eine hohe Dichte spezialisierter, unternehmensnaher (global agierender) Dienstleistungsunternehmen
- sowie eine hoch entwickelte Infrastrukturausstattung [GÖDDECKE-STELLMANN und ADAM (2002)]

Man kann grundsätzlich zwischen drei verschiedenen Ansätzen unterscheiden, um eine Metropolregion zu definieren. Sie ist:

- eine geografische Einheit; hauptsächlich auf deren urbane Kontinuität aufbauend
- eine funktionale Einheit oder System von Funktionen innerhalb einer Region
- der Einflussbereich eines gegebenen Zentrums [ESTEBAN (1981)]

Die wichtigsten Parameter bei der Bestimmung der Ausdehnung von Metropolregionen bzw. deren Grenzen als geografische Einheiten sind größtenteils einfache Indikatoren wie Einwohnerdichte (EW/km²) und Erreichbarkeit/Entfernung zum Kern bzw. Subzentren gemessen in Zeit t.

Für die Bestimmung größerer Zusammenhänge (funktionale Einheit oder der Einflussbereich einer Metropolregion) werden die Beziehungen zwischen Arbeit, Wohnort und auch Freizeitaktivitäten – also die Pendlerverflechtungen/Verkehrsströme und Indikatoren wie Einwohner/Arbeitsplatz, Arbeitsplatz/Arbeitnehmer, etc. – herangezogen.

Hans Heinrich Blotevogel führte diese grundlegenden Übereinstimmungen in der Fachwelt, wie Metropolregionen charakterisiert werden, 2002 zusammen und definiert die Regionen anhand von drei übergeordneten Funktionen und deren Merkmalen:

Entscheidungs- und Kontrollfunktion:

Firmensitze, Regierungssitze, Supranationale Organisationen, internationale NGOs

Innovations- und Wettbewerbsfunktion:

Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen, Universitäten, wissenschaftliche Dienstleister, Kultureinrichtungen, Orte sozialer Kommunikation

Gateway-Funktion:

Verkehrsknoten, Medien, Kongresse, Bibliotheken, Internet-Server, Messen, Ausstellungen.

Dieser Analyseansatz scheitert leider aufgrund fehlender, international vergleichbarer Daten. Er kann jedoch auf nationaler Ebene sehr nützlich sein, um einzelne Besonderheiten bzw. Schwerpunkte einer Metropolregion besser zu erkennen bzw. zu verstehen. [GÖDDECKE-STELLMANN und ADAM (2002)] [GÖDDECKE-STELLMANN, ADAM, HEIDBRINK (2005); S.: 420]

2007 erweiterte Blotevogel seine Theorie um eine weitere Funktion:

Symbol-Funktion:

Kultur (Theater, Museen, Kunst), Medien, Events, Architektur, Stadtgestalt, Image [BLOTEVOGEL (2007)]

Ein weiterer wichtiger Aspekt bei der Betrachtung von Metropolregionen ist deren unterschiedlicher Ursprung bzw. Charakter. In den meisten Fällen entstanden sie rund um eine Großstadt herum als monozentrische, radial strukturierte Gebilde. Es gibt jedoch auch Fälle in denen sie aus einem polyzentristischen Städtenetz mit keiner klaren Dominanz einer bestimmten Stadt bzw. eines bestimmten Gebietes bestehen. Mit der Zeit haben sich vor allem durch die steigende Mobilität der Bewohner und der Globalisierung der Wirtschaft auch zahlreiche Mischformen und Überlagerungen dieser zwei grundlegenden Charakteristika entwickelt.

In Madrid entstanden ab den 50er Jahren in rasendem Tempo Schlafstädte rund um die Hauptstadt. Innerhalb von 30 Jahren verschoben sich die Gewichte bei den Bevölkerungszahlen spürbar ins Umland. Nach Francos Tod, der Entstehung der Comunidad de Madrid und der wirtschaftlichen Öffnung Spaniens nahm auch die ökonomische Bedeutung der Gemeinden im Süden und Osten Madrids zu und führte zu einer bis heute anhaltenden Entwicklung hin zu einem polyzentristischen System. Zwei Immobilienbooms und die ungeplanten Siedlungsentwicklungen ab den 90er Jahren begünstigten jedoch gleichzeitig eine diffuse urbane Ausbreitung der Stadt vor allem im Nordosten und Südwesten der Comunidad. Heute ist Madrid eine bunte Mischung verschiedener Teilräume,

welche es gilt als ein Ganzes zu planen. Die gestiegene Komplexität und Anzahl der Akteure im Raum machen diese Planung zwar schwieriger jedoch auch umso notwendiger.

Polyzentrismus versus Dispersion

Auch dieses Thema wird in der Fachliteratur ausgiebig diskutiert und soll hier nur kurz Erwähnung finden, um einen grundlegenden Einblick in die Thematik zu bekommen.

Rivera Gallo et al. (2010) erklären den Unterschied zwischen Dispersion und Polyzentrismus kurz und prägnant in einem Satz wie folgt:

„Unter Dispersion kann man eine Art der Restrukturierung der Stadt (Suburbanisierung) verstehen, welche einfache Anhäufungen von Bevölkerung (Subareas) erzeugt, während Polyzentrismus neue „Stadtkerne“ (Subzentren) mit bestimmten Hierarchien im metropolitanen Raum entwickelt.“ [Eigene Übersetzung; RIVERA GALLO (2010); S.: 10]

Squires (2002) definiert räumliche Dispersion durch folgende Merkmale:

- „unlimitierte“ Entwicklung nach Außen
- Geringe Dichte von Wohnungen und gewerblicher/wirtschaftlicher Entwicklung
- Fragmentierte Bodennutzung
- Abhängigkeit vom Auto
- Große fiskalische Disparitäten zwischen Gemeinden
- Stau- und Umweltverschmutzung
- Wachsende Konzentration von Armut bzw. sozialer Segregation.
- Abnehmendes Gefühl der Zugehörigkeit [SQUIRES (2002)]

Oftmals wird Polyzentrismus bei der Entwicklung einer Stadt bzw. deren Region als Gegenteil von Dispersion angeführt. Garcia-Lopez und Muñoz (2007) unterscheiden zwischen vier Ansätzen, um die Zusammenhänge zwischen Dispersion und Polyzentrismus zu untersuchen:

- 1.** Polyzentrismus nimmt Dispersion in sich auf
- 2.** Polyzentrismus und Dispersion als zwei entgegengewirkende Konzepte
- 3.** Dispersion als weiterentwickelter Zustand des Polyzentrismus

4. Polyzentrismus als Zustand, der auf Dispersion folgt [GARCIA-LOPEZ und MUÑIZ (2007)]

Interessant ist in diesem Zusammenhang, dass bei der Siedlungsentwicklung Madrids in den letzten 60 Jahren alle vier Ansätze in verschiedenen Entwicklungsphasen einmal mehr einmal weniger stark ausgeprägt waren. Ein einheitlicher Trend ist nicht zu erkennen, eher maßstabs-, orts- und zeitabhängige Tendenzen.

Metropolregion Madrid

In der spanischen Hauptstadt gibt es mehrere Betrachtungsweisen der „Área Metropolitana de Madrid“:

1. Die kompakte Stadt:

Nach dem „Atlas de la Comunidad de Madrid en el umbral del Siglo XXI“ (Atlas der CAM an der Schwelle zum 21. Jahrhundert), erstellt vom Amt für Wirtschaft und innovative Technologien, besteht die Metropolregion aus folgenden 27 Gemeinden mit einer Gesamtbevölkerung von über 6,5 Millionen Menschen (2011):

Madrid, Alcalá de Henares, Alcobendas, Alcorcón, Boadilla del Monte, Brunete, Colmenar Viejo, Coslada, Fuenlabrada, Getafe, Leganés, Majadahonda, Mejorada del Campo, Móstoles, Paracuellos del Jarama, Parla, Pinto, Pozuelo de Alarcón, Rivas-Vaciamadrid, Las Rozas, San Fernando de Henares, San Sebastián de los Reyes, Torrejón de Ardoz, Tres Cantos, Velilla de San Antonio, Villaviciosa de Odón, Villanueva de la Cañada y Villanueva del Pardillo [CAM (2002)]

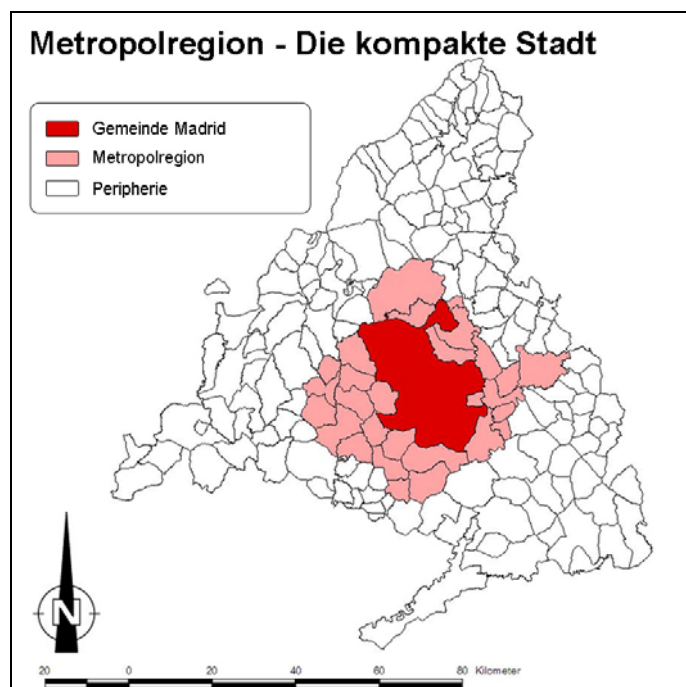


Abbildung 1: Metropolregion – Die kompakte Stadt [IESTADIS]

Dieses Gebiet entspricht eher der Metropole Madrid als einer Metropolregion Madrid, da es gekennzeichnet ist durch größtenteils morphologisch zusammenhängende urbane Stadtteile und einer hohen Dichte der Bevölkerung und der Wirtschaftsaktivitäten.

2. Statistische Einheiten:

Die Region wird in folgende elf statistische Einheiten unterteilt: Madrid, Norte Metropolitano, Este Metropolitano, Sur Metropolitano, Oeste Metropolitano, Nordeste Comunidad, Sudeste Comunidad, Sudoeste Comunidad, Sierra Norte, Sierra Central und Sierra Sur. Diese Einteilung dient jedoch lediglich dazu die Teilräume statistisch miteinander zu vergleichen. [IESTADIS (2005)]

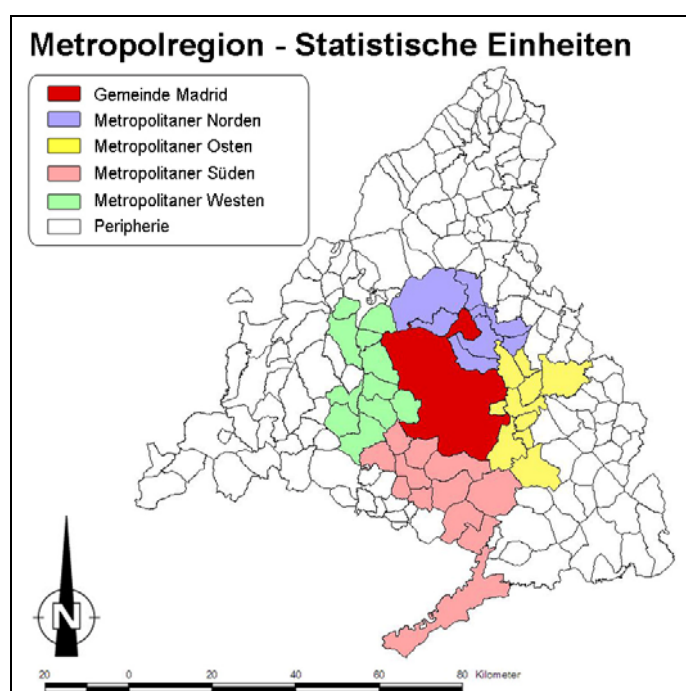


Abbildung 2: Metropolregion – Statistische Einheiten [IESTADIS]

3. Corredores Metropolitanos:

Das Verkehrskonsortium der CAM veröffentlichte 2008 eine umfangreiche statistische Analyse der gesamten Provinz. In dieser wurden sieben metropolitane Zonen und sieben „regionale Verlängerungen“ dieser rund um die Kernstadt anhand der Radialachsen und deren Einzugsbereich definiert. Diese Definition erscheint im Hinblick auf zukünftige Investitionen im Infrastrukturbereich interessant, ist jedoch für diese Arbeit nicht von Bedeutung. [CTM (2008)]

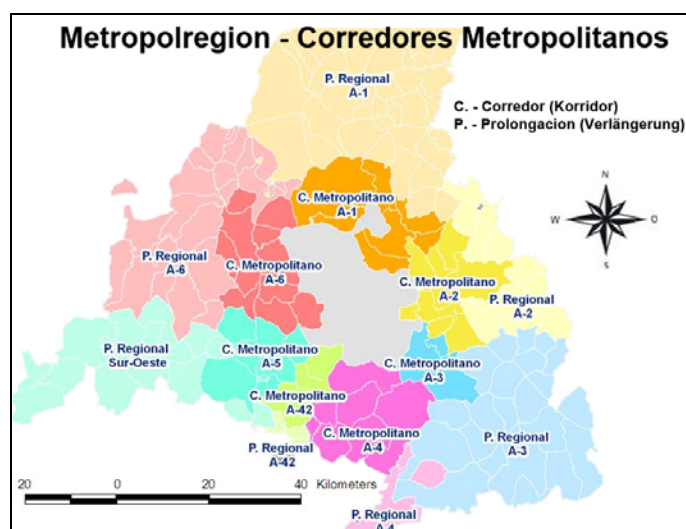


Abbildung 3: Metropolregion – Corredores Metropolitanos [Consortio de Transportes]

4. Die Comunidad als Metropolregion:

In vielen Artikeln wird auch immer wieder die Comunidad selber als Metropolregion also als metropolitane Planungsbehörde in Verbindung gebracht. Dies ist, meiner Meinung nach, vor allem auch auf die direkten (theoretischen) gesetzlichen Befugnisse dieser auf die Entwicklung der Region zurückzuführen. Theoretisch deshalb, weil die CAM im Rahmen ihrer gesetzlichen Möglichkeiten eigentlich viel mehr Aufgaben zur regionalen Entwicklung wahrnehmen könnte. In mehreren Aspekten ist der Ansatz der Regionalregierung als zuständige Behörde für eine Metropolitanplanung Madrids ein durchaus sinnvoller und wird daher im weiteren Verlauf der Arbeit auch noch öfters diskutiert.

In gewissen Bereichen übernimmt die CAM sehr wohl metropolitane Aufgaben, da ihr, wie allen Comunidades in Spanien, gewisse Aufgabenbereiche wie beispielsweise Wasserver- und entsorgung, Gesundheitswesen, etc. als alleinige Kompetenz unterstehen. Da die Comunidad de Madrid in der außergewöhnlichen Situation ist, dass sich ihr Gebiet quasi mit dem der Metropolregion deckt, kann man sie vor allem im Bereich der technischen und sozialen Infrastruktur tatsächlich als metropolitane Planungsbehörde sehen [TOMAS (2002)]. Wie wir später feststellen werden, ist die Regionalregierung jedoch nicht gewillt, mehr Verantwortung zu übernehmen und die Entwicklung der Region gezielt zu steuern.

5. Die funktionale Metropolregion – ihr Einflussbereich:

In dieser Definitionsart geht es um die funktionale Beziehung zwischen Arbeit und Wohnort. Roca (2003) kombiniert in seiner Analyse „klassische“ Merkmale wie beispielsweise Distanz (morphologisch), Dichte (demografisch) und Ausbildungsniveau (ökonomisch) mit funktionalen Merkmalen wie zum Beispiel die Mobilität der Einwohner. Nach diesen Berechnungen umfasst die Makro-Metropolregion Madrid über 38.000 km² und 2007 beinahe sieben Millionen Einwohner – dies entspricht mehr als 45% der Fläche und über 80% der Einwohner Österreichs. [URBAN Nr. 14 (2009)]

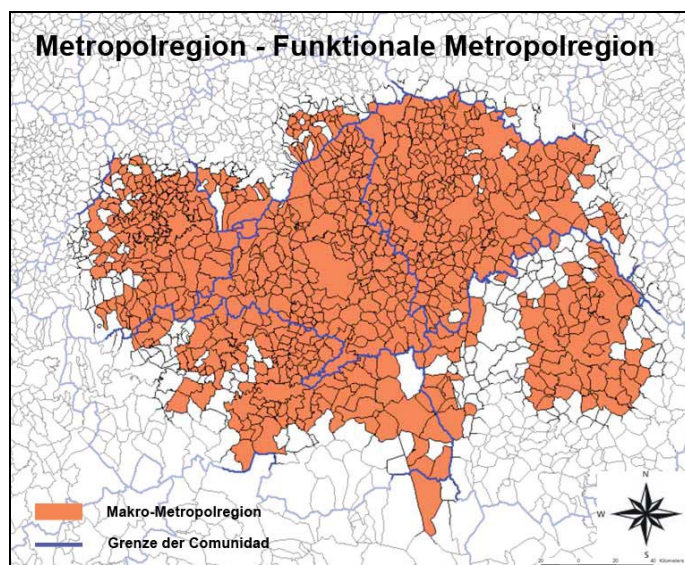


Abbildung 4: Metropolregion – Funktionale Metropolregion [Urban 14 (2009); S.: 77]

In dieser Arbeit werden hauptsächlich die erste und die vierte Definitionsart als sinnvolle und notwendige geografische Einheiten für die Metropolregion Madrid in Betracht gezogen. Dies liegt einerseits an der dringend erforderlichen engeren Vernetzung und Abstimmung innerhalb der kompakten Stadt (Notwendigkeit) und andererseits an den bereits angesprochenen gesetzlichen Rahmenbedingungen, um die Entwicklung der Metropolregion für Madrid auf Regionalebene – sprich von der Comunidad selbst aus – zu planen (Möglichkeit/Umsetzbarkeit).

2.2 Mit welchen Herausforderungen sieht sich eine Metropolregion konfrontiert?

„So wächst mit der „Größe“ der Region die Fragmentierung und Komplexität der Akteursbeziehungen.“ [GÖDDECKE-STELLMANN und ADAM (2002); S.: 6]

In diesem Kapitel soll kurz auf die grundlegende Problematik der steigenden Metropolisierung eingegangen werden.

In einer globalisierten Wirtschaft sehen sich Städte und Regionen einem immer stärkeren **Wettbewerb** ausgesetzt. Sie versuchen durch Kooperationen und Koordination – Governance – von privaten und öffentlichen Akteuren in der Stadtregion (Metropolregion) ihre Position gegenüber anderen Städten bzw. Regionen zu stärken. Nur durch die Region erhält die Stadt oftmals die nötigen Eigenschaften, um sich gegenüber anderen Metropolen bzw. Metropolregionen im weltweiten Wettbewerb durchzusetzen. Ziel ist es in den Ranglisten aufzusteigen, um somit als Standort attraktiv für global agierende Unternehmen zu werden bzw. zu bleiben.

In den letzten Jahren wird in diesem Zusammenhang immer mehr Wert auf jegliche Form der Kooperation zwischen den verschiedenen Akteuren (privat, öffentlich) gelegt. Die Attraktivität einer

Metropolregion bzw. ihre Wettbewerbsfähigkeit ist somit eine Kombination von harten (technische Infrastruktur, Humankapital, Steuern, etc.) und weichen Standortfaktoren (soziale Infrastruktur, Kulturangebot, Bildungsniveau, etc.), die als Grundausstattung gegeben sind, und den Verknüpfungen, Kooperationen der Akteure in der Region, welche es zu aktivieren gilt. [GIFFINGER und STALLBOHM (2009); S.: 6,7]

Eine weitere große Herausforderung einer Metropolregion ist die so genannte **soziale Kohäsion**. Sie beschreibt eine Politik des Zusammenhalts und des sozialen Ausgleichs – der sozialen Gerechtigkeit.

Folgende Ziele sind in diesem Zusammenhang bedeutend:

- Gleichberechtigung beim Zugang zu Arbeit, Bildung, Gesundheit und Wohnen
- Integration aller sozialer Gruppen/Schichten in die Gesellschaft
- Schaffung von Kommunikation zwischen sozial benachteiligten Gruppen und Administration
- Soziale Sicherheit (Würde, Toleranz, Respekt)
- Befriedigung grundlegender Bedürfnisse aller Einwohner [CDCS (2000)]

„Soziale Kohäsion bedeutet dabei nicht nur Armutsbekämpfung und Integration. Genauso wichtig sind beispielsweise der Zugang zu Bildung, Gesundheitsvorsorge, Schaffung von Infrastruktur, Chancen am Arbeitsmarkt oder Teilhabe am politischen und sozialen Leben.“ [WEISS (2009); S.: 3]

Durch das meist kontinuierliche Anwachsen einer Metropolregion und der Ausbreitung ins Umland ist, im Sinne einer nachhaltigen und ökologischen Entwicklung einer Metropolregion, die **territoriale Kohäsion** die dritte Herausforderung, welche die Planung maßgeblich beeinflusst.

Dieser Ansatz wird erst seit wenigen Jahren diskutiert und versucht nebst eigenen Zielen auch diejenigen der sozialen Kohäsion und der Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zu integrieren. Es werden folgende Hauptziele verfolgt:

- Abbau von Disparitäten bzw. sozialer Segregation im Raum
- Ausgewogene polyzentrische Raumstruktur
- Minimierung bzw. Abbau von ökologischen Folgen der Siedlungsentwicklung [EC (2008)]

Die Kunst bei der Steuerung der Entwicklung der Metropolregion ist es eine Balance zwischen den drei großen Herausforderungen zu finden. Die Konzentration auf eine der drei geht oft zu Lasten der anderen. Es ist eine Gratwanderung der Verantwortlichen nicht an Wettbewerbsfähigkeit zu verlieren und gleichzeitig die ökologischen Folgen und die sozialen Ungleichheiten so gering wie möglich zu

halten. Es ergeben sich zwischen den wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zielen Spannungen, welche ein Nachdenken in die Zukunft erfordern (Kohäsion und Wettbewerbsfähigkeit, Zusammenhalt und Vielfalt, Zusammenhalt und Freiheit). [EUROSIG (2010); S.: 1]

Neben den wirtschaftlichen Herausforderungen ist eine Metropolregion mit zunehmender Größe auch mit zunehmenden sozialen und territorialen (ökologischen) Problemen – so genannten Belastungsfaktoren [GÖDDECKE-STELLMANN, ADAM (2002)] – konfrontiert, welche das Erreichen der unterschiedlichen Ziele maßgeblich erschweren. Die bedeutendsten Schwierigkeiten sind:

- **Freiraumverknappung:** Durch die hohen Bodenpreise im Kerngebiet findet in diesen Bereichen eine enorme Verdichtung statt, während in den Außenbereichen genau das Gegenteil, nämlich eine Dispersion in die Peripherie, erfolgt. Die Folge ist, dass Freiraum im Zentrum ein Luxusgut ist und im Umland von inselhaften Bebauungen und Infrastruktur (Straße, Schiene) zerstückelt wird.
- **Nachhaltige Entwicklung vs. Ressourcenverbrauch und Umweltverschmutzung:** Die Nachhaltigkeit ist in Großstädten immer schon ein schwieriges Thema gewesen. Das Problem vervielfältigt sich jedoch, wenn man das Untersuchungsgebiet auf eine Metropolregion erweitert, da diese aufgrund ihrer Ausdehnung und dem daraus folgenden Flächenverbrauch im Umland die relativ effiziente Kompaktheit einer Stadt verliert. Dies führt natürlich zu hohem Ressourcenverbrauch und folglich auch zu einer hohen Umweltverschmutzung.
- **Verkehrsbelastung:** Sie ist eine logische Entwicklung durch steigende Mobilität der Einwohner und der daraus resultierenden Ausbreitung der Stadt bzw. der Städte bis weit in die Peripherie. Die Folge ist ein erhöhtes Verkehrsaufkommen innerhalb der gesamten Region und vor allem im Zentrum selbst.
- **Hohe Bodenpreise:** Sie entstehen durch die steigende regionale, nationale und internationale Bedeutung des metropolitanen Zentrums. Die große Nachfrage nach Immobilien, sowohl für den Wohnungsbau als auch den postindustriellen Dienstleistungssektor, erzeugt einen enormen Druck auf den Markt und lässt die Preise teilweise irrationale Höhen erreichen. Sie sind ein Hauptgrund für die erste Suburbanisierungswelle und tragen Mitschuld an der anhaltenden Zersiedelung in der Region und der Gentrifizierung in zentrumsnahen Gebieten.
- **Soziale Segregationserscheinungen:** Sie sind die Konsequenz der hohen Bodenpreise und der steigenden sozialen Ungleichheit in der Gesellschaft. Daraus resultieren unterschiedlich motivierte Migrationsbewegungen, welche zu sozialer Polarisierung im Raum führen. Ohne staatliche Intervention können diese Segregationserscheinungen durch finanzielle und soziale Rückkoppelungseffekte immer weiter verstärkt werden. [HÄUSSERMANN (2003)] [GÖDDECKE-STELLMANN, ADAM (2002)]

- **Ökonomische Fragmentierung im Raum:** „Die ökonomische Fragmentierung findet ihren Anfang in einem neuen Muster von *shopping malls*, *entertainment centres*, *factory outlet centres* und Technologieparks in der Peripherie.“ [WEHRHAHN (2000); S.: 221] Die Globalisierung verstärkt diese Tendenz der wirtschaftlichen Nutzung von Böden in peripheren Lagen aufgrund der globalen Arbeitsteilung. Diese Entwicklungen vergrößern die teils problematischen Folgen der Zersiedelung weiter.

Wie die Politik bzw. die Planung versucht diesen Herausforderungen zu begegnen wird in Kapitel 6.3 kurz angeführt.

Teil 3: Metropolitane Entwicklung Madrids

3.1 Die ersten Schritte als Großstadt

Madrids Entwicklung zu einer Stadt begann, als die Araber im neunten Jahrhundert seine strategisch ideale Lage zur Verteidigung Toledos erkannten und auf den Ruinen einer römischen Siedlung umgeben von Bauernhütten eine Festung namens Mayrit hochziehen ließen. Durch die Reconquista, also die Wiedereroberung Spaniens durch die Christen, wurde Madrid als nördliche Grenze und Defensivbollwerk immer wichtiger und gewann daher gegenüber anderen Städten wie Salamanca und Alcalá de Henares immer mehr an Bedeutung. Auch die Christen erkannten die strategisch wichtige Position nach dem Sieg über die Araber und dem endgültigen Rückzug dieser in den Süden Spaniens Anfang des zwölften Jahrhunderts und bauten ihrerseits die Festung weiter aus.

Im Laufe der Zeit konnte Madrid einen geringen aber stetigen Zuwachs an Bevölkerung verzeichnen und behauptete sich gegenüber anderen Städten in der Umgebung als wichtiger, jedoch noch nicht wichtigster Standort. Die Gründe sind vielfältig und zur damaligen Zeit sehr umstritten, jedoch ernannte Philipp II Madrid 1561 dennoch zur Hauptstadt des spanischen Königreichs. Man spricht nicht ohne Grund von einem Vor und einem Nach 1561 in der Geschichte der Stadt. Die Entwicklung, welche die Hauptstadt Spaniens danach erfuhr, war anfangs zwar noch zaghaft, von Restriktionen und Auflagen geplagt und durch die Stadtmauern begrenzt, beschleunigte sich aber bis Mitte des 19. Jahrhunderts kontinuierlich und überstieg danach in ihrer Dynamik schnell die gesamte Region. Hatte Madrid 1560 etwa 20.000 Einwohner, waren es zirka 100 Jahre später bereits 100.000, weitere 200 Jahre später, Mitte des 19. Jahrhunderts 200.000 EW und lediglich 20 Jahre später schon 300.000 EW. [BAHAMONDE Y OTERO (1989)] [PINTO Y MADRAZO (1995)]

3.1.1 Madrid entfesselt sein Potential

Der Aufstieg Madrids zu einer Metropole ist gekennzeichnet durch mehrere wichtige Ereignisse. Nach der Entscheidung von Felipe II, Madrid endgültig zur Hauptstadt Spaniens zu erklären, ist das Niederreißen der Stadtmauern im Jahr 1860 wohl einer der entscheidendsten Momente in der Entwicklung Madrids. Zu diesem Schritt fühlte sich die Stadt vor allem durch die ständig wachsenden illegalen Siedlungen entlang der radialen Zugangsachsen gezwungen. Das Schleifen der Stadtmauern und die Ausweisung der Erweiterungsgebiete („El ensanche“) rund um das historische Zentrum vergrößerten das Stadtgebiet von 800 ha auf 2300 ha und ermöglichten ein kontrolliertes Eingreifen der Stadt in dessen Entwicklung. Der Plan für den Ensanche von Madrid wird nach seinem Begründer Carlos Maria de Castro benannt und nach dreijähriger Ausarbeitung 1860 von Königin Isabella II genehmigt. Daraufhin begann sich die Stadt in atemberaubendem Tempo auszubreiten und erlebte folgedessen einen erheblichen Bevölkerungszuwachs.

Vor dieser weitreichenden Maßnahme war die mehr oder minder gut funktionierende, auf Grundlegendes reduzierte Entwicklungsplanung der Stadt nur auf einen kleinen, im Inneren der Stadtmauern begrenzten, Teil möglich. Durch den Plan Castor vervielfachte sich dieses Gebiet.



Abbildung 5: Plan Castro für den Ensanche von Madrid 1860 [Comunidad de Madrid]

Weitere Meilensteine in der Stadtentwicklung sind:

- der Bau eines Schienennetzes mit wichtigen Kopfbahnhöfen (Delicias – Westbahnhof, Atocha – Süd- und Ostbahnhof, Principe Pio – Nordbahnhof), welches Madrid zu einem zentralen Verkehrsknotenpunkt Spaniens machte
- der Bau der U-Bahn (Einweihung 1919)
- der Bau der Gran Vía und dem Paseo de la Castellana - den zentralen Achsen durch die Stadt, welche das Zentrum „entstopfen“ sollten
- und der Bau des Canal Isabel II, einem modernen Wasserversorgungssystem.

Diese und weitere Maßnahmen führten dazu, dass Madrid seine Bevölkerung innerhalb von 70 Jahren bis 1930 auf ca. eine Million verdreifachte und danach sein schneller Aufstieg zu einer der größten Metropolen Europas begann. [BAHAMONDE Y OTERO (1989)]

3.1.2 Die Expansionsphase in den Anfängen der Francozeit

In den Anfängen der Francozeit (1948-1954) verleibte sich Madrid 13 angrenzende Gemeinden (Aravaca, Barajas, Canillas, Canillejas, Chamartín de la Rosa, Fuencarral, Hortaleza, El Pardo, Vallecas, Vicálvaro, Villaverde, Carabanchel Alto und Carabanchel Bajo) ein und wuchs somit von 66 km² auf 607 km² an. Durch die enorme Binnenmigration (Landflucht) in der sogenannten „ersten demografischen Explosion“ verdreifachte sich die Einwohnerzahl erneut auf ca. 3,15 Millionen bis zum Jahr 1970. In dieser Zeit wuchsen auch die südlichen und östlichen Vororte mit einer ungeheuerlichen Geschwindigkeit und bildeten in ihren Ausmaßen gigantische Satellitenstädte. Diese Entwicklung wurde von Franco beabsichtigt, um die meist sozialistisch gesinnten Arbeiter aus der Stadt fern zu

halten (mehr zum Wachstum der Vorstädte in Kapitel 3.2.3) Während die Stadt selbst in den folgenden drei Jahrzehnten, hauptsächlich wegen stark steigenden Boden- und Immobilienpreisen sogar einen Einwohnerrückgang zu Gunsten der umliegenden Gemeinden (Primera Corona) hinnehmen musste (erste Suburbanisierungswelle – „demografische Stabilisation“), wuchs sie ab 2000 aufgrund von Migration aus dem Ausland wieder kräftig. Diese Zeit wird auch die „zweite demografische Explosion“ genannt, bezieht sich jedoch nun nicht mehr nur auf das Gemeindegebiet sondern vor allem auf das der Comunidad und hier vor allem auf die Metropolregion Madrids. [ABAD PARDO (2004); S. 31-68]

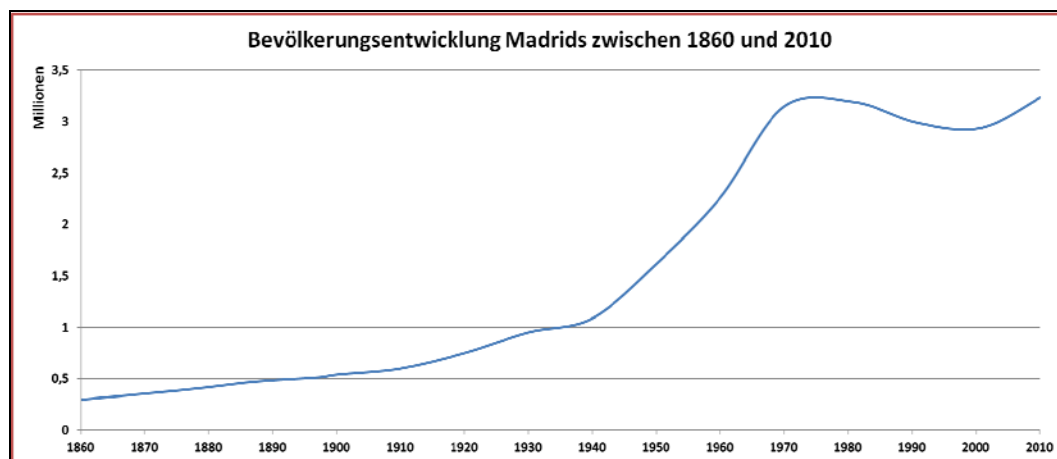


Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung Madrids zwischen 1860 und 2010 [INE]

Durch den atemberaubenden Zuwachs in den Umlandgemeinden verlor Madrid trotz einer Verdreifachung der Bevölkerung auf über drei Millionen relativ an Bedeutung innerhalb der Comunidad. Dasselbe Szenario wiederholt sich in etwas versetzter Zeitfolge auch mit den Arbeitsplätzen (siehe Kapitel 3.1.3, 3.2.3, 3.2.4).

Im Jahr 1970 beherbergte Madrid noch 83% der Bevölkerung der gesamten Comunidad, während es 2005 gerade noch knapp über die Hälfte (53%) und 2010 bereits nur noch 50% waren (2010: Comunidad: 6.501.717 EW; Municipio: 3.273.049 EW; 50,3%). [INE (2012)]

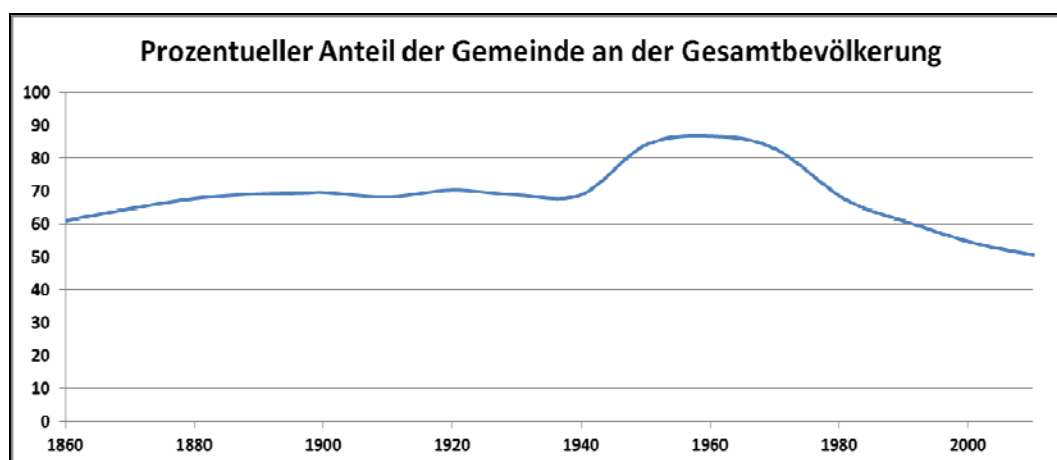


Abbildung 7: Prozentueller Anteil der Gemeinde an der Gesamtbevölkerung [INE]

Folgende Grafik zeigt die Bevölkerungsveränderungen zwischen 1950 und 1981 in allen 179 Gemeinden der Comunidad. In ihr wird deutlich, wie der Speckgürtel der Stadt durch extreme Wachstumsraten entsteht, während die Peripherie schrumpft und Madrid selbst seine Einwohnerzahl in diesem Zeitraum zwar verdoppeln kann, jedoch gegenüber einer durchschnittlichen Vervierzigfachung der Bevölkerung im Süden und Osten eindeutig an Gewicht verliert.

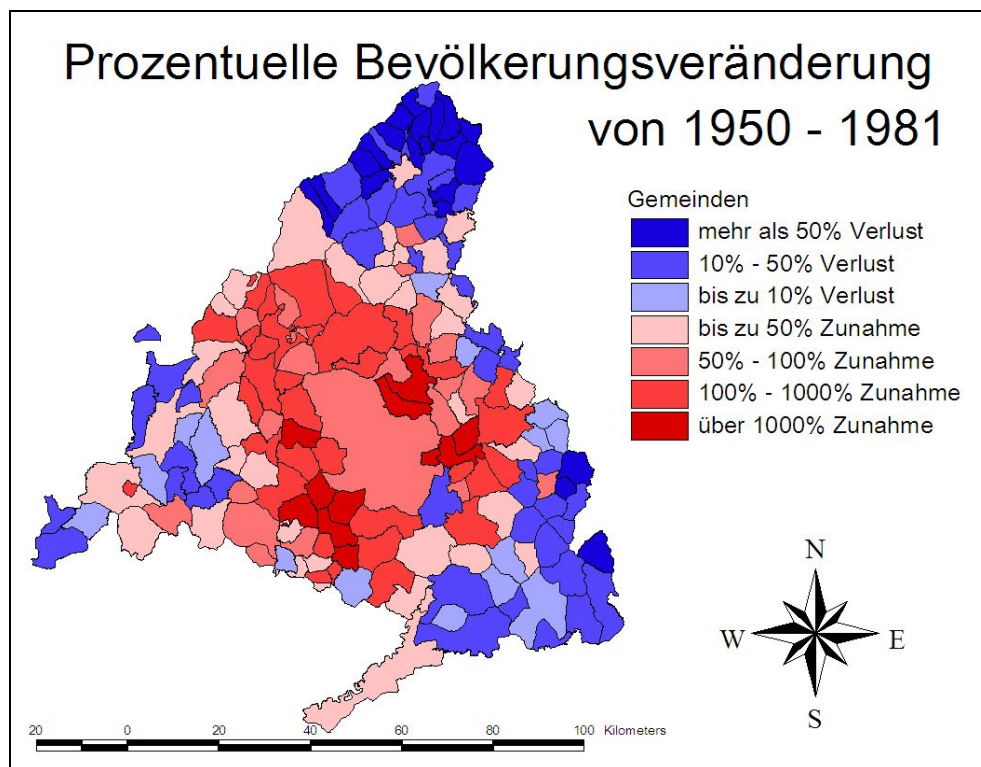


Abbildung 8: Prozentuelle Bevölkerungsveränderung von 1950 – 1981 [INE]

3.1.3 Zentrifugalkraft im Inneren und Gravitationskraft nach Außen

Die wirtschaftliche Entwicklung Madrids korreliert in der Periode zwischen 1950 und 1980 direkt mit der demografischen. Die Gemeinde bleibt weiterhin das ökonomische Zentrum der Region, hat aber vor allem in den letzten 35 Jahren erheblich an Einfluss verloren. In den Jahren nach 1950 konnte man bereits einen Trend in Richtung Suburbanisierung/Dezentralisierung erkennen, der sich in den 60er Jahren abermals verstärkte. Jedoch erst die Energiekrise und die daraus resultierende Wirtschaftskrise (Industriekrise in Madrid) in den 70er Jahren (vor allem ab 1975) zwang die Industrie in großem Umfang zur Absiedlung in die Umlandgemeinden. Die Umsiedlung wurde einerseits bewusst von der Politik aufgrund von Nutzungskonflikten im innerstädtischen Bereich, hauptsächlich mittels Zonierung von Bauland, forciert und andererseits von den Betrieben selbst, wegen unzureichender Erweiterungsflächen, sich stetig erschwerender Transportmöglichkeiten, hoher Bodenpreise und Personalkosten, Restriktionen beim Erteilen von Einrichtungs- und Ausbaulizenzen, des Kostendrucks durch die Krise allgemein, etc. vorangetrieben. Dieser enorme Wandel sowohl in der Innenstadt Madrids, als auch in deren Gemeinde und der gesamten Metropolregion und im

Weiteren der Comunidad de Madrid, hatte weit reichende wirtschaftliche, demografische, städtebauliche und soziale Folgen. Er führte zu einem massiven Stadtumbau in Gebieten, welche sehr von Industriebetrieben geprägt waren (Ost-Achse San Blas-Ciudad Lineal; Süd-Achse Arganzuela-Villaverde). Die ehemaligen Industriezonen wurden umfunktioniert zu Wohngebieten oder Bürogebäuden, welche aufgrund der Tertiärisierung der Wirtschaft immer mehr an Bedeutung gewannen.

In Arganzuela war der Wandel besonders groß. Während der Bezirk von 1950 bis 1975 noch Betriebe dazugewinnen konnte (95 Betriebe; 17.345 Arbeiter – 129 Betriebe; 34.662 Arbeiter), da er gegenüber anderen Gegenden als stark industrialisiert galt und es somit nicht zu großen Nutzungskonflikten kam, verlor er bis 1987 über die Hälfte aller Betriebe und Arbeitsplätze (62 Betriebe; 15.210 Arbeiter) und fiel sogar unter den Wert von 1950 zurück. Dieser Bezirk ist deshalb so interessant, weil er durch den Wegfall der Industrieanlagen sehr viel Platz für Neubauten in Zentrumsnähe ermöglichte. [ABAD PARDO (2004); S. 31-68]

Aus sozialer Sicht trafen gleich mehrere ungünstige Ereignisse zugleich ein. Die Verlagerung der Industrie in die Peripherie und die gleichzeitig einsetzende Wirtschaftskrise führten zu erheblichen Entlassungen im städtischen Bereich und somit zu hohen Arbeitslosenquoten. Die Freigabe ehemaliger Industriegebiete für Wohnungsbau führte in der ganzen Stadt zu Bodenspekulationen, welche ihrerseits die Mieten in die Höhe trieben. Die ökonomischen Zentrifugalkräfte hatten eine stärkere Segregation im städtischen Bereich und eine neue Welle von Umsiedlungen in äußere Bezirke oder in die Umlandgemeinden zur Folge. Die Bodenspekulation ist auch ein weiterer Grund für die Absiedlung von Betrieben. Sie konnten ihre innerstädtischen Flächen um sehr viel Geld an Investoren/Spekulanten verkaufen und sich im Umland, bei besserer Verkehrsanbindung und relativer Nähe zum Stadtzentrum, größere Flächen leisten und neue Fabrikhallen mit modernerer Technik bauen. Der Verkauf des innerstädtischen Gutes glich somit zumindest teilweise die Kosten für die längst überfällige Modernisierung der Wirtschaft Madrids aus. Für die Betriebe und die Stadt war es somit ein, vor allem durch die Wirtschaftskrise, schmerzhafter, jedoch überaus wichtiger Schritt, um international bestehen bzw. überhaupt auftreten zu können.

