Gastautor: Daniel Peyronel

Paris' Utopie für die Zukunft: Die 15-Minuten-Stadt

12. April 2021

Ob Einkauf, Arzt oder Kulturtreff, in Frankreichs Hauptstadt soll in Zukunft alles in einer Viertelstunde zu Fuß erreichbar sein. Das soll die Stadt nicht nur sozialer, sondern auch klimafreundlicher machen. Kann sich Europas engste Großstadt wieder einmal neu erfinden?

Als die ersten Straßenlaternen die Pariser Nacht erhellten, wurde Frankreich noch von Sonnenkönig Ludwig XIV. regiert. Mehr als 100 Jahre später, im Jahr 1816, beleuchtete Paris als erste Großstadt der Welt flächendeckend den öffentlichen Raum. Und seit der Internationalen Weltausstellung im Jahr 1900, als auch der Eifelturm in Glühbirnen gekleidet erstrahlte, ist Paris als *Ville lumière*, die Stadt der Lichter, bekannt. Heute, im Jahr 2021, flackern die Lichter einsam in den leeren Straßen der französischen Hauptstadt.

Coronabedingt gilt ab 19 Uhr Ausgangssperre: Die Läden schließen, Schüler:innen radeln hastig nach Hause, die Bahnsteige der *Metro*, um diese Uhrzeit normalerweise völlig überlastet, leeren sich. In Vierergruppen schlendert die *Gendarmerie* durch die Gassen und sorgt dafür, dass niemand zurückbleibt. Danach gehört die Stadt denen, die noch arbeiten: den Blaulichtern, den Leuchtwesten der Essenskuriere, den

Dies ist die PDF-Version des Artikels ›**Paris' Utopie für die Zukunft: Die 15-Minuten-Stadt**‹ von Perspective Daily.
Den vollständigen Artikel inklusive Bildern und multimedialer Elemente findest du hier online:
perspective-daily.de/article/1639/GGHmaMZh

Straßenkehrer:innen, Krankenschwestern, Taxifahrer:innen. Doch irgendwann werden auch sie den Nachhauseweg antreten.

Wie lang dieser ist, hängt meist vom Einkommen ab. Wer sich keine Einzimmerwohnung für 600 Euro im Monat leisten kann, lebt außerhalb in einem der Vororte, vom *echten* Paris abgegrenzt durch die *Périphérique*, die Ringautobahn.

Doch in diesen ruhigen Nächten steht Paris nicht ganz still; es bereitet sich vor auf die Zukunft. Was wird schlüpfen aus diesem Kokon? Die Macher:innen wollen die Hauptstadt ins nächste Jahrhundert katapultieren: klimafreundlicher soll sie werden, gerechter und lebendiger. Dafür steht in dieser Verwandlung nicht das Licht im Vordergrund, sondern die Zeit. Paris soll die Stadt der Viertelstunde werden.

In 15 Minuten durch die Stadt

Spulen wir ein Jahr zurück. Im März 2020 finden in Paris Kommunalwahlen statt. Die Sozialistin Anne Hidalgo siegt bei historisch niedriger Wahlbeteiligung und behauptet sich für ein zweites Mandat. Kern des Programms ihrer Liste *Paris en Commun*: [#1] Ökologie, Solidarität, Partizipation – und die Stadt der Viertelstunde.

Carlos Moreno leitet den Lehrstuhl *Unternehmen, Land und Innovation* [#2] an der renommierten Sorbonne-Universität in Paris. Der französisch-kolumbianische Professor ist der Kopf hinter dem Konzept: Es soll eine Stadt ermöglichen, die die von ihm definierten 6 Grundbedürfnisse ihrer Bürgerinnen und Bürger an einem nahegelegenen und schnell erreichbaren Ort sicherstellen soll. Die 6 städtischen Sozialfunktionen sind:

