



und Verkehrsplanung zusammen und soll dadurch die natürlichen Ressourcen wirkungsvoller schützen und die Verkehrsbelastung in Stadt und Region vermindern. Bis spätestens September 2006 soll eine Umsetzungsstrategie vorgelegt werden, wie diese Ziele zu erreichen sind.

Das neue Gesetz (Regional Planning Act) führt zwei Einrichtungen zusammen, die es bereits seit den 1950er Jahren gibt. Die „Chicago Area Transportation Study“ (CATS) entstand 1955 und ist seitdem für die Verkehrsplanung zuständig. 1957 kam es außerdem zur Gründung der „Northeastern Illinois Planning Commission“ (NIPC). Ihre Aufgabe ist die regionale Entwicklungsplanung. Damit wurden die beiden Kernbereiche einer integrierten Siedlungs- und Entwicklungsplanung getrennt voneinander bearbeitet. Außerdem verfügt die Regionalplanung über keine regulativen Instrumente, um auf die Entwicklung der Kommunen steuernd einwirken zu können. Ihr stehen überwiegend informelle Arbeitsformen zur Verfügung, Überzeugung und Kommunikation bestimmen das Vorgehen.

Vor diesem Hintergrund ernannte der Gouverneur Anfang 2004 eine „Regional Transportation Task Force“. Sie erarbeitete Empfehlungen, wie sich die Verkehrsplanung in der Metropolregion verbessern ließe. Ein Ergebnis war, CATS und NIPC zum Regional Planning Board zusammenzulegen.

### CHICAGO METROPOLIS 2020 UND OPENLANDS PROJEKT

Zur Konjunktur der Regionalplanung tragen in der Metropolregion Chicago auch unterschiedliche Non-Profit-Organisationen bei. Zu nennen sind insbesondere Chicago Metropolis 2020 und Openlands Project.

1999 gründete der „Commercial Club of Chicago“ die non-profit Organisation Chicago Metropolis 2020. Die Mitglieder kommen aus Bereichen der Wirtschaft und des öffentlichen Lebens, Sitz ist die LaSalle Bank in Chicago. Chicago Metropolis 2020 hat sich zur Aufgabe gesetzt, zur langfristigen Lebensfähigkeit der Stadtregion beizutragen. Handlungsfelder von Chicago Metropolis 2020 beziehen sich zum einen auf die Bevölkerung und betreffen Wohnen, frühkindliche Erziehung sowie

Recht und Sicherheit. Zum anderen setzt sich die Organisation für eine radikale Änderung der Siedlungs- und Verkehrspolitik ein. Mit dem „Metropolis Plan: Choices for the Chicago Region“ hat die Organisation ein Programm vorgelegt, das sich an Politik und Verwaltung richtet. Darin werden u. a. eine deutliche Stärkung der Regionalplanung, eine Zusammenlegung von CATS und NIPC sowie ein regional abgestimmtes Steuersystem gefordert. Mit dem Metropolis Plan sieht sich die Organisation in der Tradition von Daniel Burnhams „Plan of Chicago“, den der Commercial Club im Jahr 1906 veröffentlicht hatte. Die Reaktion auf die Forderungen wird ambivalent einge-



Abb. 2: Regional Vision for 2040 (Quelle: NIPC 2005, 17)

schätzt. Trotz „polite applause“ der Entscheidungsträger und Pressekommentatoren wird die Bereitschaft verhalten eingeschätzt, dass diese die Forderungen auf ihre Agenda setzen (Longworth 2004, 90).