Wie bereits erwähnt, konnte man dies für die innerstädtische Bevölkerung nicht behaupten, da diese enorme Preissteigerungen hinnehmen musste oder gezwungen war umzuziehen. Der Quadratmeterpreis verzehnfachte sich beispielsweise in zentrumsnahen Gebieten (Mendez Alvaro, Acacias, Embajadores, Legazpi, etc.) innerhalb gerade mal 20 Jahren. [ABAD PARDO (2004); S. 169-184]

Zusammenfassend können folgende Faktoren für die Entindustrialisierung der Innenstadt durch Absiedlung ins Umland oder Schließung von Betrieben genannt werden:

Faktor	Grund
Ökonomische Faktoren	<ul style="list-style-type: none"> - Stückkostensteigerungen im Zentrum - Unflexible Produktion; Wettbewerbs(un)fähigkeit - Modernisierung der Produktionslinien - Wirtschaftskrise der 70er Jahre (Ölkrise)
Raumplanerische Faktoren	<ul style="list-style-type: none"> - Umwidmungen von Industriegebiet in Wohngebiet - Aufwertung bestimmter Gegenden - Anstieg der Bodenpreise - Lizenzen für intensive Bebauung der Baugründe
Spekulative Faktoren	<ul style="list-style-type: none"> - Verkauf des innerstädtischen Boden und Umsiedlung in die Peripherie - Gewinnmitnahme durch erhebliche Wertsteigerungen der Böden - Immobilienaktivitäten von Seiten der Industrie - Druck von ökonomischen und politischen Gruppen

Tabelle 1: Faktoren für die Entindustrialisierung Madrids [ABAD PARDO, C.; 2004; S. 184]

Die Bevölkerungsentwicklung sieht entsprechend der Verlagerung der Industrie, wie bereits oben erwähnt, sehr ähnlich aus. Die „Primera Corona“ (Erste Krone oder erster Ring) wuchs im Vergleich zur Gemeinde Madrid viel schneller und gewann somit Jahr für Jahr an Gewicht. Zwischen 1950 und 1981 kann man, wie in Kapitel 3.2.3. genauer erläutert, von einer regelrechten Bevölkerungsexplosion im Umland Madrids sprechen. Erst nur als Satellitenstädte konzipiert, entwickelten sich die umliegenden Gemeinden inzwischen durch das Ansiedeln von großen Betrieben immer mehr zu einem polyzentristischen Städtenetz rund um die Hauptstadt. Die zweite große Suburbanisierungswelle, welche nun auch die weiter entfernte Peripherie erreichte, führte zu der Entstehung der so genannten „segunda corona“ (Zweiter Ring) und entwickelte durch die immer weiter steigenden Boden- und Immobilienpreise in den Ballungszentren eine besonders hohe Dynamik. Weitere Gründe für das Ansiedeln in der Peripherie Madrids waren:

- Steigerung des Wohlstands
- Umwelt- und Wohnqualität

- Nähe zu Grünraum
- Popularität des Autos und die Steigerung der Mobilität durch Infrastrukturausbau
- Stadtplanung, insbesondere die An- und Umsiedlungspolitik Francos (siehe Kapitel 3.2.3, 3.2.4, 5.35.2.2) [MIGUEL GONZALEZ (1999); S.: 287]

3.2 Eine neue Ära beginnt: Spanien entwickelt sich zur Demokratie

Die im Francoregime verbotenen Parteien bekamen erste größere oppositionelle Unterstützung in den 60er Jahren durch die weltweit aufkeimende Studentenrevolte. In Madrid anfangs noch nicht erwähnenswert erfuhr sie jedoch immer mehr Zulauf und sollte schon bald zu einer andauernden Protestbewegung bis hin zu Francos Tod werden. Eine weitere wichtige demokratische Bewegung ist zurückzuführen auf das im vorigen Abschnitt erwähnte atemberaubende Wachstum Madrids in den Jahren des sogenannten „Desarrollismo“ (Desarrollo = Entwicklung) bzw. der Zeit der industriellen Expansion in der Mitte des 20. Jahrhunderts. Durch den enormen Migrationsdruck und die Bodenspekulationen im Zentrum der Stadt, entstanden außerhalb der Kernstadt großflächig Armensiedlungen („Chabolas“), welche geprägt waren durch mangelnde Infrastruktur, Kriminalität und minderwertige Bauweise. In diesen entstanden Mitte der 60er Jahre bereits auf Basis des Gesetzes zur freien Bildung von Vereinen die Nachbarschaftsvereine, welche sich vorrangig für bessere Wohnverhältnisse einsetzten und diese Forderungen auch bald schon auf die Straße trugen.

Auch die Arbeiterbewegung, welche in den Anfängen der Diktatur brutal niedergeschlagen wurde, begann sich in den 50er und 60er Jahren wieder geheim neu zu organisieren und gelangte in den 70er Jahren trotz massiver Repression durch den Staat und wiederholter Festnahmen von wichtigen Führungsmitgliedern wieder zu neuer signifikanter Stärke.

Zusammen mit den von Franco verbotenen sozialistischen Parteien entwickelten sich diese vor allem ab den 70er Jahren stark werdenden demokratischen Bewegungen zu den Vorläufern der „neuen“ Demokratie in Spanien. [BAHAMONDE Y OTERO (1989)]

3.2.1 Francos Tod und die darauf folgende „Transición“

Die Zeit zwischen dem Tod des Diktators im November 1975, der neuen Verfassung 1978 und dem Entstehen der „Comunidades Autónomas“ (Autonome Provinzen) bis 1983, die so genannte „Transición“ (Übergangsphase), ist geprägt von Kompetenzumverteilungsreformen. Nach Francos Tod regierte König Juan Carlos I bis zur Billigung der neuen Verfassung durch das spanische Volk das Land als Monarchie und danach zusammen mit der „Union de Centro Democrático“ in einer parlamentarischen Monarchie, die als Staatsform bis heute Bestand hat. Er erließ in den Jahren 1976

bis 1983 unzählige wichtige Real Decretos (königliche Dekrete) zur Dezentralisierung des Staates, welche die Basis für die Statuten der „Comunidades Autónomas“ bildeten. [REBOLLO; S. 594] [MOYA; S 46,47]

Folgende Tabelle bietet eine allgemeine Übersicht über die Kompetenzen bzw. grundlegenden Aufgaben der einzelnen Gebietskörperschaften im neu entstandenen spanischen Staat:

Kompetenzen des Staates:	
Sektorale Planung	<p>Beschilderung und Beleuchtung der Küsten</p> <p>Häfen und Flughäfen im öffentlichen Interesse</p> <p>Schienerverkehr und landgebundener Transport</p> <p>Allgemeine öffentliche Bauvorhaben oder wenn sie mehr als eine Comunidad betreffen</p> <p>Wasserkraftressourcen, welche mehr als eine Comunidad betreffen</p> <p>Grundlegende Gesetzgebung zu Naturschutz</p> <p>Grundlagen für Bergbau und Energiewirtschaft</p> <p>Staatsbesitz der Küsten und die Meereszone an Land</p>
Territoriale Planung	<p>Im Gesetz besteht die Möglichkeit einen Nationalen Plan aufzusetzen, dieser wurde jedoch nie erstellt.</p>
Regionalpolitik	<p>In der Materie der Regionalpolitik behält die Zentralregierung einen großen Teil in ihrem Aufgabenbereich:</p> <p>Regionalentwicklungsplan</p> <p>Plan zum sozialen und regionalen Strukturwandel</p> <p>Ländlicher Entwicklungsplan</p> <p>Politik der regionalen Anreize</p> <p>Interterritorialer Kompensationsfonds</p>

Tabelle 2: Kompetenzen des Staates [PUJADAS, R; FONT, J.; 1998; S.: 46-48]

Kompetenzen der Comunidades Autónomas:	
Sektorale Planung	Die Comunidades haben in diesem Bereich große direkte Auswirkung über sektorale Pläne aufgrund ihrer alleiniger oder geteilter Kompetenzen in den Bereichen: technische und soziale Infrastruktur, Naturschutz, etc.
Territoriale Planung	Die Comunidades haben die Möglichkeit territoriale, allgemeine oder partielle Pläne auszuarbeiten und zu erlassen.
Gemeindeplanung/ Städteplanung	Hier spielen sie eine wichtige Rolle, da von ihnen in letzter Instanz die Genehmigung der Pläne der Gemeinden abhängt. Sie können daher entscheidend die Bodennutzung beeinflussen.
Regionalpolitik und Wirtschaftsentwicklung	Maßnahmen zum Erreichen von regionalem Ausgleich und wirtschaftlicher Entwicklung

Tabelle 3: Kompetenzen der Comunidades Autónomas [PUJADAS, R; FONT, J.; 1998; S.: 46-48]

Die Gemeinden (Municipios) sind die Grundeinheiten der territorialen Organisation des Staates. Sie erhalten durch das Gesetz „ley reguladora de las bases del regimen local“ (Grundlagen des Kommunalverwaltungsgesetzes) von 1985 viele Gemeindekompetenzen, welche auch die Gemeindeplanung und –verwaltung, das Bereitstellen technischer und sozialer Infrastruktur und der Stadtmöblierung sowie das Überwachen der Einhaltung von Gesetzen (Bsp.: Baulizenz) beinhalten. Innerhalb ihrer Kompetenzen können die Gemeinden ihren Einwohnern jegliche Art von Dienstleistungen bereitstellen. Man kann zwischen zwei Gruppen von Dienstleistungen unterscheiden: Verpflichtende Minimaldienstleistungen und freiwillige Dienstleistungen. Erstere hängen von der Einwohnerzahl der betroffenen Gemeinde ab.

Verpflichtende Minimaldienstleistungen einer Gemeinde	
In allen Gemeinden	Öffentliche Beleuchtung, Friedhof, Müllentsorgung, Straßenreinigung, Wasserversorgung, Kanalisation, Anschluss an Gemeindezentrum, Straßenbetonierung und Kontrolle von Lebensmittel und Getränken.
Gemeinden mit mehr als 5.000 Einwohner	Öffentlicher Park, öffentliche Bibliothek, Markt und Abfallbehandlung
Gemeinden mit mehr als 20.000 Einwohner	Zivile Sicherheit, Bereitstellung sozialer Dienstleistungen, Brandvorbeugung und –löschung, öffentliche Sportanlagen und Schlachthof

Gemeinden mit mehr als 50.000 Einwohner	Öffentliches Verkehrssystem und Naturschutz
----------------------------------------------------	---------------------------------------------

Tabelle 4: Verpflichtende Minimaldienstleistungen einer Gemeinde [PUJADAS, R; FONT, J.; 1998; S.: 46-48]

Ein weiterer wichtiger Aspekt, welcher in diese Zeit fällt, ist die bereits in Kapitel 3.1. erwähnte erste Ölkrise ab 1973, verursacht durch die Verknappung von Erdöl durch die OPEC, der ab 1979 die zweite Ölkrise folgte. Das in Staatsreformen verstrickte Spanien traf der Ölpreisschock sehr hart und führte zu massiven Entlassungen vor allem in den veralteten Industrien im Süden und Osten Madrids. Obwohl die positiven Beschäftigungsentwicklungen im tertiären Sektor und der öffentlichen Verwaltung sogar ausgleichend wirkten, stieg die Arbeitslosenquote bis 1984 trotzdem auf über 20% an. Knapp 30 Jahre später sollte diese Zahl aufgrund der aktuellen Krise erneut mit fast 19% (Stand: 4. Quartal 2011) beinahe übertroffen werden. [BAHAMONDE Y OTERO (1989)] [INE (2012)]

3.2.2 Die Comunidad de Madrid wird aus der Taufe gehoben

Am 1. März 1983 erhält die „Comunidad Autónoma de Madrid“ als letzte in Spanien ihre eigenen Statuten und übernimmt fortan die oben genannten Kompetenzen.

Sie umfasst 179 Gemeinden mit einer Fläche von 8022 km² und deckt sich mit der gleichnamigen Provinz Madrid.

Durch das Entstehen der Comunidad ging die „Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid“ (Kommission zur Planung und Koordinierung der Metropolregion Madrids), kurz COPLACO, völlig in ihr auf. Diese wurde 1963 aufgrund des schnellen Wachstums, des stark steigenden Flächenverbrauchs, zurückzuführen auf erste Erscheinungen disperser Siedlungsentwicklungen, und des hohen Migrationsdruck gegründet. Sie sollte sich um die Umsetzung des „Plan General de Ordenación del Área Metropolitana“ (Masterplan der Metropolregion) von 1961 kümmern und somit die raumplanerischen Aktivitäten in der „Área Metropolitana“ befördern, bewilligen, steuern, koordinieren und überwachen. Zu der „Área Metropolitana“ zählten 23 Gemeinden rund um Madrid. Leider scheiterte die Kommission schon relativ früh und wurde schließlich mit dem Entstehen der Comunidad wegen unklarer Zuständigkeiten aufgelöst. Ihre Aufgaben wurden der Regionalregierung übertragen.

Die COPLACO leistete wichtige Vorarbeit bei der Datensammlung, um eine Metropolitanplanung weiterzuführen. Anfangs war der Wille, die Siedlungsentwicklung der Region zu kontrollieren, aufgrund des schnellen Wachstums noch vorhanden. Diese Ambitionen wurden jedoch spätestens ab Mitte der 90er Jahre durch die Gier während des Immobilienbooms völlig verdrängt. Mehr dazu in Kapitel 3.3.

Die Stadt hatte sich von 1950-1970 hauptsächlich entlang der radialen Achsen entwickelt und begann nun in die Breite zu wachsen, was den anfänglichen Wunsch nach koordiniertem Wachstum

verständlich erscheinen lässt. Folgende Darstellungen des bebauten Bodens von 1975, 1980, 1991 und 1995-1997 veranschaulichen dies:

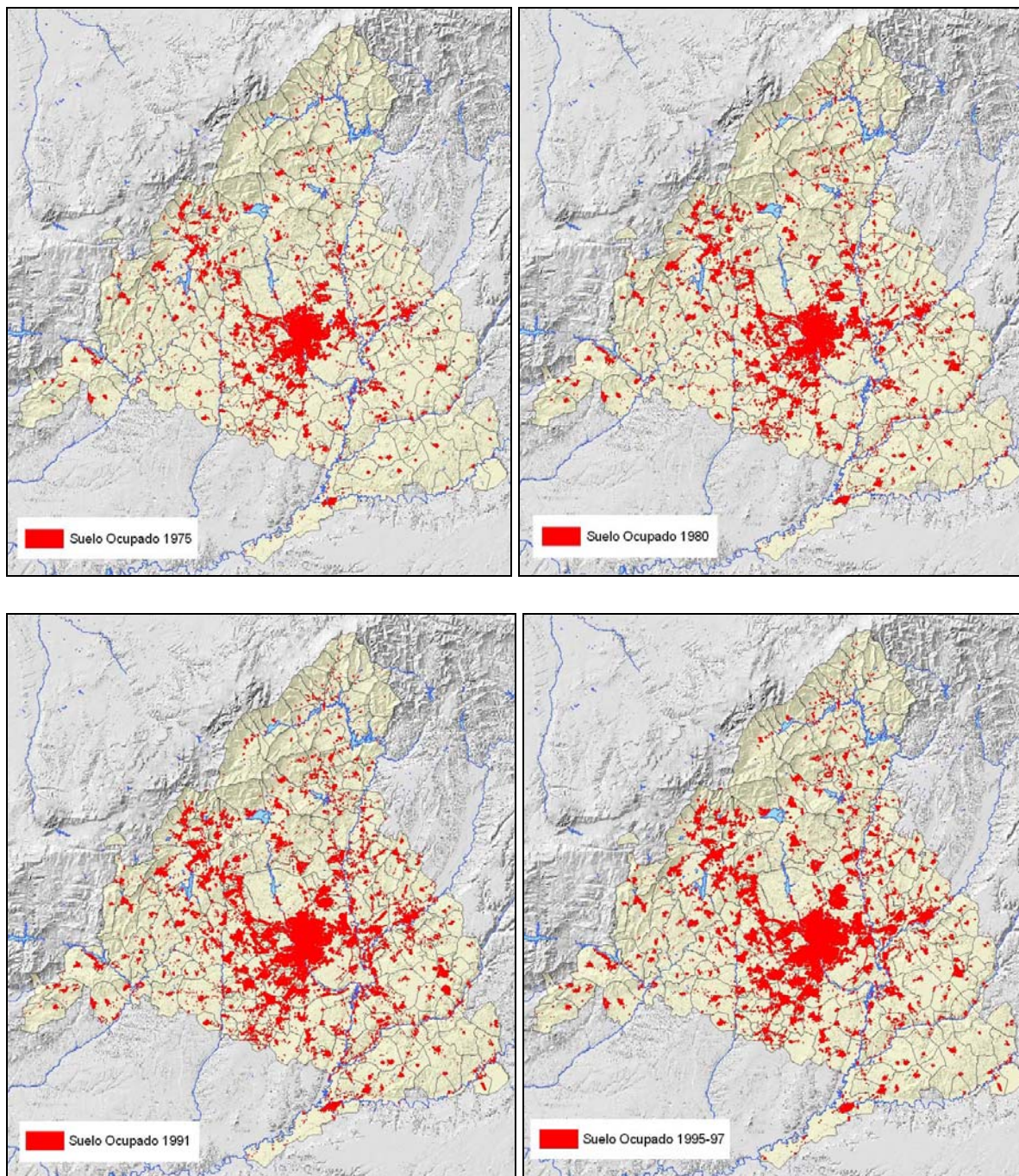


Abbildung 9: Siedlungsentwicklung 1975 – 1995 [CD URBAN Nr. 14 (2009)]

3.2.3 Das Sonnensystem Madrid bekommt seine Planeten

Das Entstehen von Einkaufszentren, öffentlichen Grünflächen, neuen Infrastrukturverbindungen und allgemein die Umsiedlung zentraler Dienstleistungen aus der Hauptstadt in die Subzentren (Postsuburbanisierung) wie beispielsweise Mostoles, Alcorcon, Getafe oder Leganés machten aus diesen ehemaligen von hohen Wohnblöcken geprägten Schlafstädten neue zentrale Orte. Diese Entwicklung zielt auf einen territorialen Ausgleich ab und ist Grundlage für das Entstehen eines polyzentristischen Systems. Sie konnte jedoch weder die sozioökonomischen Ungleichgewichte zwischen Nord und Süd noch die zwischen Zentrum, erster Ring und Umland verbessern und führte zu einer stärkeren Attraktivierung peripherer Regionen, was eine weitere flächenmäßige Ausdehnung der Metropolregion und vielfältige disperse Entwicklungen in der ganzen Region nach sich zog. [URBAN (2009); S.: 59]

Die großen Bevölkerungszuwächse verzeichneten die von Industrie geprägten Korridore im Süden Richtung Toledo und im Osten Richtung Guadalajara.

Folgende zwei Grafiken veranschaulichen die schier unglaubliche Bevölkerungsexplosion in einigen ausgewählten Gemeinden zwischen 1960-1981:

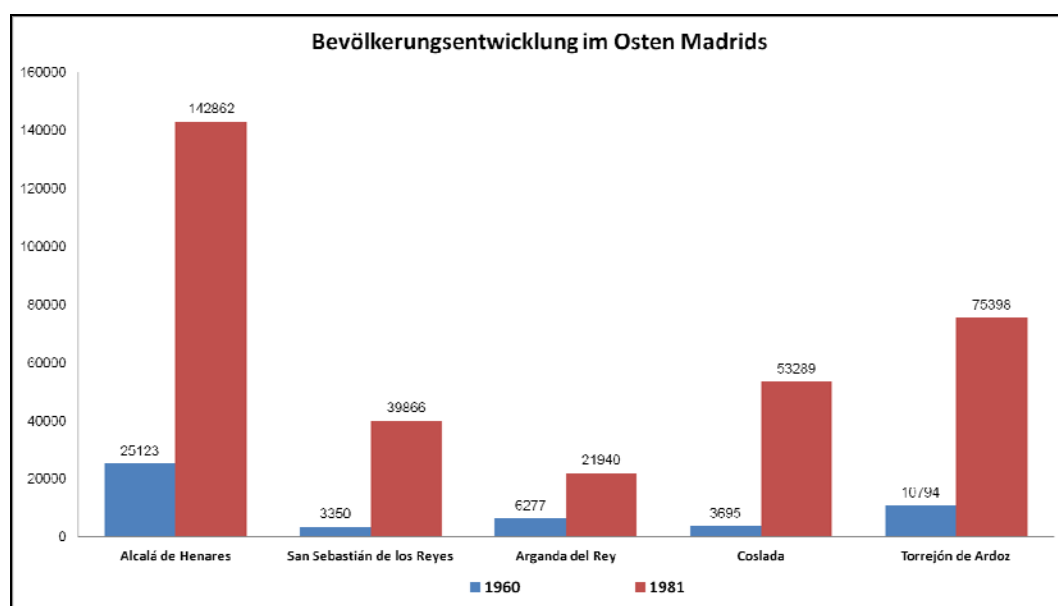


Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung im Osten Madrids zwischen 1960 und 1981 [INE]

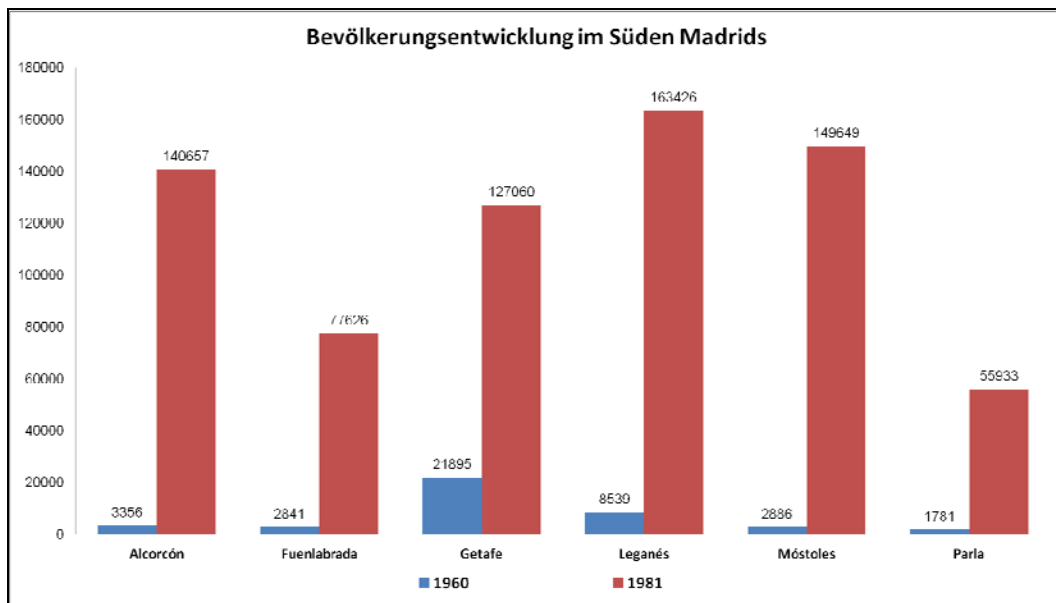


Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Süden Madrids zwischen 1960 und 1981 [INE]

Im Extremfall bedeuteten diese Bevölkerungszuwächse eine mehr als Verfünfzigfachung der Einwohnerzahl wie im Fall von Mostoles beispielsweise (+5085%) in gerade mal 20 Jahren.

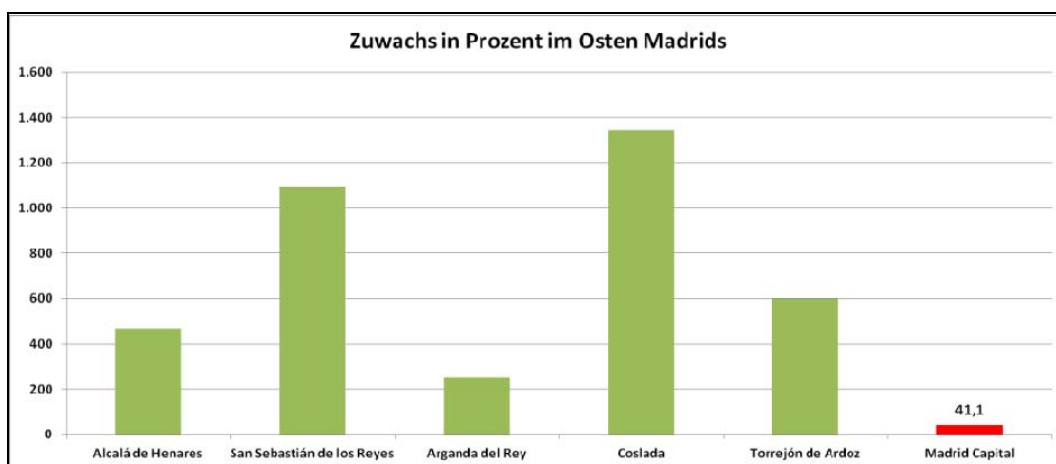


Abbildung 12: Bevölkerungszuwachs in Prozent im Osten Madrids zwischen 1960 und 1981 [INE]

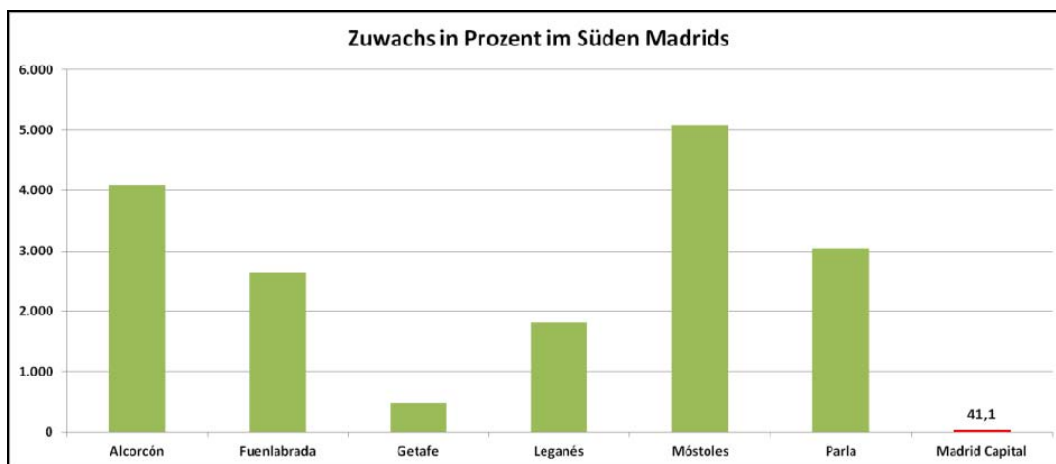


Abbildung 13: Bevölkerungszuwachs in Prozent im Osten Madrids zwischen 1960 und 1981 [INE]

Madrids Bevölkerungswachstum beträgt im selben Zeitraum auch erhebliche 41% scheint jedoch im Vergleich zu den explosionsartigen Steigerungen der Einwohnerzahlen in den Gemeinden entlang der Süd- und Ostachse geradezu mickrig.

In den darauffolgenden 20 Jahren bremste sich das Wachstum in diesen Gemeinden zwar merklich ein, war jedoch mit durchschnittlich 30%-35% immer noch sehr hoch. [INE (2012)]

Spätestens Anfang der 90er Jahre beginnt in der Comunidad de Madrid eine weitere wichtige Entwicklung, welche das Antlitz der Region nachhaltig verändern sollte. Die Rede ist von der Peripherisierung oder auch Periurbanisierung. Hiermit wird ein Prozess beschrieben, welcher Bevölkerungszuwächse in abgeschiedenen, nicht mehr morphologisch zur urbanen (verdichteten) Zone gehörenden Gebieten beschreibt. Das Resultat sind inselhaftige Bebauungen, welche kaum untereinander vernetzt sind und eine hohe Dependenz zu den Subzentren bzw. zur Stadt Madrid aufweisen. Diese Entwicklung verstärkte sich während des Immobilienbooms noch weiter. Heute stellen die Folgen dieser Art der Bebauung eine der größten Herausforderungen in der CAM dar. [WEHRHAHN (2002)]

3.2.4 Der Niedergang Madrids als Industriestadt und der Aufstieg des tertiären Sektors

Es ist hierbei nicht der Niedergang der Industrie gemeint, sondern lediglich der relative Verlust ihrer Bedeutung im wirtschaftlichen Gefüge und der städtischen Entwicklung der Metropole. Nach der Expansionsphase in den 60er Jahren traf die Krise der 70er Jahre die Wirtschaft und hier besonders die Industrie in Madrid sehr hart. Durch einen Rückgang der Nachfrage und der Produktion, dem allgemein schwierigen wirtschaftlichen Umfeld und einem immer stärkeren Substituieren des Produktionsfaktors Arbeit durch Kapital, kam es zu etlichen Insolvenzen und Massenentlassungen in der Industrie. Die Politik war aufgrund der Neuordnung des Staates nach Francos Tod und einer unflexiblen Bodengesetzgebung von 1956 mit dem Ziel die Industrie umzusiedeln kaum handlungsfähig und verschlimmerte die Situation zusätzlich. (Siehe Kapitel 3.1.3; 3.2.1; 3.2.2)

Vor allem der Süden und der Osten Madrids mit ihren vielzähligen traditionellen Industriebetrieben litten am meisten darunter und zählten auch auf nationaler Ebene zu den am schlimmsten betroffenen Gebieten der Krise in ganz Spanien. Sie hatten schwer mit Massenarbeitslosigkeit aufgrund von Schließungen, massiver Reduzierung der Belegschaft und Desinvestitionen zu kämpfen, während sich der Norden und Nordwesten Madrids in dem schwierigen Umfeld aufgrund der dort dienstleistungslastigen Wirtschaft besser schlugen. Diese Entwicklungen führten zu einem weiteren problematischen Effekt und zwar der Vergrößerung der bereits seit langem bestehenden sozioökonomischen Ungleichgewichte in der Region.

Der tertiäre Sektor hatte in dieser Zeit allgemein in der Stadt und der Region insgesamt einen stabilisierenden Faktor, da er Arbeitsplätze im Gegensatz zu den anderen Wirtschaftssektoren, allen voran Industrie und Bau, schaffte. Dies führte zu einer stärkeren wirtschaftlichen Bedeutung des

tertiären Sektors und läutete den bis heute anhaltenden Boom im madrilénischen Dienstleistungssektor ein. [BAHAMONDE Y OTERO (1989)]

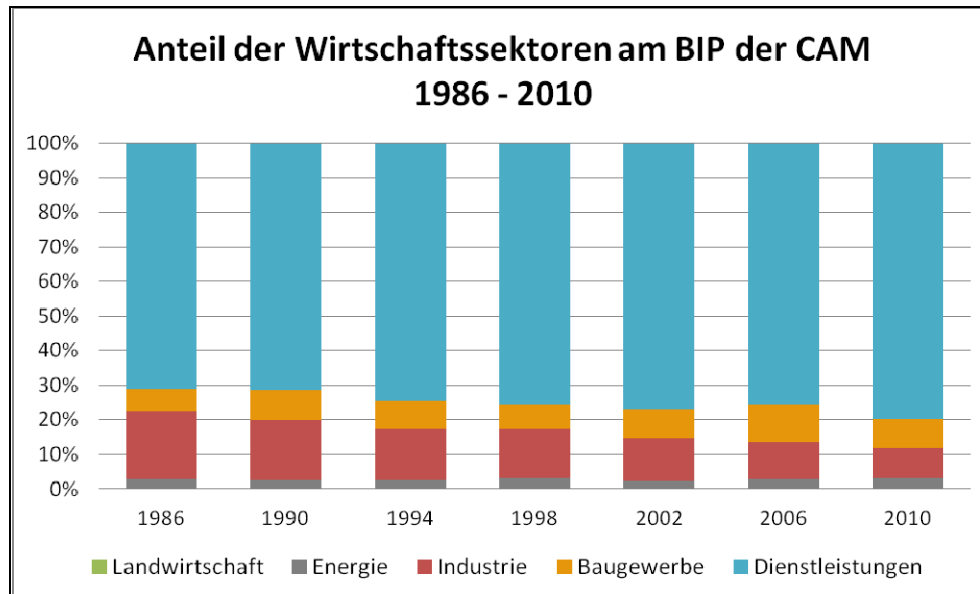


Abbildung 14: Anteil der Wirtschaftssektoren am BIP der CAM (1986 – 2010) [INE]

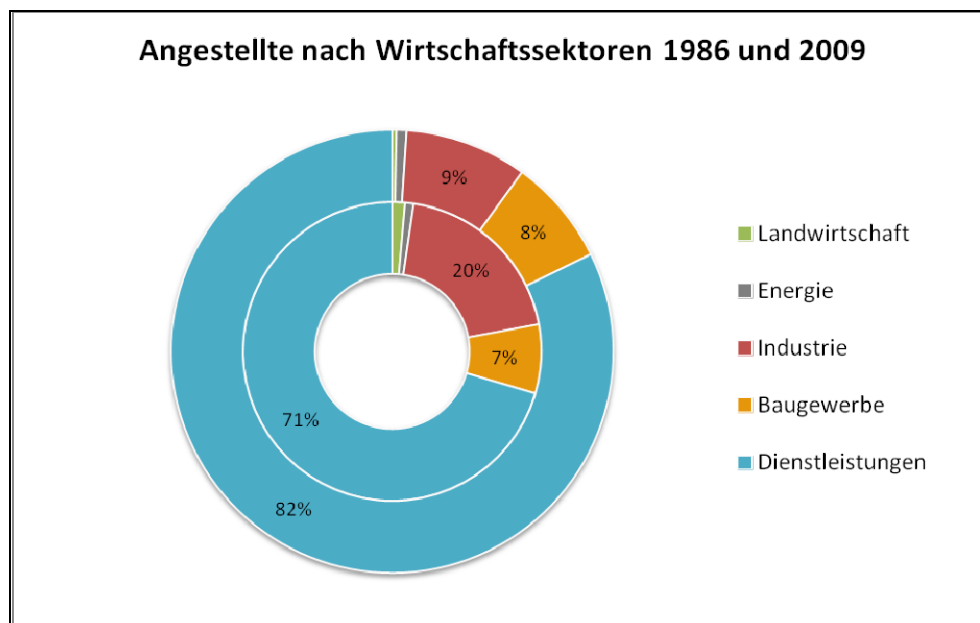


Abbildung 15: Angestellte nach Wirtschaftssektoren 1986 und 2009 [INE]

Der Anteil, der in der Industrie angestellten sank in der Comunidad de Madrid von 1986 bis 2009 von 20% auf 9%, während er im Dienstleistungssektor von 71% auf 82% stieg.

In folgender Grafik erkennt man eindeutig die zwei Immobilienbooms Madrids, jedoch ist auch das durchschnittliche jährliche Wachstum der Bruttowertschöpfung im Dienstleistungssektor zwischen 1986 und 2010 von über 8,2% beachtlich. In dem gesamten Zeitraum summiert sich somit ein Zuwachs von über 560% - von etwa 21 Mrd. Euro im Jahr 1986 auf beinahe 139 Mrd. Euro im Jahr 2010.

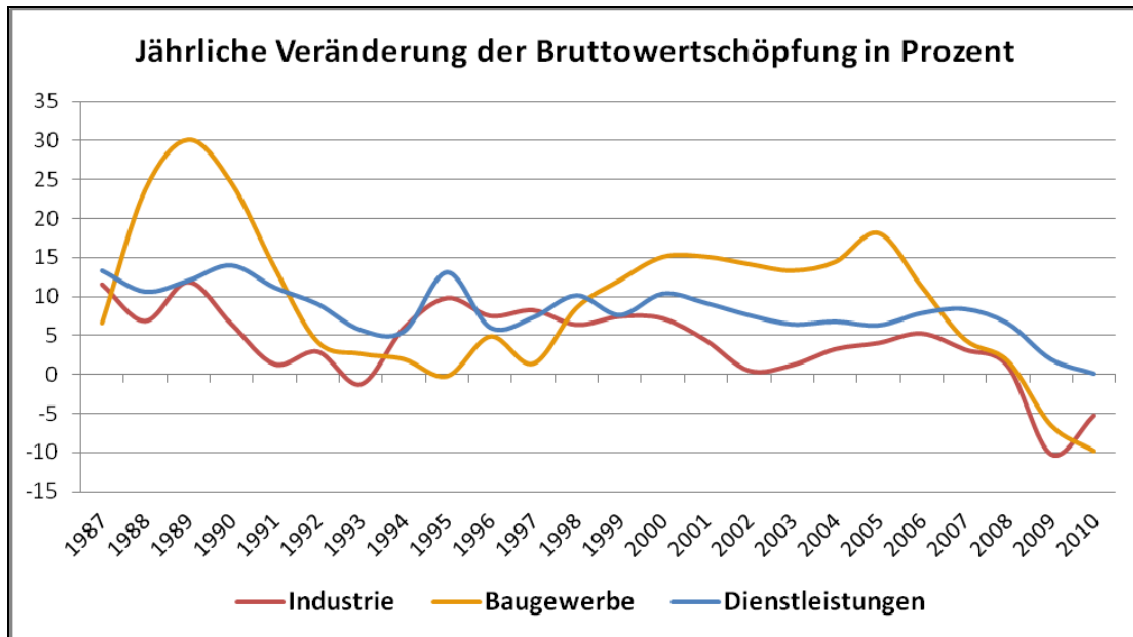


Abbildung 16: Jährliche Veränderung der Bruttowertschöpfung in Prozent [INE]

Durchschnittliches Wachstum der Bruttowertschöpfung in Prozent von 1986 bis 2007				
Landwirtschaft	Energie	Industrie	Baugewerbe	Dienstleistungen
7,25	9,73	5,48	11,44	9,01

Tabelle 5: Durchschnittliches Wachstum der Bruttowertschöpfung in Prozent von 1986 bis 2007 [INE]

Madrid wurde in relativ kurzer Zeit zu einem Big Player im europäischen und globalen Standortwettbewerb um ertragsstarke (global agierende) Unternehmen und (hoch)qualifizierte Arbeitskräfte und konnte bis 2008 ein konstantes Wirtschaftswachstum über viele Jahre hinweg vorweisen – mit den höchsten Werten innerhalb Spaniens und meist ein Prozentpunkt über dem europäischen Durchschnitt.

3.3 Die Hauptstadt Spaniens etabliert sich als eine der dynamischsten Metropolregionen Europas

Mit dem Aufstieg des Dienstleistungssektors in Madrid beginnt Mitte der 80er Jahre auch die Blütezeit der Stadt. Innerhalb kürzester Zeit überflügelt sie Barcelona als wichtigsten Wirtschaftsraum Spaniens und sollte bald der bedeutendste in ganz Südeuropa und eine wichtige Brücke nach Lateinamerika werden.

3.3.1 Die Immobilie wird zum Motor der spanischen Wirtschaft

Die Gründe für den Immobilienboom Spaniens bzw. Madrids bis 2007 gehen bis in die 60er Jahre zurück und stellen sich als durchaus komplex und vielfältig dar.

Der folgende Absatz versucht kurz die grundlegenden Entwicklungen, welche den Immobiliensektor in Spanien zu einem derart wichtigen Wirtschaftsmotor machten, darzustellen, um ein allgemeines Verständnis zu vermitteln.

Wie bereits öfters erwähnt ließ die wirtschaftliche Produktivität der spanischen Industrie in den 60er Jahren massiv nach, was durch die Öffnung des Marktes Anfang der 70er Jahre augenscheinlich wurde und sich dementsprechend auf die Finanzierung der Unternehmen auswirkte. Die Investitionen in die Industrie wurden erheblich zurückgefahren und der heimische Finanzsektor suchte nach neuen Wegen der Geldvermehrung. Ab 1973 verschlimmerte sich die Situation für die Unternehmen durch die Krise zunehmend, was zu einem stetigen Rückgang der Reallohnzuwächse und seit Anfang der 80er Jahre sogar zu einem Reallohnverlust führen sollte. Selbst diese schmerzhaften Maßnahmen für die Arbeiter konnten jedoch den Wettbewerbsnachteil auf internationalem Niveau nicht wettmachen und hatten daher ab 1973 eine stetige Abnahme ausländischer Investitionen in die spanische Industrie zur Konsequenz.

Der seit den 60er Jahren wachsende Tourismussektor war anfangs durch billige Arbeitskräfte und daher einen preislichen Vorteil gegenüber anderen Urlaubsdestinationen gekennzeichnet. Spätestens ab den 70er Jahren wuchs die Nachfrage nach Zweitwohnungen und Hotelzimmer rasant an. Spanien, vor allem die Spanische Mittelmeerküste, erlebte ihren ersten Immobilienboom von 1972-1974 mit durchschnittlich 555.000 gebauten Wohnungen pro Jahr.

Durch die internationale Krise der 70er Jahre ging auch die Bauleistung stark zurück und führte bis in die Anfänge der 80er Jahre zu einer Konsolidierung des spanischen Tourismus- und Immobiliensektor, einer Welle an Insolvenzen und Übernahmen und somit zu einer Kapitalkonzentration in insgesamt weniger doch jetzt größeren Unternehmen.

Der spanische Immobilienmarkt profitierte jedoch ab den 80er Jahren wieder merklich an einer zusätzlichen Nachfrage nach Wohnungen durch den Tourismus und zog dadurch den internationalen Finanzsektor an, welcher, vor allem durch die Schuldenkrise in Lateinamerika, auf der Suche nach neuen Investitionsmöglichkeiten zur Kapitalvermehrung war. Diese Bedingungen führten dazu, dass ab 1983 die schwächelnde interne Nachfrage nach Wohnungen vermehrt durch Auslandsinvestitionen aufgefangen wurde. Der Beitritt zur europäischen Wirtschaftsgemeinschaft 1986 und der steigende Wert der heimischen Währung (Peseta) verstärkten diesen Trend abermals und leiteten den zweiten Immobilienboom in Spanien ein.

Die genauen Gründe des Entstehens des Immobilienbooms von 1985-1992 und 1995-2007 sind derart komplex und vielfältig, dass ein genaueres Erläutern den Rahmen dieser Diplomarbeit sprengen würde. Deshalb sollen in folgendem Absatz nur die wichtigsten Ereignisse kurz erklärt werden, damit sich der Leser ein Bild von den Entwicklungen machen kann.

Der zweite Boom dauerte von 1985-1991 und wurde anfangs vor allem durch die Nachfrage nach Zweitwohnungen von Touristen und die daraus entstehenden Preiserhöhungen initiiert. Die steigende Kapitalzufuhr durch ausländische Investoren, aufgrund des zu erwartenden sehr hohen Realzinses, in

den spanischen Immobilien- und Finanzsektor heizte den Markt weiter an. Zu den internationalen Geldgebern mischten sich bald, anhand von neuen Krediten und Hypotheken, auch zunehmend heimische private Akteure, welche, aufgrund des Wertzuwachses ihres Eigentums, zu plötzlichem bzw. immer größerem Reichtum gelangten.

Nach VALENZUELA (2010) herrscht Konsens darüber, dass der auslösende Faktor dieses Booms der schnelle Anstieg der Nachfrage war. Andere wichtige Gründe waren:

- der Bedarf an Boden für Geschäftslokale, Industriegebiete und Bürogebäude
- die Investition ausländischer Firmen für ihre Sitze und Filialen in Spanien
- die Anhäufung von Finanzkapital oft fragwürdigen Ursprungs
- die Flexibilisierung des Mietwohnungsmarktes und des Immobilienmarktes generell durch die Boyer-Dekrete im Jahr 1985
- das Fehlen einer vorausschauenden Bodenpolitik .

Seinen Höhepunkt erreichte der Boom, welcher auch das „spanische Fieber“ genannt wurde, in den Jahren 1987-1989. Zum ersten Mal wurden die Heimbewohner zu wichtigen Kapitalnachfrager des spanischen Finanzsektors. Eine Eigenschaft, welche sich im Immobilienboom von 1995-2007 als die treibende Kraft etablieren sollte.

Die Politik konnte das Wachstum durch öffentliche Investitionen noch zwei Jahre lang aufrecht halten, 1991 jedoch war die Hausse vorbei. Es folgten zwei Jahre der Stagnation bei den Preisen und einem signifikanten Rückgang der Bauleistung. Die Bau-, Immobilien- und Finanzbranche hatte jedoch in der Zeit des „spanischen Fiebers“ einen erheblichen Zuwachs an Bedeutung sowohl in der spanischen Wirtschaft selbst als auch in der Politik erlangt. Diese Umstände sind die Basis für die Entwicklungen ab 1995. [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2010)]

Zusammenfassend kann man folgende Hauptfaktoren aufzählen, welche den Immobilienmarkt zum Motor der spanischen Wirtschaft machten und in weiterer Folge zwei Immobilienbooms und deren jähes Ende auslösten:

- der konsequente und kontinuierliche Ausbau höherrangiger Infrastruktur (Plan Felipe und darauf folgende Infrastrukturpläne)
- die Bereitstellung von genügend gut situiertem (oder billigem) Boden
- das Erstarken eines auf Immobilienfinanzierung spezialisierten Finanzsektors
- der Zufluss von internationalem Kapital (durch den hohen Realzins, den Beitritt zur EWG und dem daraus resultierenden Abbau von Zugangsbarrieren für internationale Kapitalgeber, und den bis zum Eintritt in die Währungsunion steigende Wert der Peseta)

- günstige Kreditvergabe (anfangs aufgrund hoher Inflation, später durch den Beitritt zur Währungsunion)
- die hohe Nachfrage an zusätzlichen Eigentumswohnungen in Ballungsgebieten aufgrund von Landflucht, Immigration, Verringerung der Haushaltsgrößen und natürlich auch Spekulation
- die stetige Nachfrage nach Zweitwohnungen vor allem in touristisch attraktiven Regionen aber auch in Gegenden, welche als Rückzugsort für die spanische Mittel- bis Oberschicht dienen.
- der von der Politik aktiv geförderte Kauf von Eigentumswohnungen
- Fehlen eines Mietmarktes und von sozialem Wohnungsbau (Fokussierung auf Eigentumsmarkt)
- die steigende Verzahnung (Abhängigkeit) von Politik und Immobilien- und Bausektor
- die lahrende Industrieproduktivität und Gesetze, welche diese Entwicklung begünstigten. [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2007); S.: 200-213] [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2010); S.: 157-180]

3.3.2 Die Spekulanten sind zurück

„Die Logik des freien Kapitals in einer globalisierten Welt wirkte sich im spanischen Immobiliensektor durch massive Investitionen derart stark aus, dass dieser immer mehr einem von Spekulation gekennzeichneten Finanzmarkt, anstatt einem Warenmarkt glich.“ [Eigene Übersetzung; OBSERVATORIO METROPOLITANO (2007); S.: 48]

1995 ist das Jahr, in welchem ein in seinen Ausmaßen noch nie da gewesener Immobilienboom seinen Anfang nahm. Der Unterschied zum Vorangegangenen sollte sich nach dem Platzen der Blase als einer der Hauptgründe für das Schlittern Spaniens in eine schmerzhaft Rezession mit verheerenden Folgen, vor allem für den spanischen Arbeitsmarkt, herausstellen. Der Boom von 1985-1991 war in Ansätzen auch spekulativ, wurde aber hauptsächlich von einer steigenden Nachfrage und somit realen, auch wenn in die Zukunft projizierten Forderungen getragen bzw. angeheizt. Die Immobilienhausse von 1995-2007, welche schlussendlich zum endgültigen Platzen der Blase führte, hatte vor allem nach 2001 jedoch nur mehr wenig mit der realen Nachfrage bzw. dem notwendigen Ausbau des Wohnungsbestandes in Madrid zu tun. Sie wurde anfangs vor allem durch steigende Immobilieninvestitionen seitens der privaten Haushalte angetrieben. Dieser Trend wurde immer stärker während mit der Zeit zusätzlich immer mehr internationale Immobilieninvestoren (Spekulanten) mitmischten. Eben diese Entwicklung ist der Grund für die gigantischen Leerstände mit denen der spanisch Staat bzw. die Wirtschaft im Allgemeinen noch immer zu kämpfen haben. [URBAN Nr. 14 (2009); S.: 80 ff]

Als Beispiel hierzu folgende Zahlen: 2006 wurden in Spanien mit ca. 665.000 neuen Wohnungen mehr gebaut als in Deutschland, Frankreich und Großbritannien zusammen und im selben Jahr wurden Baugenehmigungen für weitere 865.500 Wohnungen erteilt! 2010 sanken diese Werte auf 71.000 neu gebaute Wohnungen und 91.600 Baugenehmigungen.