- Wohnen
- Arbeiten

- Einkaufen
- Ärztliche Versorgung
- Ausbildung
- Persönliche Entfaltung

Seit über 40 Jahren beschäftigt sich Moreno mit komplexen Systemen und nachhaltiger Stadtentwicklung. Freundlich und enthusiastisch beschreibt er den Boden, aus dem seine Idee erwachsen ist: »Die Stadt der Viertelstunde ist ein Vorschlag für eine nachhaltige Stadtentwicklung: realisierbar, erträglich und fair. In einem globalen Kontext der Umwelt-, Gesundheits- und Demokratiekrise bietet die Planung der urbanen Nähe eine Antwort auf diese Herausforderungen, indem sie auf die Verbesserung der Lebensqualität zielt.«

Das entscheidende Stichwort ist räumliche Nähe: Diese bringt Zeitgewinn – und Zeitgewinn erhöht die Lebensqualität, so seine einfache Gleichung:

»Nähe ermöglicht einen harmonischen und selbstbestimmten Lebensrhythmus. Das geht Hand in Hand mit dem Abbau von Stress, der Zivilisationskrankheit des 21. Jahrhunderts. Nähe fördert Geselligkeit und Soziabilität, also neue Möglichkeiten, sich im sozialen und kulturellen Leben der Nachbarschaft zu engagieren.« – Carlos Moreno, Professor und Kopf hinter der Vision der Stadt der Viertelstunde

Paris, die riesenkleine Hauptstadt

Paris ist mit einer Wirtschaftsleistung von über 733 Milliarden Euro im Jahr [#3] das schlagende Herz der wirtschaftsstärksten Region in Europa. Gleichzeitig ist die Stadtfläche winzig. Sortiert man auf Wikipedia die Liste [#4] der europäischen Städte nach Fläche, landet Paris auf Platz 49 – hinter Stuttgart, Göteborg oder Neapel.

Die Bevölkerungsdichte hingegen ist riesig: [*1] Mit mehr als 20.000 Einwohner:innen pro Quadratkilometer liegt Paris in Europa mit Abstand auf dem ersten Platz. »Die Dichte von Paris ist in Europa außergewöhnlich und nur vergleichbar mit asiatischen Städten«, meint Arnaud Passalacqua, Professor für Raumplanung und Urbanismus an der *Ecole d'Urbanisme de Paris* und Experte für Mobilität und Transport. Deshalb sind die Pariser:innen schon heute sehr verwöhnt, was ihre Nahversorgung angeht: Lediglich 4% der Bevölkerung benötigen mehr als 5 Minuten, um zur Bäckerei, zur Apotheke, zum Buchladen oder zum Zeitungskiosk zu gelangen. [#5]

Weil die Distanzen in Paris so klein sind, eignet sich das Modell der Viertelstunde besonders gut für die französische Hauptstadt. Mit seinen 20 Arrondissements ist die Stadt zudem so strukturiert, dass sie einem Netz mehrerer Dörfer ähnelt. Für Carine Rolland, [#6] die als Kommunalbeamtin der Stadt Paris für die Umsetzung der Stadt der Viertelstunde zuständig ist, ist das der richtige Maßstab, um die 6 sozialen Funktionen zu erfüllen.

»Wir möchten die fehlenden Funktionen in bestimmten Vierteln ausgleichen, indem wir das nutzen, was vor Ort vorhanden ist, ohne die bebaute Quadratmeterzahl zu erhöhen und die Stadt weiter zu verdichten. Die Gestaltung der Stadt muss entlang dieser ›Urbanen Allgemeingüter‹ erfolgen. Orte der Öffentlichkeit, die zu Mehrzweckräumen werden. Das betrifft kommunale Einrichtungen, öffentliche Plätze und das sogenannte ›Erdgeschoss der Stadt‹ wie Schulhöfe.« – Carine Rolland, Kommunalbeamtin in Paris

Je diverser das Angebot, desto zugänglicher die Stadt: öffentliche Gärten, Brunnen, Spielflächen, kulturelle Einrichtungen und Ausgehmöglichkeiten. Ohne all das wäre die Dichte nur Überfüllung.