OpenLands Project hat den Schutz und die Entwicklung von öffentlichen Freiräumen im Nordosten von Illinois zum Ziel. Die unabhängige Organisation besteht bereits seit 1963. Gemeinsam mit ihrer Partneereinrichtung CorLands hat OpenLands Project im Raum Chicago dazu beigetragen, dass mehr als 45.000 ha Parks, Wälder, Wasser und Grünzüge sowie städtische Gärten geschützt bzw. bereitgestellt wurden. Im Sommer 2005 hat OpenLands Project im Millennium Park im Zentrum Chicagos die Open Air-Ausstellung „Revealing Chicago“ präsentiert. Sie informiert, wie rasant sich die Landschaft in der Region in den nächsten Jahrzehnten verändern wird, wenn keine Gegenmaßnahmen ergriffen werden. Die Ausstellung wurde gemeinsam mit Chicago Metropolis 2020 und der Stadt

Chicago veranstaltet und von privaten Sponsoren, u. a. der LaSalle Bank, Exelon und dem Boing-Konzern, unterstützt.

### FAZIT: „IT WILL MAKE A DIFFERENCE“

Die Veränderungen im Raum Chicago überraschen: Deutet sich in den USA eine neue Phase stadtreionaler Planung an? Gewinnen Aspekte einer regional abgestimmten integrierten Siedlungs- und Verkehrsentwicklung an Bedeutung? Wie wirkt sich dies auf die Organisation auf stadtreionaler Ebene aus? Und zeichnen sich moderne Formen einer Metropolitan Governance ab, bei der private Akteure Kofunktionen für die Stadt- und Regionalentwicklung übernehmen?

Die formale Gründung des Regional Planning Boards kann als eine wichtige Etappe auf dem Weg zu einer integrierten Raumentwicklung verstanden werden. Erstmals soll eine Einrichtung die Zuständigkeit für die regionale Siedlungs- und Verkehrsplanung erhalten. Entscheidend wird aber sein, welche Verfahren und Instrumente die zukünftige Arbeit kennzeichnen werden. Bisher stehen informelle, prozessuale und persuasive Instrumente im Vordergrund, wie beispielsweise der umfangreiche Beteiligungsprozess der NIPC zeigt. Auch der zukünftige Regional Comprehensive Plan, den das Board erstellen soll, verfügt über keine rechtssetzende Kraft. Er soll Prioritäten für öffentliche Maßnahmen nennen und Finanzierungswege aufzeigen. Dies deutet an, dass die Politik bisher noch nicht bereit ist, in die Planungshoheit der Kommunen und das weitgehend liberale Planungsrecht einzugreifen.

Die Szenarien der Siedlungsentwicklung für Northeast Illinois haben aber selbst die Wirtschaft aufgeschreckt,

sich mit der Raumentwicklung zu befassen. Mit Chicago Metropolis 2020 hat sie einen privaten Think Tank gegründet, der auf die Gefahren einer unkoordinierten Siedlungsentwicklung hinweist. Die neue Gesetzgebung ist in Teilen auch ein Ergebnis dieser Form der Politikberatung. Ob die weiche Form der Regionalplanung allerdings ausreichen wird, erscheint angesichts der Erfahrungen in der Vergangenheit fraglich. Durch das absehbare Bevölkerungswachstum wird die Nachfrage nach Bauland weiter zunehmen. Um die Aktivitäten der privaten Investoren und der beteiligten Kommunen auf die gewünschten Entwicklungsschwerpunkte und Korridore des öffentlichen

polis 2020 wirft allerdings die Frage auf, wie bürgerschaftliche Belange demgegenüber die erforderliche Beachtung erzielen können. Der Regional Planning Act zeichnet sich dadurch aus, dass er verbindliche Formen der Öffentlichkeitsbeteiligung vorsieht. Interessant erscheint insbesondere der vorgesehene ständige Bürgerbeirat. Er ermöglicht, dass bürgerschaftliche Interessen bereits frühzeitig einfließen können, wenn neue Ziele und Projekte noch in der Ideenphase sind.