Das Erbauen von notwendigem und bezahlbarem Wohnraum für die Bevölkerung ist in der Boomphase vermehrt dem Erschaffen von (Spekulations)Objekten zur Kapitalvermehrung gewichen. [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2010)] [EL PAIS (2005); Art. 1] Abbildung 28 in Kapitel 4.5.1. zeigt das Auseinanderdriften von realer Nachfrage (Notwendigkeit) und dem Bau von neuem Wohnraum sehr schön in einer einfachen Gegenüberstellung von Wohnungsbestand und errechneter realer Nachfrage.

Obwohl immens viel Wohnraum geschaffen wurde, konnte eines der größten Probleme Madrids, nämlich der Zugang zu diesem, trotzdem nicht gelöst werden. Hierfür gibt es hauptsächlich zwei Gründe:

Finanzierbarkeit

Die exorbitant hohen Preise für Wohnungen und das Fehlen eines Mietmarktes machten es weiten Teilen der Gesellschaft und hier im Speziellen der Jugend und den Migranten sehr schwer, wenn nicht unmöglich, sich ein eigenes Heim zu leisten. Dies führte zu einer sozialen Polarisierung von Gruppen, die bereits Eigentümer sind, und solche, für die es unmögliche ist Zugang zum Wohnungsmarkt zu erlangen.

Viele Wohnungen, vor allem in der Hochphase des Booms, wurden nicht nach den Bedürfnissen der Bevölkerung gebaut, sondern als reine Spekulationsobjekte. Dies führte zu der ökonomisch perversen Situation, dass das überdimensionierte und weiter rasant wachsende Angebot bei weniger stark steigender (realer) Nachfrage bzw. Bedarf sogar steigende Preise nach sich zog. [ROCH FERNANDO (2002)]

Ein weiter erschwerender Faktor in diesem Zusammenhang ist die Arbeitsmarktsituation. Während die Mittel- bis Oberschicht vom Boom enorm profitierte, wurde der Rest der Gesellschaft – und hier wiederum vor allem Migranten und Jugendliche – mit Zeitarbeitsverträgen (bis zu sechs Monaten) und minderwertigen bis mittelmäßigen Gehältern abgespeist. Beispielsweise hätte ein Jugendlicher zwischen 18 und 24 Jahren in der Comunidad de Madrid 2006 durchschnittlich über 110% seines monatlichen Einkommens für eine eigene Wohnung ausgeben müssen [OBJOVI (2007)] Die Migranten und unter 35 jährigen sind die großen Verlierer des Immobilienbooms in Spanien, da ihre Zeitarbeitsverträge nach dem Platzen der Blase einfach nicht mehr verlängert wurden und sie in die Arbeitslosigkeit schlitterten. Hinzu kommt das miserable Ausbildungsniveau weiter Teile dieser Gesellschaftsschicht. Dies kann man hauptsächlich auf die eigene Unweitsichtigkeit bzw. die Verlockung des "einfachen und schnellen" Geldes im Bausektor oder familiäre/persönliche finanzielle Verpflichtung zurückführen. (vgl. Kapitel 4.5.1.)

Heute stehen daher viele junge Menschen in Spanien viel schlechter da als vor dem Boom. Falls sie das Risiko wagten und einen Kredit von der Bank bekamen, kämpfen sie jetzt mit einem Schuldenberg für eine Wohnung, welche in der CAM seit 2007 durchschnittlich 25% an Wert verloren hat, mit Arbeitslosigkeit oder im besten Fall mit Lohnkürzungen und einer unsicheren Zukunft. In diesem Zusammenhang ist auch noch eine Besonderheit in Spanien zu erwähnen: Während in den USA eine Hypothek an die Wohnung gebunden ist, sprich bei Nichtbezahlung verliert man sein Eigenheim und mit ihm auch seine Schulden, ist der Kredit in Spanien ein Privatkredit. Die Bank streicht die Wohnung ein, ermittelt den aktuellen Marktwert dieser (oder verkauft sie) und zieht diesen Betrag von den Schulden ab. Durch den Preisverfall im Immobiliensektor stehen nun viele Menschen ohne Wohnung, ohne Job und mit teils hohen Restschulden auf der Straße.

Falls sie das Risiko nicht eingegangen sind, stehen sie praktisch mit leeren Händen vor den Scherben eines Immobilienbooms, welcher das Land an den Rand des Abgrunds brachte und die Aussichten auf ein stabiles langfristiges Einkommen auf Jahre hinaus als vorläufig illusorisch erscheinen lässt. [EL MUNDO (2011) Art. 2]

Lage und Angebotsvielfalt

Wie bereits erwähnt, wurden tausende Wohnungen im Sinne einer kurzfristigen Kapitalanlage mit hoher Rendite gebaut anstatt Wohnraum für Menschen zu schaffen. Dies führte dazu, dass klassische Faktoren, welche die Entscheidung eines Bauträgers/Investors beeinflussen, wenn es um den Ort und die Art der Wohnungen geht, teilweise beinahe irrelevant wurden. Das Resultat dieser Entwicklungen sind inselhafte überdimensionierte Siedlungsbauten, welche:

- meist in der Peripherie Madrids liegen
- teils nur über eine einzige Straße erreichbar sind
- und durch völlige Abwesenheit von sozialer Infrastruktur und jeglichem Gewerbe, also städtischem Leben bestechen.

Die üblicherweise durchgeführte Überprüfung von realer Nachfrage gewisser Wohnungstypen in bestimmten Lagen und die dementsprechend angepasste Bebauung dieser Gebiete wurde oftmals durch einheitliche Spekulationsobjekte in nahezu allen Lagen ersetzt. Diese Objekte variierten höchsten zwischen Nord und Süd und zwischen Zentrum und Peripherie in Größe, Ausstattung und Dichte der Bebauung. Sie stellten jedoch beinahe immer den am Markt meist verkauften Typus einer Großregion dar und exkludierten dadurch vor allem die schwächeren Teilnehmer am Markt, welche andere Typen nachfragten. Paradoxerweise sind es nach Ausbruch der Krise erneut diese Bevölkerungsschichten, welche in den sauren Apfel beißen müssen, da die ohnehin gering vorhandenen billigeren (Miet)Wohnungen durch den Zusammenbruch des Arbeitsmarktes stärker nachgefragt werden. Diese Situation führt dazu, dass obwohl der Wert der Immobilien insgesamt in vier bis fünf Jahren um durchschnittlich 25% verfiel, die Mieten gleich hoch blieben oder sich sogar in gewissen Gebieten (vor allem ehemals „billige“ Wohngegenden) verteuerten.

Ein perfektes Beispiel für die abstrusen Siedlungsentwicklungen während des Booms bietet „El Quiñon“ rund 35 Kilometer südlich von Madrid – zwar liegt das Projekt eigentlich in der Comunidad Castilla la Mancha, jedoch direkt an der Grenze zur CAM. Ein Unternehmer plante hier 13.500 Wohnungen für 40.000 Menschen, was einer Versechsfachung der ansässigen Gemeindebevölkerung (Seseña) entsprochen hätte. Heute leben in den bisher 5.600 erbauten Wohnungen gerademal 3000 Einwohner und die Fertigstellung des durch Korruption und Irrationalität bekannt gewordenen Projekts ist auf Eis gelegt. Bis zur nächsten Siedlung sind es rund 45 Minuten zu Fuß. [Spiegel (2010) Art. 1]

Wie man so schön sagt – „Bilder sagen mehr als Worte“ – Zwei Fotos von El Quiñon:



Abbildung 17: El Quiñon I [Spiegel.de]



Abbildung 18: El Quiñon II [El Pais]

Noch zwei Beispiele der überdimensionierten Bebauungsweise der PAUs aus der nahen Umgebung von Madrid:



Abbildung 19: PAU „Sanchinarro“



Abbildung 20: PAU „Las Tablas“

Eine weitere Konsequenz dieser Entkoppelung der Kapitalanlage Immobilie von der realen Nachfrage nach dieser ist eine Abkehr vom Bau an individuelle Bedürfnisse angepasste Wohnungen hin zu uniformen vom Markt nachgefragten „klassischen“ Wohneinheiten. Es wurden typischerweise Wohnungen in einer Größenordnung zwischen 80-120 m² gebaut. Somit war/ist eine große Investition (mind. 250.000 Euro) nötig, um sich ein Eigenheim leisten zu können. [TERRANOTICIAS (2012)] [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2010) Seite 176 ff]

3.3.3 Wer von dem Boom profitiert(e)

Zu den großen Gewinnern in den Zeiten des Immobilienbooms zählten vor allem der Finanzsektor, der Immobilien- und Bausektor, die öffentlichen Gebietskörperschaften und die Immobilienbesitzer.

Über massive Kreditvergabe, Bündelung und Weiterverkauf dieser Kredite profitierte der Finanzsektor wohl kurzfristig am meisten von dem lang anhaltenden Boom. Teils beteiligten sich die Banken auch direkt an Projekten und konnten so hohe Gewinne einstreichen.

Die Immobilien- und Baufirmen wurden in der Hochphase mit Aufträgen geradezu überschüttet. Viele, vor allem kleinere Unternehmen, übernahmen sich jedoch, da sie wie unzählige Politiker, sog. Experten, Wirtschaftstreibende aller Sektoren, Finanzinvestoren und etliche andere an einen nie enden wollenden Boom glaubten bzw. glauben wollten. Die „Big Player“ am Markt sind die größten Profiteure in diesem Sektor. Sie konnten ihre Marktmacht weiter ausbauen und international expandieren und zählen heute daher zu den größten Europas und der Welt (ACS, Ferrovial, FCC).

Die Eigentümer von Immobilien, vor allem jene im Besitz von mehreren, erfuhren erhebliche Wertsteigerungen dieser und konnten über Verkauf und Neukauf teils hohe Gewinne einkassieren.

Die Gemeinden, Comunidades und der Staat erfreuten sich hoher zusätzlicher Steuereinnahmen durch Revalorisierung bestehender Immobilien, Verkauf bzw. Kauf von Eigentum, massiven Bauaktivitäten und daraus resultierenden Steuereinnahmen und Bodenabtretungen. In weiterer Folge profitieren die öffentlichen Institutionen natürlich auch durch die steigende Beschäftigung samt deren erfreulichen Auswirkungen auf den Konsum und somit wiederum der positiven Rückkoppelungseffekte auf den Arbeitsmarkt. [NAREDO (1996); S.:59-70]

3.3.4 Die Segregation in Madrid nimmt zu

„Wer es sich nicht leisten kann, aber trotzdem eine eigene Wohnung möchte oder braucht zieht in den Süden – wer schon findet im Norden hervorragende technische und soziale Infrastruktur und bessere klimatische Bedingungen“.
[Eigene Übersetzung; Interview mit Fernando Roch]

Die größten sozioökonomischen Unterschiede bestehen im Allgemeinen zwischen dem Norden/Nordwesten und Süden/Südwesten/Osten der CAM und des Municipio de Madrid; zwischen der „Almendra Central“ (Kernstadt) und der Peripherie innerhalb der Gemeinde Madrids und natürlich dem Municipio, der Corona Metropolitana und den restlichen Gemeinden der CAM.

Der Norden und Nordwesten haben sich ursprünglich aufgrund besserer klimatischer Bedingungen inzwischen zu einem Gebiet für die obere Mittelschicht bis hin zu Reichtumsvierteln inkl. Privatstraßen, und –quartiere mit entsprechender Infrastruktur (Tennisplätze, Swimmingpools, privater Security Dienst, etc.) entwickelt, während der Süden, Südwesten und auch der Osten immer schon die

Fabriken und angrenzenden Arbeitersiedlungen beherbergte. Dies spiegelt sich ganz klar in der Bevölkerungsstruktur und Bebauungsart wieder. Eine hohe Zahl an Wirtschaftsmigranten (hauptsächlich aus Südamerika und Afrika) und Menschen mit geringerem Einkommen und Ausbildung, welche größtenteils in der Sekundärwirtschaft tätig sind, im Süden, Südwesten und Osten gegenüber einer gut ausgebildeten im tertiären Bereich tätigen Mittelschicht im Norden und Nordwesten. Innerhalb der Gemeindegrenzen spiegelt sich dies ebenso wieder, wie in der ganzen CAM. [CAM (2002)]

Der Immobilienboom hat diese Situation aufgrund der erhöhten Kapitalkonzentration in bereits vermögenden Gegenden zusätzlich verschärft. Die „reichen“ Gebiete wurden noch reicher. Es wurden dort zwischen 1995 und 2007 hauptsächlich neue Wohnungen und Häuser für die gut Betuchten der Gesellschaft gebaut und somit die Durchmischung/Diversifizierung weiter reduziert. Die Segregation nahm in der gesamten CAM weiter zu, auch weil in den ärmeren Gegenden genau das Gegenteil passierte. Massive Blockbauten auf großflächigen Gebieten mit geringem Angebot an Freizeiteinrichtungen oder sonstigen Aktivitäten, geschaffen für die untere Mittelschicht, bestimmen hier das Bild.

Ein wichtiger Aspekt in diesem Zusammenhang ist auch das bereits in Kapitel 3.3.2 erwähnte Problem des Zugangs zu Wohnraum. Die Wohnungs- und Mietpreise sind derart hoch, dass es zu Polarisierungen am Markt kommt.

„Das Öffentliche ist für die Armen, der Erfolg wird mit dem Privaten assoziiert. In so einer Welt gibt es keine Rationalität, ich glaube das ist das Problem.“ [Eigene Übersetzung; Interview mit Prof. Fernando Roch]

3.4 Die territoriale Expansionspolitik der CAM

1997 beträgt der bebaute Boden in der CAM 67.493 ha, 2005 bereits 83.156 ha – dies entspricht einem Zuwachs von über 23% (15.663ha) in nur acht Jahren. [CD URBAN Nr. 14 (2009)]

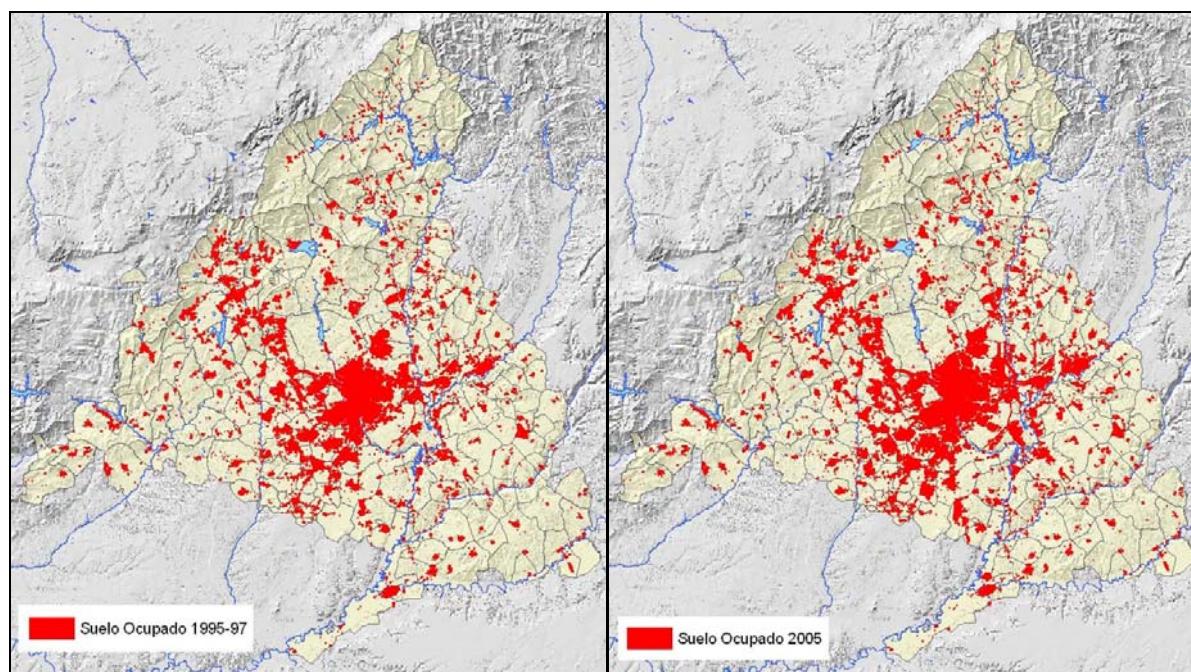


Abbildung 21: Siedlungsentwicklung 1995 – 2005 [CD URBAN Nr. 14 (2009)]

Vom Plan Felipe bis heute

Der gigantische Infrastrukturausbau (Autobahn und Schnellstraße) zwischen 1985 und 1995 war der Grundstein für die teils großflächige Bebauung und daraus resultierende Suburbanisierung und Dezentralisierung Madrids. Der große und damals auch überaus wichtige Meilenstein in der Infrastrukturgeschichte Madrids ist der "Plan de Transportes para las Grandes Ciudades" (Infrastrukturplan für die großen Städte), besser bekannt als "Plan Felipe" – benannt nach dem damaligen Präsidenten Spaniens Felipe Gonzalez Marquez. In ihm wurden vom Staat in den Jahren 1990 bis 1993 ca. zehn Milliarden Euro für den Ausbau des höherrangigen Straßen- und Schienennetz für die größeren Städte Spaniens bereitgestellt. Madrid erhielt von dieser Summe in etwa ein Drittel, um die seit den 70er Jahren überfällige Anpassung seiner Infrastruktur an die damalige Situation und die zu erwartenden Entwicklungen in Angriff zu nehmen. Der Plan Felipe bedeutete für die Stadt damals die Fertigstellung des so wichtigen Umfahrungsring M-40, den Baubeginn der M-50, den Ausbau bzw. Die Verbreiterung der Radialachsen und auch große Investitionen in das S-Bahnsystem [VALENZUELA RUBIO (1990)]. Von 1995 bis 2003 wurde diese Politik unter der Regionalregierung von Alberto Ruiz Gallardón (PP) nochmals verstärkt und das Straßennetz von 525 Km auf 944 Km (nur CAM ohne Gemeinde Madrid) fast verdoppelt. Madrid zählte 2007 insgesamt etwa 3500 Km Straßennetz, wovon zirka 1000 Km höherrangige Straßen sind. Heute ist die CAM mit Abstand die Region mit den meisten Infrastrukturkilometer pro Einwohner in Europa! [OBSERVATORIO MADRID (2007); S.: 249-255] [MADRID VIARIO (2011)] [SANTIAGO (2008); S.: 7]

Weitere wichtige Punkte/Gründe, die zur flächenmäßigen Ausbreitung Madrids führten bzw. diese erst ermöglichten oder forcierten:

1. Die Ley 1998 estatal, auch genannt das „Gesetz des alles Bebaubaren“ (ley del todo urbanizable) besagt, dass alles was nicht ausdrücklich als „nicht bebaubarer, zu beschützender“ Boden (suelo no urbanizable protegido) ausgeschrieben ist, wird automatisch bebaubares Land (suelo urbanizable). In der Ley 9/2001 der Comunidad de Madrid, wird dieses neue Gesetz für die CAM definiert und in ihr umgesetzt. Dadurch wurden auf einen Schlag 233.000 ha nicht bebaubares Land zu „nicht unterteiltem bebaubarem Land“ (suelo urbanizable no sectorizado) umgewidmet – dies entspricht ca. 29% der gesamten Fläche der Autonomen Region Madrids. Näheres dazu in Kapitel 5.6. [OBSERVATORIO MADRID (2007); S.: 299]
2. Wohnungen und Boden wurden wie ein normales Gut auf dem Markt gehandelt, sprich mehr Angebot als Nachfrage sollte den Preis fallen lassen. Dies ist jedoch hinsichtlich des limitierten Angebots und einem Bodenpreis, der sich an der „Endrendite“, also Rendite mit Wohnungen, orientiert, nicht zielführend.
3. Die „Produktion“ von Bauland als Finanzierungsquelle für die Gemeinden. Die Ley de suelo der CAM bestimmt, dass bei jeder Bebauung von Bauland neben Bodenabtretungen für soziale und technische Infrastruktur – 20m² pro 100m² Bebauung – auch 10% des Wertzuwachses des Bodens an die Gemeinde gezahlt werden muss. Dieses Geld sollte eigentlich per Gesetz in die Entwicklung oder Erweiterung des Gemeindebodens gehen, dessen Ziel es ist den Zugang zu Wohnungen zu verbessern, den Naturraum zu schützen, etc. jedoch wird dies systematisch umgangen. Weiters erhält die Gemeinde durch eine Abgabe auf Baulizenzen zusätzliche Anreize flächenmäßig zu wachsen. Diese Einnahmen sind zwar unregelmäßig, können jedoch einen erheblichen Anteil eines Gemeindebudgets ausmachen.
4. Auf der anderen Seite dieser Rechnung befindet sich der Bodeneigentümer, welcher 90% (nach Abzug des abzutretenden Bodens und der 10%) des Wertzuwachses einstreicht. Da sich dieser Wertzuwachs nach der zukünftig zu erwartender Rendite richtet, ist der Wohnungsbau der profitreichste. Dies führt zu der absurden Situation, dass neben Grünraum auch Industrie – und Gewerbegebiete gegenüber Siedlungsbau benachteiligt werden
5. Die erhöhte Mobilität, die Nachfrage nach „Wohnen-im-Grünen“ oder „gated communities“ und allgemein die teils immense Abnahme von Wohneinheiten/ha (Entdichtung), die Überdimensionierung von Straßen und Parkanlagen in Erweiterungsgebieten, und folglich auch die disperse Siedlungsentwicklung beschleunigten den Flächenfraß in den letzten Jahrzehnten zusätzlich. [OBSERVATORIO MADRID (2007); S.: 228-238]

Jedoch nicht nur das dicht besiedelte metropolitane Zentrum der CAM breitet sich immer weiter in den Raum aus, sondern auch die Gemeinden rund um die primera corona und rund um das Gebiet der

Comunidad insgesamt haben in den letzten Jahren erhebliche Bevölkerungszuwächse aufweisen können. Sie entwickelten sich teils zu neuen Schlafstädten für die Subzentren in der primera corona oder zu Satellitenstädten in den umliegenden Autonomen Regionen am Rand zur Comunidad de Madrid – also zu inselhaften Gebilden in der gesamten Region. Diese Entwicklungen führen dazu, dass Madrid in einigen Teilen (vor allem im „Sur metropolitano“ und dem ersten Ring allgemein) einer polyzentristischen Stadt ähnelt, während in anderen Gebieten immer noch das klassische monozentristische (Nordwest- und Nordostachse), auf die Hauptstadt ausgelegte, System überhand hat und in weiten, etwas weiter vom Zentrum entfernten, Teilen die Bildung disperser Strukturen den Raum fragmentieren (vor allem im Süden und Westen der Comunidad). Hauptsächlich letztere Entwicklungen und die steigende Nachfrage nach Einfamilien- und Mehrfamilienhäusern im Umland beschleunigen das Flächenwachstum der Stadt zusätzlich zum steigenden Bedarf an neuem Wohnraum im urbanen Zentrum der Metropolregion.

In der Comunidad de Madrid war die Zunahme von bebautem Land in den Jahren 1992 bis 2004 doppelt so hoch wie das Wachstum der Bevölkerung. Dies führte zu einer Abnahme der durchschnittlichen Dichte in der gesamten Region um zehn Prozent. [URBAN (2009); S.: 60]

Die Veränderungen in der Bevölkerungsdichte pro Gemeinde zwischen 1950 und 2001 zeigen uns folgende Grafiken.

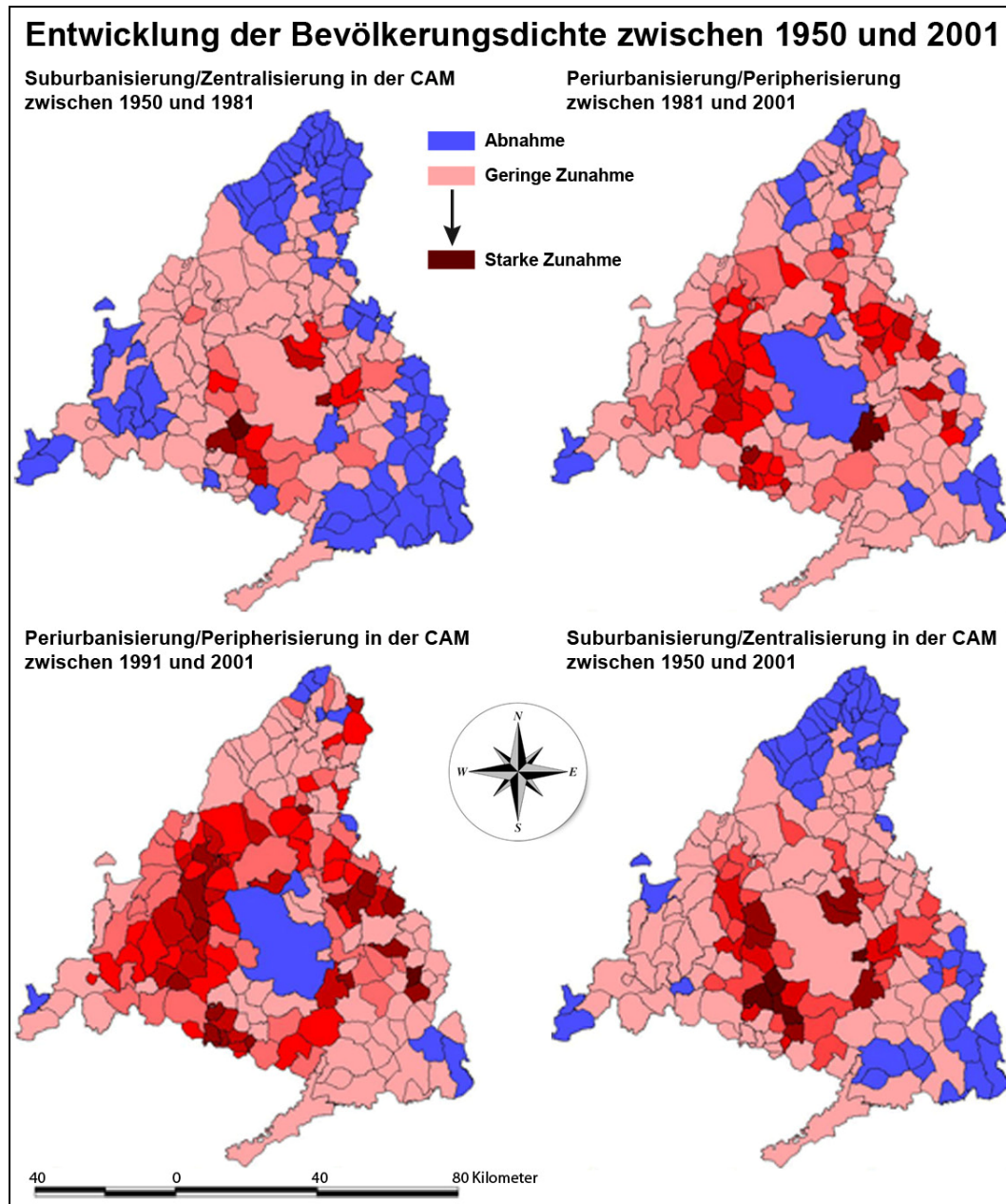


Abbildung 22: Entwicklung der Bevölkerungsdichte zwischen 1950 und 2001 [INE]

In den Jahren von 1950 bis 1981 kann man eindeutig von einer Zentralisierung der Comunidad sprechen. Aus Sicht der Stadt Madrid findet in diesen Jahren die erste Suburbanisierungswelle statt. In den darauf folgenden 20 Jahren geht die Bevölkerungsdichte in Madrid sogar zurück und die weiter abgelegenen Gemeinden erleben enorme Zuwachsraten. Dies wird noch deutlicher wenn man sich die Entwicklung zwischen 1991 und 2001 ansieht. Betrachtet man nun den gesamten Zeitraum könnte man wiederum von einer allgemeinen Zentralisierung und Suburbanisierung in der Metropolregion Madrid sprechen. Der Schein trügt jedoch, denn die relativen Zahlen verschleiern die disperse/fragmentierte Siedlungsentwicklung in der Peripherie seit den 90er Jahren.

3.5 Je höher man steigt desto tiefer kann man fallen – die Krise trifft Madrid mitten ins Herz

3.5.1 Die Auswirkungen des Immobilienbooms und des Platzens der Blase in Madrid

Mitte 2007 ist die Feierstimmung am spanischen Immobilienmarkt endgültig vorüber. Bereits seit Ende 2005 mehrten sich die Anzeichen einer Abkühlung oder sogar eines Platzens der Spekulationsblase am Immobilienmarkt, jedoch wollten es damals immer noch nur wenige wahrhaben und setzten auf einen immerwährenden Boom. Auch diejenigen, welche bereits Zweifel hatten, konnten damit in den meisten Fällen nicht an die Öffentlichkeit, da sie oftmals selbst horrenden Summen investiert hatten und ihre Investitionen nicht gefährden wollten bzw. konnten.

Die Subprime-Krise ab 2007 in den USA erschütterte die Finanzwelt in ihren Grundfesten und löste die bisher schlimmste Banken- und Finanzkrise weltweit aus. Dieser Umstand riss Spanien mit in die Tiefe und führte zu einem schmerzhaften Rückgang von ausländischen Investitionen und somit der (spekulativen) Nachfrage nach Wohnungen. Die Eigentümer und später auch die Banken und Unternehmen im Immobiliensektor sahen sich plötzlich einer unglaublichen Anzahl von leer stehenden Wohnungen gegenüber. Der Wertverlust ließ nicht lange auf sich warten und viele, vor allem kleinere und mittlere, Unternehmen mussten Insolvenz anmelden. Sie hatten sich in den Boomjahren völlig übernommen und konnten nun ihre Schulden nicht mehr bedienen. Die größeren Unternehmen im Immobiliensektor konnten sich mit massiven Entlassungen und aufgrund ihrer internationalen Ausrichtung besser durch die Krise winden.

Die Folge war ein Desaster für Spanien und ein ökonomischer Teufelskreis aus dem es seither gilt auszubrechen. So wie der Immobiliensektor zum Motor der spanischen Wirtschaft wurde und Prosperität und Wohlstand für weite Teile des Landes und der Bevölkerung über Jahre hinweg brachte, so entwickelte er sich in der Krise zum Flächenbrand, welcher Spanien nun an den Rand des Abgrunds beförderte und sich in allen Bereichen der Gesellschaft und Wirtschaft ausbreitete. Die steigende Arbeitslosigkeit würgte den Konsum immer weiter ab und der eingefrorene Kreditmarkt – vor allem nach Lehman Brothers – führte zu einem Investitionsstopp und zu Firmenpleiten, da diese ihre Schulden nicht mehr refinanzieren konnten. Diese Entwicklungen hatten weitere Entlassungen in anderen vom Konsum abhängigen Sektoren zur Folge, was einen weiteren Rückgang bei Investitionen und Ausgaben im Allgemeinen bedeutete, usw. Diesem Teufelskreis zu entkommen und wieder Wachstum zu erzeugen ist jedoch seither durch folgende Ausgangssituation nicht einfach: stark steigende Staatsverschuldung, höchste Arbeitslosigkeit in Europa von mittlerweile über 23% (Stand: 1. Quartal 2012), eine immer noch prekäre Lage am Immobilienmarkt, immer noch unbekannte Risiken durch die Immobilienfinanzierung im Banken- und Finanzsektor und der internationale Druck bei weniger Einnahmen mehr zu Sparen um das Defizit zu senken. [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2010)]

Der Immobiliensektor war sozusagen das Rückgrat des spanischen „Wirtschaftswunder“, welches nun gebrochen wurde und das Land folglich in eine Rezession stürzte. Jahrelang blickte man ehrfurchtsvoll auf das Wirtschaftswachstum Spaniens, während man heute von der größten Gefahr für Europa und den Euro spricht.

Die CAM entwickelte sich etwas anders als die übrigen Comunidades. Als eine der ersten Provinzen, welche das Platzen der Blase zu spüren bekam, nämlich bereits Ende 2005 – ist es auch eine der ersten, welche sich wieder erholen konnte. Dies ist auf den enorm hohen Anteil des tertiären Sektors, des „Hauptstadtbonus“ und der geografischen Lage zurückzuführen, welche der Region eine höhere Dynamik und Anpassungsfähigkeit verleiht.

Einige Grafiken sollen die Auswirkungen des Immobilienbooms und des darauf folgenden Crashes nun etwas anschaulicher machen.

Besonders hart traf das Platzen der Blase wie bereits mehrfach erwähnt die Jugendlichen und hier vor allem die unter 25 jährigen. Folgende Grafik zeigt die Entwicklung der Arbeitslosigkeit in der CAM nach Altersgruppen von 2001 bis 2010:

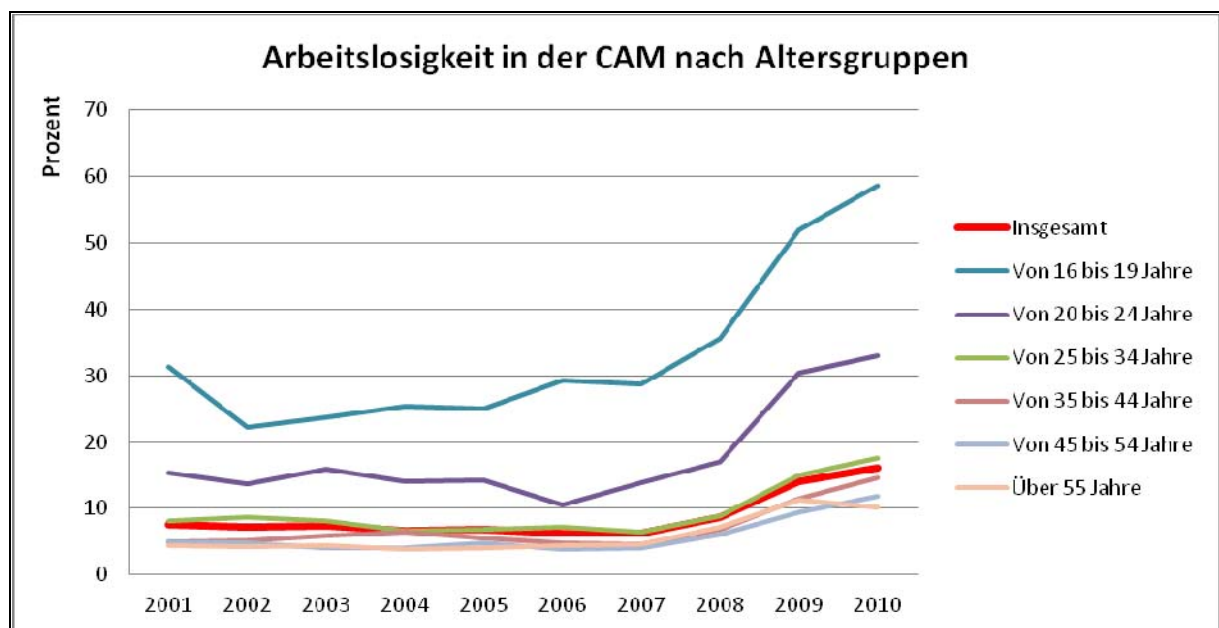


Abbildung 23: Arbeitslosigkeit in der CAM nach Altersgruppen [IESTADIS]

Man erkennt in dieser Darstellung, dass bereits 2005-2006 ein Anstieg in der Arbeitslosigkeit festzustellen ist. Ab 2007 und vor allem nach dem Zusammenbruch von Lehman Brothers und seinen Folgen 2008 schießen die Werte jedoch erst so richtig in die Höhe.

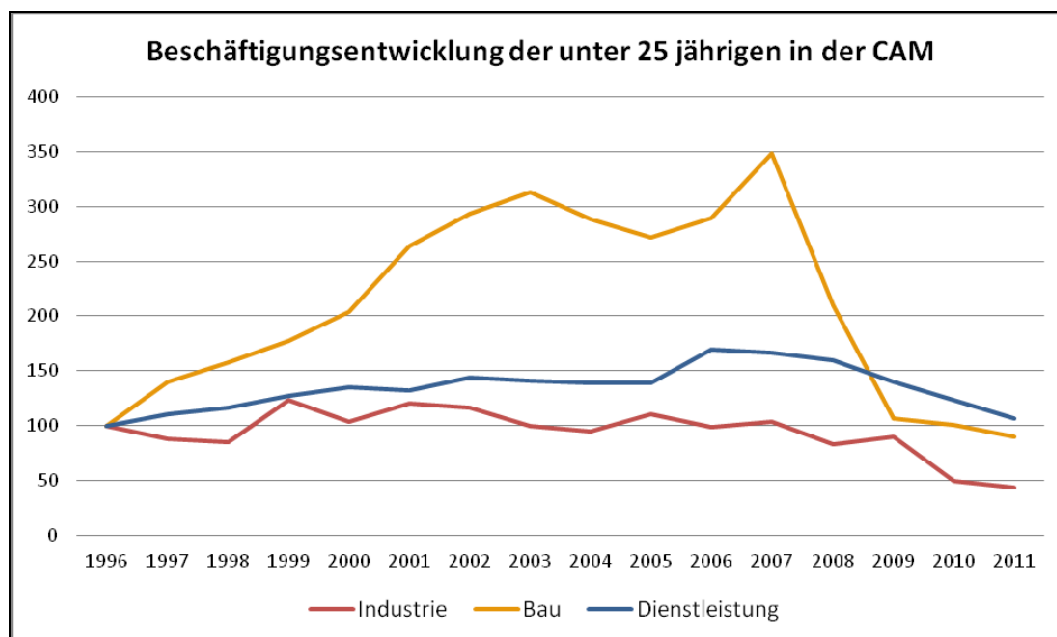


Abbildung 24: Beschäftigungsentwicklung der unter 25 jährigen in der CAM (Basis 1996) [INE]

Bei den unter 25 jährigen arbeiten also heute lediglich im Dienstleistungssektor geringfügig mehr Jugendliche als 1996. Diese Grafik bezieht sich auf die absoluten Zahlen an Beschäftigten. Interessant wird die Beschäftigtenentwicklung der Jugendlichen in der CAM in Zusammenhang mit der aktiven Bevölkerung in diesem Alterssegment – also den 15-24 jährigen.

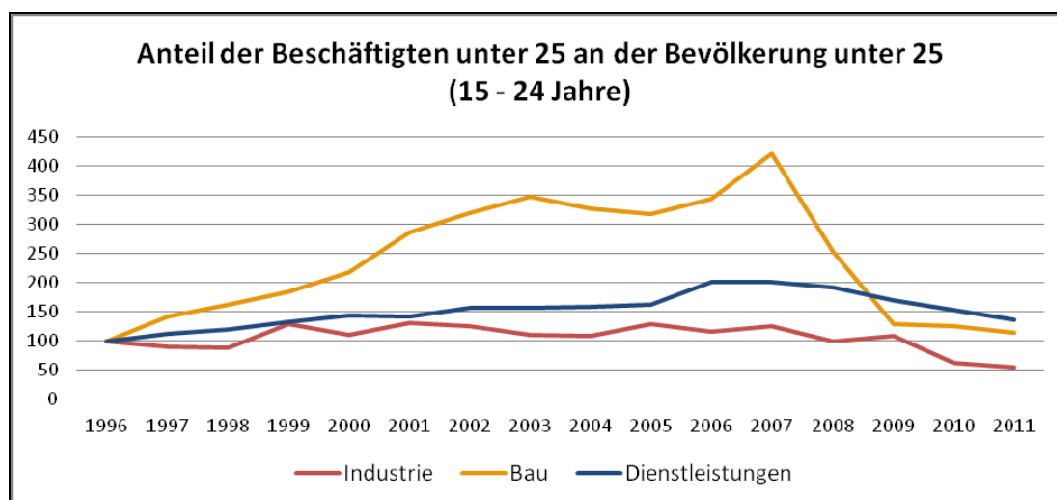


Abbildung 25: Anteil der Beschäftigten unter 25 an der Bevölkerung unter 25 (15-24 Jahre) [INE]

Heute arbeiten also in Prozent aller unter 25 jährigen gleich viele Jugendliche in den einzelnen Sektoren wie vor 15 Jahren. Interessant ist bei dieser Grafik die deutliche Ausbeulung durch den Immobilienboom vor allem im Bausektor aber auch im Dienstleistungssektor. Und der starke Abfall nach Platzen der Blase in allen drei Sektoren.

Von 1996 bis 2007 stieg der Anteil von 21% auf über 42% an und viel danach in nur vier Jahren auf 25% herunter. Der Großteil der Jugendlichen arbeitet natürlich im Dienstleistungssektor (2011: 135.700 Beschäftigte), welcher in absoluten Zahlen einen Zuwachs von über 88.000 Beschäftigte von

1996 bis 2006 aufweisen kann, jedoch in den fünf Jahren danach bis 2011 bereits fast 80.000 schon wieder verloren hat. Der Bausektor zählte in seinem besten Jahr – 2007 – in etwa 38.000 jugendliche Erwerbstätige und steht 2011 mit 9.800 bei der niedrigsten Beschäftigtenzahl der letzten 15 Jahre.

Natürlich hat der Bausektor allgemein unter dem Platzen der Blase am meisten gelitten, wie man in folgender Grafik der Beschäftigtenentwicklung in der Comunidad de Madrid von 1994 bis 2011 eindeutig ausmachen kann:

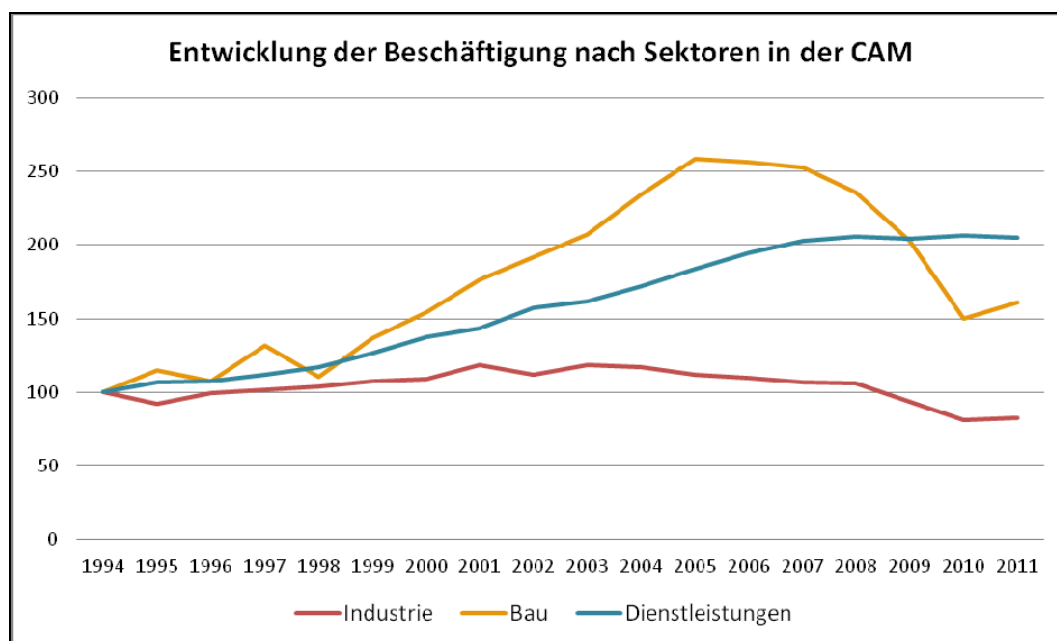


Abbildung 26: Entwicklung der Beschäftigung nach Sektoren in der CAM (Basis 1994) [INE]

In absoluten Zahlen ist in der nächsten Grafik hervorragend der Vorläufer des gigantischen Immobilienbooms zu erkennen – sein kleiner Bruder sozusagen, welcher zwischen 1985 und 1991 einen in seinen Ausmaßen kleineren Boom auslöste. Zwischen 1991 und 1998 stagniert die Zahl an Erwerbstätigen im Bausektor. Erst ab 1999 beginnen ein raketenhafter Anstieg der Beschäftigten bis 2005 und danach ein ebenso starker Verfall ab 2007. Durch den großen Zuwachs an Beschäftigten im Dienstleistungssektor nach 1995 stieg der Anteil an allen Beschäftigten in der Comunidad de Madrid der Bauwirtschaft weniger stark an als deren absoluter Zuwachs.