Diese Maxime der Diversifizierung gilt nicht nur auf Bezirksebene, sondern auch für einzelne Straßen und Immobilien. Sind in einem Block sowohl Wohnungen als auch Läden, Unternehmen und Praxen untergebracht, werden diese Orte lebendig und die Menschen sind

weniger auf motorisierten Transport angewiesen. Das soll auch gegen Gentrifizierung [*2] wirken: Um zu verhindern, dass sich zu viele Menschen mit ähnlichen sozioökonomischen Merkmalen am selben Ort tummeln, kann die Stadt mit kommunalen Aktivitäten, öffentlichen Einrichtungen und Sozialwohnungen gegensteuern.

Ein Vorbote namens Corona?

So sieht die Theorie aus. Oder besser gesagt: So sah sie aus. Denn dann kam die Coronapandemie, die Paris, wie so viele andere Städte, lahmlegte. Doch entgegen der Erwartung hat die Pandemie die Transformation der Stadt nicht etwa gebremst, sondern beschleunigt. Die einst dynamische, mobile und ständig unter Zeitdruck stehende Bevölkerung der Stadt merkte in den ersten Wochen des Lockdowns rasch, wie klein die Welt ist. Ist das ein Vorgeschmack auf die Zukunft, die Bürgermeisterin Hidalgo für Paris vorschwebt?

Carlos Moreno sieht einen entscheidenden Unterschied zwischen der Coronastadt und der Stadt der Viertelstunde. In seiner Vision sei die Nähe freiwillig gewählt, während Corona den Menschen die Eingrenzung aufgezwungen hat. Diese Situation habe vielmehr gezeigt, wie groß der Bedarf und die Notwendigkeit eines angenehmen, lokalen Lebensumfeldes seien.

In der Tat, während der ersten beiden Lockdowns – vom 17. März bis zum 11. Mai und vom 30. Oktober bis zum 15. Dezember 2020 – durften Bürger:innen ihre Angelegenheiten nur in unmittelbarer Nähe erledigen. Dafür errichtete die Stadtregierung mit gelben Klebestreifen und Plastikkegeln temporäre Fahrradwege. Sogar die große Ost-West-Achse der Stadt, die Rue de Rivoli, wurde gesperrt und in eine 4-spurige Fahrradautobahn verwandelt.

Von heute auf morgen sind Parkplätze verschwunden, um Gehwege zu erweitern: »La Ville de Paris élargit les trottoirs pour faciliter vos déplacements«, lautet es auf einem schiefhängenden Schild auf einer

Absperrung: »Die Stadt Paris verbreitert die Bürgersteige, um eure Fortbewegung zu erleichtern.« Daneben eine leere Terrasse, ebenfalls auf ehemaligen Parkplätzen errichtet; sie gehört zum im Mai 2020 eingeführten Programm »Terrasses ephemeres«, »vorübergehende Terrassen«. Damals konnten Restaurants und Bars unter bestimmten hygienischen Bedingungen wieder öffnen. Bis Juni 2021 können Geschäfte diesen zusätzlichen Platz nutzen.

Fahrradwege, Terrassen, Bürgersteige: Das Auto ist der große Verlierer in dieser Geschichte. Immerhin bedeckt die Automobilinfrastruktur mehr als 50% der Verkehrsfläche #7 von Paris. *3

Die Stadt erkannte aber schon vor Corona, dass der Alltag in der dicht bevölkerten Metropole auch gut ohne Auto zu meistern ist. In den letzten 12 Jahren ist der Autoverkehr um 19% zurückgegangen, #8 heute besitzt lediglich 1/3 der Pariser:innen einen Pkw.

Die Verwaltung hat ihre Planung deshalb in den letzten Jahren an den Rückzug des Autos angepasst, schon lange vor Amtsantritt von Anne Hidalgo. Wurden Plätze früher als Verkehrsknotenpunkte und die hierzulande sehr beliebten Kreisverkehre erdacht, werden sie heute eher als Oasen für Fußgänger:innen gestaltet. Ob die Place de la République, die Place de la Bastille oder die Place de la Nation: All diese großen historischen Knotenpunkte sind heute Versammlungsplätze aller Generationen.