Gegenüber deutschen Metropolregionen unterscheidet sich Chicago – wie die meisten der US-amerikanischen Großstadregionen – durch eine enorme Wachstumsdynamik. Folglich drängt

Stadregion werden können, wenn es gelingt, Interessen, die mit denen der öffentlichen Hand übereinstimmen, zu identifizieren und diese gemeinsam zu bearbeiten. Nicht zuletzt ist die breite Einbindung der Öffentlichkeit mit Hilfe innovativer – auch virtueller – Methoden zum 2040 Regional Framework Plan ein interessanter Impuls für die Öffentlichkeitsbeteiligung auf stadtreionaler Ebene. In diesem Zusammenhang steht auch die Open-Air-Ausstellung „Revealing Chicago“, die im Zentrum Chicagos gezeigt wurden. Sie unterstreicht, dass raumplanerische Themen die breite Öffentlichkeit ansprechen können, wenn sie entsprechend zielgruppengerecht und professionell aufbereitet werden (s. Abb. 3).

Ob es gelingen wird, die Siedlungsentwicklung im Raum Chicago im gewünschten Maß zu beeinflussen? – „It will make a difference“, lautet die optimistische Einschätzung eines leitenden Planers aus Will County, der zu den zehn Counties der USA zählt, die zuletzt am schnellsten gewachsen sind (Krohe 2006, 9).

*Jörg Knieling, Prof. Dr.-Ing. M.A., Institut für Stadt-, Regional- und Umweltplanung der HafenCity Universität Hamburg; Gesellschafter von KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, Hannover*  
*Heidi Sinning, Prof. Dr.-Ing., Fachgebiet Planung und Kommunikation der Fachhochschule Erfurt – University of Applied Sciences; Gesellschafterin von KoRiS – Kommunikative Stadt- und Regionalentwicklung, Hannover*



Abb. 3: Ausstellung „Revealing Chicago“; Chicago, Juni bis Oktober 2005 (Foto: Evans)

Personennahverkehrs zu konzentrieren, bedarf es sicherlich verbindlicherer Ordnungsinstrumente.

Die Organisation Chicago Metropolis 2020 weist darauf hin, dass der Wirtschaft bei diesen Bemühungen durchaus eine wichtige Rolle zukommen kann, wenn sie die Vorteile der Regionalplanung für ihre eigenen Belange erkennt. Dies ist in Chicago zum einen eine gute Erreichbarkeit innerhalb der Stadregion; zum anderen benötigt die Wirtschaft eine hohe Lebensqualität in den Teilräumen der Region, damit sie auf eine ausreichende Anzahl qualifizierter Arbeitskräfte zurückgreifen kann.

Die gute Vertretung der ökonomischen Interessen durch Chicago Metro-

sich die Frage auf, welche Erkenntnisse für die deutsche Diskussion nutzbar sein können? – Dies ist sicherlich zum einen die Bestätigung, dass eine stadtreional koordinierte und auf den ÖPNV ausgerichtete Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ein Standortvorteil für eine Großstadregion ist. Verschiedene Planungskonzepte und das eingesetzte Instrumentarium in den deutschen Stadregionen – allen voran in Hannover und Stuttgart – finden darin eine Bestärkung. Zum anderen ist die Kooperationskultur von Politik und Wirtschaft hervorzuheben, die Chicago Metropolis 2020 und OpenLands Project abbilden. Sie deuten an, wie private Akteure zu Koproduzenten der

## LITERATUR

- Chicago Metropolis 2020 (2004):** Metropolis Plan: Choices for the Chicago Region. Chicago
- Evans, Terry (2005):** Revealing Chicago: An Aerial Portrait, OpenLands Project; Chicago Metropolis 2020 (Hg.), [www.revealingchicago.org](http://www.revealingchicago.org) (Zugriff am 27.12.2005), Chicago
- Krohe, James Jr. (2006):** The People's Plan, 2040 Regional Framework Plan, in: Planning, The Magazine of the American Planning Association, vol. 72, no. 3, S. 8–9
- Longworth, Richard C. (2004):** The Political City, in: Madigan, Charles (Hg.), Global Chicago. Chicago, S. 70–93
- Moskow, Michael H. (2004):** Shaping Global Chicago, in: Madigan, Charles (Hg.), Global Chicago. Chicago, S. 191–207
- Northeastern Illinois Planning Commission" (NIPC) (2005):** 2040 Regional Framework Plan: Common Ground – A Blueprint for Regional Action. Chicago