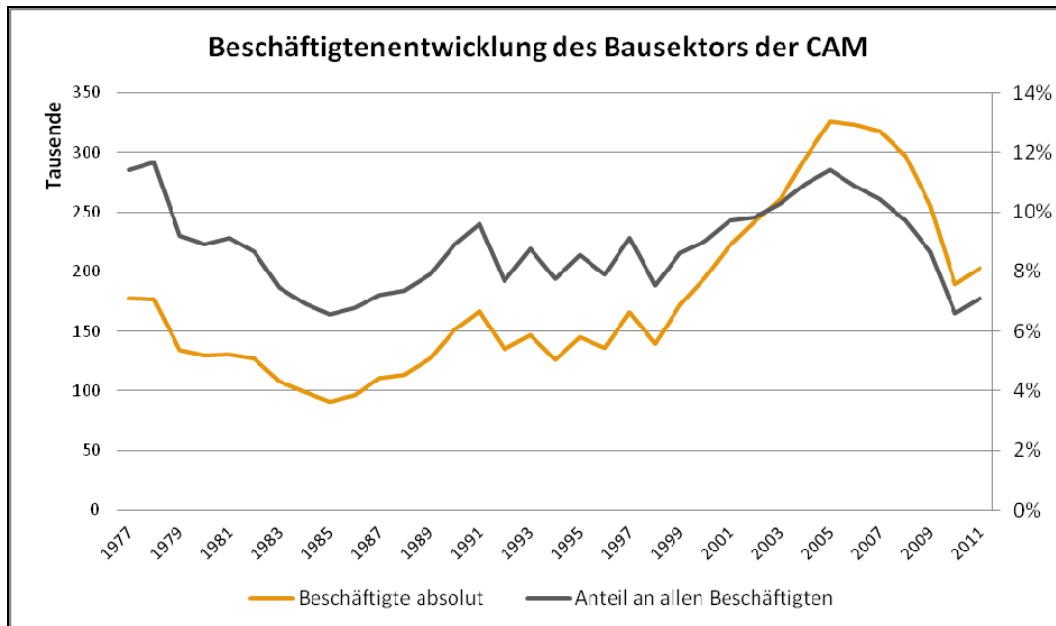


Abbildung 27: Beschäftigtenentwicklung des Bausektors der CAM [INE]

Ein weiterer Aspekt, welcher besondere Beachtung verdient, ist natürlich die tatsächliche Bauleistung bzw. die Baugenehmigungen im Immobiliensektor während und nach dem Boom.

Folgende Grafik stellt die Entwicklung des Wohnungsbestands dem Bevölkerungswachstum in der CAM gegenüber:

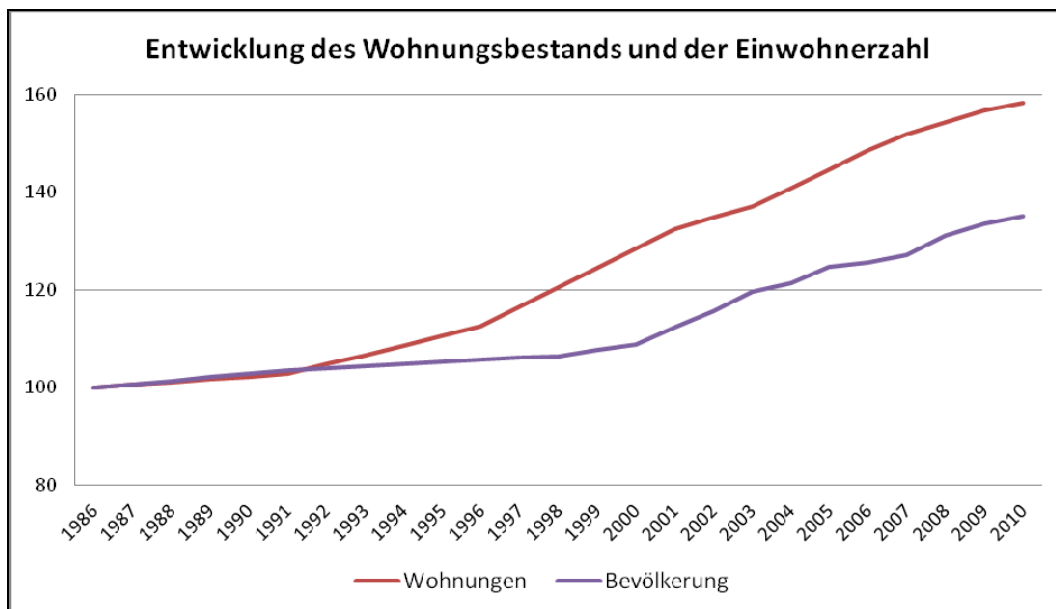


Abbildung 28: Entwicklung des Wohnungsbestands und der Einwohnerzahl (Basis 1986) [IESTADIS]

Diese Grafik zeigt sehr schön den grundlegenden Unterschied zwischen den zwei letzten Immobilienbooms in der CAM auf. Der Erste (1985-1991) wurde hauptsächlich durch eine reale steigende Nachfrage nach Wohnungen aufgrund der demografischen Entwicklung in der CAM angetrieben. Der Zweite jedoch, welcher im Jahr 1995 seinen Anfang nahm, entkoppelte den Immobilienmarkt zusehends von seiner Funktion Wohnungen für Menschen bereitzustellen, folglich

seiner sozialen Funktion. Stattdessen folgten die Akteure am Markt immer mehr der Logik des Kapitals, was aus raumplanerischer Sicht zu zahlreichen unerwünschten, nicht nachhaltigen Entwicklungen führte. Vor allem die bereits bestehende Segregation und die weitere Zersiedelung der Umlandgemeinden und der Peripherie Madrids wurden durch die Kräfte des Kapitals und die auf kurzfristige hohe Gewinne angelegte Strategie der Investoren (Spekulanten) besonders verschärft.

In der CAM ist oft die Rede von etwa 100.000 leer stehenden, nicht verkäuflichen Wohnungen. Diese bedeuten eine extreme Belastung für den Immobilienmarkt an sich und die Finanzen der Gemeinden und vor allem der Banken, welche auf den Krediten oder bereits den Wohnungen selber sitzen. Aus Interesse machte ich anhand der von dem Statistikamt erhaltenen Daten folgende schnelle Rechnung:

Ich ermittelte den Bedarf an neuen Wohnungen, welcher durch den Bevölkerungsanstieg zwischen 1995 und 2010 entstanden war, indem ich den Bevölkerungszuwachs durch die durchschnittliche Haushaltsgröße von 2,8 Personen pro Haushalt dividierte.

Ich errechnete den zusätzlichen Bedarf an Wohneinheiten aufgrund der Verringerung der Haushaltsgrößen von 2,8 auf 2,5 Personen pro Haushalt.

Als Endergebnis – tatsächlich gebaute Wohnungen minus Bedarf – erhielt ich eine Zahl, welche mir während meiner Recherche und in den Interviews öfters unterkam, nämlich knapp über 100.000 überschüssige Wohneinheiten.

Wohnungsbedarf vs. Wohnungsbau 1995-2010				
Wohnungsbau	Wohnungsbedarf			Differenz
Neue Wohneinheiten (WE)	Gesamt	aufgrund demografischer Entwicklung (2,8 Pers/WE)	wegen Verringerung der Haushaltsgrößen (von 2,8 auf 2,5 pro WE)	Neubau - Bedarf
893.683	787.146	510.346	276.800	106.537

Tabelle 6: Wohnungsbedarf versus Wohnungsbau 1995-2010 [IESTADIS]

Folgende Grafik liefert Aufschluss über die Entwicklungen der Quadratmeterpreise von Wohnungen im Immobilienmarkt. Sie zeigt sehr schön den enormen Wertzuwachs während des Booms (von 1000 Euro/m² auf 3000 Euro/m²) und den Wertverfall seit 2007.

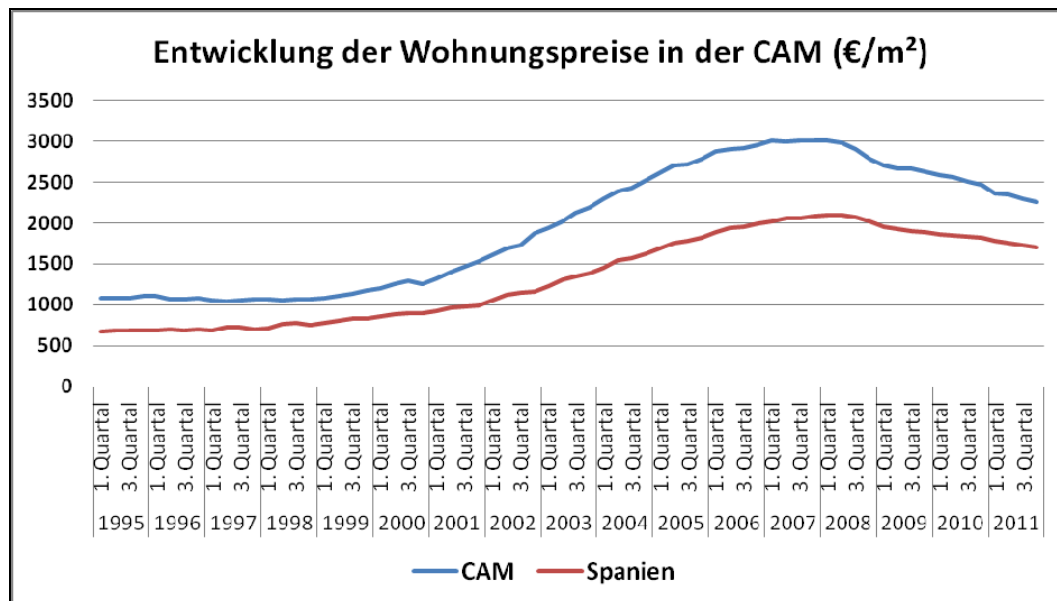


Abbildung 29: Entwicklung der Wohnungspreise in der CAM [IESTADIS]

Wenn wir die Baugenehmigungen für Neubauten betrachten wir sehr schnell klar wie es zu diesem Auseinanderdriften von realer Nachfrage und Angebot kommen konnte. Die Genehmigungen gingen von unglaublichen 865.561 auf dem Höhepunkt der Immobilienblase im Jahr 2006 auf nur genauso unvorstellbare 91.662 im Jahr 2010 zurück – im Vergleich dazu wurden in Österreich 2010 ca. 40.000 Baubewilligungen erteilt. [ELMUNDO (2011) Art. 1] [INE (2012)] [MdF (2012)]

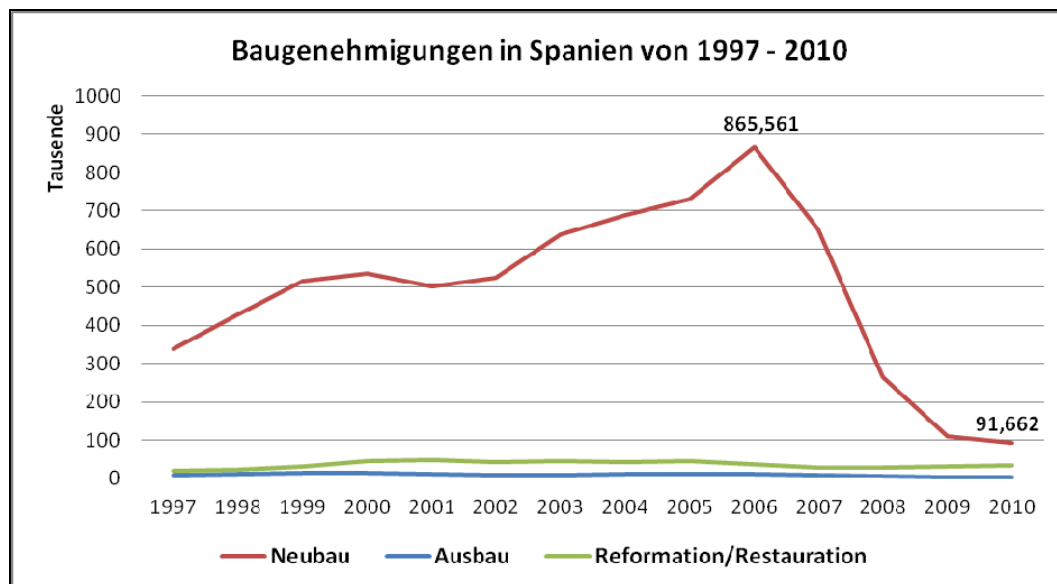


Abbildung 30: Baugenehmigungen in Spanien von 1997 – 2010 [INE]

Eine meist unbeachtete aber wichtige Begleiterscheinung des Immobilienbooms war das Sinken des Ausbildungsniveaus unter den Jugendlichen. Trotz steigender Bevölkerung und einer etwa gleich bleibenden Anzahl der 18 bis 30 jährigen zwischen 2000 und 2010 nahmen die Studentenzahlen in der Boomphase deutlich ab (minus 20.000). Die Jugendlichen brachen vermehrt ihre Ausbildung ab, um am Bau zu arbeiten. Heute bedeutet das schlechtere Ausbildungsniveau der unter 30 jährigen in Madrid bzw. ganz Spanien ein zusätzliches Hindernis, um den Wiedereinstieg ins Berufsleben zu

schaffen. Das ist einer der Gründe weshalb das Land heute mit einer der höchsten Jugendarbeitslosigkeiten in der OECD zu kämpfen hat. Jeder zweite Jugendliche ist inzwischen (Stand: 4. Quartal 2011) arbeitslos. [INE (2012)] Sehr oft mischt sich zu der ohnehin verzweifelten Lage Perspektivenlosigkeit und Wut auf die Regierung, welche in Massendemonstrationen endet (Stichwort: „Los Indignados“ – die Wütigen).

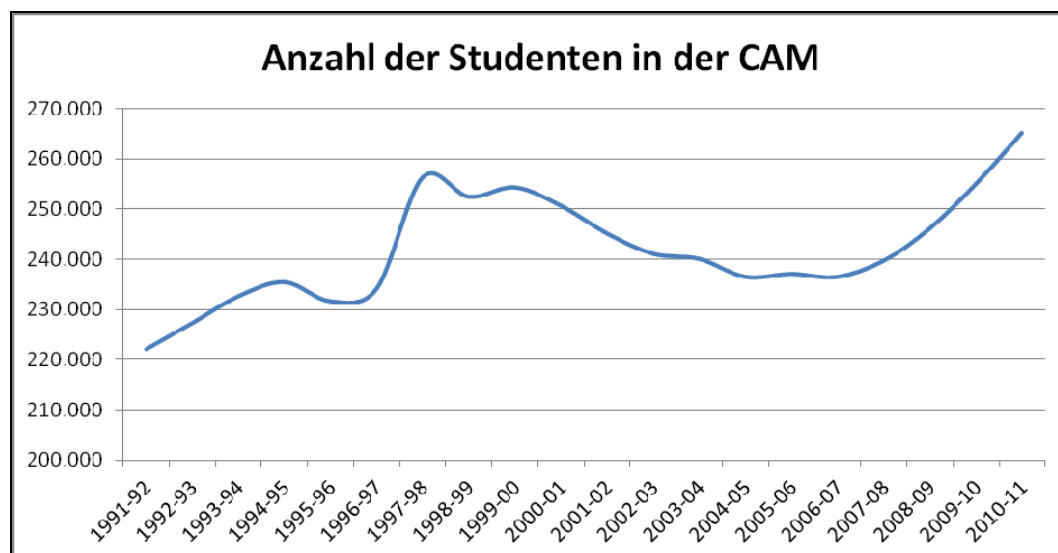


Abbildung 31: Anzahl der Studenten in der CAM [IESTADIS]

Verheerend wirkte sich die fehlende strategische Planung während des Immobilienbooms auf lokaler Ebene aus, da die Gemeinden ihre demografischen Prognosen völlig unrealistisch einschätzten bzw. dies aufgrund finanzieller Anreize absichtlich taten und teilweise gigantische Flächen als Bauland auswiesen. Gegen Ende des Immobilienbooms wurden immer mehr Fälle von Korruption (Bsp.: Marbella für Spanien; Villanueva de la Cañada in der CAM) und Misswirtschaft (vor allem im Infrastrukturbereich) bekannt und führten zu einem Aufwachen der Bevölkerung und der Medien. Die Politik wurde durch viele Demonstrationen, welche zum Schutz des Bodens oder für ein würdiges Wohnen stattfanden, und durch aufkeimende Umweltorganisationen verstärkt unter Druck gesetzt. Das Abkühlen des Booms, die steigenden Ölpreise, steigende Zinsen für Hypotheken, sinkende Auslandsinvestitionen und die oben angeführten sozialen und juristischen Probleme führten in der Legislaturperiode von Esperanza Aguirre von 2003-2007 dazu, dass sich die Regionalregierung in ihrer Aufgabe als Kontrollinstanz genötigt fühlte, viele der Planes generales erneut oder genauer zu untersuchen, aufzuschieben oder gar abzulehnen. Es wurden in fünf Jahren tatsächlich nur fünf derartige Pläne genehmigt. Dies hängt auch damit zusammen, dass die Politik selbst auch langsam die enorme Tragweite und deren negative Auswirkungen erkannte und nach Wegen suchte, die Siedlungsentwicklung nachhaltiger zu gestalten. Alleine in der Comunidad de Madrid waren Pläne in Begutachtung oder bereits genehmigt, die nach konservativen Schätzungen Bauland für ca. 1.000.000 neue Wohnungen zur Verfügung stellten. Das Problem, dass Rückwidmungen sehr schwierig sind, ist auch in Spanien dasselbe wie in Österreich. Somit versuchte die Regionalregierung der CAM mit dem Bodengesetz von 2007 und einem 2008 erlassenen Gesetz, welches die „Planes generales“ und auch die „planes de sectorizacion“ (Bodennutzungsplan) durch den „Informe de impactos territoriales“

(Gutachten zur territorialen Wirkung – siehe Kapitel 5.9) in einen regionalen Bezug stellen, eine ausgeglichene bzw. vor allem kontrolliertere Planung zu erreichen. [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2007); S.: 305-307; 318-320]

Dennoch bleibt festzustellen, dass staatliche spanische Institutionen zurzeit keine überzeugenden Antworten geben können auf die Frage nach möglichen (planerischen) Lösungsstrategien für den Umgang mit der Überschussproduktion von Wohnungen und der funktionalen wie strukturellen Integration dieser Siedlungsräume in eine zukunftsorientierte Siedlungsentwicklung. Das Problem bleibt zunächst sich selbst überlassen, jedoch ist aufgrund der zum Teil sehr peripheren Lage der Neubausiedlungen wie auch der schieren Dimensionen des Leerstandes nicht damit zu rechnen, dass der aktuelle Leerstand jemals vollständig dem Markt zuzuführen sein wird. [HEITKAMP (2010); S.: 229]

Teil 4: Madrid 2012, eine Momentaufnahme

In diesem Teil der Arbeit wird mit möglichst aktuellen statistischen Daten versucht einen Überblick über die momentane Situation in Madrid zu geben.

4.1 Siedlung- und Bevölkerungsstruktur

Siedlungsstruktur

Die Siedlungsstruktur wurde nun bereits öfter thematisiert. In diesem Absatz möchte ich nur nochmal in einer Grafik die verbaute Fläche von 1956 der von 2005 gegenüberstellen, um das unglaubliche Flächenwachstum Madrids und die daraus entstandene Siedlungsstruktur aufzuzeigen:

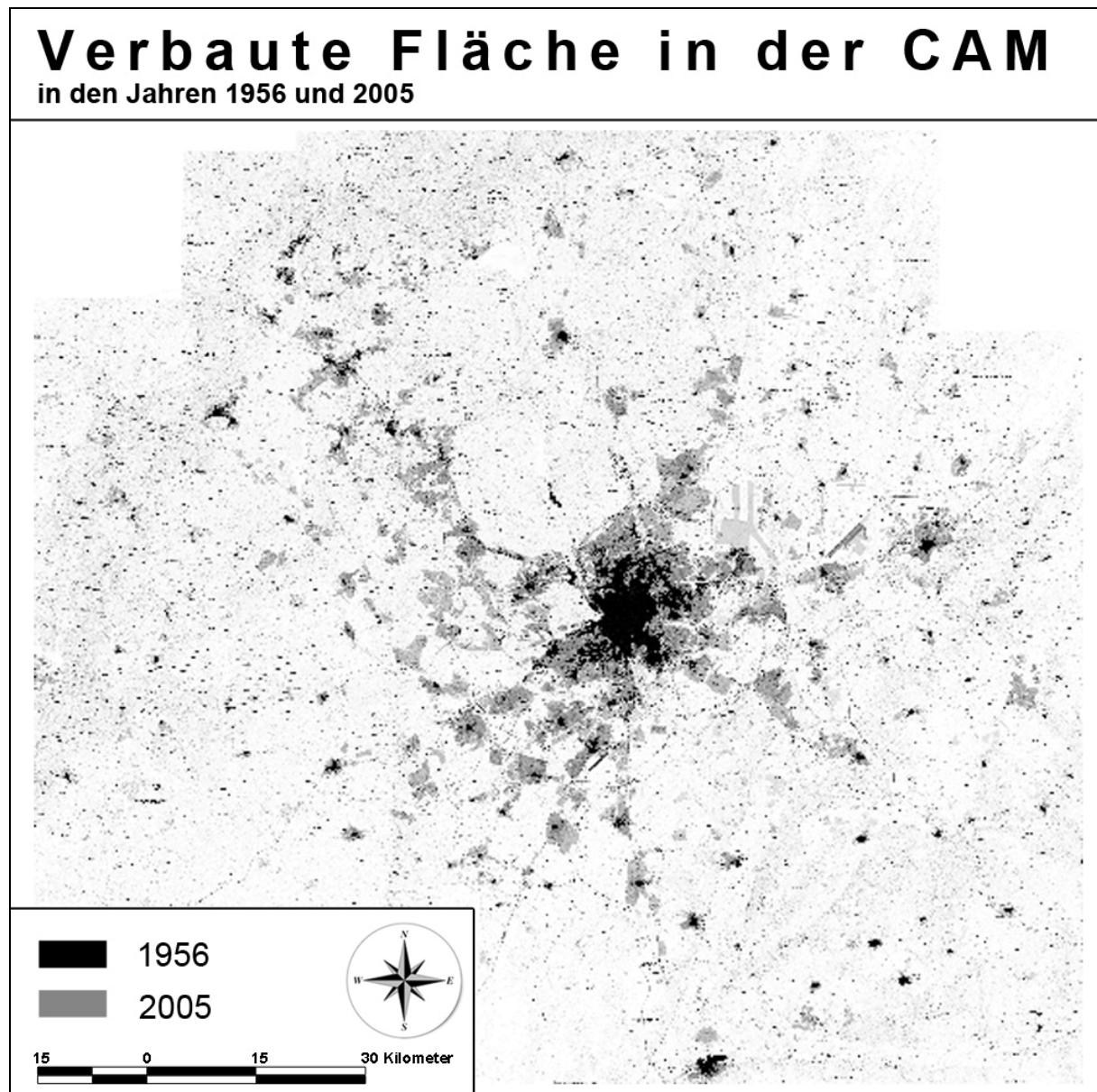


Abbildung 32: Verbaute Fläche in der CAM 1956 und 2005 [Comunidad de Madrid]

Man kann in dieser Grafik sehr deutlich das extreme Bevölkerungs- und Flächenwachstum Madrids erkennen. Gleichzeitig wird das Ausmaß der Zersiedelung vor allem in den westlichen/nordwestlichen und südlichen Gebieten der Comunidad ersichtlich.

Bevölkerung

Spanien führte 2011 eine Volksbefragung durch, welche für diese Diplomarbeit von unschätzbarem Wert wäre. Jedoch braucht die Auswertung der Daten teils länger als ein Jahr und somit leider zu lange, um in diese Arbeit noch einfließen zu können. Das nationale Statistikamt INE gibt jedoch monatliche Bevölkerungszahlen der Comunidades basierend auf Hochrechnungen aus.

Im Jänner 2012 sieht die Bevölkerungsstruktur der Comunidad de Madrid somit wie folgt aus:

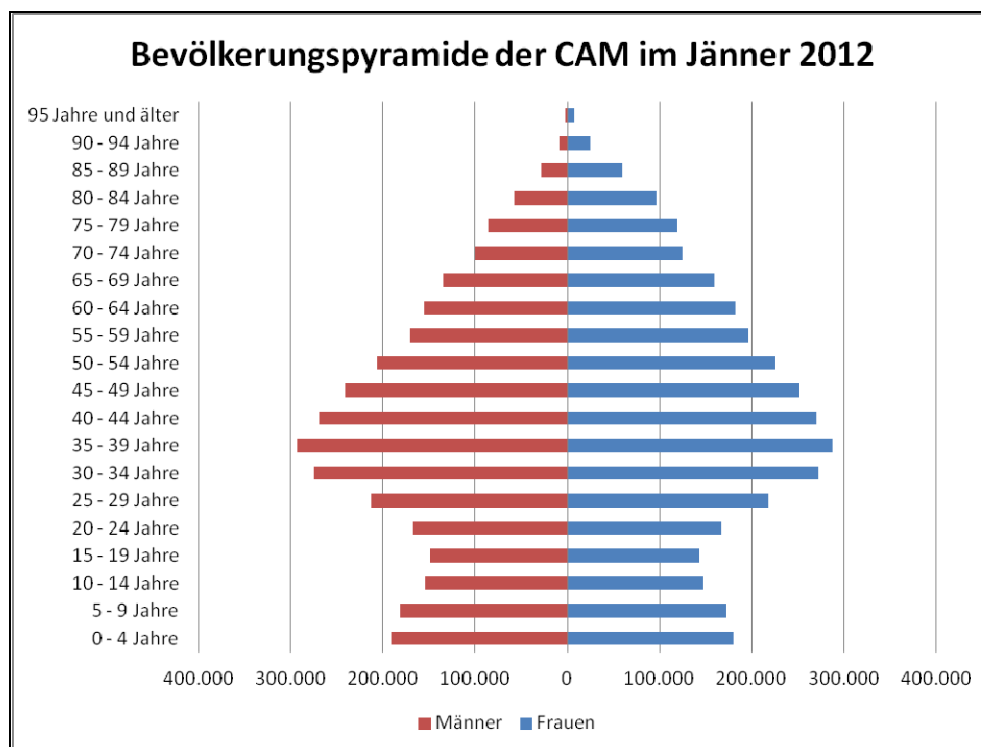


Abbildung 33: Bevölkerungspyramide der CAM im Jänner 2012 [INE]

Im Vergleich dazu die Bevölkerungspyramide von Wien aus dem Jahr 2008:

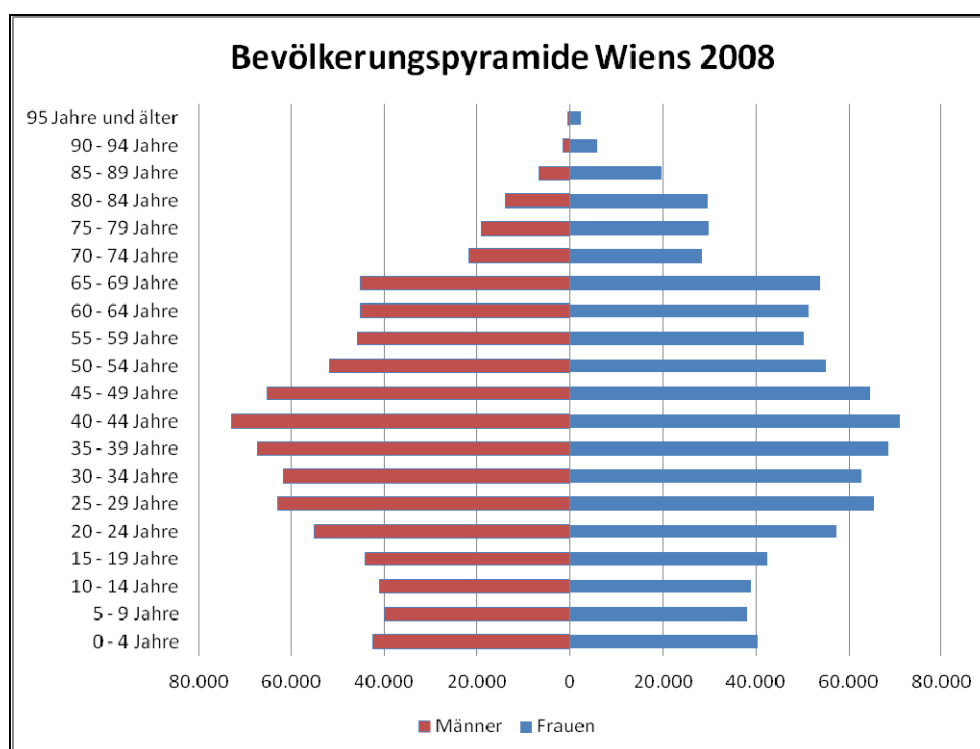


Abbildung 34: Bevölkerungspyramide Wiens 2008 [Statistik Austria]

4.2 Technische Infrastruktur

Auf die polemische Frage, ob Madrid eigentlich eine Regionalplanung braucht antwortet Prof. Fernando Roch im Interview wie folgt:

„Ja, natürlich braucht es eine Regionalplanung, aber momentan gibt es diesbezüglich keinen politischen Willen. In Madrid regiert der Neoliberalismus, wie er im Buche steht. Die Immobilienentwickler dürfen bauen, was sie wollen, wo sie wollen und wann sie wollen.“ [...] „Das einzige wo die Planung momentan nützlich erscheint ist, das Bereitstellen einer [regionalen] Infrastruktur“ [Eigene Übersetzung; Interview mit Prof. Fernando Roch]

Hier zeigen sich eindeutig die Vorteile einer mit der Metropolregion praktisch flächendeckenden Comunidad. Die CAM weist in den Bereichen technische und teils auch soziale Infrastruktur hervorragende interkommunale, also metropolitane, Strukturen auf, da diese zentral von der Regionalregierung geplant, gebaut und gesteuert werden.

Öffentlicher Personenverkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs kann Madrid ein gigantisches Netz an Schnellbahnen, U-Bahnen, Straßenbahnen und Bussen aufweisen, welches sich über die gesamte Region verteilt. Der Großteil des U-Bahnnetzes, welches weltweit das viertlängste und zweitgrößte nach Stationen darstellt, verbindet typischerweise das Zentrum mit dem Rest der Stadt. Seit 1999 jedoch überschritt die Linie 9 erstmals die Stadtgrenze und 2003 wurde die MetroSur (Linie 12) eröffnet, welche vollständig außerhalb des Municipios de Madrid verläuft. Sie verbindet als Ringstrecke die bevölkerungsreichen Gemeinden im Süden (Mostoles, Fuenlabrada, Alcorcon, Getafe, Leganés) und ist über die Linie 10 an das restliche U-Bahn-Netz und das Stadtzentrum angebunden. [METRO MADRID (2009)] Das Busnetz der Comunidad (Empresa Municipal de Transportes de Madrid; EMT Madrid) wird von 2100 Fahrzeuge auf 215 Linien betrieben und zählt derzeit insgesamt über 3800 km Streckennetz. Mit über 8200 Angestellten, über 100 Mio. zurückgelegten Km und über 425 Mio. beförderten Passagieren in 2010 ist es ebenfalls wie das U-Bahnnetz das größte seiner Art in Spanien und gehört zu den größten in ganz Europa. Die Hauptumsteigestationen für interkommunale Busse sind Avenida de América und Mendez Alvaro, sowie die etwas kleineren Moncloa, Principe Pio und Plaza Elíptica [EMT Madrid (2010)] Das Straßenbahnnetz beschränkt sich derzeit auf zwei Zubringerstrecken innerhalb der Stadtgrenzen im Süden und einer Lückenschließung zwischen zwei U-Bahnlinien im Norden Madrids. Die Cercanías (Nahverkehrsbahnen, in Wien S-Bahnen) erstrecken sich über das gesamte Gebiet der Comunidad und überschneiden sich mit dem U-Bahnnetz der Stadt an mehr als 20 Stellen.

Straßeninfrastruktur

Das Straßennetz für den Individualverkehr ist ebenfalls beachtlich und seit jeher Triebkraft für die enorme flächenmäßige Ausbreitung der Stadt über deren eigene Grenzen und die der Comunidad hinweg. Gleichzeitig bildet ein derart vernetztes Gebiet ideale Voraussetzungen für das Ansiedeln von Wirtschaftsbetrieben, vor allem im Bereich der Logistik. Durch das Fehlen einer überregionalen Steuerung der Bauaktivitäten bzw. der räumlichen Entwicklung im Allgemeinen ist das gut ausgebaute Straßennetz jedoch auch Hauptgrund für den teils hohen Zersiedelungsgrad einzelner Regionen und die isolierten, schlecht integrierten, inselartigen Bebauungen, welche der Metropolregion einen dispersen Charakter verleihen. [RUIZ SANCHEZ (2000); S.: 129,130]

Wie bereits in Kapitel 3.4 erwähnt ist die CAM heute mit Abstand die Region mit den meisten Infrastrukturkilometer pro Einwohner in Europa! [OBSERVATORIO MADRID (2007)]



Abbildung 35: Straßennetz der CAM [Comunidad de Madrid]

Schiennetz

Seit der Infrastrukturoffensive durch den Plan Felipe Anfang der 80er Jahre hat sich auch im Bereich der Bahninfrastruktur sehr viel getan. Mit Hilfe von EU Gelder wurde das modernste Hochgeschwindigkeitsnetz Europas hochgezogen. Madrid ist bei diesem der zentrale Drehpunkt, da alle Strecken in der Hauptstadt ihren Anfangs- bzw. Endpunkt haben. Auch innerhalb der Comunidad gibt es ein umfangreiches Schnellbahnnetz, welches die Vororte und Umlandgemeinden mit dem Stadtzentrum verbindet. Die Streckenlänge der „cercanías“ (cercanía = Nähe, Umgebung) beträgt rund 370 Kilometer und umfasst neun Linien mit insgesamt 89 Stationen. Bis 2015 sind 115 Kilometer zusätzliche Gleise, 30 Kilometer Transversale durch Madrid, 66 Kilometer Verbreiterung der Gleise auf vier Spuren, 25 neue Stationen, fünf neue Umsteigestationen und 62 Modernisierungen von Stationen geplant. [MdF (2012): Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid]

Flughafen

Der Flughafen Madrid Barajas ist in den letzten Jahren zu einem der größten und wichtigsten Flughäfen in Europa (Nr. 4) und der Welt (Nr. 11) aufgestiegen. Weltweit von besonderer Bedeutung ist vor allem seine Funktion als Hub zwischen Europa und Lateinamerika. Regional ist er mit seinen jährlich ca. 50 Mio. beförderten Passagieren, 50.000 direkt und 300.000 indirekt vom Flughafen abhängenden Jobs ein enorm wichtiger Wirtschaftsfaktor für Madrid. Durch den Bau (Inbetriebnahme 2006) des Terminal 4, einem weiteren zweieinhalb km entfernten, über eine unterirdische Verbindung erreichbaren, Zubau (Satelite T4S) und zwei zusätzlichen Landebahnen, vervierfachte der Flughafen Madrids seine Terminalfläche auf etwa 1.000.000 m² und steigerte seine maximale Auslastung von 20 Mio. Passagiere pro Jahr auf 70 Mio. Die gesamte Fläche der so genannten „ciudad aeroportaria“ (Flughafenstadt) beträgt ca. 40 km². Diese Größe entspricht dem gesamten Innenstadtbereich Madrids („almendra central“) – in Wien wäre diese Fläche die Summe der Bezirke 1-9. [AENA AEROPUERTOS (2012)]

Auch wenn in den letzten Jahren der kontinuierliche Ausbau des Hochgeschwindigkeitszugs AVE und die modernen Autobahnen zu sinkenden Zahlen im nationalen Personen- und Gütertransport führten, konnte Madrid international und hier vor allem im Güterverkehr starke Zuwächse verzeichnen und somit seine regionale und internationale Relevanz weiter steigern. [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2007)]

Folgende zwei Grafiken zeigen den rasanten Aufstieg des Flughafen Madrid-Barajas seit 1990 und die daraus resultierende internationale und regionale Bedeutung sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr:

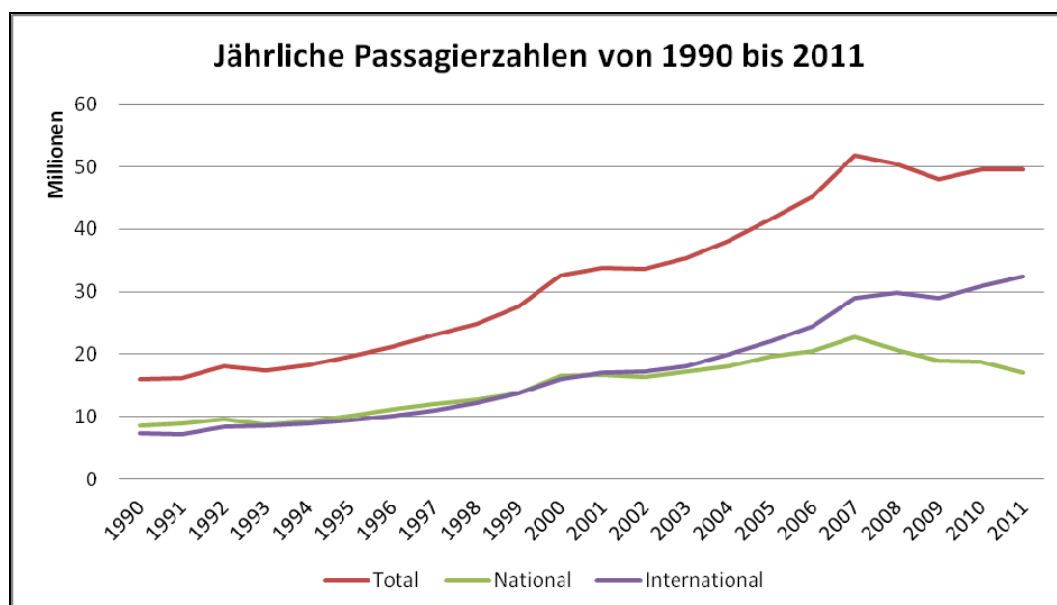


Abbildung 36: Jährliche Passagierzahlen in Barajas 1990 – 2011 [Mdf]

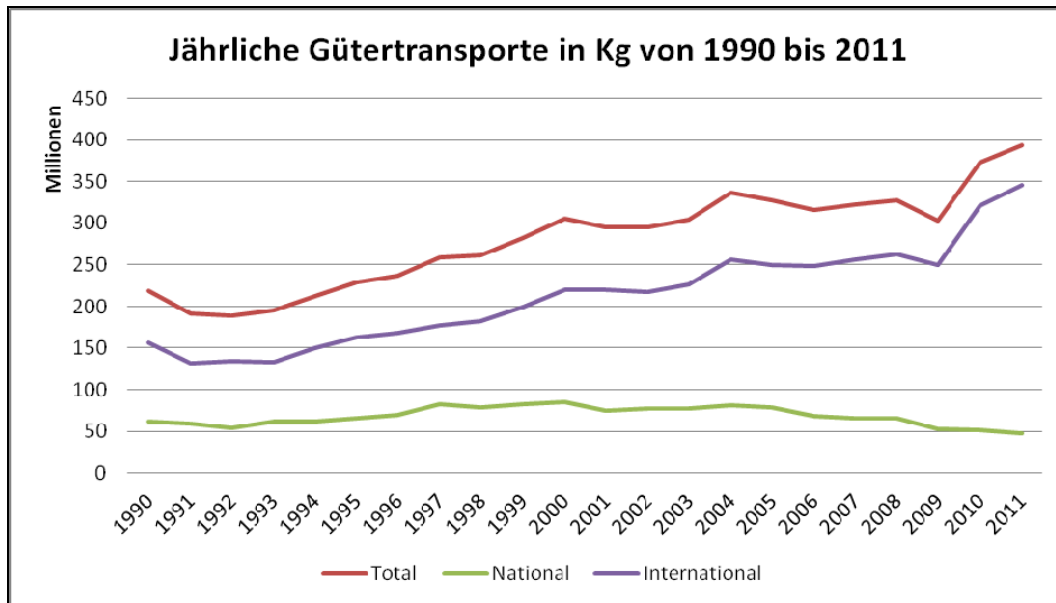


Abbildung 37: Jährliche Gütertransporte in Barajas in Kg von 1990 bis 2011 [MdF]

Fahrradnetz

Dieser Bereich ist die große Schwachstelle im Infrastrukturbereich Madrids. Das Fahrrad wurde immer gegenüber dem IV und dem ÖPNV vernachlässigt und spielt kaum eine Rolle. In der Stadt Madrid leben heute in etwa 3,3 Mio. Menschen von denen lediglich 50.000 (1,5%) täglich das Fahrrad benutzen. Diese 50.000 stehen 2,4 Millionen PKW gegenüber und machen bei den getätigten Fahrten pro Tag verschwindend geringe 0,6% aus. Das Ziel der Stadt ist diesen Anteil bis 2016 auf 3% zu erhöhen.

Der ehemalige Bürgermeister kündigte schon vor acht Jahren den Ausbau des Fahrradstreckennetzes und das Errichten öffentlicher Ausleihstationen (nach dem Prinzip des Citybike Wien) an. Aufgrund von fehlender Konsequenz und Finanzierungsproblemen blieb die Realität jedoch weit hinter den Plänen zurück. In den acht Jahren Gallardón (Bürgermeister bis 21. Dezember 2011) errichtete dieser zwar 155 Km neue Radwege, jedoch hatte er 254 zusätzliche Kilometer versprochen. Madrid zählt heute 250 Km Fahrradwege, wovon jedoch 60 Km für alltägliche Fahrten irrelevant sind, da sie den Radring rund um Madrid bilden.

Der Plan von Gallardón sah 100 Kilometer neue Fahrradwege und 400 Kilometer Straßen mit Vorrang für Radfahrer gegenüber anderen Verkehrsteilnehmer. Da die neue Bürgermeisterin der gleichen Partei wie Gallardón angehört bleibt zu wünschen, dass diese die Linie fortführt und Madrid in Zukunft attraktiver für Fahrradfahrer macht. [EL PAIS (2011); Art. 3] [MADRID BICI (2012)]

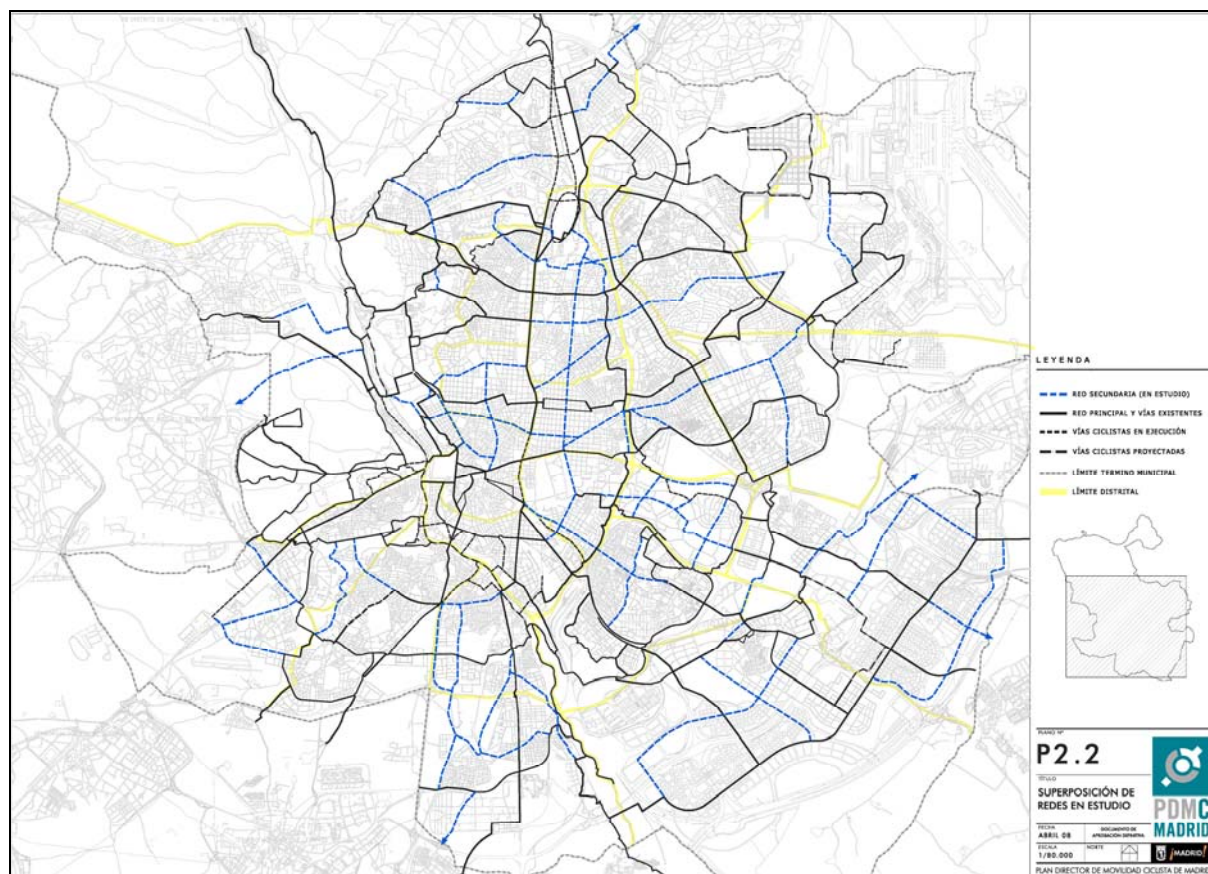


Abbildung 38: Fahrradplan Madrids [Comunidad de Madrid]

Die schwarzen Linien sind die bereits bestehenden oder in Bau befindlichen Fahrradwege, während die blauen geplante Verbindungen kennzeichnen.