Neue Orte des Zusammenkommens

Über die räumliche Organisation hinaus nimmt die Solidarität der Stadt der Viertelstunde in Paris schon heute verschiedene Formen an: Unterstützung von Freiwilligen, Hilfsangebote für ältere Menschen, Nachbarschaftsnetzwerke.

Elisa und Garance arbeiten seit einem Jahr ehrenamtlich in einem Stadtkiosk des 12. Arrondissements, dem einzigen Kiosk, der aktuell

geöffnet ist. Sie verkaufen nicht etwa Zeitungen oder Zigaretten: »Wir sind hier ein Ort des Ankommens und des Austauschs«, erklärt Elisa. Die junge Italienerin kam für ihr freiwilliges soziales Jahr nach Paris und arbeitet jetzt am Kiosk. »Wir bieten hier unterschiedlichen Vereinen einen Platz, damit diese direkt mit den Einwohner:innen in Kontakt kommen. Im Moment teilen sich 4 Organisationen den Stundenplan: Nachhilfe für Schüler:innen, eine Begleitung in der digitalen Welt für Senioren, eine Fahrrad-Pannenhilfe und ein Reparatur-Café.«

Der Stadtkiosk wurde schon 2015 durch das »Budget participatif« finanziert, eine Art Bürgerhaushalt der Einwohner:innen. Dadurch wurden bis heute über 2.500 Vorschläge konkretisiert, die für eine bessere Lebens- und Umweltqualität sorgen sollen. Auch Schulen wandeln sich zu schlagenden Herzen der Quartiere, die vielfältige Funktionen erfüllen: Außerhalb der Schulstunden werden Schulhöfe zugänglich für alle, abends finden Kurse und Aktivitäten statt.

Der Größenwahn des Grand Paris

Die Verwandlung in die Stadt der Viertelstunde strahle aus dem Kern über die Stadtgrenzen hinaus, sagt Carine Rolland, die für die Verwaltung an dem Projekt arbeitet: »Die Idee ist, die Gebiete zueinander zu öffnen und sicherzustellen, dass die Bezirke miteinander kommunizieren. Das gilt vor allem für die an die *Periphérique* angrenzenden Stadtteile, die wir zu den Vororten öffnen wollen, um so ein homogenes Groß-Paris aufzubauen.«

Anders als viele deutsche Städte datiert der Großteil der urbanen Struktur von Paris aus den Jahren 1860–1914. »Die Haussmannisierung«, [4] also die Umgestaltung von Paris ungefähr in den Jahren 1850–1914, »gründete die Stadt auf Netzwerke«, erklärt Arnaud Passalacqua. »Damals gab es das Auto noch nicht, das Paradigma der Stadt war die Zirkulation der Ströme. Kanalisation, Gas, Telefon, *Metro* und Eisenbahn, mit den Bahnhöfen als Einfallstore für diese Ströme.«

Zu dieser Zeit wurden auch die Vororte an Paris angeschlossen, die heute längst im Körper der Stadt aufgegangen sind: Montmartre, Belleville, Bercy. Früher unabhängige Kommunen, heute coole Ausgehviertel. [*5]

Was heute gemeinhin als Paris bezeichnet wird, erstreckt sich jedoch weit über diese »Peripheriques« hinaus. In unabhängigen Kommunen wie Saint Denis, Cergy oder Montreuil reihen sich Ein- und Zweifamilienhäuser entlang von Autobahnen. »Die Realität der Pariser Metropole ist von der Vielzahl von Pendelfahrten zwischen der Hauptstadt und ihren Vororten bestimmt«, sagt Moreno. In diesem enormen suburbanen Raum sind die Mobilitätswende und die Stadt der Viertelstunde noch weit entfernt: Hier besitzen fast 8 von 10 Haushalten ein Auto.