Gelb – Bezirksgrenze

Grau punktiert - Gemeindegrenze

Wasserver- und entsorgung

Eine weitere Errungenschaft der Regionalregierung ist eine gemeinsame Wasserver- und -entsorgung. Die gesamte Bereitstellung und Kontrolle des Wassers, Instandhaltung der über 16.000 Km Leitungen, Reinigung der Abwässer und Abrechnung erledigt die in (noch) öffentlichem Besitz befindliche Firma „Canal Isabel II“. [Canal Isabel II (2012)] Der Bürgermeister der Stadt Madrid Ruiz-Gallardón verkündete jedoch bereits Anfang April 2011, dass die Gespräche mit der Comunidad zur Privatisierung der Firma kurz vor dem Abschluss stehen. Bis heute kämpfen viele Bürger und Gruppierungen immer noch dagegen an. [EL ECONOMISTA (2011), Art. 1]

4.3 Soziale Infrastruktur

Gesundheits- und Bildungswesen, soziale Dienstleistungen

Neben der technischen Infrastruktur sind auch das Gesundheitswesen und die Bildung Aufgabe der Regionalregierung und werden somit von dieser verwaltet. Die autonome Region sorgt auch für die nötigen Einrichtungen. Dies ist innerhalb der Comunidad aufgrund der sehr guten flächendeckenden Bereitstellung diverser Dienstleistungen in diesen Bereichen sehr vorteilhaft, führt jedoch zu erheblichen Problemen bei einem Wechsel in andere Comunidades Autónomas, da jede ihr eigenes System hat und es keine zentral gesteuerte Gesundheits-, Bildungs- bzw. Sozialpolitik, außer diversen Richtlinien, gibt. Leider gibt es auch hier aus Kostengründen in den letzten Jahren eine massive Verschiebung hin zum privaten Sektor, was hinsichtlich flächendeckender und für jeden zugänglicher Dienstleistungen in Zukunft durchaus bedenklich stimmen mag.

Sicherheit

Einer der wenigen Bereiche beim Thema technische und soziale Infrastruktur, in welchem die Comunidad keine eigenen Kompetenzen verfügt. Sie unterstützt jedoch die Polizei vieler Gemeinden finanziell, damit sich diese besser um ihre eigene Sicherheit kümmern kann.

Soziale Segregation

Die aktuellsten Daten zum verfügbaren Einkommen pro Einwohner in den Gemeinden sind von 2009. Sie zeigen sehr deutlich die ungleiche Verteilung zwischen Norden und Süden und Westen und Osten. Die reichsten Regionen befinden sich im Nordwesten und die ärmsten im Südosten der Comunidad. Gleichzeitig ist auch der Unterschied zwischen Zentrum, Suburbanem Raum und Peripherie erkennbar.

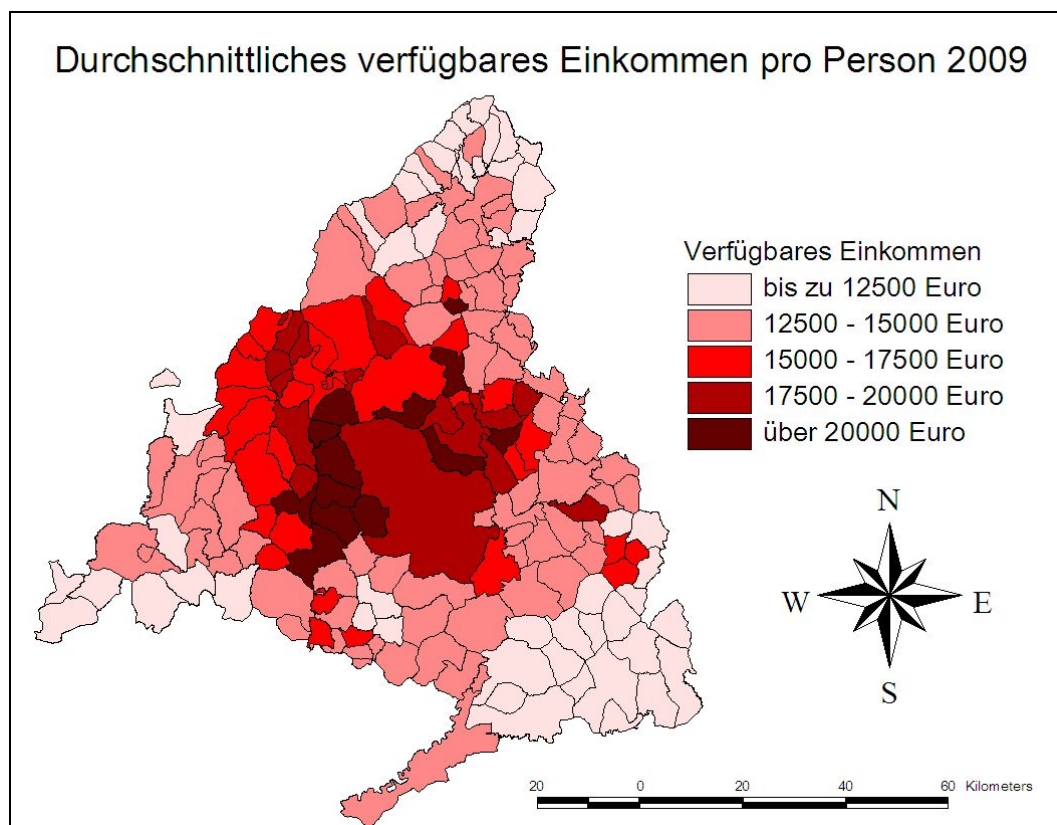


Abbildung 39: Durchschnittliches verfügbares Einkommen pro Person 2009 [INE]

4.4 Wirtschaft

Der Bereich Wirtschaft wurde in vorangegangenen Kapiteln schon ausführlich behandelt und wird in diesem Teil somit lediglich durch einige Grafiken ergänzt.

Tourismus

Der Tourismussektor ist natürlich wie in ganz Spanien auch in Madrid ein wichtiges Standbein der lokalen Wirtschaft. Die Stadt profitierte in den letzten Jahren vor allem durch Direktverbindungen mit Lowcost-carrier von einem enormen Anstieg sowohl der Besucherzahlen als auch der Übernachtungen. 2010 belaufen sich die Besucher auf insgesamt 9,8 Millionen mit 18,5 Millionen Übernachtungen.

Der Sektor beschäftigte Ende 2011 ca. 180.000 Angestellte direkt im Tourismusbereich und 323.000 indirekt, was in etwa 5% respektive 11% aller Beschäftigten der Comunidad entspricht. [IET (2011)]

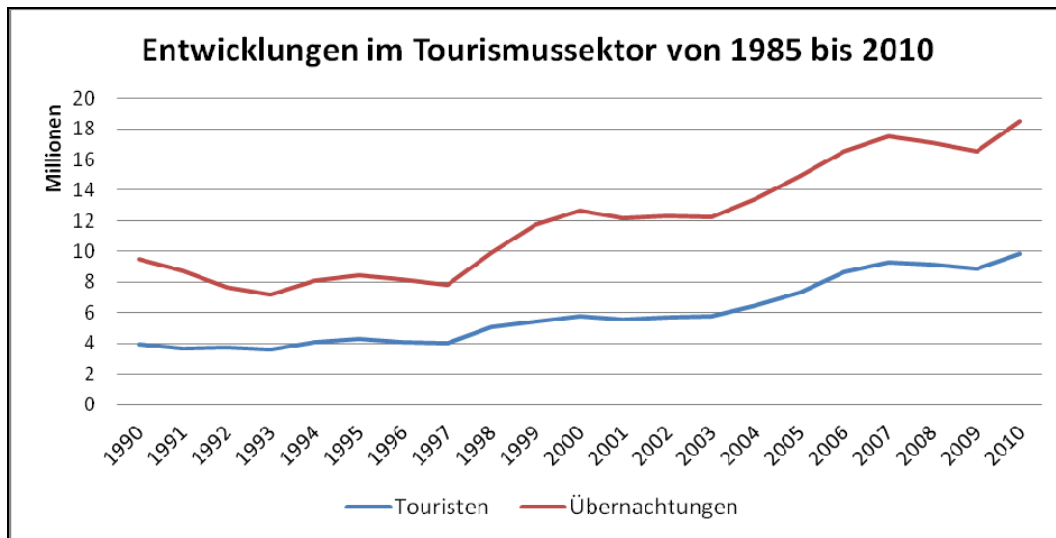


Abbildung 40: Entwicklungen im Tourismussektor von 1985 bis 2010 [IESTADIS]

In den letzten 20 Jahren verzeichnete der Sektor 150% Zuwachs bei Touristen und 100% bei Übernachtungen.

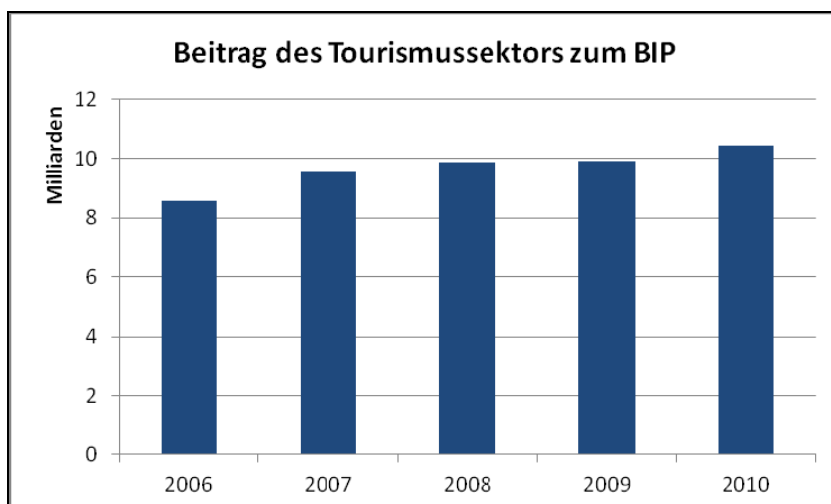


Abbildung 41: BIP des Tourismussektor [IESTADIS]

Der Sektor trägt inzwischen ca. 5% zum BIP der Comunidad de Madrid bei und erwirtschaftet in etwa 45% so viel wie die gesamte Tourismusbranche in Österreich (2009: CAM 10 Milliarden; Österreich 22 Milliarden)

Dienstleistungssektor

Seit über 25 Jahren wird der stetig wachsende Beitrag zum BIP der Comunidad de Madrid des Dienstleistungssektors nur zweimal durch die Immobilienbooms gebremst, da in diesen Phasen natürlich die Bauwirtschaft enorme Wachstumszahlen vorweisen kann. In absoluten Zahlen hat sich der Beitrag zum BIP von zirka 20 Milliarden Euro 1986 auf etwa 140 Milliarden Euro im Jahr 2010 versiebenfacht. Erst die globale Krise dämpfte das Wachstum des Sektors seit 2007 und führte 2010 sogar zu einer Stagnation. Aktuelle Schätzungen gehen wieder von einem Wachstum von ca. 1,5% für 2011 aus.

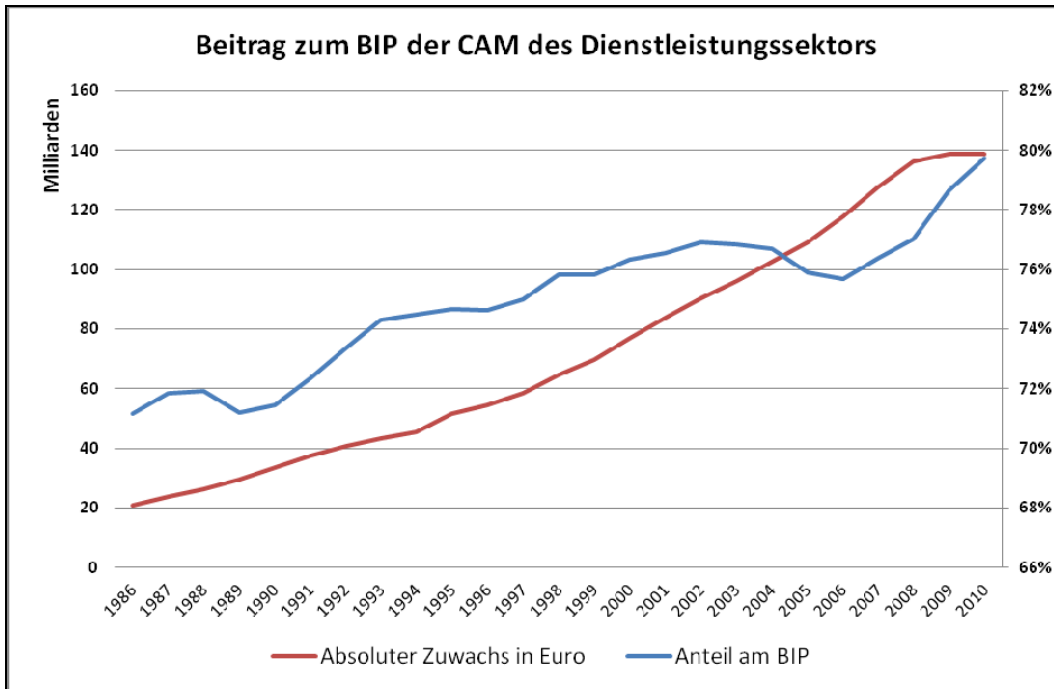


Abbildung 42: Beitrag zum BIP der CAM des DL-Sektors [INE]

Folgende Grafik zeigt die Beschäftigtenentwicklung des Dienstleistungssektors der CAM. Er konnte seine Bedeutung – den Anteil an allen Beschäftigten - in der Region von 60% auf über 83% steigern. Seit Ausbruch der Krise stagnieren die absoluten Zahlen zwar, jedoch verloren die anderen Wirtschaftssektoren teils massiv an Angestellten und somit stieg der Anteil an allen Beschäftigten weiter an.

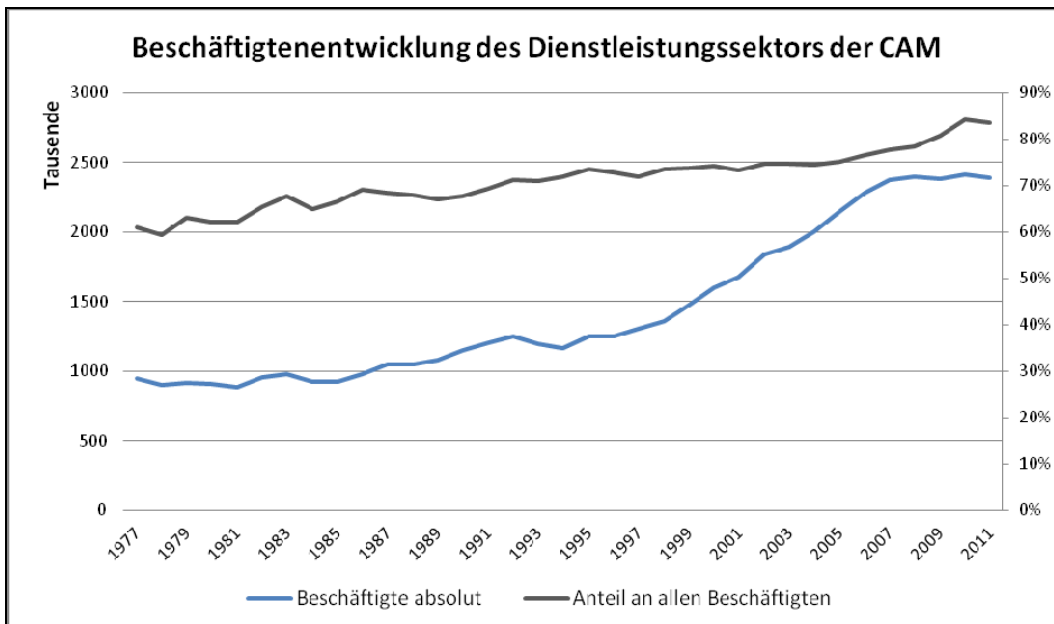


Abbildung 43: Beschäftigtenentwicklung des DL-Sektors der CAM [INE]

Bauwirtschaft

Die Bauwirtschaft wurde im Kapitel 3.5.1 bereits ausführlich thematisiert. Deshalb wird auch hier nur kurz der Beitrag zum BIP dargestellt. Die Grafik zeigt den Immobilienboom ab 1995 und dessen jähes Ende 2007 sehr deutlich. Trotz eines sehr starken absoluten Anstiegs des Beitrags zum BIP bleibt die Kurve des Anteils flacher. Dies ist wie bereits erwähnt auf das enorme Wachstum im Dienstleistungssektor zurückzuführen.

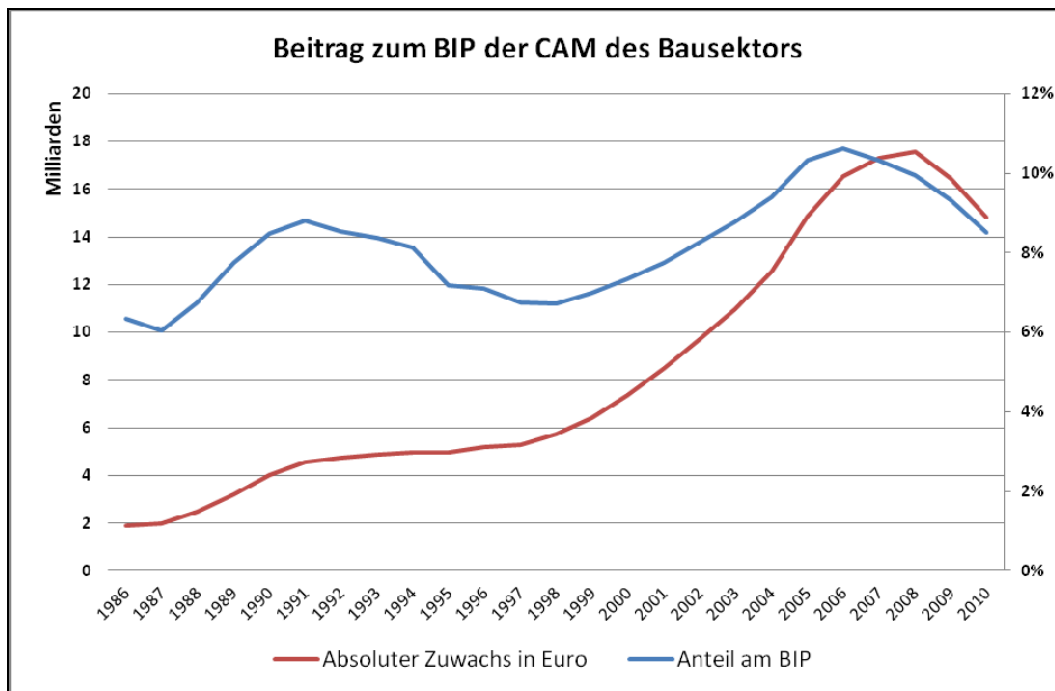


Abbildung 44: Beitrag zum BIP der CAM des Bausektors [INE]

Industrie

Der Industriesektor konnte seinen Beitrag zum BIP bis 2008 zwar ebenfalls verdreifachen verlor jedoch im Vergleich zu den anderen Wirtschaftssektoren stetig an Bedeutung innerhalb der Comunidad. Seit Ausbruch der Krise ist erstmals auch ein Rückgang des absoluten Wertes zu verzeichnen. Schätzung zufolge erholte sich die Industrie 2011 nicht nur von ihrer Talfahrt, sondern konnte sogar kräftig zulegen und könnte somit wieder das Niveau von 2008 erreichen.

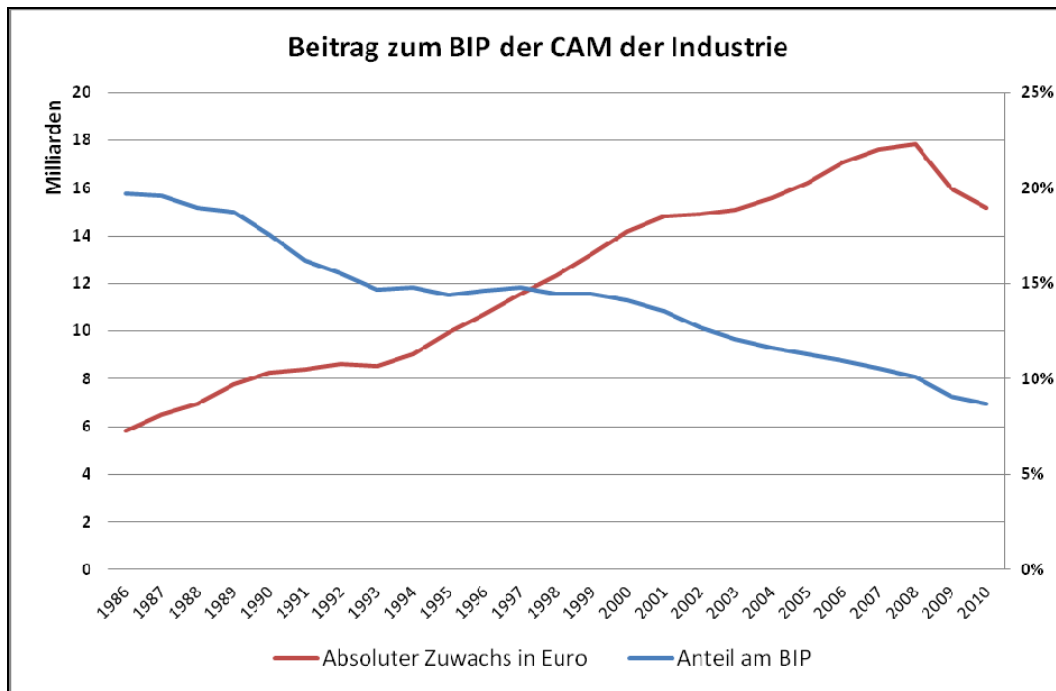


Abbildung 45: Beitrag zum BIP der CAM der Industrie [INE]

Die Beschäftigtenzahlen in der Industrie zeigen insgesamt nach unten auch wenn sie während der Immobilienbooms von 1985-1991 und 1995-2007 kurzfristig positive Entwicklungen erfuhren. Eindeutiger wird es, wenn man den Anteil der in der Industrie angestellten an allen Beschäftigten in der Comunidad de Madrid betrachtet. Hier konnten selbst die Immobilienbooms nichts am Verlust seiner Bedeutung für die Region ändern – von zirka 26% 1977 auf etwa 9% 2010.

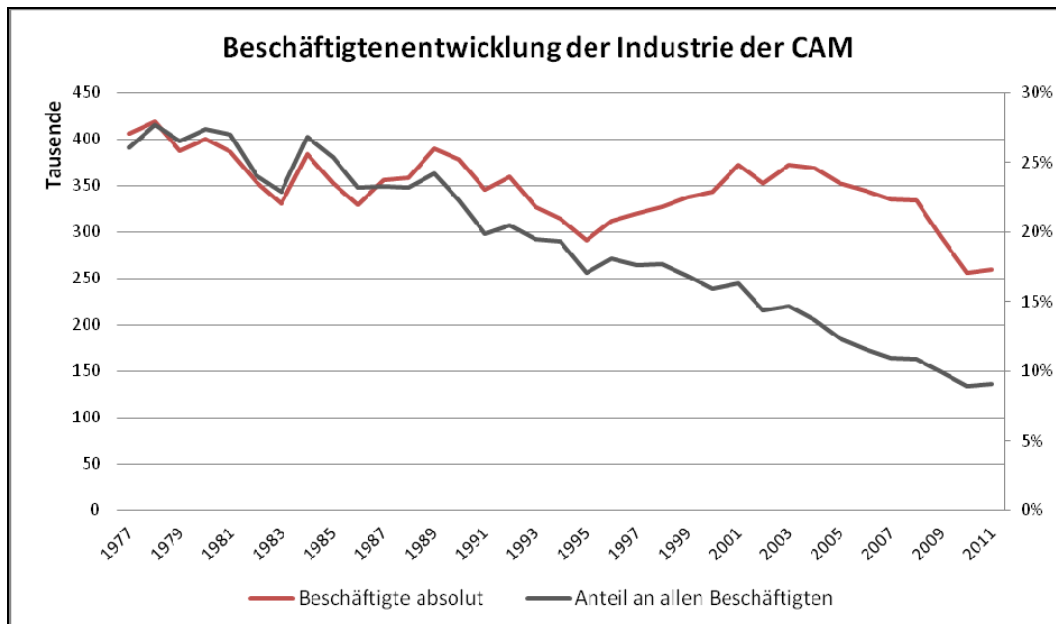


Abbildung 46: Beschäftigtenentwicklung der Industrie der CAM [INE]

Gegenüberstellung

Zum Schluss nochmal ein direkter Vergleich der 3 wichtigsten Wirtschaftssektoren der CAM:

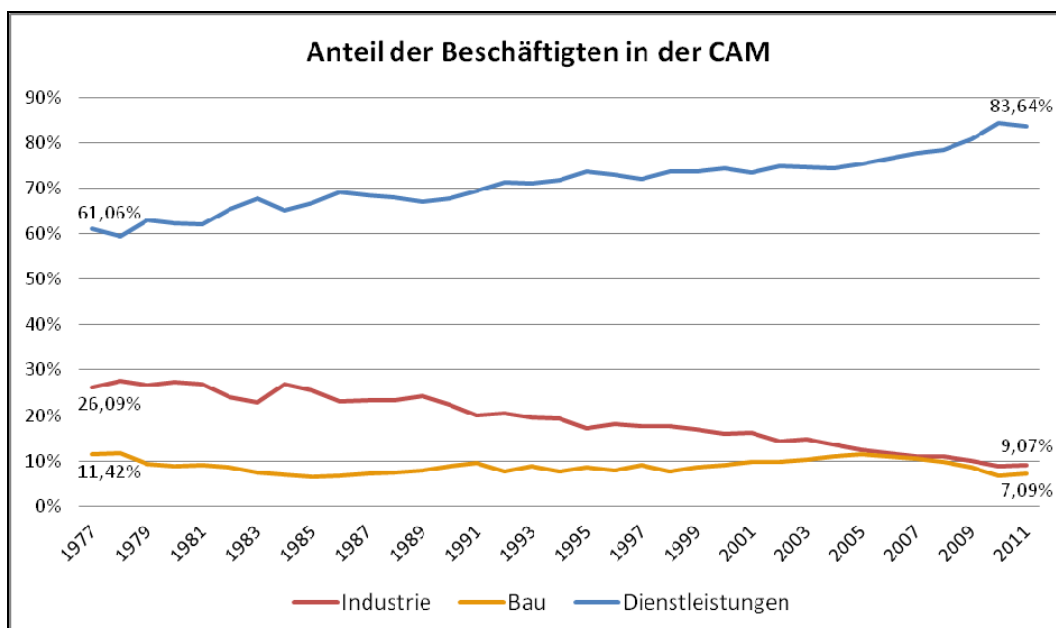


Abbildung 47: Anteil der Beschäftigten in der CAM [INE]

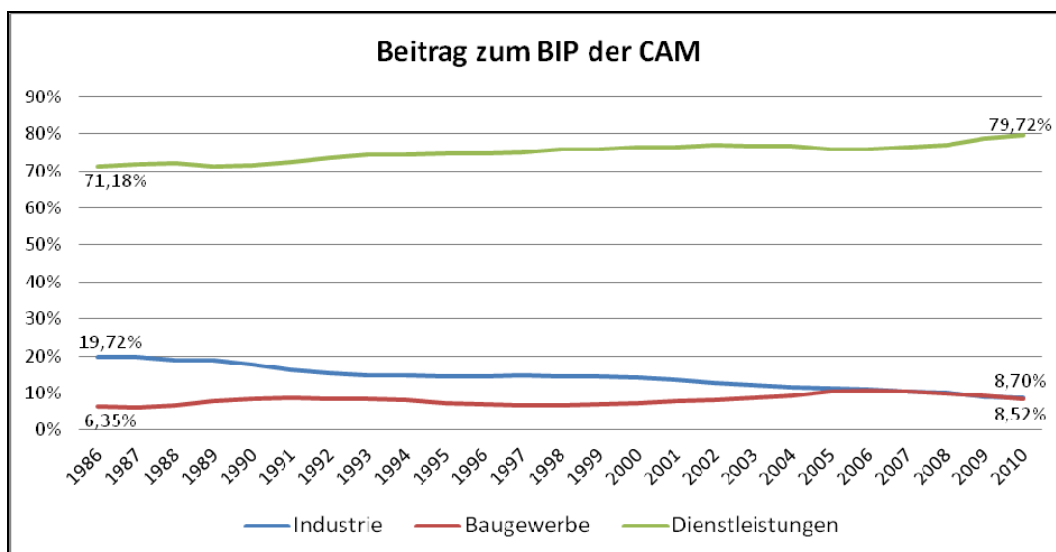


Abbildung 48: Beitrag zum BIP der CAM [INE]

Teil 5: Planungsgeschichte – Instrumente und rechtliche Grundlagen der Regionalplanung in der CAM

5.1 Mit dem „Estatuto Municipal“ beginnt Madrids Kampf gegen die Zersiedelung

1924 wurden unter der Herrschaft des Diktators Miguel Primo de Rivera die Gemeindestatuten (Estatuto Municipal) verkündet, in welchen viele bereits bestehenden Vorschriften neu geordnet und zusammengefügt, jedoch die konzeptuellen, demokratischen, dezentralistischen Fortschritte nicht berücksichtigt oder höchstens formal niedergeschrieben aber nicht umgesetzt wurden [REBOLLO (2003); S. 545 ff]. Dieses Statut sollte dazu dienen, den Gemeinden mehr Planungsentscheidungen zu übertragen, um dem ausufernden, chaotischen und ungeplanten Wachstum rund um die Städte wirksam entgegenzutreten zu können. Leider blieb dies ein Wunsch, da die Politiker wenig Interesse zeigten und kaum finanzielle Möglichkeiten hatten. [NEUMAN (2005); S. 992] In der Folge entwickelten sich jedoch aus der Not heraus viele Einzelpläne zur Erweiterung oder Ausdehnung der Stadt, welche 1929 zusammengefasst zum „Plan de Extensión“ und zur Teilnahme Madrids an einem internationalen Wettbewerb führten. Dieser Masterplan sozusagen bündelte eine ganze Reihe an Planungsvorschlägen auf Gemeindeebene und diente als Grundlage sowohl für den „Plan de Madrid“ (1935) als auch für die Planungsvorschläge zum Wiederaufbau nach dem Bürgerkrieg. Er wurde auch für die Anfertigung der Regionalpläne während der zweiten spanischen Republik (1931-1939) zwischen 1937 und 1939 und den „Plan Bidagor“ vom Jahr 1946 (entwickelt 1941-44) herangezogen. Angetrieben durch diese Werke erschienen die ersten Gemeindepläne Spaniens. [TERAN, F in MOYA (1996); S. 26]

Nach dem spanischen Bürgerkrieg (Juli 1936 bis April 1939), welcher das Ende der zweiten Republik und den Beginn der Diktatur von Francisco Franco bedeutete, konzentrierte sich die Planung auf die wesentlichen und lebensnotwendigen Dinge. Zuerst auf den Wiederaufbau der spanischen Städte und Dörfer. Auch wenn die Mittel gering waren, versuchte man wenigstens ein Mindestmaß an städtischem Leben zu ermöglichen. Danach wurde die Behebung der massiven Wohnungsnot zur Primäraufgabe der Planung gemacht. Das Ziel war es, jeder Familie eine Wohnung zu geben, selbst wenn diese nur Minimalansprüche befriedigen konnte und nicht einmal im städtischen Gefüge eingebettet werden sollte/konnte.

Dadurch wurden in den 50er, 60er und 70er Jahren massiv Blöcke in Wohnviertel gebaut, welche teilweise nicht einmal den geringsten städtischen Anforderungen an sozialer und technischer Infrastruktur, z.B. keine Straßen, keine Schulen, etc. entsprachen. Wenigstens wurde jedoch die Wohnungsnot wirksam bekämpft. [MOYA (1996); S 27]

Besondere Erwähnung sollte hier der „Plan General de Ordenación Urbana“ oder besser bekannt als „Plan Bidagor“, nach seinem Verfasser Pedro Bidagor Lasarte benannt, finden. Es war nicht der erste Plan, der versuchte die Region Madrid als funktionale Einheit zu verstehen und weiter zu entwickeln, jedoch war es der erste Regionalplan, welcher auch tatsächlich umgesetzt wurde. Er umfasste Madrid Stadt und 28 umliegende Gemeinden und war stark hierarchisch strukturiert. In der Diskussion rund

um den Plan wurden Wörter wie „Great Madrid“, „Imperial Madrid“ oder „Capitalidad“ besondere Bedeutung zugemessen, um den Anspruch auf Madrid als Weltstadt zu festigen. [NEUMAN und GAVINHA (2005); S. 996]

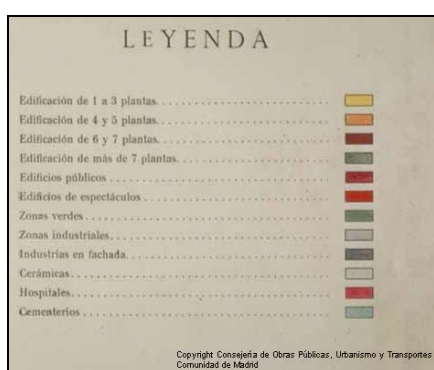
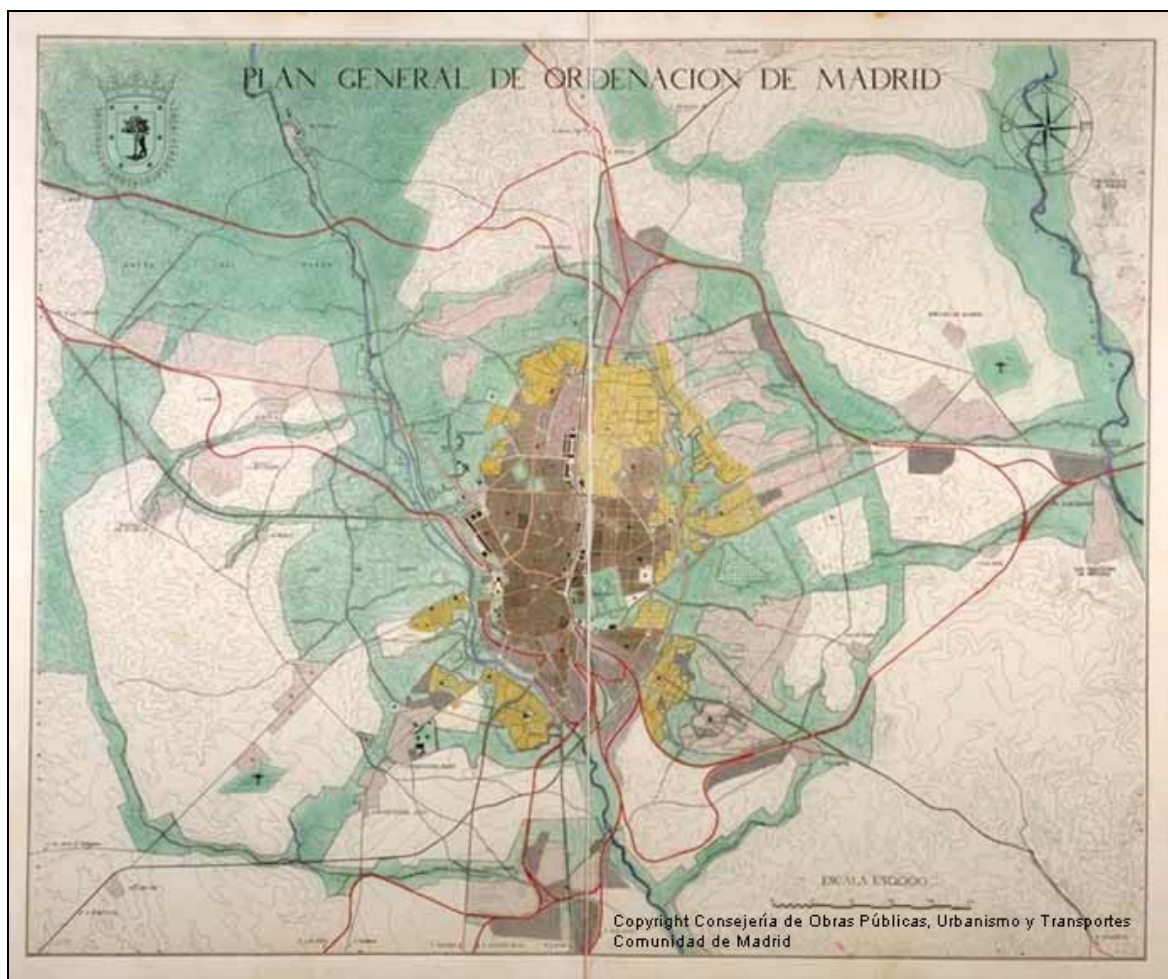


Abbildung 49: Plan Bidagor [Comunidad de Madrid]

Die Industrialisierung in den 50er Jahren führte zu großen Land-Stadt-Migrationen, welche sich für die Städte wegen des Fehlens von genügend Wohnraum und grundlegender technischer sowie sozialer Infrastruktur zu einer fast unlösbaren Herausforderung entwickelte. Die daraus resultierenden Probleme in weiten Teilen Spaniens führten 1956 zu einer neuen Gesetzgebung, der so genannten „Ley del Suelo 1956“ (Bodengesetz), welche die Planung als Notwendigkeit auf allen Ebenen

vorschrieb und sich maßgeblich aus dem „Plan Bidagor“ oder auch „Plan General de Ordenación Urbana de Madrid“ und ähnlichen italienischen und englischen Gesetzesentwürfen ableitete [MOYA (1996); S 27;41] [NEUMAN (2005); S. 998]

5.2 Der Anfang einer modernen Raumplanung – das Bodengesetz von 1956 und dessen Reform 1975

5.2.1 Die „Ley del Suelo 1956“

Dieses Bodengesetz war sozusagen die Geburtsstunde der modernen Raumplanung in Spanien. Sie führte zu zwei grundlegenden Veränderungen im Umgang mit Boden und der raumplanerischen Entwicklung von Gebieten.

Die größte Veränderung war sicherlich die komplette „Verstaatlichung“ der raumplanerischen Aktivitäten. Durch die „Ley del Suelo 1956“ wurde die Raumplanung in allen Bereichen zu einer öffentlichen Angelegenheit und somit zu einer alleinigen Kompetenz öffentlicher Institutionen. Dies führte zur Gründung des staatlichen „Ministerio de la Vivienda“ (gegr. 1957), welches von nun an die von den Gemeinden erstellten Pläne genehmigte bzw. ablehnte und die raumplanerischen Aktivitäten bzw. die Einhaltung der Pläne überwachte. Auf lokaler Ebene mussten die Gemeinden die Pläne erstellen und waren für Baugenehmigungen zuständig. Da sich infolgedessen die Bebauungsrechte von Grundstücksbesitzer grundsätzlich änderten, musste das Eigentumsrecht substantiell abgeändert und angepasst werden. [REBOLLO (2003); S. 591,592] [MOYA (1996); S. 41,42]

Dies war die zweite entscheidende Neuheit – die Änderung des Eigentumsrechts. Während es vorher einem Besitzer eines Grundstückes durch die „Códigos civiles“ (Zivilrecht) erlaubt war, seinen Boden nach eigenem Ermessen zu bebauen/benutzen, wurden die Eigentümer nun verpflichtet die soziale Funktion des Grundes zu berücksichtigen. Die Entwicklung durfte das Allgemeinwohl nicht beeinträchtigen und sollte im öffentlichen Interesse stehen. Grundstücke durften nur noch anhand der ihnen durch einen genehmigten Plan zugesprochenen Rechte und Verpflichtungen und der daraus resultierenden Baugenehmigung bebaut werden [MOYA (1996); S. 41,42]

Die Gemeindeplanung musste dazu einen „Plan general“ entwickeln, in welchem jedem Grundstück innerhalb der Gemeindegrenzen aufgrund dessen Lage oder Eigenschaft eine Nutzungsart zugewiesen wurde. Es wurden damals drei Typen unterschieden:

- „Suelo urbano“ (Bauland)
- „Suelo de Reserva Urbana“ (Bauerwartungsland)
- “Suelo Rústico” (Restliches Gemeindegebiet/Agrarland/Freiland)

Allgemein wurden in diesem neuen Gesetz zwei Arten von Plänen definiert: Territoriale Pläne (planes territoriales) und Spezialpläne (Planes especiales).

Erstere beinhalten einen nationalen Plan für ganz Spanien, welcher nie umgesetzt wurde, Pläne für Provinzen (nur auf den Balearen umgesetzt), Bezirks (Comarca)- und Gemeindepläne (Plan general municipal).

Die zwei letzten wurden teilweise entwickelt und bilden bis heute die Basis des Planungssystems. Mit Hilfe von ihnen wurden „Planes parciales“ (Bebauungspläne) und „proyectos de urbanización“ (Stadtentwicklungsprojekte) erarbeitet. Der „Plan general del municipio“ (in etwa der Flächenwidmungsplan in Österreich) beinhaltet die bestehende Planung und die strategische und mögliche Entwicklung sowie das restliche ländliche Gebiet der gesamten Gemeinde bzw. bei Bezirken (Gemeindezusammenschlüsse) von mind. zwei oder mehreren Gemeinden. Ebenfalls werden in ihm die Flächenwidmungsplanung und auch Prognosen zur Bodennutzung, zum nötigen Telekommunikationsnetz und zur Stadtentwicklung festgehalten.

Falls eine Gemeinde keinen „Plan general“ besitzt, gelten so genannte „Normas subsidiarias“. Dies ist im Prinzip eine Vereinfachung des „plan general“ und findet hauptsächlich in kleineren Gemeinden Anwendung, da diese nicht über genügend finanzielle Mittel verfügen, um einen „Plan general“ zu erstellen.

Die „planes especiales“ dienen der Planung unter bestimmten Voraussetzungen. Wenn sich verschiedene Nutzungen gegenseitig einschränken, wenn also Nutzungskonflikte auftreten (Öffentlich-Privat; Privat-Privat). [REBOLLO (2003); S. 592,593]

Die „Ley del Suelo 1956“ findet sich bis heute in seinen Grundzügen in den Raumplanungsgesetzen Spaniens wieder.

Obwohl sie einen großen Fortschritt bedeutete, brachte dieses neue Gesetz aufgrund der hohen technischen Anforderungen nicht das gewünschte Resultat. Bis 1976 wurden lediglich 7,6% der „Planes generales“ genehmigt. Dies führte zu mehreren Erweiterungen und Zusatzartikel, welche zu unerwünschten Entwicklungen oder Bodenspekulationen führten, bis schlussendlich von 1972 bis 1975 eine Reform der „Ley del Suelo“ ausgearbeitet und verabschiedet wurde. [MOYA (1996); S 43]

5.2.2 Die „Ley del Suelo 1975“

Die Reform baut auf drei grundlegenden Ansätzen auf:

- 1) Das Planungssystem selbst wurde flexibler gestaltet, um konjunkturellen Schwankungen der Nachfrage und des Angebots besser und schneller entgegenwirken zu können.

Bsp.: Programas de actuación urbanística (PAU) (Programme für raumplanerische Aktivitäten): Die Pläne werden zusammen mit privaten Akteuren oder von diesen selbst ausgearbeitet, um dringende Bauvorhaben auf Boden, welcher keine Baulandwidmung hat,

genehmigen zu können. Dazu wurde die Widmung „Suelo de Reserva Urbana“ in „Suelo Urbanizable“ (SU) umbenannt und in zwei Unterkategorien unterteilt.

SU Programado: wie im Plan vorhergesehene Entwicklung

SU No Programado: für die Entwicklung von PAU's von privater Seite aus oder damit die Gemeinde auf konjunkturelle Spitzen reagieren und zusätzlich benötigtes Bauland schnell zur Verfügung stellen kann.

- 2) Zu den neuen Bestimmungen gehörten Minimalkriterien, welche eine akzeptable Lebensqualität sichern sollten, und die Ausweitung der Beitragsverpflichtungen an die Gemeinde, um den Wertzuwachs durch raumplanerische Aktivitäten besser abzuschöpfen.

Bsp.: Es wurden Minima für Freiflächen 5 m²/EW und Maxima für die Einwohnerdichte in bestimmten Gebieten 75 EW/ha festgelegt.

- 3) Als dritter wichtiger Punkt wurde die raumplanerische Disziplin durch neue Mechanismen gestärkt, welche es der Gemeinde erlaubt, härter gegen Zuwiderhandlungen vorzugehen.

Bsp.: Die Pläne wurden in den Rang einer Norm gehoben. [REBOLLO (2003); S. 594] [MOYA (1996); S. 43-47]

Die Widmung "Suelo Rústico" kommt in den Texten fortan nur noch als "Suelo No Urbanizable" (nicht bebaubares Land) vor. Die autonomen Regionen übernahmen in ihrer regionalen Bodengesetzgebung ebenfalls meist den Ausdruck "Suelo No Urbanizable". Die Comunidad de Madrid unterschied beim nicht bebaubaren Land sogar noch zwischen "Suelo No Urbanizable Común" (Allgemein nicht bebaubares Land) und "Suelo No Urbanizable Protegido" (Beschütztes nicht bebaubares Land). Erstere Widmungsart war von den Gemeinden selbst als schützenswert ausgewiesenes Land, während die zweite dem von der Regionalregierung vorgegebenen geschützten Boden entsprach.

Die "Ley del Suelo 1975" kam jedoch zu spät, da sich die sozioökonomischen und politischen (Francos Tod sechs Monate später) Gegebenheiten grundlegend veränderten bzw. bereits verändert hatten. Die Wirtschaftskrise ließ jegliche Entwicklung im Keim ersticken und der Tod Francos führte zu einer Reorganisation des Staates.

5.3 Francos Tod und das Entstehen der Comunidad Autónoma de Madrid

Wie bereits in Kapitel 3.2. erläutert ist die Zeit zwischen dem Tod des Diktators, der neuen Verfassung 1978 und dem Entstehen der autonomen Regionen geprägt von Kompetenzzumverteilungsreformen. König Juan Carlos I erließ in den Jahren 1976 bis 1983 unzählige wichtige königliche Dekrete zur Dezentralisierung des Staates, welche die Basis für die Statuten der Comunidades Autónomas bildeten. [REBOLLO (2003); S. 594] [MOYA (1996); S 46,47]

Es entwickelte sich folglich eine neue komplexere Situation, da der Staat nun immer noch gewisse Raumplanungskompetenzen (Regulierung der Eigentumsrechte, Wirtschaftsplanung, etc.) besaß, welche in Artikel 149 der Verfassung von 1978 aufgelistet sind, jedoch der Großteil an die neu entstandenen Comunidades und deren Gemeinden abtrat.

In Artikel 148 der Verfassung wird explizit darauf verwiesen, dass die örtliche und regionale Raumplanung und das Wohnungswesen neben Agrarwirtschaft, Transport, Gesundheit Bildung, Sozialwesen und Kultur von nun an Kompetenz der Comunidades Autónomas ist. Dies scheint nichts Außergewöhnliches zu sein, jedoch wird die Comunidad de Madrid später mit weit reichenden Kompetenzen in diesen Bereichen ausgestattet, welche es ihr zwar eigentlich verbieten direkt über den Regionalplan in die örtliche Raumplanung einzugreifen, aber über so genannte „actuaciones de interés regional“ (Aktivitäten von regionalem Interesse) sehr wohl Zonen für eine bestimmte Bebauung zu definieren und sogar konkrete Projekte voranzutreiben. Wie wir beim detaillierteren Betrachten der Gesetze sehen, könnte also die Comunidad sehr wohl die Aufgabe einer Planungsbehörde der Metropolregion Madrid übernehmen. [PUJADAS, R; FONT, J.; 1998; S.: 44-46] Mehr Information bezüglich Kompetenzverteilung siehe Kapitel 3.2.1.

Die weitere Analyse des Planungssystems konzentriert sich folglich von nun an auf das Gebiet der Comunidad autónoma de Madrid, welche am 1. März 1983 offiziell ihren Status als solche erhielt.

Wie in Kapitel 3.2.2 angesprochen, soll auch hier nochmal kurz auf die Besonderheit der Kommission zur Planung und Koordinierung der Metropolregion Madrids, kurz COPLACO, eingegangen werden.

Zu der „Área Metropolitana“ zählten laut COPLACO folgende 23 Gemeinden:

Madrid, Alcobendas, Alcorcón, Boadilla del Monte, Brunete, Colmenar Viejo, Coslada, Getafe, Leganés, Las Rozas, Majadahonda, Mejorada del Campo, Paracuellos del Jarama, Pinto, Pozuelo de Alarcón, Rivas-Vaciamadrid, San Fernando de Henares, San Sebastián de los Reyes, Torrejón de Ardoz, Velilla de San Antonio, Villanueva de la Cañada, Villanueva del Pardillo y Villaviciosa de Odón.

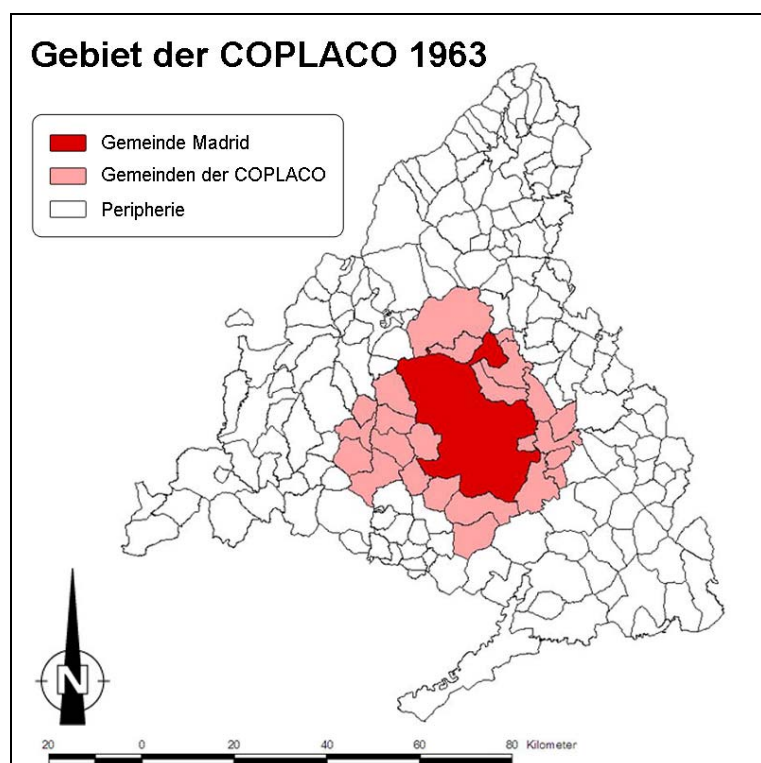


Abbildung 50: Gebiet der COPLACO 1963 [IESTADIS]

Die Kommission sollte sich um den 1961 ausgearbeiteten Masterplan der Metropolregion Madrids kümmern, hatte jedoch zwei schwerwiegende und grundlegende Schwachpunkte, welche schlussendlich dazu führten, dass ihr Erfolg eher sehr bescheiden ausfiel.

Erstens hatte die Kommission keine direkten Befugnisse über raumplanerische Aktivitäten und nachhaltige Investitionen. Somit erteilten die Gemeinden von sich aus beliebig Baubewilligungen auch wenn diese nicht dem Plan entsprachen, und die staatlichen Stellen, zuständig für Investitionen in Infrastruktur, Dienstleistungen und Ausstattung, handelten auch oft nach eigenem Interesse.

Und zweitens verlor der Plan auch aufgrund der unzureichenden Kompetenzen der Kommission schnell an Wichtigkeit und machte somit den Hauptgrund für das Bestehen der Kommission obsolet.

Die Planer und Politiker begingen damals einen weiteren entscheidenden Fehler in ihrem Verständnis von Regionalplanung, welcher schlussendlich 1983 und 1995 zu notwendigen Gesetzesrevisionen führte und bis heute Auswirkungen auf die Planung hat. Man konzentrierte sich stets auf das Gemeindegebiet der Hauptstadt, ohne eine Gesamtplanung der „Área Metropolitana“ inklusive der umliegenden Gemeinden, welchen man lediglich einige ungenaue Anweisungen/Richtlinien (Indicaciones) zuschrieb, umzusetzen. Diesen zentralistischen Planungsansatz hatte leider auch der „Plan General de Ordenación del Área Metropolitana“ inne und er fand sich natürlich auch bei dessen Umsetzung und Ausarbeitung durch die zuständigen Behörden und die COPLACO wieder. Er wurde von einem indikativen Charakter und einer Überlegenheit staatlicher Stellen bei Entscheidungsfindungen auf regionaler Ebene begleitet, was für die Gemeinden eine ständige Bevormundung durch die Kommission bedeutete, nachdem sie bereits bei der Erstellung faktisch kein Mitspracherecht hatten. Die Vorgaben im Plan bedeuteten eine noch intensivere Industrialisierung des

Südens und ein Auffangen des Großteils der Immigration Madrids in diesen Gemeinden. Diese wenig begründete Regionalentwicklungstheorie für die Metropolregion Madrid hatte hauptsächlich eine „Entstopfung“ bzw. Entlastung der Kernzone zum Ziel und kümmerte sich wenig um die Entwicklung der betroffenen Gemeinden. Außer einer Ansiedlungspolitik, welche bis heute deutliche Spuren im sozioökonomischen Gefüge der Region hinterlassen hat, schaffte es der Plan nicht über einige Absichtserklärungen und Pläne hinaus. [GOMEZ Y GONZALEZ DE LA BUELGA (2000); S.: 13] [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2007); S.: 225] Die Folgen für die Entwicklung einer gemeinsamen Regionalplanung für Madrid könnten jedoch größer nicht sein. Die Gemeinden blicken erschreckt zurück auf die Jahre von Franco und COPLACO. Jegliche Einmischung in ihre Angelegenheiten wird mit einem Rückfall in die Zeit vor 1983 assoziiert und macht, aufgrund der völligen Politisierung der Raumplanung kombiniert mit dem Unwillen der verschiedenen Parteien miteinander zu kooperieren, die Ausarbeitung eines Regionalplans und vor allem dessen Kontinuität zu einer sehr schwierigen, wenn nicht unmöglichen Aufgabe. Ein weiteres Problem in diesem Zusammenhang wurde von Seiten der Interviewpartner öfters erwähnt und bezieht sich auf den politischen Unwillen der Regionalregierung eine Regionalplanung voranzutreiben, da er eine Einmischung des Staates in private Aktivitäten bedeuten würde und somit der in den Ämtern der CAM vorherrschenden neoliberalen Ideologie widerspräche. [VALENZUELA RUBIO (1990)]

Auch wenn die COPLACO ihre Aufgabe der Leitung und Kontrolle raumplanerischer Aktivitäten kaum wahrnehmen konnte, lieferte sie doch wichtige Erkenntnisse und ein besseres Verständnis der komplexen Zusammenhänge im metropolitanen Raum und auch erstmals Daten, welche über Gemeindegrenzen hinweg erhoben wurden.

1983 mit dem Entstehen der Comunidad de Madrid ging die COPLACO vollständig in ihr auf, was das Ende des Versuchs einer einheitlichen strategischen Planung für die Metropolregion Madrids bedeutete. [MADRIPEDIA (2012)]

„In 20 Jahren demokratischer Raumplanung, und auch davor, hatten nicht wenige Umstände und Handlungen direkt mit den speziellen Verhältnissen und politischen Spielereien zwischen den Gemeinden und den überregionalen Gebietskörperschaften – zuerst die COPLACO und seit 1983 die Comunidad de Madrid – sowie den Beziehungen zwischen den verschiedenen Departments in derselben administrativen Ebene zu tun. Somit beschreibt der administrative Aufbau in seiner Gesamtheit, gekennzeichnet durch die Fragmentierung horizontal und vertikal mehr oder weniger abgeschotteter und mehr oder minder hierarchisch kompetenter Departments, die realen Möglichkeiten der Raumplanung besser als das eigentliche Objekt dieser, nämlich das städtische Gebiet Madrids“ [Eigene Übersetzung; RUIZ SANCHEZ (2000); S.: 122]

Oder mit den Worten von José Miguel Fernández Güell in seinem Beitrag “Condiciones para Abordar la Ordenación Territorial de una Region Urbana Dinámica: El Caso de la Comunidad de Madrid”

(Bedingungen um Regionalplanung einer dynamischen städtischen Region in Angriff zu nehmen: Der Fall Madrids) zum ersten Raumplanungs- und Raumordnungskongress in Bilbao 2008:

„Im Falle Spaniens hat die Übertragung von Raumplanungskompetenzen auf regionaler Ebene an die Comunidades die Situation verschlechtert anstatt sie zu verbessern. Es ist [nach Hildenbrand] eine erwiesene Tatsache, dass die Regionalregierungen in den letzten Jahrzehnten ihre exklusive Kompetenz in diesem Bereich, weder quantitativ (in dem Erstellen von regionalen Plänen) noch qualitativ (effektive Ausführung eben dieser Pläne), nicht zufriedenstellend ausgeübt haben.“ [Eigene Übersetzung]

5.4 Territoriale Planung der CAM

Bereits in der berühmten Charta von Athen von 1933 lautet eine der Forderungen wie folgt:

„Die Stadt muss als funktionelle Einheit definiert und in dem größeren Rahmen ihres Einflussbereichs geplant werden.“

Rechtlich gesehen sind metropolitane Regionen nach dem Artikel 43 des Kommunalverwaltungsgesetzes 7/1985 in Spanien freiwillige Gebilde, welche von den Autonomen Regionen definiert werden können, um deren Raum besser zu organisieren. Koordiniertes Handeln und eine gemeinsame Planung von öffentlichen Dienstleistungen und Richtlinien zwischen wirtschaftlich und sozial eng miteinander verbundenen Gemeinden sollen dadurch effektivere und effizientere Outputs erzeugen. [NAVARRO (2006) S.: 1] [LEY 7/1985; Art. 43]

In der Gesetzgebung der CAM wurde der Artikel wie folgt übernommen:

Im 2. Kapitel Absatz 1 Artikel 76 „Áreas y Entidades Metropolitanas“ (Metropolitane Gebiete und Einheiten) des Gesetzes „Ley 2/2003“ vom 11. März 2003 der Comunidad de Madrid heißt es wörtlich:

„Durch das Gesetz der Regionalversammlung von Madrid ist die Bildung von metropolitanen Gebieten oder Einheiten für die Betreuung von Bauvorhaben und Dienstleistungen, welche eine gemeinsame Planung, Koordinierung und Betreuung von Gemeinden benötigt, welche städtische Strukturen aufweisen, gemäß Artikel 43 des Gesetzes „Ley 7/1985, vom 2. April, Kommunalverwaltungsgesetz, erlaubt“ [Eigene Übersetzung]

Faktoren, welche die Regionalplanung der Comunidad de Madrid maßgeblich beeinflussen:

- Monozentrisches Modell
- Vielfalt der „Räume“
- Komplexität des Phänomens regional/metropolitan/urban
- Vielfalt der Akteure
- Überlappung/Überlagerung mehrerer administrativer Ebenen, sowohl vertikal als auch horizontal
- Wachsender Wettbewerb mit anderen Metropolen bzw. Metropolregionen
- „Ausufern“ des Einflussbereichs -> administrativer Einfluss
- Segregation
- Migrationsdruck
- Gefährdung von wertvollem Naturraum durch zunehmende Zersiedelung und Ausbreitung wirtschaftlicher Aktivitäten im Raum

Speziell politisch-administrative Faktoren:

- Fehlen einer direkten Kontrolle
- Intervention anderer Gebietskörperschaften selbst wenn CAM Kompetenz besitzt
- Einmischung anderer (privater) Gruppen (Stakeholder) [GÜELL (2008);S.: 9,10] [Urban Nr. 14 (2009); S.:6]

Das erste Gesetz zur territorialen Planung in der CAM ist aus dem Jahre 1984 und basierte auf der Erstellung von Richtlinien zur territorialen Planung („Directrices de Ordenación del Territorio“), welche zwar teilweise fertig ausgearbeitet wurden, jedoch nie eine konkrete Anwendung fanden. Die Schuld lag vor allem an der politischen Situation. Die sozialistische Regionalregierung gab die Richtlinien vor, jedoch brauchte es zur Umsetzung in den Gemeinden jeweils eine Mehrheit, welche in den von der konservativen Partei regierten nicht erreicht wurde. Somit blieben die regional gedachten Planungsrichtlinien wegen Polithickhacks lokal beschränkt und verloren dadurch auch ihre gewünschte Wirkung. Neben den Richtlinien gab es noch andere Pläne und Programme wie beispielsweise die Programme zur Koordinierung raumplanerischen Handelns, das Programm zur Koordinierung von städtischen Abfällen, etc.

Laut Pujadas Roma und Font Jaume (1998) kann man in Spanien grundsätzlich zwischen zwei Ansätzen in der Regionalplanung unterscheiden. Die strategische Planung und die territoriale Planung.

Die „**planificación estratégica**“ (Strategische Planung) bildet sozusagen das Grundgerüst, auf welchem weitere regionale oder lokale Pläne aufbauen und dient gleichzeitig einer regionalen Positionierung und Vermarktung (Marketing) des Planungsgebietes. Sie hat keinen normativen Charakter und entstand hauptsächlich aus der Notwendigkeit heraus, Probleme wie den zunehmenden Wettbewerb um Unternehmen aufgrund der wachsenden Mobilität dieser zwischen Städten und Regionen mit ähnlichen Standortvorteilen und die immer wichtiger werdende Zusammenarbeit zwischen öffentlichem Sektor und privaten Akteuren anzugehen. Der strategische Plan soll grundlegende Ziele und Leitlinien festlegen und ähnelt in dieser Weise stark dem Strategieplan für Wien beispielsweise. Im Marketing hilft er Stärken und Chancen zu formulieren und sich somit gegenüber anderen Regionen mit ähnlichen Standortbedingungen besser zu positionieren. [PUJADAS, R; FONT (1998); S.: 365 ff.]

Die „**planificación territorial**“ (Territoriale Planung) besitzt hingegen normativen Charakter und greift somit direkt in die Gestaltung der Region ein. Der territoriale Plan bestimmt Baulandreserveflächen, Richtlinien für Naturschutz, technische und soziale Infrastruktur, bis hin zu einer Zonierung von Gebieten mit bestimmten komplexen oder problematischen Eigenschaften (Berglandschaft, Küstengebiet, Metropolregion, etc.). Seine Bedeutung ist jedoch im Vergleich zu den zwei anderen Arten der direkten Einflussnahme auf die räumliche Entwicklung (Plan general und Normas subsidiarias – siehe 5.2.1) in Spanien eher gering. In Kombination mit der strategischen Planung kann die territoriale Planung jedoch sehr hilfreich sein, um dieser normativen Charakter zu verleihen und Interventionen im Raum an deren Ziele zu binden. Der Ansatz des „Plan Regional de Estrategia Territorial de Madrid“ (Strategischer Regionalplan von Madrid) stellt eine Fusion beider Arten dar und ist genau aus diesem Grund ein sehr interessantes Instrument. [PUJADAS, R; FONT (1998); S.: 187 – 191]

Durch das Einbetten Madrids in den europäischen und globalen Wettbewerb der Städte entwickelte sich ein neues Verständnis für die Notwendigkeit einer Regionalplanung bzw. Metropolitanplanung.

1995 wurde daher in der CAM ein neues Gesetz (ley 9/1995) erlassen, welches neue und innovative Maßnahmen zur Regionalpolitik, Boden und Raumplanung festlegte.

5.5 Der „Plan Regional de Estrategia Territorial“ – Ein ambitioniertes Projekt zur Regionalentwicklung

„[...] Die] Renaissance der großen Pläne [...] zeigt die Notwendigkeit einer stärkeren Einbindung projektförmig organisierter Planungsvorhaben. [...] Projekte müssen Teil einer Entwicklungsstrategie sein“ [Hans-Norbert Mayer in Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat (2008) Seite 128/134]

Als Vorläufer des „Plan Regional de Estrategia Territorial“, kurz PRET, wird oft das Projekt „Gran Sur Metropolitano de Madrid“ (der große metropolitane Süden Madrids) genannt, das ein umfassendes Konzept für den Süden Madrids, in welchem heute mehr als eine Mio. Menschen leben, darstellt. Die Idee zu einer Gesamtplanung für die sieben größten an die Stadt Madrid angrenzenden Gemeinden hatte Felix Arias 1986, damaliger Direktor der Oficina de Planeamiento Territorial (Regionalplanungsbüro) der Comunidad de Madrid. Es sollte der Vorläufer für spätere großräumige Strategiepläne werden und wurde 1988 erstmals als ein solcher für die südliche metropolitane Zone Madrids formuliert („Estrategia para la Zona Sur Metropolitana“). Zusammen mit der Stadt Madrid und den sieben Gemeinden der südlichen Corona – Alcorcon, Fuenlabrada, Getafe, Leganés, Mostoles, Parla und Pinto – wurden in einem ersten Schritt drei Interventionsräume höchster Priorität bestimmt. Daraufhin wurden in diesen Programas de Actuación Urbanística (PAUs), also Bauvorhaben, für welche in diesem Fall die Comunidad selbst zuständig war, in einem Ausmaß von 2000 Hektar definiert.

Ende der 80er Jahre hatten schließlich alle Bauvorhaben eine Genehmigung erhalten, jedoch entstanden von Beginn an schnell Probleme, welche in weiterer Folge eine umfassendere Planung erforderten. Es reichte nicht aus, aus der Vogelperspektive „schöne“ Zusammenhänge zu erzeugen ohne die komplexen Voraussetzungen und vor allem die weit reichenden Folgen dieser mit einzuplanen. Dieses Umdenken führte zu einem weitaus breiter gefassten und integrierteren Plan für den Süden Madrids – es war die Geburtsstunde des Projekts „El Gran Sur Metropolitano“. [MADRID GRAN SUR METROPOLITANO (1993); S.: 11-16]

Das Strategiepapier beschreibt fünf große Interventionen in der Region Gran Sur:

- **Gemeindezentren** – Sie sollen erneuert werden, um die urbane Qualität bzw. den städtischen Charakter zu steigern.
- **Park „Lineal Süd“ entlang der M-50** – Hier soll ein neues multifunktionales Gebiet mit Flächen für wirtschaftliche Aktivitäten, Wohnungen, öffentl. Dienstleistungen/Einrichtungen und Freizeit entstehen. Gleichzeitig soll es zu einer stärkeren horizontalen Vernetzung der Gemeinden führen, um deren Abhängigkeit von Madrid zu mindern.

- **Forstpark Süd** – Ein großes Forstgebiet soll den Willen zu einer aktiven Naturraumpolitik bekräftigen und diesbezüglich ein kräftiges Signal setzen.
- **Geschützte Landwirtschaftsflächen** – Auf der Hälfte des gesamten Gebiets sollen geschützte Zonen für die Landwirtschaft ausgewiesen werden, um weiteres unkontrolliertes Wachstum zu verhindern.
- **Allgemeine regionale Systeme** – Hierbei handelt es sich vor allem um Ver- und Entsorgungsleistungen sowie den öffentlichen Verkehr und sonstige allgemeine Dienstleistungen. [MADRID GRAN SUR METROPOLITANO (1993); S.: 22]

Um das Ziel einer langfristigen und nachhaltigen Entwicklung in einer einheitlichen Metropolregion im Süden Madrids zu erreichen, waren das Entstehen einer Identität mit der Region im Inneren und eine völlige Erneuerung des Images nach außen, welches der Süden bisher vermittelte, notwendig.

Die Identität eines gemeinsamen Südens war damals noch kaum vorhanden. Mitte der 80er Jahre bemerkten die Gemeinden selbst plötzlich, dass sie die Herausforderungen nicht alleine bewältigen konnten und dass ihre Raumplanungspolitik immer mehr durch eine reine Ansiedlungspolitik geprägt war. Die Gemeindepolitik wurde so mehr und mehr zu einem Spielball der Immobilienwirtschaft und vernachlässigte Investitionen sowohl in soziale als auch in technische Infrastruktur.

Im Inneren wurde hauptsächlich versucht, über interkommunale Projekte, welche neue Verbindungen zwischen den Gemeinden aufbauten, das Gefühl eines gemeinsamen Südens zu erzeugen. Nach außen übernahm die Bodenvermarktungsgesellschaft der Comunidad de Madrid ARPEGIO die Aufgabe ein neues Bild der Region zu vermitteln.

Die Assoziationen, welche dem Süden anhafteten (Schlafstädte, Arbeiterstädte, problematisch, arm, konfliktreich, etc.) sollten langfristig nicht mehr mit Problemen in Verbindung gebracht sondern als Chancen verstanden werden. Ein erster Erfolg erzielte das Projekt gleich nach seiner Veröffentlichung, da nun nicht mehr die Rede vom „bemitleidenswerten Süden“ war. Diese Aufwertung verdankte das Gebiet in erster Linie der Tatsache, dass diese Auffassung schon lange nicht mehr die sozioökonomische Realität vor Ort widerspiegelte, und auch dem Projekt „Gran Sur Metropolitano de Madrid“, welches erstmals die großen und vielfältigen Chancen der Region aufzeigte und somit zu einer Neuinterpretation des Südens führte. [MADRID GRAN SUR METROPOLITANO (1993); S.: 46,47]

Zu einer neuen Sichtweise und dem Aufschwung des Sur Metropolitanos führten neben vielen anderen Projekten hauptsächlich folgende:

- die Universität Carlos III in Getafe
- Die Fertigstellung der M-50 im Süden
- Der Polideportivo (öffentlicher Multi-Sport-Komplex)

- Die Eröffnung einer neuen U-Bahnlinie, der Metrosur

- und die Eröffnung neuer Parks (der größte ist die sog. Lunge des Südens)

Die Bodenvermarktungs- und Bodenentwicklungsgesellschaft ARPEGIO der Comunidad de Madrid wandelte dieses Image schließlich in ein Marketinginstrument um.

Drei Säulen sollten die Idee Wirklichkeit werden lassen:

1. Die Identität eines gemeinsamen Südens stärken

2. Das Bild nach außen von einer Region der Probleme hin zu einer Region der Chancen zu verändern.

3. Kooperationen und gemeinsame Stärken durch interkommunale Projekte fördern.

Aus diesem Projekt eines gemeinsamen Südens von Madrid entstand die Idee eines Regionalplans für die gesamte Comunidad de Madrid. Er sollte jedoch weitaus mehr bewirken als der Plan des „Gran Sur“ und neben einer strategischen, nicht verpflichtenden, flexiblen Planung auch eine verpflichtende, steuernde Komponente beinhalten. Im neuen Bodengesetz von 1995 wurde diese Idee schließlich ins Gesetz übernommen.

Das Herzstück des neuen Gesetzes von 1995, der „Plan Regional de Estrategia Territorial“, kurz PRET genannt, war insofern eine interessante Neuheit, da er versuchte, die strategische und die territoriale Planung, sprich gewünschte Entwicklung/abstrakte Vision und direkte Steuerung zukünftiger Entwicklungen/konkrete physische Planung, zu vereinen und den Anspruch erhob sowohl ein Regionalplan für die Comunidad als auch ein Metropolitanplan für Madrid zu sein. Es wurde versucht anhand dieser Einbettung von Strategien im Raum, Madrid als europäische Metropole gegenüber anderen Städten zu stärken. [TERAN (1999); S.. 144].

Folgende Grafik zeigt sehr deutlich, wie sich die Planung der Region im PRET hauptsächlich an der bestehenden technischen Infrastruktur orientiert. Die so genannten „líneas de fuerza“ (Stärkelinien) teilten den Raum in regionale Einheiten, welche es zu entwickeln galt. Mehr dazu in Teil 6.2.

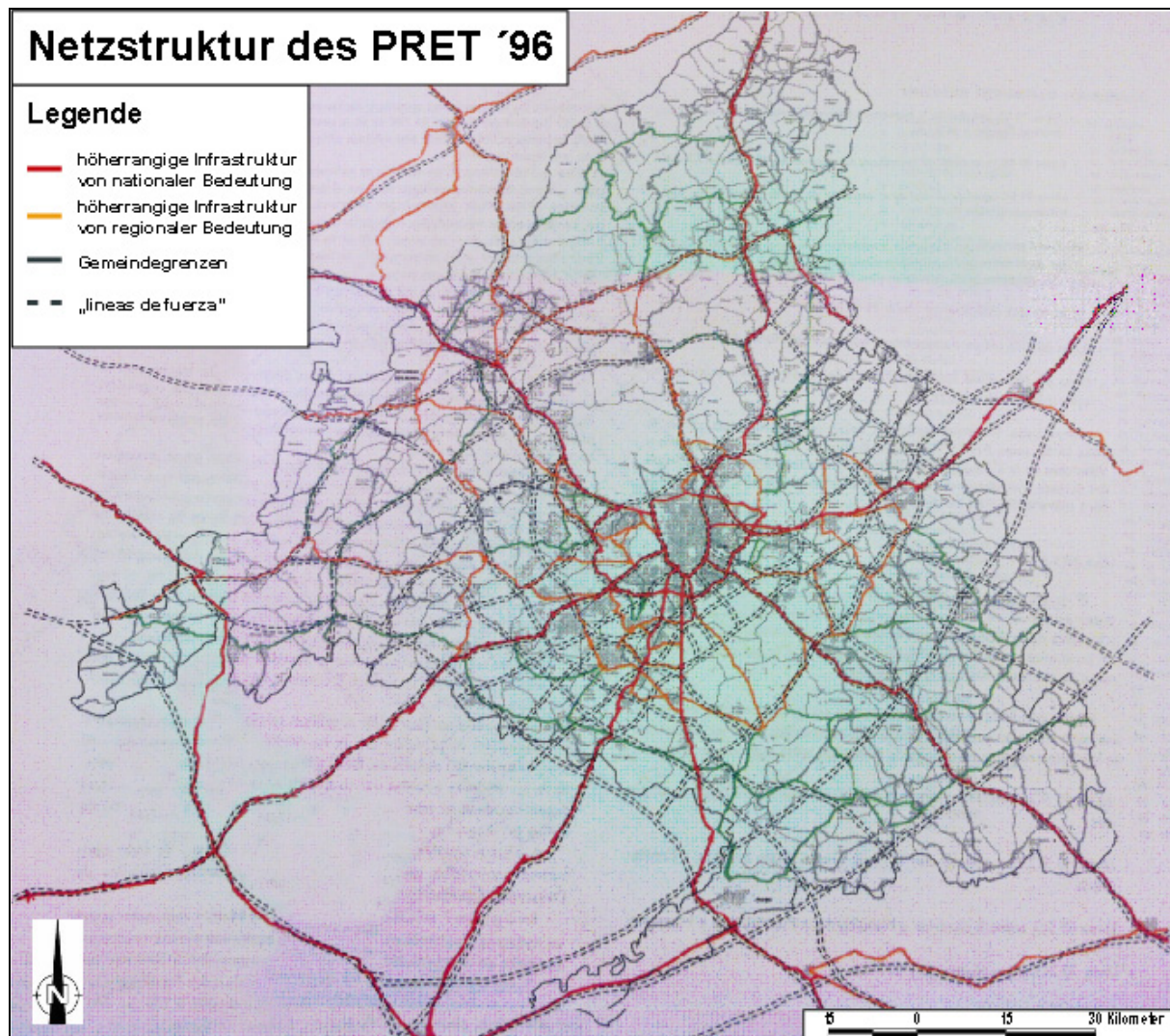


Abbildung 51: Plan Regional de Estrategia Territorial PRET [PRET (1996)]

Dieses ambitionierte Projekt ist schwer auf andere Regionen Spaniens übertragbar, da in diesen eine Metropolregion, falls überhaupt vorhanden, lediglich einen (geringen) Teil ihres Gebiets ausmacht, während sie sich in Madrid je nach Definitionsart über einen Großteil der Comunidad, die ganze Comunidad oder sogar darüber hinaus erstreckt. Der PRET wurde erstmals im Jahr 1995 von der damals regierenden sozialistischen Partei „Partido Socialista Obrero Español“, kurz PSOE, unter dem Titel „Plan Regional de Estrategia Territorial. Documento Preparatorio de las Bases“ (Vorbereitendes Grundlagendokument des PRET) veröffentlicht. Nach dem Wahlsieg der PP im selben Jahr übernahm diese die weitere Ausarbeitung und änderte den Plan bzw. die Grundlagen dazu in einigen Punkten maßgeblich ab. [PUJADAS, R; FONT (1998); S.: 206; 242-248] Im Jahr 1996 als „PRET. Bases“ veröffentlicht, hatte die PP es zwar geschafft, die vorher vage dargestellten Ziele, Richtlinien und Vorschläge zu konkretisieren, jedoch raubte sie dem ehrgeizigen Projekt einer integrierten Gesamtplanung für die Metropolregion Madrid durch wenige, aber entscheidende Änderungen vieles seines integrativen, territorialen und strategischen Anspruchs – siehe auch Kapitel 6.2. In der praktischen Umsetzung erging es dem Plan leider wie schon vielen seiner mehr oder weniger ambitionierten Vorgänger, welche sich ebenfalls nie zu einem effektiven Instrument der Regionalplanung entwickelten. [VALENZUELA RUBIO (2010); S.: 113] Der PRET wurde seit der

Erhebung der Grundlagen nicht weitergeführt und avancierte somit nie zu einem Regionalplan. Dies führt dazu, dass es nie zur Ausarbeitung von so genannten „koordinierten Programmen räumlicher Aktivitäten“ (Programas Coordinados de Acción Territorial), „Landschafts- und Naturreaumplänen“ (Planes de Ordenación del Medio Natural y Rural) oder Pläne der „Aktivitäten von regionalem Interesse“ (Actuaciones de Interés Regional) kam. Gerade diese interkommunalen Pläne sind jedoch, vor allem hinsichtlich seiner erwünschten regionalen Wirksamkeit, die Kernelemente des PRET. [SALADO GARCIA (2010); S.: 4]

Rafael Simancas, Präsidentschaftskandidat der PSOE bei den Wahlen der Comunidad de Madrid 2003 und 2007, kritisierte den Status Quo bei einem Interview 2007 im Madridiario folgendermaßen:

„In der Raumordnung (Bodenordnung) gibt es nur ein Gesetz, das Gesetz des Urwalds, und nur einen Plan, den, sich so schnell als möglich und zu jedem Preis zu bereichern. Aber 12 Jahre danach [nach dem Bodengesetz von 1995] kommt die PP ihrer gesetzlichen Verpflichtung immer noch nicht nach. Und sie tut dies nicht, weil es dem Großteil [der Bevölkerung] zugutekommen, aber einem kleinen Teil schaden würde – nämlich den Spekulanten.“ [Eigene Übersetzung;]

5.6 Das staatliche Bodengesetz von 1998, auch genannt das „Alles-Bebaubar-Gesetz“

„Wir haben uns von einer sozialen Bodengesetzgebung [1956] [...] welche den Wert von öffentlichem Raum über das Recht des Privaten stellte – sprich die soziale Funktion des Bodens wurde über das Recht des Eigentümers gestellt – [...] zu einem neoliberalen System entwickelt, in welchem dem Markt völlig freie Hand gelassen wird“ [Eigene Übersetzung; Prof. Fernando Roch im Interview im Bezug auf das Bodengesetz von 1998]

Ein weiterer entscheidender Schritt für die Entwicklung der Metropolregion Madrids und deren heutiger Siedlungsstruktur war das staatliche Gesetz von 1998, auch genannt „ley del todo urbanizable“ („Alles-Bebaubar-Gesetz“), da es alles Land, das nicht ausdrücklich als „unbebaubares, geschütztes Land“ (suelo no urbanizable protegido) ausgewiesen wurde, automatisch zu bebaubarem Land erklärte.

Die Ley 9/2001 der Comunidad de Madrid setzt dieses Gesetz auf regionaler Ebene um. Es definiert unter anderem die Bodenklassifizierung, die Raumplanungsinstrumente und deren Aufsetzen und Genehmigung. Es gibt folgende drei Klassen von Boden:

- suelo urbano (SU, bereits bebautes Land)

- suelo urbanizable (SUZ, bebaubares Land)

- suelo no urbanizable protegido (SNUP, nicht bebaubares, geschütztes Land)

In der CAM wird Zweitere noch unterteilt in „suelo urbanizable sectorizado“ (SUZS, bereits eingeteiltes bebaubares Land) und „suelo urbanizable no sectorizado“ (SUZNS, kann durch eine Privatinitiative zur Bebauung freigegeben werden – wie vorher SUZ no programado). Die Klassifikation „suelo no urbanizable común“ (SNUC, „nicht bebaubares Land“) ging vollständig in SUZNS auf und entsprach damals einem Zuwachs an möglichem Bauland von 233.000 Hektar – ca. 29% der gesamten Fläche der Autonomen Region Madrids.

Der SUZNS kann durch einen „Plan de Sectorización“ (Unterteilungsplan) und den darauf folgenden „Plan Parcial“ (Bebauungsplan) bebaut werden. Er muss denselben Genehmigungsprozess wie der Plan general (Flächenwidmungsplan) der Gemeinde durchlaufen, jedoch ist er weitaus einfacher und zieht nicht viel Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit auf sich. Es wird im Gesetz auch nicht festgeschrieben, dass zuerst das im „Plan general“ bereits unterteilte Bauland (SUZS) bebaut werden muss, bevor das SUZNS freigegeben werden kann. Dadurch wanderte die Siedlungsentwicklung maßgeblich in die Hände Privater, und dispersen Bebauungen wurde weiter die Tür geöffnet. Dies geschieht, da die Gemeinden, wie in Kapitel 3.4 beschrieben, großes (finanzielles) Interesse an einer Bebauung haben und sich daher nur in Ausnahmefällen gegen eine Siedlungsentwicklung stellen. [OBSERVATORIO MADRID (2007); S.: 297-300] [LEY 9/2001]

Das neue Bodengesetz hatte zum Ziel, das Angebot an Boden zu vervielfältigen, um somit die Bodenpreise und in Folge die Wohnungspreise zu senken. In einem aufgeblähten Markt, welcher von Spekulanten dominiert wird, gelten jedoch die üblichen Gesetze von Angebot und Nachfrage nicht mehr. Die Teilnehmer kaufen bzw. bauen nicht, da die Wohnungen billig sind, sondern eben gerade, weil sie teuer sind und in Zukunft an Wert gewinnen. Die Preise sind nicht aufgrund des knappen Angebots hoch, sondern richten sich nach den in der Zukunft zu erwartenden Renditen, und diese sind in einer Boomphase enorm hoch. Die Ley del suelo von 1998 goss somit Benzin ins Feuer und heizte den Boom und vor allem die Zersiedelung weiter an. Ein weiteres Problem, mit welchem sich die Gemeinden nach dem Platzen der Blase konfrontiert sehen, sind die hohen Schulden, da sie selbst für die Erschließung des bebaubaren Landes aufkommen mussten und für deren Instandhaltung zuständig sind. [ARELLANO und BENTOLILA (2009); S.: 4-6]

5.7 „La ley de capitalidad“ – Die Hauptstadt erhält eine gesetzliche Sonderstellung

Die Ley 22/2006 de capitalidad y de regimen especial de Madrid ist ein Gesetz, welches den besonderen Charakter Madrids als Hauptstadt Spaniens und der Comunidad de Madrid und als eigene Gemeinde und Stadt heraushebt. Es ist nicht das erste Mal, dass ein derartiges Gesetz formuliert wurde und auch nicht das erste Mal, dass eines extra für Madrid erlassen wurde. 1931 wird

die Stadt erstmals als Hauptstadt im Gesetz angeführt und ist heute im Artikel 5 der spanischen Verfassung als solche verankert. 1932 wurden erstmals Zahlungen an Madrid getätigt, die sich ausdrücklich auf die zusätzlichen Ausgaben aufgrund ihrer Funktion als Hauptstadt beriefen. Ab 1935 wurde versucht in unterschiedlichen Gesetzestexten der besonderen Funktion Madrids als Hauptstadt Spaniens, der CAM und als eigenständige Gemeinde und Stadt gerecht zu werden. Dies gelang erstmals 1963 in der Erweiterung des Gesetzes von 1955, der „ley del regimen local“ (Lokales Verwaltungsgesetz), und erreicht seinen derzeitigen Höhepunkt in der ley 22/2006, dem Gesetz zur speziellen Verwaltung Madrids als Hauptstadt.

Das Dokument umfasst vier Paragraphen mit insgesamt 55 Artikeln.

- Im ersten Teil geht es um Zuständigkeiten der Stadt und bezogen auf diese hauptsächlich um das Thema Sicherheit von Bürgern, sowie um die Koordinierung und Organisation nationaler und internationaler Festivitäten, den Schutz internationaler Gäste, etc. Hier wird auch das Entstehen einer neuen Behörde, der Comisión Interadministrativa de Capitalidad, festgeschrieben, welche als Schnittstelle zwischen Staat, Region und Gemeinde dienen und deren Kooperation fördern soll.
- Der zweite Teil resümiert bestehende Gesetze und Aufgaben für Madrid bezüglich Regierung und Gemeindeverwaltung
- Teil 3 beschäftigt sich mit den Kompetenzen der Gemeinde Madrid und weitet diese hauptsächlich in folgenden Bereichen aus:
 - Öffentliche Sicherheit
 - Verkehrssicherheit
 - Partizipation bei Staatsinfrastruktur
- Der letzte Teil führt spezielle juristische Verwaltungs- und Verfahrensgesetze für die Hauptstadt ein.

[EL MUNDO (2006) Art. 3] [EL PAIS (2006) Art. 2] [LEY22/2006 de la Capitalidad]

Diese besondere Stellung Madrids ist regional insofern von großer Bedeutung, da sich die Präsidentin der Comunidad Esperanza Aguirre und der, soeben (2012) durch den neuen Ministerpräsidenten Spaniens Mariano Rajoy ins Justizministerium berufene, Bürgermeister von Madrid Alberto Ruiz-Gallardón einen jahrelangen politischen Machtkampf lieferten. Das Gesetz stärkt nun die ohnehin gewichtige Position Madrids in der Region. Dies ist in der Diskussion um eine integrierte Regionalplanung für die gesamte Comunidad oder zumindest die Metropolregion Madrids nicht gerade förderlich und daher ein weiterer Grund für den völligen Stillstand rund um das Thema. Unter den befragten Experten wird nicht ausgeschlossen, dass der „Informe de Impacto Territorial“ als politische Antwort auf die Sonderstellung Madrids gesehen werden kann, da die Comunidad dadurch

mehr Einfluss auf die Entwicklung der Gemeinden respektive Madrid Stadt bekommt. [Interview mit Luis Rodríguez-Avial Llardent]

5.8 Die „Ley del suelo“ von 2007

Die wichtigste Änderung in der Bodengesetzgebung betraf nach Verabschiedung der „Ley del Suelo 8/2007“ die Widmungsart „Urbanizable“. Sie war Hauptgrund für Spekulationen und Korruption im Immobiliensektor während der Boomphase. In dem aktuellen Gesetz wurde diese Stufe daher völlig gestrichen. Es gibt seither nur noch zwei grundlegende Widmungsarten, nämlich städtisch (urbano) und ländlich (rústico).

Zudem müssen im Sinne einer sozialen Nachhaltigkeit der Stadtentwicklung mindestens 30% aller Wohnneubauf Flächen für den öffentlich geförderten Wohnungsbau vorgehalten werden.

Eine weitere entscheidende Neuerung betrifft die Flächenentwickler selbst, welche nun 5% bis 15% (in Ausnahmefällen 20%) des von ihnen erworbenen Baulandes an die Stadtverwaltung abtreten müssen. Dadurch wird der kommunale Flächenvorrat aufgestockt, welcher für den Bau von öffentlich geförderten Wohnungen und sozialer Infrastruktureinrichtung zur Verfügung steht.

Zudem wurden im Gesetz erstmals eine Evaluation und ein Monitoring der Nachhaltigkeit der Stadtentwicklung festgeschrieben. [HEITKAMP (2010): S.: 227,228] [RIBERT (2007)]

Folgende Tabelle bietet nochmals einen Überblick über die Veränderungen der Widmungsarten:

Widmungsart	Bodengesetz 8/2007 CAM	Bodengesetz 6/1998 (9/2001 CAM)	Bodengesetz 19/1975	Bodengesetz 1956
Bauland	Suelo Urbano	Suelo Urbano	Suelo Urbano	Suelo Urbano
		Suelo Urbanizable Sectorizado	Suelo Urbanizable Programado	
Bauerwartungsland	Rural (permitido)	Suelo Urbanizable no Sectorizado	Suelo Urbanizable no Programado	Suelo de Reserva Urbana
Freiland	Rural preservado	Wurde zu Suelo Urbanizable no Sectorizado	Suelo no Urbanizable Común	Suelo Rústico
		Suelo no Urbanizable Protegido	Suelo no Urbanizable Protegido	

Tabelle 7: Übersicht über die Veränderungen der Widmungsarten

5.9 Ein Versuch Gemeindeplanung regional einzubetten – „El Informe de Impacto Territorial“ (2008)

*„[Der Informe de Impacto Territorial] ist eigentlich eine gute Idee, aber nicht aus der Gutmütigkeit der Präsidentin entstanden, um Pläne regional zu verankern, sondern um Gallardón [Anm. Bürgermeister von Madrid] politisch zu kontrollieren.“
[Eigene Übersetzung; Interview mit Luis Rodríguez-Avial Llarden]*

Dieses Dokument wurde aus der Not geboren und sollte der Comunidad einfach nochmal die Möglichkeit geben, über Umwidmungen in den Gemeinden, sprich bei größeren Projekten, nochmals abstimmen zu können. Es entstand, weil die Comunidad während des Immobilienbooms völlig den Überblick und die Kontrolle über die "Bauwut" verlor und sich nun mit diesem Dokument einfach vor einer endgültigen Entscheidung nochmals absichern wollte. Der Informe de impacto territorial, also das Gutachten zur territorialen Wirkung, ist ein normatives Dokument, welches von der Comunidad erstellt wird. Es analysiert die Auswirkungen auf kommunaler und regionaler Ebene der technischen und sozialen Infrastruktur, von Dienstleistungen und anderen Aspekten der betroffenen Gemeinde und der angrenzenden Gemeinden, welche direkt oder indirekt die territoriale Strategie der Comunidad de Madrid betreffen (Artikel 10). Das Dokument ist ein klares Bekenntnis zu der Notwendigkeit einer Regionalplanung bzw. einer Gemeindeplanung, welche nicht isoliert betrachtet werden kann, sondern regionale Wirkungen hat und deshalb auch auf Basis eines regionalen Ansatzes/Fokus analysiert und evaluiert werden muss. Jedoch ist auffällig, dass dieses Dokument nicht begleitet wird vom Ausarbeiten regionaler oder subregionaler Pläne bzw. Strategien. Weiters existieren momentan auch keine öffentlich zugänglichen Daten oder Pläne, welche die notwendigen Informationen in entsprechenden Skalen darbieten würden. Es ist jedoch nicht so sehr ein Problem der Information selbst, denn die Comunidad hat in den letzten Jahren erhebliche Fortschritte in der Kenntnis über die Region gemacht, sondern in der Bereitstellung von Kartografie und Dokumenten für die Öffentlichkeit, um Transparenz, Objektivität und Glaubwürdigkeit zu vermitteln. Der Informe de Impacto Territorial ist zwar eine gute Idee, aber in der Realität beschränkt sich seine Funktion aufgrund des Fehlens einer regionalen Strategie und des Willens zu solch einem Dokument auf eine Zweitprüfung von Umwidmungen. Ein weiterer Aspekt, der im Eingangszitat dieses Kapitels beschrieben wird, ist das Ausnützen dieses Gutachtens, um unangenehme Bürgermeister – in diesem Fall hauptsächlich von Madrid Stadt und sozialistischen Gemeinden im Süden der CAM – zur Räson zu bringen, sprich politischen Druck auszuüben, falls diese versuchen, sich gegen die Regionalregierung aufzuspielen. [MUÑOZ (2008)] [Interview mit Luis Rodríguez-Avial Llarden]

Es ist wichtig festzuhalten, dass aufgrund des nicht Vorhandenseins einer regionalen Strategie die Kriterien, welche die Genehmigung oder Ablehnung eines Projekts bestimmen, nicht bekannt sind" [Im Artikel "Urgencia por destruir el territorio" (Juli 2007) von Ecologistas en acción; Seite 15]

Teil 6: Was muss geschehen um eine integrierte Regionalplanung/Metropolitanplanung in Madrid zu etablieren?