Die Politik hatte diesem Wildwuchs im Laufe der Zeit wenig entgegenzusetzen und konnte die Expansion schlecht steuern. Auch das hat historische Gründe: Die administrative Ebene gilt schon immer als die Achillesferse von Paris. Fast 100 Jahre lang gab es nicht einmal einen gewählten Bürgermeister. Die Hauptstadt stand unter Aufsicht der Präfektur, einer Verwaltungseinheit, die direkt vom Zentralstaat kontrolliert ist. Formell ist auch Anne Hidalgo nur Bürgermeisterin von 2 der fast 12 Millionen Einwohner:innen der Metropole.

Als Reaktion auf dieses Behördenvakuum entstand 2016 die Metropolregion *Grand Paris*, angetrieben vom damaligen Präsidenten Nicolas Sarkozy. Mit der Rechtsform einer Metropolregion sollen die 131 Kommunen auf einer Fläche, die etwa so groß ist wie Berlin, enger kooperieren. Doch für Passalacqua ist der Versuch misslungen. Das moderne Paris ist abhängig von seinen Vororten, in die es gigantische Infrastrukturbausteine wie Flughäfen, Datencenter und Shoppingmalls verlegt hat. Paris braucht diese »Service-Städte«, die die Vororte für sich allein niemals bräuchten.

In erster Reihe gegen den Klimawandel

Die Kritik an diesen Monokultur-Stadtteilen, die das Umland von Paris prägen, ist nicht neu. Schon in den 60er-Jahren attackierte Jane Jacobs, US-kanadische Aktivistin, Journalistin und Ikone der Stadtplanung [#9] die Engstirnigkeit der »monofunktionalen Urbanisierung«. Damit meinte sie die riesigen »Schlafviertel«, also Wohngebiete, die weit entfernt von Versorgungsmöglichkeiten und Orten der Freizeitaktivitäten und säuberlich getrennt von Industriegebieten und Bürostädten erwachsen. Die Strecken zwischen diesen Orten können die Menschen nur mit dem Pkw oder öffentlichem Nahverkehr überwinden – was eine katastrophale CO_2-Bilanz unausweichlich macht.

Diese Aufteilung fragmentiert die Stadt und das Leben: Soziale Isolierung und Einsamkeit dominieren. Innenstädte, die all die Kultureinrichtungen und Einkaufsmöglichkeiten aufsaugen, sind tagsüber übervölkert, bei Nacht jedoch gespenstisch leer.

Dieses Modell ist nicht nur ökologisch und sozial problematisch, sondern auch finanziell: Je älter die massive Infrastruktur wird, desto größer werden die Instandhaltungskosten. Immobilienpreise sind für Büros und Haushalte unbezahlbar, der ewige Konflikt zwischen Stadt und Land spaltet die Gesellschaft.

An dieser Stelle befindet sich in der Originalansicht das eingebettete Video "What is a '15-minute city'?". Den Direktlink zum Video findest du am Ende dieser PDF-Datei unter »Medien« (Nummer I).

Es wäre aber kurzsichtig, das 15-Minuten-Modell von Moreno in Anbetracht dieser Probleme als utopisch abzutun. Urbaner Raum bedeckt zwar lediglich 3% der Erdoberfläche. [#10] Doch trotz erschreckend hoher Mietpreise wohnen über 75% der Erdbevölkerung in Städten. Diese Städte brauchen konkrete Zukunftspläne, womit sich diese Herausforderungen angehen lassen. Die Stadt der Viertelstunde bietet eine konkrete Vision, eine neue Stadtphilosophie, die klimafreundlich und solidarisch wirkt.

Passalacqua begrüßt die neue Mentalität der Stadtplanung, in der Zugänglichkeit vor Mobilität kommt. Er findet, es sei Zeit, »die Illusion zu durchbrechen, dass wir unseren Horizont unendlich erweitern können,

dass wir immer schneller werden und immer mit größeren Entfernungen leben können«.

Wie damals die Beleuchtung der Nacht den Rhythmus der Stadt neu definierte, sieht er es als Schlüssel für die zukünftigen Herausforderungen von Paris, dieses alte Wachstumsparadigma zu durchbrechen.