6.1 Grundsätzliche Überlegungen zur Regionalplanung in der CAM

„Um eine Regionalplanung in Madrid zu haben braucht es eine kulturelle Revolution, sowohl in der Politik als auch in der Bevölkerung.“ [Eigene Übersetzung; Interview mit Fernando Roch]

Es gibt drei wichtige Punkte in der CAM, welche eine integrierte Regionalplanung derzeit schlichtweg unmöglich machen:

Der wichtigste Punkt ist sicherlich die bereits viel thematisierte vorherrschende Ideologie des „Nicht-Einmischens“ von Seiten der Comunidad. Jegliche interkommunale oder überregionale Planung wird als hinderlich für eine positive Entwicklung der Region gesehen. Aufgrund der bestehenden Gesetzeslage, die den zuständigen Behörden teils weitreichende Kompetenzen zur regionalen Entwicklung zusprechen, und der idealen Ausgangssituation einer Metropolregion, die sich geografisch größtenteils mit den Administrationsgrenzen einer direkt gewählten Gebietskörperschaft deckt, ist das passive Verhalten der Regionalregierung in meinen Augen eine vergebene Chance eine aktive Rolle bei der Gestaltung einer ausgeglichenen Region zu spielen.

„Der Hauptgrund für das Fehlen einer Regionalplanung bzw. Metropolitanplanung ist das Problem der Einmischung in die Kompetenzen der Gemeinden. Dies wollen die Gemeinden natürlich nicht und die Comunidad verfolgt eine neoliberale Ideologie und ist der Meinung, je weniger Einmischung „von oben“ desto besser.“ [Eigene Übersetzung; Interview mit Luis Rodriguez-Avial Llardent]

Jedoch auch in den Bereichen, in denen Regionalplanung momentan stattfindet (vor allem technische und soziale Infrastruktur), gibt es großes Verbesserungspotenzial bzw. Reformbedarf. Wie das Eingangszitat schon erläutert gibt es selbst innerhalb der und zwischen den für die räumliche Entwicklung der CAM zuständigen Behörden ein großes Kooperations- und Kommunikationsdefizit.

“Es bringt nicht viel die Leistungen und Qualität des öffentlichen Verkehrs zu verbessern, wenn diese nicht von einer kohärenten Bodenentwicklungspolitik begleitet werden, welche die gleichen Ziele verfolgt.“ [Eigene Übersetzung; Caceres und De la Hoz in Urban Nr. 14 (2009), Seite 65]

Ein dritter wichtiger Punkt ist der Unwille zur Kooperation zwischen den verschiedenen Gebietskörperschaften innerhalb der Comunidad. Es gibt auch keine Ambitionen seitens einer, nicht nur passiven, sondern sogar sich aktiv zurückziehenden, Regionalregierung diesen Zustand zu verändern. Aufgrund der übermäßigen Politisierung der Raumplanung, des vorherrschenden

Opportunismus und der Kurzsichtigkeit bei Planungen, der oftmals dramatischen Budgetsituation und anderer lokal unterschiedlicher Gründe ist eine Initiative von Seiten der Gemeinden selbst aus eher nicht zu erwarten.

“Die Abwesenheit von Raumordnungsinstrumenten und sektoraler Information wird von einem Mangel an Mechanismen und Organen zur Koordination und Kooperation zwischen den verschiedenen Gemeinden in der CAM, sogar zwischen denjenigen im ersten Ring, begleitet.” [Eigene Übersetzung; MUÑOZ (2008); S. 106]

Die schwierige bis unmögliche Aufgabe mit dieser politisch-administrativen Ausgangssituation eine integrierte Regionalplanung bzw. Metropolitanplanung in Madrid zu erreichen, wird umso deutlicher, wenn man die, nach Güell, Pujadas und Font definierten, fünf grundlegenden Eigenschaften betrachtet, welche ein derartiger Plan besitzen sollte:

- Er dient als Plattform für die verschiedenen öffentlichen Gebietskörperschaften mit dem Ziel, die vertikale und horizontale Koordination, Kooperation und Abstimmung zu fördern.
- Er schafft Transparenz im Entscheidungsfindungsprozess durch Verhandlungen und Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Akteuren.
- Er versucht die Themen Wirtschaft, Soziales und Umwelt in klassische Planungsbereiche wie Transport (IV/ÖV), Infrastruktur, Ausstattung und Wohnen zu integrieren.
- Er führt Indikatoren ein, welche ein Evaluierung und Überwachung erlauben und somit zu einer kontinuierlichen Planung führen.
- Er zeichnet sich bei der Umsetzung durch Flexibilität anstatt Determinismus aus.

[GÜELL (2008);S.: 3] [PUJADAS, FONT (1998); S.: 188 – 190]

In der CAM wird leider keiner dieser fünf Ansätze verfolgt und außer von einigen Experten und wenigen Gemeinden auch nicht thematisiert und als wichtig für eine zukünftige Entwicklung der Region angesehen.

6.2 Der Plan Regional de Estrategia Territorial – zurück zum Verhandlungstisch!

„Strategieorientierte Planungen werden nötig, um sich im zunehmenden Wettbewerb als Stadtregion zu positionieren. [...]. Sie sollen Orientierungsrahmen für das Handeln der AkteurlInnen aus dem politisch-administrativen System, aus der Privatwirtschaft und der Zivilgesellschaft sein“ [HAMEDINGER (2008) Seite 173]

Beim Vorläufer des PRET – dem Projekt des „Gran Sur Metropolitano de Madrid“ – gab es in jüngster Zeit einen erneuten Anlauf, eine gemeinsame Planung des Südens von Madrid voranzutreiben. Der Umgang mit diesem ist jedoch symptomatisch für die Art und Weise, wie Raumplanung in der CAM gemacht wird – überpolitisiert und neoliberal.

Das Dokument könnte auch als Nachfolger des Projekts des „Gran Sur“ verstanden werden:

„El Plan Estratégico del Sur de Madrid“ – der Strategieplan für den Süden Madrids

Es ist ein Dokument, welches sich hauptsächlich aus Frust der sozialistischen BürgermeisterInnen im südlichen Teil der CAM auf die von den Konservativen geführte Regionalregierung entwickelt hat. Es handelt sich hierbei um die südlich der Stadt Madrid liegenden Gemeinden Alcorcon, Aranjuez, Fuenlabrada, Getafe, Leganés, Parla und Pinto. Es sollte einerseits gemeinsame Ziele und Leitlinien aufzeigen, aber natürlich auch ein Instrument sein, um auf Regionalebene dem Ruf nach gerechterer Verteilung der Ressourcen Gehör zu verschaffen. Es handelt sich schließlich um sieben Gemeinden, in denen mehr als eine Million Menschen/WählerInnen leben. Leider wurde das Projekt von Anfang an als Angriff auf die Regionalregierung Esperanza Aguirres empfunden, anstatt die Bedeutung einer derart umfassenden, auch wenn nicht zwingenden, regionalen Kooperation zu erkennen. Das Projekt wurde von Beginn an von Seiten der PP (Partido Popular) massiv kritisiert und nicht ernst genommen. Nachdem der „Plan estratégico“ im Mai 2009 allen Mitgliedern der Vollversammlung der CAM übermittelt wurde und Teile davon sogar an der Plaza del Sol Medien vorgetragen wurden, um der Ignoranz gegenüber der Idee eines gemeinsamen Planes seitens der regierenden PP Paroli zu bieten und Aufmerksamkeit zu erregen, war ein Jahr später immer noch nichts passiert. [PORELEMPLEOENELSUR 19.10.2010]

Am 15. April 2010 unterstrichen die 7 Bürgermeister die Wichtigkeit des Dokuments erneut mit einem 16 Kilometer langen Demonstrationmarsch von Getafe bis zur Plaza del Sol, worauf sie am Tag darauf erneut von Aguirre eingeladen wurden, ihre Idee zu präsentieren. Aber auch diesmal blieb es lediglich bei der Einladung und einer erneuten Vorstellung ihrer Idee eines gemeinsamen Südens, auf welche keine Taten seitens der Regionalregierung folgten. [EMPLEOSUR (2010)] [EL PAIS (2010) Art.4]

Am heutigen Tag kann man leider nur feststellen, dass die Blockadehaltung der PP die von ihr erwünschten Ziele weitgehend erreicht hat. Der Plan wird inzwischen nur mehr von zwei bis drei Gemeinden propagiert, da sich in anderen ein Regierungswechsel hin zur PP bereits vollzogen hat oder der Frust zu groß wurde und das Projekt an Rückhalt verloren hat. [EL PAIS (2010) Art.5, Art. 6, Art. 7] [TuZonaEs.com (2011) Art 1]

Es ist unverständlich wie es in der Comunidad de Madrid möglich ist, dass eine derartige Planung blockiert wird. Es gibt offensichtlich unüberwindbare Differenzen zwischen den unterschiedlichen Ideologien der Parteien und daher auch zwischen den Gemeinden selbst und den Gemeinden mit der Comunidad. Aufgrund des hohen Grades der Politisierung in der Raumplanung bzw. des politischen Einflusses auf diese sind in absehbarer Zeit weder kleinräumige interkommunale Kooperationen in Raumplanungsthemen noch großräumige, das gesamte Gebiet der Comunidad umfassende Gesamtplanungen wie der PRET zu erwarten – von einer Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Comunidades einmal ganz abgesehen. [LOZENZO (2007); S.: 21]

„Die Weiterführung des PRET wird hauptsächlich aufgrund von Konflikten zwischen der Comunidad und den Gemeinden und den Gemeinden unter sich nicht akzeptiert. Vor allem auch, da dieser dann Einfluss auf die Gemeindeplanung hätte – und das wird nicht gewollt.“ [Eigene Übersetzung; Interview mit Enrique Calderon]

Zum besseren Verständnis des PRET und der gesamten Problematik sollen hier nochmal kurz die Mängel und teils unverständlichen Planungsentscheidungen des gescheiterten Projekts beschrieben werden.

Der PRET´96 basiert grundsätzlich auf zwei neuartigen Planungsansätzen, welche mit einer integrierten, ausgeglichenen und strategischen Regionalplanung schwer vereinbar sind. Der Erste soll das bis dahin traditionelle radial-zentrische Modell, welches seit jeher das Rückgrat der madrilensischen Siedlungsstruktur bildete, durch ein System von netzartigen Maschen, sprich infrastrukturellen Querverbindungen, neu organisieren. Dies ist im Hinblick auf eine ausgeglichene Region im Sinne eines polyzentristischen Ansatzes eigentlich sinnvoll und wurde auch schon im PRET´95 als wichtige Maßnahme vorgestellt. Bei der Umsetzung jedoch berufen sich die Autoren auf den Plan Bidagor von 1946 (!) und rechtfertigen die Struktur ihres Netzes, welches sie über die gesamte Region spannen, lediglich anhand zwei grundlegender Vektoren oder Stärkelinien (líneas de fuerza). Diese zwei Richtungen, Südwest-Nordost und Nordwest-Südost, charakterisieren angeblich diese in jeglicher Hinsicht vielfältige und überaus komplexe Region und reichen, laut den Verfassern, völlig aus, um das Grundgerüst für eine polyzentrische Entwicklung zu legen. [PRET (1996); S.: 9-12] Es wurde leider in keiner Weise die reale Siedlungs-, Wirtschafts- und Grünraumstruktur der Region, deren Verbindungen, Aufgaben und Funktionen in Betracht gezogen, um einen zukunftsweisenden Plan für eine polyzentrische Metropolregion zu erstellen. Die Strukturierung der Region im PRET´95 ist ehrgeiziger als die reine Orientierung an Mobilitätsachsen. Ziel ist ein multipolares System, welches

sich anhand bereits bestehender Städte entwickelt. Eine reine infrastrukturelle Vernetzung der einzelnen Vororte untereinander, wie im PRET´96 vorgeschlagen, ist jedoch kein überzeugendes Konzept, ein polyzentrisches System gewollt zu entwickeln. Es scheint mehr eine hilflose Reaktion auf das Bevölkerungswachstum in den Umlandgemeinden und den dadurch entstehenden infrastrukturellen Druck auf die Hauptstadt zu sein. [PUJADAS und FONT (1998); S.: 353] [vgl. PRET (1995)] FUNDICOT, eine interdisziplinäre Gemeinschaft, welche sich mit Fragen der Regionalplanung beschäftigt, drückte es in einer für den PRET´96 niederschmetternden Analyse folgendermaßen aus:

„Die Linien des raumordnenden Netzsystems sind nichts weiter als Straßenachsen (gegenwärtige oder zukünftige), welche die regionalen Bedingungen stärken [sollen]. Man versucht dadurch ein Modell zu rechtfertigen, welches sehr wenig mit der territorialen Realität der Comunidad zu tun hat, nicht dazu geeignet ist die Region zu strukturieren und keine funktionale Gliederung gewährleistet. Der Glaube an die Lösung eines Raumordnungsproblems, verursacht durch wirtschaftlichen Fortschritt, mithilfe einer netzartigen Planung (Rasterplanung), zeugt von einer schwerwiegenden Unwissenheit der städtischen/urbanen Dynamik Madrids.“ [Eigene Übersetzung; FUNDICOT (1997); S.:4]

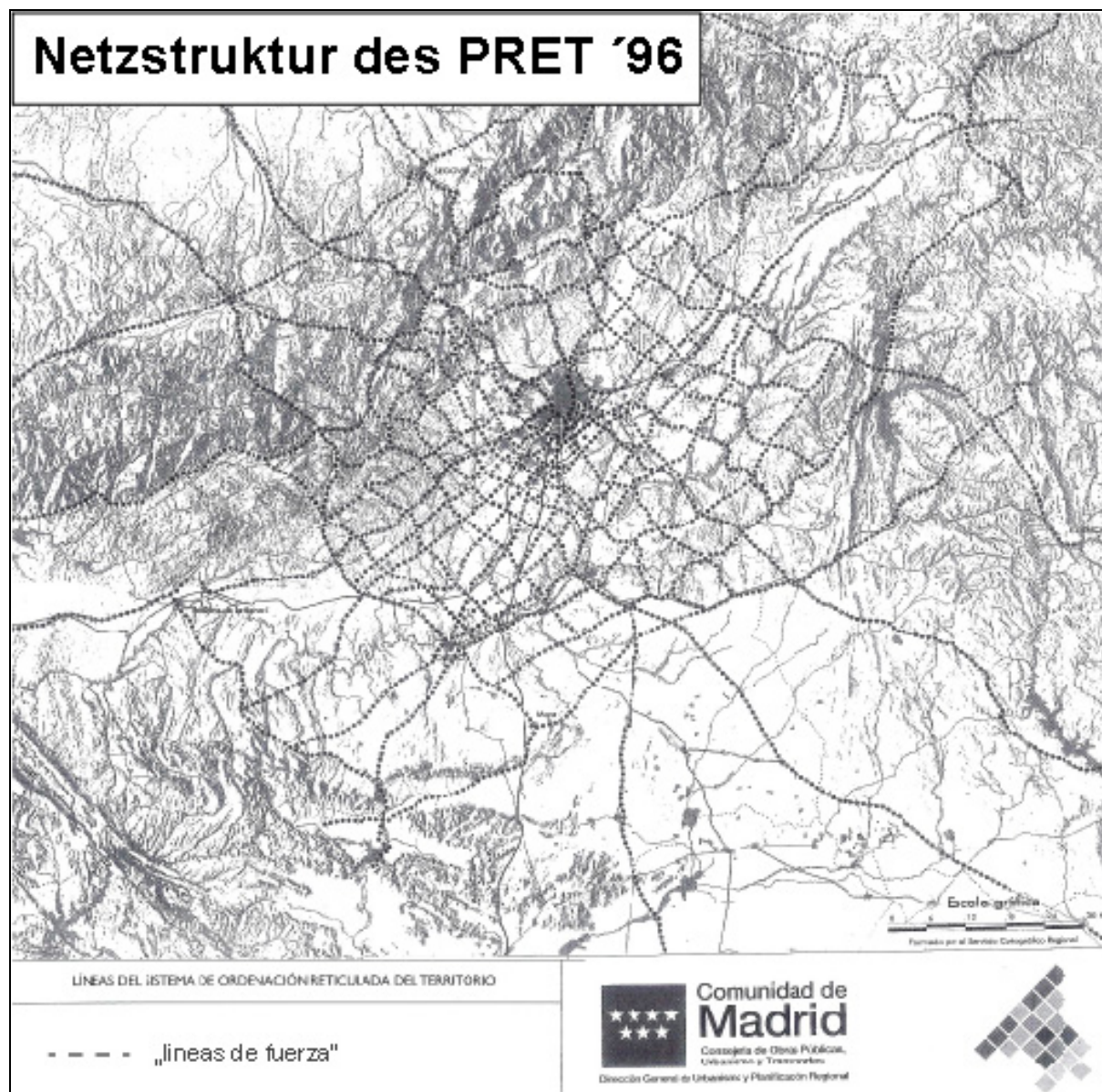


Abbildung 52: Plan Regional de Estrategia Territorial PRET [PRET (1996)]

Durch die Möglichkeit der Zusammenlegung von Rasterzellen sollen verschiedene Strukturen unterschieden werden, um der Komplexität des Themas und der Vielfalt der Räume gerecht zu werden. Die daraus resultierenden, so genannten „manzanas regionales“ (regionalen Blöcke), die es nun zu entwickeln gilt, werfen einige Fragen auf:

- Was geschieht an deren Grenzen zueinander?
- Welche Indikatoren wurden verwendet bzw. welche Begründungen gibt es für die vereinzelt Zusammenlegungen zu größeren Gebilden?
- Wie soll aus einem zerstückelten Ganzen, dessen Planungseinheiten kaum oder gar nicht morphologischen Gegebenheiten entsprechen, ein strategischer Plan für die gesamte Region werden?

Diese Fragen bleiben jedoch unbeantwortet. Die Manzanas Regionales sollen für eine ausgeglichene Entwicklung sorgen, durch ihren Zellencharakter lokale Zentren fördern und somit die Idee eines polyzentristischen Systems unterstützen. Wie jedoch aus einzeln betrachteten/entwickelten Räumen ein zusammenhängendes System entstehen soll, wird nicht näher erläutert und scheint durch Maßnahmen, welche eine radial-zentristische Entwicklung fördern, ad absurdum geführt. Es scheint sich hier, wie im Dokument öfter erwähnt, um eine Entscheidung zu handeln, den Raum in statistische Einheiten aufzuteilen. Diese Maßnahme ermöglicht, diese künstlichen Räume fortan zu vergleichen und konkrete Aussagen über deren Entwicklung, anhand von statistischen Indikatoren, zu treffen. Dies ist zu reinen Analysezwecken auch sinnvoll – wobei die Frage nach der Art und Weise der Aufteilung in statistische Untersuchungseinheiten bestehen bleibt – kann jedoch insbesondere bei einer strategischen Regionalplanung hinderlich sein, da abgrenzend. Der zweite Ansatz sind konkrete Entwicklungsgebiete, die UDEs (Unidades de Desarrollo Equilibrado – Einheiten ausgeglichener Entwicklung), welche schon alleine durch ihren isoliert betrachteten Projektcharakter und ihre Anordnung hauptsächlich im Süden Madrids nicht den geringsten Anschein eines regionalen Ansatzes erkennen lassen. Viele der von der Vorgängerregierung vorgeschlagenen territorialen ganzheitlichen Planungsansätze wurden auf einzelne konkrete Projekte reduziert. Somit war das Ergebnis des Regionalplans Madrids nach den ersten 4 Jahren auch lediglich einige große Siedlungsprojekte und abgelegene Gewerbeparks und Freizeiteinrichtung.[HORTIGÜELA (1997)] Das Endprodukt ist ein Plan Namens Madrid 2015, welcher im Gegensatz zu den anderen Darstellungen in einem über 400 Seiten umfassenden Dokument sehr präzise ist. In ihm wird, aus nicht ganz nachvollziehbaren Gründen, ersichtlich, dass durch eine Revitalisierung der vom Stadtzentrum am weitesten entfernten Zonen im Süden und Osten der Metropolregion mithilfe von Erweiterungsgebieten (ensanches) ein regionaler Ausgleich erreicht werden soll. [GOMEZ Y GONZALEZ DE LA BUELGA (2000); S.: 27] Dies erscheint in vielerlei Hinsicht (weitere Fragmentierung (Zersiedelung) vs. Polyzentrismus (Kompaktheit), Erhöhung der Abhängigkeit des IV, etc.) als kontraproduktiv in Bezug auf die in der Einleitung angeführten Ziele eines regionalen Ausgleichs, Stärkung eines polyzentristischen Systems, Naturschutz, Nähe von räumlichen Beziehungen/Relationen, etc. [PRET (1996)]

In dem Artikel „de la teoría a la práctica en la planificación territorial“ (Von der Theorie zur Praxis der territorialen Planung) von Alberto Leboeiro, momentan Vorsitzender der Abteilung Regionalplanung der Comunidad de Madrid, aus dem Jahr 1999 erklärt der Autor die Schwierigkeiten und gleichzeitig die Notwendigkeit des PRET für Madrid. Er betonte damals bereits die Bedeutung der Achse zwischen Toledo und Guadalajara für die Entwicklung Madrids und der Ausbildung eines polyzentristischen Systems zur Entlastung der Region bzw. der Stadt Madrid. Die Argumente von damals (gute technische und soziale Infrastruktur, kompakte Siedlungsbauweise, genügend Erweiterungsflächen) sind heute immer noch gültig, jedoch durch die teils dramatische Entwicklung aufgrund fehlender strategischer Planung in anderen Gemeinden der Region überschattet. [LEBOEIRO (1999)]

Wirklich deutlich wurde das Problem des Fehlens einer integrierten Metropolitanplanung bzw. einer strategischen Gesamtplanung für die CAM und über deren Grenzen hinaus Ende der 90er Jahre.

Madrid erlebte zu der Zeit bis zum Crash 2008 einen gigantischen Immobilienboom mit einhergehenden Bodenspekulationen, welche aufgrund fehlender Regulierung bzw. Planung zu exzessiven und oftmals isolierten, inselähnlichen Bebauungen im Großraum Madrids führten. [VALENZUELA RUBIO (2010); S.: 113-116]

„Madrid betreibt bis heute größtenteils immer noch eine reaktionäre, anstatt einer visionären Raumordnung, da das kurzfristige Denken vorherrscht.“ [Eigene Übersetzung; Interview mit Alberto Leboeiro]

Der PRET hätte das Potenzial und die rechtlichen Grundlagen, ein effektives Instrument für eine Metropolitanplanung zu sein. Leider wurde von Seiten der Interviewpartner auf die Frage „was denn passieren müsste“ bzw. „ob der PRET eine Zukunftschance habe“ immer wieder versichert, dass dieses Projekt „gestorben sei“. Auf allen politischen Ebenen, aber vor allem in der Regionalregierung selbst, herrscht seit geraumer Zeit eine neoliberale Ideologie, welche jegliche Einmischung des Staates als hinderlich für die wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung sieht.

Mehrere Experten erwähnten den Begriff der kulturellen Revolution, als einzige Möglichkeit ein Umdenken in den Ämtern zu erwirken. Es müsse ein Aufbegehren nach transparenter, fairer und integrierter Regionalplanung in der Bevölkerung geben. Eine Besonderheit Madrids ist die territoriale Überschneidung der Comunidad mit der Metropolregion. Diese Tatsache würde eines der großen Probleme einer Metropolitanplanung lösen, nämlich die Legitimität der zuständigen Behörden regional zu planen. Durch die Möglichkeit der Bevölkerung die Regionalregierung direkt für Fehlplanungen haftbar zu machen, besteht dieses Problem nicht mehr. Gleichzeitig könnte die Comunidad mehr Identifikation der Einwohner mit der Region erreichen, indem sie ein konsequentes Auftreten für eine gerechte, partizipative Planung und Gestaltung des Gebietes und einen stetigen Informationsaustausch zwischen Bürgern und Behörden forciert.

„[Regionale] Leitbilder manifestieren sich in einem regionalen Profil und Selbstverständnis. Dabei kommt es nicht nur darauf an, eine bessere Außendarstellung zur Vermarktung der Region zu erreichen, sondern auch die Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Region zu fördern und die Bereitschaft zur Mitwirkung und Mitgestaltung der Region zu erhöhen.“ [GÖDDECKE-STELLMANN, ADAM (2002): S.: 524]

6.3 Eckpfeiler für eine nachhaltige Stadtentwicklungspolitik

“Die Planung und Verwaltung des urbanen Raums mit mehr Partizipation auszustatten ist eindeutig eine Chance die Pläne selbst und folglich die Stadt als Ganzes zu verbessern. Gleichzeitig ist es eine der wichtigsten Forderungen von Bürgerbewegungen der letzten 30 Jahre” [Eigene Übersetzung; MUÑOZ (2008); S.: 101]

Der Begriff der Nachhaltigkeit bedeutet Ressourcen so zu bewirtschaften, dass ihr zukünftiges Potential nicht beeinträchtigt wird. Demnach ist etwas nachhaltig, wenn es die Bedürfnisse der Gegenwart befriedigt ohne zu riskieren, dass künftige Generationen dies nicht können. Die besondere Problematik liegt in der Konkurrenz der verschiedenen Aspekte der Nachhaltigkeit – ökologisch, ökonomisch und sozial. [HAUBOLD (1999)]

Eine Benzinpreiserhöhung zu Gunsten der Umwelt wirkt sich beispielsweise verschieden auf soziale Schichten aus und erhöht Transportkosten in der Wirtschaft.

Holger Rogall (2012), einer der führenden deutschen Forscher auf dem Gebiet der Nachhaltigkeit, beschreibt die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung wie folgt:

Ökologische Ziele	Schutz der Erdatmosphäre Gesunde Lebensbedingungen Arten- und Landschaftsvielfalt Einhaltung Regenerationsrate erneuerbarer Ressourcen Minimierung Verbrauch nicht erneuerbarer Ressourcen
Ökonomische Ziele	Vollbeschäftigung & Arbeitsqualität Angemessene Einkommen Preisstabilität Außenwirtschaftliches Gleichgewicht und Entwicklungszusammenarbeit Ausgeglichener Staatshaushalt und ausreichende Ausstattung mit kollektiven Gütern

Soziale Ziele	Partizipative Demokratie und Rechtsstaat Soziale Sicherheit Innere und äußere Sicherheit (Frieden) Soziale Integration und gerechte Lebenschancen (Gleichberechtigung) Lebensqualität und Gesundheit
----------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabelle 8: Ziele einer nachhaltigen Entwicklung

Die Problematik ist der in Kapitel 2.2 beschriebenen Schwierigkeit eine Balance zwischen den Zielen der drei Herausforderungen für eine Metropolregion zu finden sehr ähnlich.

„Wenn es um Zukunftsfähigkeit geht, muss ein Entwicklungspfad gefunden werden, der der ökologischen, der ökonomischen und der sozialen Verträglichkeit Rechnung trägt.“ [SAHNER (1998)]

Governance – also die Kooperation von öffentlichen und privaten Akteuren bei der Entwicklung/Steuerung einer Region – könnte als Reaktion auf die sich verändernden Herausforderungen verstanden werden. Die Wirtschaft wird global und trennt sich vom Raum; sie wird flexibler und mobiler. Die Politik versucht dieser neuen Situation durch die Einbindung von privaten Akteuren in den Entscheidungsfindungsprozess entgegenzutreten. Dies geschieht indem das klassische hierarchische System in eine Kombination aus diesem und gemeinschaftlichen Kooperationen und Netzwerken übergeht, in dem der Staat oftmals nur noch koordinierend tätig wird. [SALET et al. (2003)] [GÖDDECKE-STELLMANN, ADAM (2002)]

Man könnte also die Schaffung von Governancestructuren durchaus als essentiell für eine nachhaltige Siedlungsentwicklung bezeichnen. Denn durch das Einbinden privater Akteure in die Entscheidungsfindung und das Aufbauen kooperativer Netzwerke zwischen öffentlichen und privaten Entscheidungsträgern wird versucht in einem kontinuierlichen Interessensaustausch die Balance zwischen den ökonomischen, sozialen und ökologischen Zielen zu finden.

„Eine Balance zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Zielen kann nur auf Basis einer intensivierten regionalen Zusammenarbeit hergestellt werden. Dafür müssen sich auf regionaler Ebene die Akteure oft erst noch zusammenfinden. Häufig sehen sich die Kommunen der jeweiligen Regionen nicht einmal als Teil einer bzw. „ihrer“ Metropolregion. Daher stellt sich die Aufgabe, kooperationsförderliche Bedingungen zu schaffen.“ [GÖDDECKE-STELLMANN, ADAM (2002); S.: 525]

In Madrid gab es vor dem Entstehen der Comunidad einige Bemühungen einer interdisziplinären, wenn auch von oben herab diktierten, Regionalplanung. Nach 1983 hat man die damals noch starken Bürgerbewegungen (hauptsächlich Nachbarschaftsvereine) vor allem in den Problemgebieten aktiv in die Raumplanung (Siedlungsentwicklung) eingebunden, um soziale Unruhen zu vermeiden. Mit der Zeit wurden die wichtigsten Persönlichkeiten dieser Gruppen in die Politik integriert und die wesentlichen Forderungen dieser Bewegungen in interdisziplinären (öffentlich und privat) Arbeitsgemeinschaften diskutiert und erfüllt. Diese ersten, durch Demonstrationen und Ausschreitungen erzwungenen, Schritte auf dem Gebiet der Partizipation wurden jedoch von den Behörden als zu lösendes Problem gesehen. Es gab daher seither, seitens der öffentlichen Institutionen, auch keine Intentionen mehr die BürgerInnen in den Planungsprozess mit einzubeziehen. Der PRET 1995 bzw. 1996 war ein Versuch Kooperation und Koordination wenigstens innerhalb der staatlichen zuständigen Behörden zu verbessern. Seine Erstellung stellte zwar lediglich ein minimales Maß an Kommunikation bzw. Kooperation innerhalb der Institutionen der Regionalregierung dar, jedoch war seine anfängliche Wirkung in der Region ungleich größer. Er führte zu einer Überarbeitung und Anpassung von bestehenden und sich in Bearbeitung befindlichen Gemeindeplänen (planes generales). Außerdem versuchte die Comunidad in den ersten Jahren nach der Verabschiedung der Grundlagen in auserwählten Gemeinden die praktische Anwendung des PRET zu testen und unterhielt mit diesen einen regen Informationsaustausch. [GONZALEZ (2008)] Die Sinnhaftigkeit den Regionalplan in einigen wenigen Gemeinden versuchsweise umzusetzen, entbehrt jedoch jeglicher Logik, ist aber symptomatisch für die Art der Planung in der CAM. Es wird erst von oben herab ein Plan aufgesetzt und dann versucht diesen nach unten hin zu „verkaufen“.

Ein wichtiger Punkt bei Kooperationen zwischen öffentlichen und privaten Akteuren in Madrid sind die viel kritisierten PAU's (Planes de actuación urbanística). Diese Bebauungspläne für bestimmte Gebiete können mit gewissen Abgaben direkt von privater Seite aus geplant werden (siehe Kapitel 5.2.2 und 5.8). [SALET et al. (2003)] Aufgrund der Größe der Gebiete kommt es zu großflächigen uniformen Siedlungsentwicklungen, welchen eher der Charakter einer Schlafstadt als der einer pulsierenden Großstadt ähnelt. [PALOMARES, PUEBLA (2007)]

Weitere Vernetzungen der zuständigen Akteure in der Region sind aufgrund von Intransparenz im Entscheidungsfindungsprozess nicht zu erkennen. Es scheint jedoch naheliegend, dass intensive Verbindungen zwischen der Wirtschaft – und hier vor allem des Immobilien-, Bau-, Finanzsektor und in den letzten Jahren auch verstärkt der Logistiker – und der Politik existieren und diese teils massiv die Entwicklungen in der CAM beeinflussen. [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2007)] [OBSERVATORIO METROPOLITANO (2010)]

Ein wichtiges Instrument von Governance und hier vor allem von Good Governance ist Partizipation bzw. Bürgerbeteiligung. Zu Good Governance gibt es keine einheitliche Definition. Diese neue Steuerungs- und Koordinationsform der Verwaltung entwickelte sich aufgrund der negativen Erfahrungen von bestimmten Governancestrukturen. Dies gilt vor allem für die teils engen Verflechtungen zwischen Politik und Wirtschaft. Obwohl es keine Definition gibt tauchen im Zusammenhang mit Good Governance immer wieder die Begriffe Transparenz, Effizienz,

Partizipation, Verantwortlichkeit, Marktwirtschaft, Rechtsstaat, Demokratie und Gerechtigkeit auf. Dieser Begriff kann auch als Verwaltungsethik verstanden werden.

Partizipation von Bürgerinitiativen, anderer sozialer Akteure (Vereine, NGOs, Umweltorganisationen, etc.) und der Bürger selbst als Einzelpersonen (Bürgerbeteiligung) an Entscheidungsfindungsprozessen ist ein bedeutendes Instrument, um gleich mehrere positive Effekte gleichzeitig zu erreichen:

- Das Problem der Legalität von regionalen Plänen wird durch aktive Beteiligung von Gruppen oder Bürger entschärft
- Partizipation schafft Identifikation mit der Region und wirkt sich somit positiv auf die Integration verschiedener Gruppen in die Gesellschaft aus
- Ebenfalls integrationsfördernd wirkt sich der Fakt aus, dass sich alle sozialen Gruppen Gehör verschaffen und ihre Belange einbringen können
- Die Effizienz und Effektivität von Plänen kann durch eine Beteiligung von Gruppen und Bürgern maßgeblich verbessert werden und sie erfahren breitere Akzeptanz
- Partizipation ist eine Art, Politik bzw. Planung den Bürgern nahe zu bringen und kann so über Umwegen auch dem steigenden Politfrust in der Bevölkerung entgegenwirken – Bürger bekommen das Gefühl ernst genommen zu werden und etwas bewirken zu können. [MUÑOZ (2008)] [PARTIZIATION.AT (2012)]

In der Comunidad de Madrid existieren auf regionaler Ebene keinerlei Mitbestimmungsmöglichkeiten für BürgerInnen oder Gruppen. Die Einzigen, welche auf dieser Ebene wirklich gute Arbeit leisten und versuchen über eigene Publikationen und auf sonstigen Wegen mit den zuständigen Behörden auf regionaler Ebene in Kontakt zu treten, sind die "Ecologistas en Acción"(Umweltschützer in Aktion).

Die Tatsache, dass Umweltaktivisten die erfolgreichsten Interessensvertreter auf regionaler Ebene sind, liegt sicherlich daran, dass der Bereich Umweltschutz neben technischer und sozialer Infrastruktur einer der wenigen ist, welcher von der Comunidad aus für die ganze Region geplant wird. Die größte Schwierigkeit der zuständigen Abteilungen ist, dass sie in ihrer Planung auf die Siedlungsentwicklungen der Gemeinden Rücksicht nehmen müssen. Dies alles vor dem Hintergrund, dass weder ein strategischer Regionalplan für die Comunidad noch Teilpläne für die Region existieren, welche die Entwicklungen der Gemeinden steuern würden. Somit ist selbst der Regionalplan für Naturschutz größtenteils eine simple Aneinanderreihung kommunaler Raumplanungsentscheidungen.

Auf Gemeindeebene sind die lokale Agenda 21 Programme die wichtigsten und bedeutendsten Entwicklungen. Auch wenn erst ein Bruchteil der Gemeinden in der CAM diese Programme verfolgt und umsetzt und die Beteiligung der Bürger alles andere als zufriedenstellend ist, sind dies doch

Lichtblicke in einem sonst für die Bürger unzugänglichen streng hierarchisch gegliederten Planungssystem. [MUÑOZ (2008)]

Eben diese Tatsache einer starren Verwaltung ist oftmals ein weiterer Grund weshalb sich Partizipation in der CAM nicht durchsetzt und kaum eine Bedeutung in der Realität hat.

“Es kommt in vielen Fällen zu einem der Probleme, welches am meisten den Fortschritt der spanischen Verwaltung bremst: Die Abwesenheit von Mechanismen zur transversalen Kommunikation der verschiedenen Abteilungen. Es ist nicht unüblich, dass ein Amt oder mehrere Ämter interessante und neue Initiativen mit partizipativem Charakter verfolgen, während die für Raumplanung zuständigen Abteilungen ihre traditionellen Arbeitsweisen beibehalten und sogar die reichhaltigen Informationen der lokalen Agenda 21 Programmen und anderer Partizipationsverfahren einfach ignorieren.” [Eigene Übersetzung; MUÑOZ (2008); S.: 101]

Zusammenfassend kann also gesagt werden, dass es durchaus Bemühungen in Richtung einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung gibt. Jedoch stecken diese noch in den Kinderschuhen und werden teilweise vom eigenen administrativen System oder der politischen und planerischen Realität an ihrer Entwicklung hin zu wirksamen Instrumenten der Raumplanung gehindert. Auf regionaler Ebene scheint sich jedoch der Gedanke einer partizipativen Planung noch gar nicht verbreitet zu haben. Dort wird immer noch versucht der wachsenden Komplexität mit immer mehr Zusatzplänen bzw. Teilplänen und Gutachten Herr zu werden. Dies führt jedoch unweigerlich zu einem immer zeitintensiveren Planungsprozess und der Verlängerung der jetzt schon sehr langwierigen Genehmigungsverfahren von kommunalen Plänen. Partizipation kommt zwar mittlerweile in vielen Gesetzestexten vor und wird auch schon lange und ausführlich von öffentlicher und privater Seite her thematisiert,

„Aber die Konklusion ist klar: Die Einbindung der Bürger und der sozialen Akteure in die Stadt- und Regionalplanung ist eine ausständige Aufgabe der Stadt- und Regionalplanung.“ [Eigene Übersetzung; MUÑOZ (2008); S.: 101]

Teil 7: Schlussbetrachtungen

7.1 Resümee

Die Arbeit versucht zu Beginn eine schlicht gehaltene Einführung in die theoretischen Grundlagen der Metropolitanplanung zu geben und nimmt auch kurz Stellung zur Situation in Madrid.

Im weiteren Verlauf wird, anfangs noch in groben Zügen und zum Schluss hin immer detailreicher, die städtische Entwicklung Madrids ab dem 9. Jahrhundert bis heute beschrieben. Das Spektrum reicht von Madrid als wichtigen Verteidigungsposten für die Araber und später auch für die Christen, über die vielen wichtigen Ereignisse, nachdem Madrid zur Hauptstadt des Königreichs Spanien gemacht wurde, bis hin zu Francos Tod, dem Entstehen der Comunidad de Madrid (CAM), des Immobilienbooms und seinem jähen Ende.

Eine Momentaufnahme versucht danach mit aktuellen statistischen Daten, anhand von Grafiken und Plänen, einen Überblick über Teilaspekte (Siedlungsstruktur, demografische Entwicklung, Wirtschaft, Infrastruktur, etc.) der Metropolregion zu liefern.

Der zweite große Teil der Arbeit beschäftigt sich mit den wichtigsten Raumplanungsgesetzen und Planungsinstrumenten der Region, ihrem theoretischen und praktischen Einsatz und deren Auswirkungen. Als Ausgangspunkt dient das Gesetz des Gemeindestatuts von 1924 („Estatuto municipal“), da dieses Dokument erstmals versucht der Zersiedelung im Madrider Umland entgegenzuwirken und somit von regionalem Interesse ist. Aufgrund der hochkomplexen Gesetzeslage werden nur die entscheidenden und wichtigen Gesetze bzw. Gesetzesänderungen beschrieben, um einen allgemeinen Überblick über die Situation zu verschaffen. Neben den Bodengesetzen von 1956, 1975, 1998 und 2007 sind dies vor allem auch die spanische Verfassung und die Statuten der Comunidad de Madrid. Ein weiterer wichtiger Punkt, der in diesem Teil erstmals ausführlicher beschrieben wird, jedoch in der Arbeit öfters aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet und kritisiert wird, ist der so genannte „Plan regional de estrategia territorial“ (PRET). Dieser strategische Regionalplan wurde per Gesetz 1995 erlassen und sollte eine Gesamtplanung für die Region bedeuten, schaffte es aber nie über die „Bases del PRET“ (Grundlagen) hinaus.

In einer ersten Reflexion wird danach versucht zu erklären, wie eine Metropolitanplanung in Madrid grundsätzlich möglich wäre bzw. an was es allgemein mangelt um eine derartige Planung umzusetzen. Die drei Kapitel dieses Teils umfassen die grundlegenden Hürden für eine Gesamtplanung der Comunidad de Madrid, erneut den PRET als mögliches Planungsinstrument und die nötige Verwaltungsmodernisierung im Sinne einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung der Region (Governance, Partizipation).

Zum Schluss der Arbeit wird nochmals eine allgemeine fachliche Reflexion gegeben und auf die zu Beginn der Arbeit formulierten Forschungsfragen eingegangen. Eine Beschreibung der individuellen Erfahrungen beim Erstellen der Diplomarbeit rundet das Werk schlussendlich ab.

7.2 Resumen en Español

El principio de la tesis “Planeamiento Metropolitano de Madrid: Causas y Consecuencias de un Planeamiento Integrado para el Área Metropolitana de Madrid” consiste en una introducción a las bases teóricas de planeamiento metropolitano, además de, una breve explicación de la discusión que existe actualmente respecto a ellas en Madrid.

A continuación, se realiza un análisis del desarrollo metropolitano de Madrid desde el siglo IX hasta hoy día. Al principio a grandes rasgos para luego realizar un análisis más en profundidad de la situación actual. Se pasará del Madrid como fortaleza para los árabes y posteriormente para los cristianos; a los acontecimientos después de llegar a ser capital del reino de España en 1561; después de la muerte de Franco; la formación de la Comunidad de Madrid (CAM); hasta el boom inmobiliario y su fin repentino.

Posteriormente, se realiza un estudio de Madrid centrándose en varios temas de la región como economía, infraestructuras, transporte, demografía... apoyado con datos estadísticos mediante planos y gráficos.

La segunda parte del trabajo, se centra tanto en las leyes y sus modificaciones más importantes, como en los instrumentos de planificación en la región. Se comienza con el estatuto municipal de 1924 por su intencionado impacto regional contra la dispersión residencial. Debido a la complejidad del tema, se centra solamente en los cambios más importantes para poder dar una visión global de la situación en la CAM. Además de las leyes del suelo de 1956, 1975, 1998 y 2007, también se describe la Constitución Española y los Estatutos de la Comunidad de Madrid. Otro punto esencial, que por primera vez se analiza en detalle en esa parte, es el llamado “Plan Regional de Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid”(PRET).

A continuación, se intenta explicar, en una primera reflexión sobre el tema, cómo sería posible un planeamiento metropolitano de Madrid y cuáles son los grandes impedimentos. Los tres capítulos de esa parte abarcan los grandes obstáculos para una ordenación integrado del territorio madrileño, otra vez el PRET como un posible instrumento para alcanzar el objetivo de un desarrollo equilibrado y las modernizaciones necesarias en la administración o bien en la gestión del territorio (gobernanza y participación).

Al final de la tesis se da una reflexión general y se contesta a las preguntas que forman la base de estudio del trabajo. Se concluye el trabajo con una descripción de las experiencias personales.