In Frankreich ist die mediale Resonanz mittlerweile groß und die französische Hauptstadt ist Teil eines globalen Plans. Das kanadische Ottawa hat ein ähnliches Konzept vorgelegt: Bis 2046 soll die *»15-minutes-Neighborhood«* errichtet werden. Melbourne soll dieses Ziel bis 2050 erreichen, dort unter dem Namen *»Living locally – 20 minute neighbourhoods«*. Auch Barcelona und Mailand stellen Zukunftspläne auf, die die Lebensqualität in den Vierteln steigern sollen.

Kopenhagen und Utrecht haben bei der Mobilität schon 20 Jahre Vorsprung. Doch die französische Hauptstadt will federführend im Kampf gegen den Klimawandel werden; hier fand 2015 schließlich die bedeutendste Klimakonferenz der Geschichte statt, die COP21.

Ob Paris nun weltweit als Stadt der Viertelstunde bekannt wird oder die 15-Minuten-Theorie nach ihrem aktuellen Ruhm wieder in den Schubladen verschwindet, wird die Zukunft zeigen. Sicher ist: Der Wille zum Fortschritt brennt weiter in Paris, genau wie die Lichter in der *Ville lumière*.

Redaktion: Felix Austen

Dieser Artikel ist Teil des journalistischen Projekts »Tu, was du für richtig hältst!«, das dir helfen soll, dein Verhalten mit deinen Idealen in Einklang zu bringen. Um mehr darüber zu erfahren und herauszufinden, wie groß die Lücke zwischen deinen Idealen und deinem Verhalten ist, klicke **hier**! *Das Projekt erfolgt in Kooperation mit dem Wuppertal Institut (WI) und wird gefördert von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt (DBU).*

Zusätzliche Informationen

*1 Wie urbane Dichte definiert wird, ist ein spannendes und offenes Forschungsthema. Mathematisch gesehen ist die Formel einfach: die Bevölkerung wird durch die Stadtfläche geteilt und daraus ergibt sich die Anzahl der Menschen pro Quadratkilometer. Dennoch sieht die Realität anders aus. Erstens halten sich in der Stadt mehr Menschen auf als in der offiziellen Einwohnerzahl angegeben. Deswegen spricht man von »sozialer Dichte«, die zum Beispiel die Konzentration von Arbeitsplätzen umfasst. Zweitens ist die Dichte der bebauten Fläche ein wichtiger Indikator. Das macht zum Beispiel den Unterschied zwischen Städten wie Manhattan, Hongkong und Singapur und Städten wie Los Angeles oder Rom aus, die ersten entwickeln sich vertikal, die zweiten horizontal. Bei Paris sind beide Werte groß.

*2 Gentrifizierung bezeichnet jenen Strukturwandel einer Straße, eines Stadtviertels oder einer ganzen Kommune, der einen Austausch der Bewohner:innen verursacht und den Marktwert erhöht. Aus Sicht des Immobilienmarktes geht es um die »Aufwertung« bestimmter Viertel, die zuvor als »heruntergekommen« oder »unattraktiv« galten. Doch mittlerweile ist der Begriff negativ gekennzeichnet. Durch zum Beispiel Baustellen für Großprojekte werden Grundstücke enteignet. Die Steigung der Mietpreise und die Umstrukturierung des sozioökonomischen Musters vertreibt die ursprüngliche einkommensschwache Bevölkerung und ermöglicht die Ansiedlung von Büros oder gesellschaftlich wohlhabenden Schichten.

*3 Die Verkehrsfläche von Paris macht bereits 27% der gesamten Stadtfläche aus. Während 50% der Verkehrsfläche für Autos reserviert sind, machen diese jedoch nur 13% der zurückgelegten Wege aus. In Berlin, dessen Stadtfläche zwar nur zu **15% aus Verkehrsfläche** besteht, **ist die Situation ähnlich**. Hier gehören 58% Prozent der Verkehrsfläche den Autos, die sogar für einen Anteil von 30% an zurückgelegten Wegen verantwortlich sind.

*4 Georges-Eugène Haussmann war in den Jahren 1853–1870 Präfekt von Paris und der Pariser Umgebung. Unter Napoleon III. änderte er dauerhaft das Gesicht der französischen Hauptstadt. Die mittelalterliche Struktur der Innenstadt wurde abgerissen, um Platz für breite Boulevards zu schaffen. Die Grenzen der Stadt wurden über die historische Mauer der Generalpächter verlegt. Ihm ist die heutige Harmonie der Fassaden von Paris zu verdanken sowie die Errichtung der wenigen Grünflächen (Parc des Buttes-Chaumont, Monceau, Montsouris) und Verkehrsknotenpunkte (Place de la République, Place de l'Étoile).

*5 Diese Eigenschaften hatten die Orte übrigens schon vor der Haussmannisierung: Da die Stadt damals hohe Steuern auf Alkohol erhob, waren die Gemeinden vor den Toren beliebte Ausgehorte.

Quellen und weiterführende Links

#1 Das Programm der Liste von Anne Hidalgo, mit dem die Bürgermeisterin von Paris im Jahr 2020 siegte (französisch, 2020)
https://annehidalgo2020.com/le-programme/

#2 Der Professor an der Sorbonne-Universität, Carlos Moreno, leitet eine Sparte, die sich mit komplexen Systemen, neuen Wirtschaftsmodellen und ökologischen Herausforderungen beschäftigt (französisch und englisch)
http://chaire-eti.org/

#3 Die zweitstärkste Region der EU, die Lombardei in Italien, schafft 388 Mrd. Euro, danach kommt München-Oberbayern mit 279 Mrd. Euro (2018)
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/tgs00003/default/map?lang=en

#4 Diese Liste zeigt die größten Städte der EU nach Einwohnerzahlen und Flächen, bezüglich der administrativen Grenzen
https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_der_gr%C3%B6%C3%9Ften_St%C3%A4dte_der_Europ%C3%A4ischen_Union

#5 Das Pariser Atelier für Urbanismus ist eine 1967 gegründete freiwillige Vereinigung, die regelmäßig mit Institutionen kooperiert und eine Datengrundlage für sozioökonomische und urbane Merkmale liefert (französisch, 2021)
https://www.apur.org/fr/geo-data/ville-quart-heure-paris-petite-couronne

#6 Carine Rolland ist zuständig für das kulturelle Leben und die Stadt der Viertelstunde in der Pariser Stadtverwaltung (französisch)
https://www.paris.fr/pages/carine-rolland-7938

#7 Die Faktencheck-Abteilung von Le Monde hat ausgerechnet, dass etwa die Hälfte der 2.800 Hektar des öffentlichen Straßennetzes für den Autoverkehr und für Parkplätze vorbehalten ist (französisch, 2016)
https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2016/11/30/a-paris-la-moitie-de-l-espace-public-est-reservee-a-l-automobile_5040857_4355770.html

#8 Airparif, eine Agentur des französischen Umweltministeriums, ist zuständig für die Beobachtung der Luftqualität und der Luftverschmutzung in der Region Île-de-France (französisch, 2017)
https://www.airparif.asso.fr/2020/emissions-de-polluants-atmospheriques-et-de-gaz-effet-de-serre-bilan-paris-annee-2017

#9 »The Death and Life of Great American Cities« ist das Hauptwerk von Jane Jacobs. Vor 60 Jahren veröffentlicht, bleibt das Buch laut NYT eines der einflussreichsten Werke in der Geschichte der Stadtplanung (englisch, 2011)
https://www.penguinrandomhouse.com/books/86058/the-death-and-life-of-great-american-cities-by-jane-jacobs/

#10 Die Studie versucht einen Durchschnitt aus unterschiedlichen Modellen herauszufinden, um die globale Urbanisierung mathematisch zu definieren (englisch, 2014)
https://www.researchgate.net/publication/261718817_How_much_of_the_world%27s_land_has_been_urbanized_really_A_hierarchical_framework_for_avoiding_confusion