7.3 Fachliche Reflexion

„In fact, it is difficult to study the case of Madrid because it is a topic that has not raised interest in the academia, being more used as a political issue of debate.“

[Eigene Übersetzung; TOMAS (2002); S.: 4]

Die Comunidad de Madrid hat generell die nötigen Kompetenzen, Instrumente, Institutionen und Mittel um eine integrierte Gesamtplanung auf regionaler Ebene durchzuführen. Dies ist jedoch hauptsächlich aus zwei Gründen nicht erwünscht oder derzeit unmöglich:

1. Der Hauptgrund ist sicherlich die neoliberale Einstellung der regierenden konservativen Partei bezüglich unerwünschter staatlicher Interventionen.
2. Der zweite wichtige Grund für das Fehlen einer solchen Planung sind die sich seit langer Zeit verschärfenden politischen Streitereien zwischen den Sozialisten (PSOE) und den Konservativen (PP). Es sind Auseinandersetzungen um ideologische Einstellungen zur Entwicklung der Region, welche innerhalb der Region zu großen politischen Spannungen zwischen den Gemeinden selbst, den Gemeinden mit der Comunidad und ganz besonders zwischen der Comunidad, den Gemeinden und Madrid Stadt geführt haben. Dadurch sind Einigungen auf regionaler Ebene oder auch Kooperationen der Gemeinden untereinander momentan kaum denkbar.

Die PSOE lehnte zwar selbst eine integrierte Regionalplanung, wie es beispielsweise der regionale Strategieplan „Plan Regional de Estrategia Territorial“ (PRET) ist, auch immer ab, fordert jedoch seit 10 Jahren und hier vor allem seit dem Platzen der Immobilienblase 2007 (in Madrid bereits ab 2005) immer stärker ein Umdenken in der Planung. Die Diskussion rund um die Notwendigkeit einer integrierten Regionalplanung wird stark von politischen Ideologien beeinflusst. Diese Tatsache führt zu einer bipolaren Ausprägung von Ansichten bezüglich der idealen zukünftigen Entwicklung der Comunidad und hemmt den Austausch unterschiedlicher Meinungen und die Kompromissbereitschaft der Verantwortlichen untereinander.

Spätestens seit Mitte der 80er Jahre herrscht in Madrid das Credo durch die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und das dadurch erzielte Wirtschaftswachstum könne man alle Probleme lösen. Die Realität ist jedoch leider eine andere und führte bei den Menschen und ihrer Umwelt in den letzten 25 Jahren zu teils weitreichenden negativen Folgen.

In Madrid wird seit jeher verstärkt auf die klassischen Faktoren zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit wie Ausbau des Infrastrukturnetzes, Bereitstellung von genügend gut situiertem Boden, aktive Ansiedlungspolitik, etc. gesetzt. In einer Umgebung von allgemein gut ausgebauten Infrastrukturnetzen und ähnlicher Wirtschaftspolitik sind in letzter Zeit das Kooperieren der aktiven

Akteure und das Koordinieren (Governance) unterschiedlicher Interessen im Raum immer wichtiger geworden, um sich in der Standortkonkurrenz gegenüber anderen Metropolregionen zu behaupten.

Just in diesem Punkt schwächelt jedoch Madrid extrem. Noch scheint die Metropolregion die negativen Effekte dieser Abstinenz neuer Instrumente zur Raumentwicklung durch ein immer aggressiveres Eintreten für die klassischen Faktoren abfedern zu können. Es stellt sich aus meiner Sicht jedoch die berechnete Frage, wie lange dies noch bei immer höheren sozialen und ökologischen Kosten wirtschaftlich gut gehen soll bzw. sinnvoll ist. Auch wenn in jedem bestehenden Raumplanungsdokument sowohl von sozialem Ausgleich und Naturschutz als auch von Kooperation und Koordination mit aktiver Beteiligung der Akteure die Rede ist, bleiben dies nur leere Versprechen hinsichtlich einer neoliberalen Wirtschaftspolitik und der strikten Trennung/Zerstückelung von Raumplanungskompetenzen (vertikal und horizontal) in der Region. Von einer tatsächlichen Einbindung der verschiedenen Akteure in die Planung und Entscheidungsfindung bei Raumentwicklungsthemen ist die Comunidad in der Realität noch weit entfernt. Höchstens die Gemeinden selbst oder einige wenige Projekte in diesen können diesbezüglich, auch wenn nur punktuell, einige Fortschritte in Richtung einer offeneren, transparenteren und gleichzeitig ausgeglicheneren und den sozialen Bedürfnissen angepassteren Entwicklung erkennen lassen.

Die soziale und ökonomische Fragmentierung sind die bitteren Früchte der Ansiedlungspolitik Francos und wurden durch die Laissez-faire-Politik der CAM bis heute weiter verstärkt. Die Bürger, vor allem jene in den ärmeren Gemeinden im südlichen Teil der CAM, bekommen die Konsequenzen dieser Entwicklungen am meisten zu spüren. Auch wenn von Seiten der Regionalregierung mit Hilfe einiger Großprojekte (Parque Lineal Sur, Hospital de Getafe, Universidad Carlos III) versucht wurde sozialer und wirtschaftlicher Ausgleich in der Region zu schaffen, hat die soziale Ungleichheit zwischen Nord und Süd immer weiter zugenommen.

Auch wenn es momentan sicherlich sehr schwierig erscheint in diesem Kontext eine regionale Planung voranzutreiben, sollte die Comunidad endlich auf diesem Gebiet aktiv werden und die Gemeinden mit allen Mitteln überzeugen, dass Kooperationen untereinander und eine gemeinsame auch wenn nur strategische Ausrichtung der gesamten Region für alle von Vorteil ist.

Zum Schluss möchte ich nochmal kurz Stellung zu den eingangs gestellten Fragen nehmen:

Wie entstand das heutige Madrid? Wie wird die Metropolregion Madrid definiert?

Wie wir in den ersten zwei Teilen der Arbeit sehen konnten gab es in der Geschichte Madrids einige wenige Ereignisse, welche die weiteren Entwicklungen und das Aussehen der Stadt maßgeblich beeinflussten. Dazu gehören vor allem:

- Die geografische Lage als Verteidigungsbollwerk sowohl für die Araber als auch später für die Christen

- Die Ernennung zur Hauptstadt des Königreich Spaniens 1561
- Das Schleifen der Stadtmauern 1860 und der Plan Castro für Madrid
- Die Expansions- und Ansiedlungspolitik der Francozeit
- Die Landflucht von 1950 – 1980
- Der umfassende Infrastrukturausbau (Plan Felipe) nach der Gründung der Comunidad de Madrid
- Und *last but not least* der gigantische Immobilienboom.

Zur Definition der Metropolregion Madrid wurden in der theoretischen Einführung die fünf wichtigsten Eingrenzungen dargestellt:

- Die kompakte Stadt
- Statistische Einheiten
- Corredores Metropolitanos
- Die Comunidad als Metropolregion
- Die funktionale Metropolregion – ihr Einflussbereich

Welche planerischen Instrumente stehen den Gemeinden und der Comunidad zur Verfügung?

Hier bietet das Kapitel Planungsinstrumente einen guten Überblick über die Entwicklung der verschiedenen Instrumente seit 1924. Die besondere Schwierigkeit in diesem Teil ist die Tatsache, dass Spanien bis vor knapp 35 Jahren noch eine Diktatur war und sich seither radikal geändert hat.

Die „moderne“ Raumplanung existiert in Spanien seit dem Bodengesetz von 1956, welches die kompletten Raumplanungsaktivitäten verstaatlichte und erstmals drei Widmungsarten (Bauland, Bauerwartungsland, Freiland) festlegte. Nach etlichen Änderungen am Bodengesetz gibt es heute in der Comunidad de Madrid vier Widmungsarten (Bauland, eingeteiltes bebaubares Land, nicht eingeteiltes bebaubares Land, geschütztes Land). Es gibt jedoch bereits ein neues staatliches Bodengesetz, welches die Widmungen „bebaubares Land“ völlig abschafft und nur noch zwischen Bauland und Freiland unterscheidet, da die Zwischenstufe im Immobilienboom zu extremen Bodenspekulationen geführt hat. Eine wichtige Neuerung im Bodengesetz von 1956 und bis heute die Basis des spanischen Planungssystems war das Einführen des so genannten „Plan general del municipio“ (etwa zu vergleichen mit den Flächenwidmungsplänen in Österreich). Die Comunidad ist zuständig für die Genehmigung dieses Plans. Auf kommunaler Ebene werden aufbauend auf dem

Plan general Bebauungspläne und Stadtentwicklungsprojekte erlassen. Neben dem Plan general gibt es auch noch Spezialpläne, welche im Fall von besonderen Nutzungskonflikten (öffentlich-privat; privat-privat) nötig werden.

Auf regionaler Ebene werden hauptsächlich die Bereiche technische Infrastruktur und Naturschutz zentral verwaltet und geplant. Des Weiteren ist die Comunidad für soziale Einrichtungen und Raumordnung zuständig. Vor allem Zweiteres ist jedoch in seiner praktischen Ausführung sehr mangelhaft, da Raumplanungsaktivitäten weder vertikal (innerhalb der Gemeinden/der Comunidad) noch horizontal (zwischen den verschiedenen Akteuren in der Region) koordiniert bzw. gesteuert werden. Der PRET wäre das Instrument, welches eine derartige Steuerung möglich machen würde, wird jedoch seit über 25 Jahren nicht weiter verfolgt. Dies führt dazu, dass es nie zur Ausarbeitung von so genannten „koordinierten Programmen räumlicher Aktivitäten“ (Programas Coordinados de Acción Territorial), „Landschafts- und Naturraumplänen“ (Planes de Ordenación del Medio Natural y Rural) oder Pläne der „Aktivitäten von regionalem Interesse“ (Actuaciones de Interes Regional) kam. Gerade diese interkommunalen Pläne sind jedoch, vor allem hinsichtlich seiner erwünschten regionalen Wirksamkeit, die Kernelemente des PRET.

Ein neues Instrument der Comunidad (2008), um Raumplanungsaktivitäten der Gemeinden zu kontrollieren, ist der „Informe de impacto territorial“ (Gutachten zur territorialen Wirkung).

Wie wirkt(e) sich das Fehlen einer strategischen Metropolitanplanung auf die Entwicklung Madrids generell aus?

Diese Frage ist schon diffiziler zu beantworten. Konkret Bezug darauf wird im Immobilienteil genommen, da zu dieser Zeit und vor allem nach Platzen der Blase die Auswirkungen einer zügellosen Siedlungsentwicklung augenscheinlich wurden.

Es klar, dass diese Frage nicht eindeutig zu beantworten ist. Man kann jedoch einige negative Entwicklungen in der Region sicherlich teilweise auf das Fehlen einer strategischen bzw. integrierten Gesamtplanung zurückführen. Dazu gehören:

- Die Kurzsichtigkeit und der daraus resultierende Opportunismus der Verantwortlichen im Bereich der Raumplanung
- Die unfassbare Ausbreitung der Stadt in ihr Umland und entfernte periphere Orte mit all ihren negativen Konsequenzen für die Umwelt (Flächenfraß, erhöhtes Verkehrsaufkommen, hoher Ressourcenverbrauch, etc.)
- Die isolierten, inselhaften Entwicklungen in der gesamten Region (Zersiedelung) und die teils desaströsen finanziellen Folgen für die Gemeinden
- Polarisierung des Raumes durch den Markt – Zunahme der sozialen Segregation innerhalb der Stadt und der Region Madrid

- Die Arbeit erhebt nicht den Anspruch, dass eine integrierte Gesamtplanung diese Entwicklungen verhindert hätte, aber es ist zu erkennen, dass die Abstinenz einer Koordinierung und Steuerung der Siedlungsentwicklung solche begünstigen kann.

Die Schwierigkeit ist nun, dass sich die Problematik in ihrer Komplexität durch das Fehlen einer Metropolitanplanung für Madrid bzw. einer integrierten strategischen Planung der Region in den letzten Jahren vervielfacht hat und die Aufgabe nun schwieriger und gleichzeitig notwendiger als je zuvor erscheint.

Welche Hauptgründe gibt es für die Abstinenz eines solchen Plans?

Dass dieser Plan trotz seit 1995 bestehender gesetzlicher Verpflichtung immer noch nicht wenigstens teilweise in die Realität umgesetzt wurde ist unfassbar jedoch nicht unbegreiflich, wenn man sich intensiver mit Madrid beschäftigt.

Hauptsächlich ist es aufgrund der Ideologie des „Nicht-Einmischens“ der Comunidad de Madrid, weshalb die Idee eines integrierten Gesamtplans für die Region nicht weiter verfolgt wird.

Jedoch auch die Gemeinden selbst wollen nicht, dass man sich in ihre Angelegenheit einmischt.

Während die Comunidad de Madrid wegen der Überzeugung jegliche Intervention in den Markt von Seiten des Staates aus sei ein Hindernis für dessen optimale Entwicklung, verhindern die einzelnen Gemeinden eher wegen dem drohenden Machtverlust bzw. der Abgabe von Kompetenzen eine Fortführung bzw. Wiederaufnahme des Projekts „Plan Regional de Estrategia Territorial de Madrid 1996“ (Strategischer Regionalplan für Madrid 1996).

Wozu könnte Madrid überhaupt eine integrierte Gesamtplanung brauchen

Die letzte Frage möchte ich gerne mit einem Zitat beantworten:

„Die Diffusion der Stadt sollte nicht gleichzeitig eine Dispersion der [kommunalen] Raumplanungsaktivitäten auf dem Gebiet bedeuten, wie es sowohl in der Planung als auch in der Verwaltung der Metropolregion [Madrids] geschieht. Der periurbane Raum, wegen seiner Zusammenhangslosigkeit, hat globale und integrierte Organe einer Metropolregion am notwendigsten.“ [Eigene Übersetzung; MIGUEL GONZALEZ (1999); S.: 294]

7.4 Individuelle Erfahrungen

Die Idee für das Thema meiner Diplomarbeit kam mir bei meinem Erasmusaufenthalt in Madrid. Mich faszinierte diese pulsierende lebendige Stadt und ihr Aufstieg in die Liga der Big Player unter den Metropolen. Schnell wurde klar, dass ich meine Arbeit nicht von Österreich aus schreiben können werde. Ich vertiefte meine Kenntnisse über die Stadt und die Region so gut es ging mittels Internetrecherche als Vorbereitung für einen 6 monatigen Aufenthalt in Madrid. Von September 2011 bis Februar 2012 führte ich in Madrid 7 Interviews mit Professoren, in der Privatwirtschaft tätigen Raumplaner und dem Chef der Raumordnung der Comunidad durch. Ich arbeitete und recherchierte sowohl in lokalen (der Gemeinde) als auch regionalen Bibliotheken und holte mir falls nötig zusätzliche Informationen von den zuständigen Ministerien. Ich genoss die Zeit sehr, auch wenn mir dort erst so richtig bewusst wurde, dass mein Thema für mehrere Doktorarbeiten und etliche Diplomarbeiten reichen würde. Ich ließ mich trotzdem nicht davon abbringen, denn ich wollte das große Ganze erfassen und einen allgemeinen Überblick bieten, auch wenn dies bedeuten sollte, dass der Zeitaufwand ins Unermessliche steigen sollte.

Gleich zu Beginn meiner Recherche bemerkte ich schon, dass die Ausarbeitung des Themas wohl keine einfache Aufgabe werden wird. Die größten Probleme machten sich gleich zu Beginn bemerkbar und sollten sich bis zum Schluss in teils schwer überwindbare Hindernisse steigern:

- Die schier unendliche Masse an Informationen, jedoch nur über Teilgebiete oder –bereiche.
- Kaum regionale Analysen mit komplexeren/interdisziplinären Inhalten bezüglich regionaler Zusammenhänge von mehreren unterschiedlichen Faktoren und deren Auswirkungen, wenig Informationen zum Thema regionale oder strategische Planung in Madrid.
- Unverlässliche Quellen bzw. teils schlecht recherchierte oder nicht objektive Artikel, erschwerten mir das Leben zusätzlich. Somit musste ich jede Quelle selbst nochmal durch weitere Recherchen absichern.
- Kommunikationslosigkeit/Ahnungslosigkeit zwischen den verschiedenen für räumliche Entwicklung zuständigen Behörden.
- Die völlige Abstinenz eines Regionalplans in der Realität und die gesetzliche Verpflichtung diesen zu Verfolgen in der Theorie.
- Teils inkompatible und unvollständige Statistikdaten der unterschiedlichen Behörden (IESTADIS, INE, MdF, IET).
- Der Umfang des Untersuchungsgebietes und –gegenstandes wurde von mir völlig unterschätzt.

Der größte Schock für mich war, als ich feststellen musste, dass Madrid überhaupt keine integrierte Regionalplanung besitzt bzw. nicht einmal irgendeine Form einer interdisziplinären strategischen Planung. Kurz darauf stellte sich heraus, dass es auch kaum Kooperationen zwischen den einzelnen Gemeinden gab. Die einzige erkennbare regionale Planung war im Bereich der technischen und teils sozialen Infrastruktur. Mein Thema „Metropolitanplanung Madrid“ erweiterte sich sogleich um „Ursachen und Folgen einer fehlenden integrierten Planung“. Was dies im Detail bedeuten würde – nämlich die Vervielfachung des Umfangs meiner Arbeit – sollte ich erst viel später erfahren.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Metropolregion – Die kompakte Stadt [IESTADIS]	12	
Abbildung 2: Metropolregion – Statistische Einheiten [IESTADIS]	13	
Abbildung 3: Metropolregion – Corredores Metropolitanos [Consortio de Transportes]	14	
Abbildung 4: Metropolregion – Funktionale Metropolregion [Urban 14 (2009); S.: 77]	15	
Abbildung 5: Plan Castro für den Ensanche von Madrid 1860 [Comunidad de Madrid]	21	
Abbildung 6: Bevölkerungsentwicklung Madrids zwischen 1860 und 2010 [INE]	22	
Abbildung 7: Prozentueller Anteil der Gemeinde an der Gesamtbevölkerung [INE]	22	
Abbildung 8: Prozentuelle Bevölkerungsveränderung von 1950 – 1981 [INE]	23	
Abbildung 9: Siedlungsentwicklung 1975 – 1995 [CD URBAN Nr. 14 (2009)]	30	
Abbildung 10: Bevölkerungsentwicklung im Osten Madrids zwischen 1960 und 1981 [INE]	31	
Abbildung 11: Bevölkerungsentwicklung im Süden Madrids zwischen 1960 und 1981 [INE]	32	
Abbildung 12: Bevölkerungszuwachs in Prozent im Osten Madrids zwischen 1960 und 1981 [INE]	32	
Abbildung 13: Bevölkerungszuwachs in Prozent im Osten Madrids zwischen 1960 und 1981 [INE]	32	
Abbildung 14: Anteil der Wirtschaftssektoren am BIP der CAM (1986 – 2010) [INE]	34	
Abbildung 15: Angestellte nach Wirtschaftssektoren 1986 und 2009 [INE]	34	
Abbildung 16: Jährliche Veränderung der Bruttowertschöpfung in Prozent [INE]	35	
Abbildung 17: El Quiñon I [Spiegel.de]	Abbildung 18: El Quiñon II [El Pais]	41
Abbildung 19: PAU „Sanchinarro“	Abbildung 20: PAU „Las Tablas“	41
Abbildung 21: Siedlungsentwicklung 1995 – 2005 [CD URBAN Nr. 14 (2009)]		44
Abbildung 22: Entwicklung der Bevölkerungsdichte zwischen 1950 und 2001 [INE]		47
Abbildung 23: Arbeitslosigkeit in der CAM nach Altersgruppen [IESTADIS]		49

Abbildung 24: Beschäftigungsentwicklung der unter 25 jährigen in der CAM (Basis 1996) [INE]	50
Abbildung 25: Anteil der Beschäftigten unter 25 an der Bevölkerung unter 25 (15-24 Jahre) [INE]	50
Abbildung 26: Entwicklung der Beschäftigung nach Sektoren in der CAM (Basis 1994) [INE]	51
Abbildung 27: Beschäftigtenentwicklung des Bausektors der CAM [INE]	52
Abbildung 28: Entwicklung des Wohnungsbestands und der Einwohnerzahl (Basis 1986) [IESTADIS]	52
Abbildung 29: Entwicklung der Wohnungspreise in der CAM [IESTADIS]	54
Abbildung 30: Baugenehmigungen in Spanien von 1997 – 2010 [INE]	54
Abbildung 31: Anzahl der Studenten in der CAM [IESTADIS]	55
Abbildung 32: Verbaute Fläche in der CAM 1956 und 2005 [Comunidad de Madrid]	58
Abbildung 33: Bevölkerungspyramide der CAM im Jänner 2012 [INE]	59
Abbildung 34: Bevölkerungspyramide Wiens 2008 [Statistik Austria]	60
Abbildung 35: Straßennetz der CAM [Comunidad de Madrid]	62
Abbildung 36: Jährliche Passagierzahlen in Barajas 1990 – 2011 [MdF]	63
Abbildung 37: Jährliche Gütertransporte in Barajas in Kg von 1990 bis 2011 [MdF]	64
Abbildung 38: Fahrradplan Madrids [Comunidad de Madrid]	65
Abbildung 39: Durchschnittliches verfügbares Einkommen pro Person 2009 [INE]	67
Abbildung 40: Entwicklungen im Tourismussektor von 1985 bis 2010 [IESTADIS]	68
Abbildung 41: BIP des Tourismussektor [IESTADIS]	68
Abbildung 42: Beitrag zum BIP der CAM des DL-Sektors [INE]	69
Abbildung 43: Beschäftigtenentwicklung des DL-Sektors der CAM [INE]	69
Abbildung 44: Beitrag zum BIP der CAM des Bausektors [INE]	70
Abbildung 45: Beitrag zum BIP der CAM der Industrie [INE]	71
Abbildung 46: Beschäftigtenentwicklung der Industrie der CAM [INE]	71
Abbildung 47: Anteil der Beschäftigten in der CAM [INE]	72

Abbildung 48: Beitrag zum BIP der CAM [INE]	72
Abbildung 49: Plan Bidagor [Comunidad de Madrid]	75
Abbildung 50: Gebiet der COPLACO 1963 [IESTADIS]	80
Abbildung 51: Plan Regional de Estrategia Territorial PRET [PRET (1996)]	88
Abbildung 52: Plan Regional de Estrategia Territorial PRET [PRET (1996)]	100

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Faktoren für die Entindustrialisierung Madrids [ABAD PARDO, C.; 2004; S. 184]	25
Tabelle 2: Kompetenzen des Staates [PUJADAS, R; FONT, J.; 1998; S.: 46-48]	27
Tabelle 3: Kompetenzen der Comunidades Autónomas [PUJADAS, R; FONT, J.; 1998; S.: 46-48]	28
Tabelle 4: Verpflichtende Minimaldienstleistungen einer Gemeinde [PUJADAS, R; FONT, J.; 1998; S.: 46-48]	29
Tabelle 5: Durchschnittliches Wachstum der Bruttowertschöpfung in Prozent von 1986 bis 2007 [INE]	35
Tabelle 6: Wohnungsbedarf versus Wohnungsbau 1995-2010 [IESTADIS]	53
Tabelle 7: Übersicht über die Veränderungen der Widmungsarten	92
Tabelle 8: Ziele einer nachhaltigen Entwicklung	104

Quellenverzeichnis

Literatur

ABAD PARDO, Carlos (2004): „Vaciado industrial y nuevo paisaje urbano en Madrid: antiguas fábricas y renovación de la ciudad“; 2004; Madrid: Ediciones La Librería; Madrid

ARELLANO, Manuel und BENTOLILA, Samuel (2009): „La burbuja inmobiliaria: causas y responsables“ in: „La crisis de la Economía Española – Lecciones y Propuestas“; 2009; Seiten 28-31

BAHAMONDE Y OTERO (1989): Beitrag „Madrid, de territorio fronterizo a región metropolitana“ in „España, Autonomías“ von Juan Pablo Fusi; 1989; Espasa Calpe, Madrid; <http://www.ucm.es/info/hcontemp/leoc/madrid.htm> (30.1.2012)

BBSR, Bundesinstitut für Bau-, Stadt-, und Raumforschung (2011): „Metropolitan Areas in Europe“; Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung; Berlin

BLOTEVOGEL, Hans Heinrich (2007): „Die Bedeutung der Metropolregionen in Europa“ in der Zeitschrift „MIRAktuell“ des Land Brandenburg; Heft 1, 2007; Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung; Potsdam

BORJA, Jordi (1998): „Ciudadanía y espacio público“ im Magazin „Ambiente y Desarrollo“, Vol. XIV Nr. 3, S.: 13-22; Centro de Investigación y Planificación para el Medio Ambiente CIPMA; Santiago, Chile

CAM (2002): „Atlas de la Comunidad de Madrid en el umbral del siglo XXI“; Consejería de Economía e Innovación Tecnológica; Comunidad de Madrid; Madrid

CD URBAN Nr. 14 (2009): CD mit Kartenmaterial des Magazins Urban Nr. 14: „Madrid Region“; Universidad Politécnica de Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio; Madrid

CDCS (2000) European Committee for social cohesion: „Strategy for Social Cohesion“; European Committee for social cohesion; Strasbourg

CTM, Consorcio de Transportes de Madrid (2008): „Estudio sobre la problemática de la accesibilidad y estrategia de actuación de los polígonos industriales y centros empresariales de la Comunidad de Madrid“; Consejería de Transportes e infraestructuras; Madrid

ESTEBAN, Alfonso de (1981): „El concepto de área metropolitana“; Universidad Complutense de Madrid; Madrid

GARCIA-LOPEZ und MUÑIZ (2007). „¿Policentrismo o dispersión? Una aproximación desde la nueva economía urbana.“ Revista Investigaciones Regionales, Vol. 11, p. 25-43.; Mundi Prensa Libros S.A.; Madrid

GIFFINGER, Rudolf und STALLBOHM, Mariana (2009): „Challenges of metropolitan development: Strategic efforts in comparison of Barcelona and Vienna“ Paper präsentiert bei der Konferenz „City Futures in a globalizing World“ in Madrid Juni 2009; European Urban Research Association (EURA) und Urban Affairs Association (UAA); Madrid

GÖDDECKE-STELLMANN, Jürgen und ADAM, Brigitte (2002): „Metropolregionen – Konzepte, Definitionen und Herausforderungen“ in Informationen zu Raumentwicklung, Heft 9, S. 513 – 525, 2005; Franz Steiner Verlag; Bonn

GÖDDECKE-STELLMANN, Jürgen, ADAM, Brigitte und HEIDBRINK, Ingo (2005): „Metropolregionen als Forschungsgegenstand“ im Magazin „Informationen zur Raumentwicklung“, Heft 7, S.: 417 - 430, 2002; Franz Steiner Verlag; Stuttgart

GOMEZ Y GONZALEZ DE LA BUELGA, Juan (2000): „Discurso de Ingreso a la Real Academia de Doctores de Madrid“ Graficas Chile, S.A.L., Madrid

GONZALEZ, Rafael de Miguel (2008): „Planificación territorial, gobierno y gobernanza metropolitana en las grandes ciudades españolas“ im Magazin „Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles“ Nr. 48, 2008. Seite 355-374; Asociación de Geógrafos Españoles; Madrid

GÜELL, Jose Miguel Fernandez (2008): „Condiciones para Abordar la Ordenación Territorial de una Region Urbana Dinámica: El Caso de la Comunidad de Madrid“; Beitrag zum ersten Raumplanungs- und Raumordnungskongress (I Congreso de Urbanismo y Ordenación del Territorio) in Bilbao 2008

HAMEDINGER, Alexander (2008): „Strategieorientierte Planung im kooperativen Staat“

HAUBOLD, Dorothea (1999): „Nachhaltige Stadtentwicklung und urbaner öffentlicher StadtRaum“; BIS-Verlag; Oldenburg

HÄUSSERMANN, Hartmut (2003): „Armut in der Großstadt. Die Stadtstruktur verstärkt soziale Ungleichheit.“ In dem Magazin „Informationen zur Raumentwicklung“, Heft 3/4, 2003, S. 147- 159; Franz Steiner Verlag; Stuttgart

HEITKAMP, Thorsten (2008): „Wohnbauflächennachfrage in der Metropolregion Madrid“ in: RaumPlanung Spezial, Nr. 140; 2008; Seiten: 211-216

HEITKAMP, Thorsten (2010): „Auswirkungen des geplatzten Immobilienbooms in Spanien - Zur Neuausrichtung des spanischen Wohnungsmarktes und der Stadtentwicklungspolitik.“ in: RaumPlanung, Nr. 152; 2010; Seiten: 225-230

HORTIGÜELA, F. et al. (1997): „Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid“; Fundicot; Madrid

LEBOREIRO, Alberto (1999): "De la teoría a la práctica en la planificación territorial" im Magazin URBAN Nr. 3; Universidad Politecnica de Madrid, Escuela Tecnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio; Madrid

LOZENZO, López Trigal (2007): Artikel "Regulación y Gestión del Territorio en la España Autonómica" in dem Magazin INFORGEO Nr. 20&21 der Vereinigung portugisischer Geografen (Associação Portuguesa de Geógrafos); 2007; Lissabon

MADRID GRAN SUR METROPOLITANO (1993): "Territorio, desarrollo regional y medio ambiente."; Comunidad de Madrid; ARPEGIO; Madrid

MIGUEL GONZALEZ, Rafael de (1999): „El nuevo urbanismo de las periferias metropolitanas en Espana“ in „La ciudad: tamaño y crecimiento“ von Rafael Dominguez Rodriguez; Universidad de Malaga; Malaga

MOYA, Luis (1996): "La Práctica del Planeamiento Urbanístico"; Editorial Sintesis, S.A., Madrid

MUÑOZ, Santiago Fernández (2008): "Participacion Publica, Gobierno del Territorio y Paisaje en la Comunidad de Madrid" im Magazin "Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles" Nr. 46, 2008. Seite 97-119; Asociación de Geógrafos Españoles; Madrid

NAREDO, José Manuel (1996): "La burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura economica reciente (1985-1995)"; Siglo XXI de Espana Editores, S.A.; Madrid

NEUMAN, Michael (2010): "The Imaginative Institution: Planning and Governance in Madrid"; Ashgate Publishing Co.; UK

NEUMAN, Michael und GAVINHA, Jose (2005): "The planning dialectic of continuity and change: The evolution of metropolitan planning in Madrid" in European Planning Studies, Vol. 13, Issue 7: Seite 985 — 1012; Herausgegeben von: Routledge, UK

OBSERVATORIO METROPOLITANO (2007): „Madrid. La suma de todos? Globalizacion, territorio, desigualdad“; Traficantes de sueños, Madrid

OBSERVATORIO METROPOLITANO (2010): „Fin de ciclo - Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)“; Traficantes de sueños, Madrid

ORTIZ CASTANO, Pedro (2008): Urbanismo. Madrid 2008: Debates y criterios de la Comision de Urbanismo del Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid“; Fundacion arquitectura COAM, Madrid

PALOMARES, Juan und PUEBLA, Javier (2007): "La ciudad dispersa: cambios recientes en los espacios residenciales de la Comunidad de Madrid"; Universidad Complutense de Madrid; Madrid

PINTO Y MADRAZO (1995): „Atlas histórico de la ciudad, siglos IX-XIX“; 1995; Lunweg; Barcelona

PRET (1995): "Plan regional de estrategia territorial. Documento preparatorio de las Bases"; Consejería de Política Territorial; Madrid

PRET (1996): "Plan regional de estrategia territorial. Bases"; Consejería de Política Territorial; Madrid

PUJADAS, Roma und FONT, Jaume (1998): „Ordenación y planeamiento territorial"; Editorial Sintesis, S.A., Madrid

REBOLLO, Enrique Orduna (2003): "Municipios y Provincias"; Laxes, S.L., Madrid

RIBERT, Pere-Joan Torrenti (2007): "La nueva Ley de Suelo y su incidencia en el urbanismo local"; Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña; Barcelona

RIVERA GALLO, Maria T. et al. (2010): "Cambios territoriales en la Comunidad de Madrid: Policentrismo y dispersión" im Magazin EURE, Vol. 36, Nr. 107, S.: 5-26; Pontificia Universidad Católica de Chile, Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos; Chile

ROCH, Fernando (2002): "Agentes sociales y tendencias urbanísticas: hegemonía inmobiliaria y pérdida de urbanidad" im Bulletin der ETSAM "Ciudades para un Futuro más Sostenible" Nr. 29/30 "Notas para entender el Mercado Inmobiliario"; 2002; Madrid

RUIZ SANCHEZ, Javier (2000): „Planeamiento urbano territorial en Madrid" in dem Magazin "Urban" Ausgabe 5; Seite 122 ff; Madrid

SAHNER, Heinz (1998): "Bürgerbefragungen und das Prinzip der nachhaltigen Stadtentwicklung" Vortrag auf dem Symposium "Soziales, Gesundheit, Umwelt, Arbeit - vernetzt – zur nachhaltigen Entwicklung der Stadt Halle" am 27. Juni 1998 in der Paul-Riebeck-Stiftung; Martin-Luther-Universität; Halle-Wittenberg

SALADO GARCIA, Maria Jesus (2010): Präsentation mit dem Titel "Ordenación del Territorio y Planificación Urbanística en la Comunidad de Madrid" beim 1. internationalen Kongress der Raumordnung und geografischen Informationstechnologien (GIS) in Tegucigalpa 2010

SALET, William et al. (2003): "Metropolitan Governance and Spatial Planning"; Spon Press; London

SANTIAGO, Eduardo de (2008): "Infraestructuras, planeamiento y modelo territorial en la Comunidad de Madrid"; Beitrag zum Modul 1 "la planificación territorial y el planeamiento urbanístico" während des Raumplanungskongresses "1er congreso de Urbanismo y ordenación del territorio" in Bilbao 2008

SQUIRES, Gregory (2002): "Urban Sprawl: causes, consequences & policy responses." Washington: Urban Institute Press; Washington

TERAN, Fernando de (1999): „Madrid: Ciudad-Region"; Comunidad de Madrid; Madrid

TOMAS, Mariona (2002): „Dealing with metropolitan governance. A case study: Madrid" Beitrag zum VII internationalen Kongress des CLAD 2002; Lissabon

URBAN Nr. 14 (2009): "Madrid Region"; Universidad Politecnica de Madrid, Escuela Tecnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanistica y Ordenación del Territorio; Madrid

URBAN Nr. 3 (1999): "Sostenibilidad.1999"; Universidad Politecnica de Madrid, Escuela Tecnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanistica y Ordenación del Territorio; Madrid

URBAN Nr. 5 (2000): "Planeamiento urbano territorial en el siglo XXI. 2000-2001"; Universidad Politecnica de Madrid, Escuela Tecnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanistica y Ordenación del Territorio; Madrid

URBAN Nr. 9 (2004): "Varía urbanística. Proyecto residencial en la región urbana de Madrid."; Universidad Politecnica de Madrid, Escuela Tecnica Superior de Arquitectura, Departamento de Urbanistica y Ordenación del Territorio; Madrid

VALENZUELA RUBIO, Manuel (1990): "La Comunidad de Madrid y la Construcción del Territorio Metropolitano" erschienen in der Zeitschrift "Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles" Nr. 11, 1990, S.: 15-50; Asociación de Geógrafos Españoles; Madrid

VALENZUELA RUBIO, Manuel (2010): Artikel "La Planificación Territorial de la Region Metropolitana de Madrid. Una Asignatura Pendiente" erschienen in der Zeitschrift "Cuadernos Geograficos" num. 47, 2010, Universidad de Granada, Granada

WEHRHAHN, Rainer (2000): Artikel „Zur Peripherie postmoderner Metropolen: Periurbanisierung, Fragmentierung und Polarisierung, untersucht am Beispiel Madrid“ im Magazin Erdkunde Bd. 54, H. 3, S.:221-237; Erdkunde; Bonn

Gesetze

Auf folgender Homepage abrufbar: <http://noticias.juridicas.com/>

Gemeindestatuten von 1924

Bodengesetz von 1956

Bodengesetz von 1975

Spanische Verfassung von 1978

Statuten der Comunidad de Madrid von 1983

LEY 7/1985 Kommunalverwaltungsgesetz der Comunidad de Madrid

LEY 9/1995 Boden- und Raumplanungsgesetz der Comunidad de Madrid

LEY 9/2001 Bodengesetz der Comunidad de Madrid

LEY 22/2006 de la Capitalidad

LEY 8/2007 staatliches Bodengesetz

Internet

AENA AEROPUERTOS (2012): Flughafen Madrid Barajas: <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Madrid-Barajas/es/> (23.3.2012)

Canal Isabell II (2012): <http://www.cyii.es>

EC (2008) European Commission: „Green Paper on Territorial Cohesion. Turning territorial diversity into strength“ vom 6.10.2008; http://ec.europa.eu/regional_policy/archive/consultation/terco/paper_terco_en.pdf (15.5.2012)

Ecologistas en acción (2007): Artikel „Urgencia por destruir el territorio“; http://www.ecologistasalcalah.org/docs/Informe_Ley_de_Modernizacion.pdf

EMPLEOSUR (2010): „Por el Empleo en el Sur“ vom 14.6.2010; <http://www.poreempleoenelur.es/wordpress/>; (19.10.2011)

EMT Madrid (2010): „Informe anual 2010 de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid“ (EMT); http://www.emtmadrid.es/web_emt_babel/files/1d/1d20c7ce-9688-4776-a105-29f60a35fa32.pdf (28.3.2012)

ETSAM (2008): „Estudio sobre la ocupación de suelo por usos urbano-industriales, aplicado a la Comunidad de Madrid“ vom Juni 2008; <http://habitat.aq.upm.es/oscam/aoscam-2d.pdf> (15.5.2012)

EUROSIG (2010): „Wirtschaftlicher, sozialer und territorialer Zusammenhalt (Kohäsion)“ vom 26.4.2010; <http://www.eurosig.eu/article134.html> (15.5.2012)

FUNDICOT (1997); „Bases del Plan Regional de Estrategia Territorial de la Comunidad de Madrid: Análisis y valoración“ vom Mai 1997; <http://territoriales.files.wordpress.com/2010/07/fundicot-analiza-bases-pret.pdf>; (13.4.2012)

IESTADIS (2005): „Resena Estadística Zonal. 2005“; Instituto de Estadísticas de Madrid; Madrid; <http://www.madrid.org/iestadis/fijas/estructu/general/territorio/estructuresenzonal.htm> (14.4.2012)

IESTADIS (2012): Instituto de Estadísticas de Madrid; Madrid; <http://www.madrid.org/iestadis>

IET (2011): Instituto de Estudios Turísticos; <http://www.iet.tourspain.es/es-ES/Paginas/default.aspx>; (24.4.2012)

INE (2012): „Instituto Nacional de Estadísticas“: Nationales Statistikamt; www.ine.es; Madrid; 2012

MADRID BICI (2012): „Plan Director de Movilidad Ciclista“; www.madrid.org (17.4.2012)

MADRID VIARIO (2011): „Catálogo viario 2011“; Temas-Carreteras; www.madrid.org (14.12.2011)

MADRIPEDIA (2012): "COPLACO"; <http://www.madripedia.es/wiki/Coplaco> (23.9.2011)

MdF (2012): Ministerio de Fomento; „Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid“; <http://www.madriidiario.es/madriidiario/transporte/plancercanias.pdf>

MdF (2012): Ministerio de Fomento; http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/

Metro Madrid (2009): „Informe Anual 2009 del Metro de Madrid“; <http://www.metromadrid.es/export/sites/metro/comun/documentos/memoria/2009esp/InformeREDU.pdf>; (28.3.2012)

NAVARRO, Carmen (2006): Vortrag „Spanish metropolitan areas and the case of Madrid“ auf einem internationalen Workshop in Montreal mit dem Titel "Governance and spatial discontinuities: Reterritorialization or a new polarization of metropolitan spaces?". Zu finden unter: http://www.vrm.ca/documents/Carmen_Navarro.pdf (17.5.2012)

OBJOVI (2007): Observatorio Joven de la Vivienda; "Anuario 2007"; <http://www.cje.org/C14/C6/OBJOVI/default.aspx> (24.4.2012)

Partizipation & nachhaltige Entwicklung in Europa: <http://www.partizipation.at/> (15.5.2012)

ROGALL, Holger (2012): "Ausgangslage" Skriptum zur Vorlesung "Nachhaltige Ökonomie I"; <http://www.nachhaltigkeit.info/media/1329993588phpVnw9jR.doc> (14.5.2012)

Statistik Austria (2012): http://www.statistik.at/web_de/statistiken/index.html

WEISS, Peter (2009): Vortrag "Soziale Kohäsion" im Auslandsbüro der Konrad Adenauer Stiftung in Chile am 17.4.2009; http://www.kas.de/wf/doc/kas_16319-1522-1-30.pdf?090428210457 (13.5.2012)

Online Medien

Der Spiegel: <http://www.spiegel.de/>

Art. 1: "Meine Wohnung. Mein Geld. Mein Alptraum" vom 7.5.2010; <http://www.spiegel.de/politik/ausland/0,1518,691599,00.html>; (28.3.2012)

El Economista: <http://www.eleconomista.es>

Art. 1: "Gallardón: „La privatización del Canal de Isabel II está muy cerca“" vom 7.4.2011; <http://www.eleconomista.es/espana/noticias/2971285/04/11/El-acuerdo-con-la-Comunidad-sobre-la-privatizacion-del-Canal-de-Isabel-II-esta-a-las-puertas.html>; (3.11.2011)

El Mundo: <http://www.elmundo.es/>

Art. 1: "De los 865.561 visados para la construcción de vivienda en 2006 a los 91.662 de 2010" vom 28.2.2011; <http://www.elmundo.es/elmundo/2011/02/28/suvivienda/1298883784.html>; (28.3.2012)

Art. 2: “Los jóvenes españoles gastan más de la mitad del sueldo en comprar una casa“; vom 29.11.2011; <http://www.elmundo.es/elmundo/2011/11/29/suvienda/1322561873.html>; (28.3.2012)

Art. 3: “Entra en vigor la Ley de Capitalidad de Madrid“ vom 26.7.2006; <http://www.elmundo.es/elmundo/2006/07/25/madrid/1153809613.html>; (28.2.2012)

El Pais: <http://www.elpais.com>

Art. 1: “Siete años de auge inmobiliario“ vom 8.1.2005; http://elpais.com/diario/2005/01/08/economia/1105138809_850215.html; (28.3.2012)

Art. 2: “El Congreso aprueba la Ley de Capitalidad de Madrid con la sola oposición de Izquierda Unida“ vom 11.5.2006; http://www.elpais.com/articulo/espana/Congreso/aprueba/Ley/Capitalidad/Madrid/sola/oposicion/Izquierda/Unida/elpepuesp/20060511elpepunac_3/Tes; (28.3.2012)

Art. 3: „Gallardón 'descubre' la bici“ vom 9.5.2011; http://elpais.com/elpais/2011/05/09/actualidad/1304929037_850215.html (17.4.2012)

Art. 4: „La presidenta recibirá mañana a los alcaldes del sur“ vom 15.4.2010; http://www.elpais.com/articulo/espana/presidenta/recibira/manana/alcaldes/sur/elpepuesp/20100415elpepunac_10/Tes; (19.10.2010)

Art. 5: „La Comunidad de Madrid dice que la presidenta ha recibido en 24 ocasiones a los alcaldes del Sur“ vom 15.4.2010; http://www.elpais.com/articulo/ultimo/Comunidad/Madrid/dice/presidenta/ha/recibido/24/ocasiones/alcaldes/Sur/elpeputec/20100415elpepuult_1/Tes; (5.5.2012)

Art. 6: „Tensión entre los alcaldes del sur y Aguirre antes de la reunión“ vom 16.4.2010; http://www.elpais.com/articulo/espana/Tension/alcaldes/sur/Aguirre/reunion/elpepuesp/20100416elpepunac_4/Tes; (5.5.2012)

Art. 7: „Los alcaldes del sur de Madrid piden la "dimisión inmediata" de Aguirre“ vom 14.6.2010; http://www.elpais.com/articulo/espana/alcaldes/sur/Madrid/piden/dimision/inmediata/Aguirre/elpepuesp/20100614elpepunac_5/Tes; (5.5.2012)

Madridiario: <http://www.madridiario.es>

“Simancas promete un Plan Regional de Estrategia Territorial“ vom 9.2.2007; <http://www.madridiario.es/2007/Febrero/madrid/9829/simancas-plan-territorial-suelo.html>; (28.3.2012)

Terranoticias: <http://noticias.terra.es>

Art 1: “El precio medio de una vivienda en la Comunidad supera los 409.000 euros y cuenta con 115 metros cuadrados“;

http://terrannoticias.terra.es/provincias/madrid/articulo/comunidad_precio_medio_vivienda_supera_1379352.htm; (28.3.2012)

Tu Zona Es: <http://tuzonaes.com>

Art. 1: „El alcalde de Leganés no se sumará al Plan Estratégico del Sur“ vom 19.10.2011;
<http://tuzonaes.com/2011/06/29/el-alcalde-de-leganes-no-se-sumara-al-plan-estrategico-del-sur/>;
(5.5.2012)

Interviews

Alberto Leboeiro – Chef der Regionalplanung der Comunidad de Madrid

Enrique Calderon – Professor an der UPM Caminos, Canales y Puertos (Bauingenieurwesen) am Institut für Raumplanung und Raumordnung

Fernando Roch Peña – Professor an der ETSAM am Institut für Raumplanung und Raumordnung

Juan Antonio Santamera Sanchez – Professor an der UPM Caminos, Canales y Puertos (Bauingenieurwesen) am Institut für Raumplanung und Raumordnung

Luis Rodriguez-Avial Llardent – Professor für Stadtplanung an der Universität Camilo José Cela; Vorsitzender des Konsortiums zur Verlängerung der Castellana in Madrid