

Wie geht es weiter?

Der Weg in Richtung SCOTERS ist abgesteckt. Doch es gibt noch viel zu tun.

› Sommer 2002
Vorstellung der Bestandsaufnahme für die Region Straßburg

› Herbst 2002
Diskussion der Aufgaben und Ziele

› Anfang 2003
Vorlage des Projektes zur nachhaltigen Raumplanung und Entwicklung

› Mitte 2003
Veröffentlichung der Richtlinien und Debatten

› Anfang 2004
"Niederschrift" des SCOTERS

› 2004
Beteiligungen und öffentliche Auslegung

› 2005
Genehmigung des SCOTERS' und Umsetzung seiner Vorgaben

Hier können Sie Ihre Meinung äußern und sich informieren:
www.scoters.org

Syndicat Mixte pour le Schéma de Cohérence Territoriale de la Région de Strasbourg

13, rue du 22 novembre
67000 STRASBOURG
Téléphone : +33 (0)3 88 15 22 22
Télécopie : +33 (0)3 88 15 22 23
e-mail : syndicatmixte@scoters.org
www.scoters.org

141 französische Kommunen:

ACHENHEIM • ALTECKENDORF • BENFELD • BERGBIETEN • BERNOLSHEIM • BERSTETT • BIETLENHEIM • BILWISHEIM • BISCHHEIM • BLAESHEIM • BOLSENHEIM • BOOFZHEIM • BOSSENDORF • BREUSCHWICKERSHEIM • BRUMATH • DAHLENHEIM • DANGOLSHEIM • DAUBENSAND • DINGSHEIM • DONNENHEIM • DOSSENHEIM-KOCHERSBERG • DUNTZENHEIM • DUPPIGHEIM • DURNINGEN • DUTTENHEIM • ECKBOLSHEIM • ECKWERSHEIM • ENTZHEIM • ERSTEIN • ESCHAU • ETTENDORF • FEGERSHHEIM • FESSENHEIM-LE-BAS • FLEXBOURG • FRIESENHEIM • FURDENHEIM • GAMBSHEIM • GEISPOLSHHEIM • GEISWILLER • GERSTHEIM • GEUDERTHEIM • GINGSHEIM • GOUGENHEIM • GRASSENDORF • GRIES • GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL • HANDSCHUHEIM • HANGENBIETEN • HERBSHEIM • HINDISHEIM • HIPSHEIM • HOCHFELDEN • HOENHEIM • HOERDT • HOHATZENHEIM • HOHFRANKENHEIM • HOLTZHEIM • HURDIGHEIM • HUTTENHEIM • ICHTRATZHEIM • ILLKIRCH-GRAFFENSTADEN • INGENHEIM • ISSENHAUSEN • ITTENHEIM • KERTZFELD • KIENHEIM • KILSTETT • KIRCHHEIM • KOGENHEIM • KOLBSHEIM • KRAUTWILLER • KRIEGSHEIM • KURTZENHOUSE • KUTTOLSHEIM • LAWANTZENAU • LAMPERTHEIM • LIMERSHEIM • LINGOLSHEIM • LIPSHEIM • LIXHAUSEN • MARLENHEIM • MATZENHEIM • MELSHEIM • MINVERSHEIM • MITTELHAUSBERGEN • MITTELHAUSEN • MITTELSCHAEFFOLSHEIM • MOMMENHEIM • MUNDOLSHEIM • MUTZENHOUSE • NEUGARTHEIM-ITTLENHEIM • NIEDERHAUSBERGEN • NORDHEIM • NORDHOUSE • OBENHEIM • OBERHAUSBERGEN • OBERSCHAEFFOLSHEIM • ODRATZHEIM • OLWISHEIM • OSTHOFFEN • OSTHOUSE • OSTWALD • PFETTISHEIM • PFULGRIESHEIM • PLOBSHEIM • QUATZENHEIM • REICHSTETT • RHINAU • RINGELDORF • ROHR • ROSSFELD • ROTTELSHEIM • SAND • SCHAEFFERSHEIM • SCHAFFHOUSE-SUR-ZORN • SCHARRACHBERGHEIM-IRMSTETT • SCHERLENHEIM • SCHILTIGHEIM • SCHNERSHEIM • SCHWINDRATZHEIM • SERMERSHEIM • SOUFFELWEYERSHEIM • STRASBOURG • STUTZHEIM -OFFENHEIM • TRUCHTERSHEIM • UTTENHEIM • VENDENHEIM • WALTENHEIM-SUR-ZORN • WANGEN • WEITBRUCH • WESTHOUSE • WEYERSHEIM • WICKERSHEIM-WILSHAUSEN • WILLGOTTHEIM • WILWISHEIM • WINGERSHEIM • WINTZENHEIM-KOCHERSBERG • WITTERNHEIM • WIVERSHEIM • WOLFISHEIM • ZOEBERSDORF

51 deutsche Kommunen:

ACHERN • APPENWEIER • BAD PETERSTALGRIESBACH • BERGHAUPTEN • BIBERACH • DURBACH • ETTENHEIM • FISCHERBACH • FRIESENHEIM • GENGENBACH • GUTACH/SCHWARZWALD • HASLACH IM KINZIGTAL • HAUSACH • HOFSTETTEN • HOHBERG • HORNBERG • KAPPEL-GRAFENHAUSEN • KAPPELRODECK • KEHL • KIPPENHEIM • LAHR / SCHWARZWALD • LAUTENBACH • LAUF • MAHLBERG • MEISENHEIM • MÜHLENBACH • NEURIED • NORDRACH • OBERHARMERSBACH • OBERKIRCH • OBERWOLFACH • OFFENBURG • OHLSBACH • OPPENAU • ORTENBERG • OTTENHÖFEN IM SCHWARZWALD • RENCHEN • RHEINAU • RINGSHEIM • RUST • SASBACH • SASBACHWALDEN • SCHUTTERTAL • SCHUTTERWALD • SCHWANAU • SEEBACH • SEELBACH • STEINACH • WILLSTÄTT • WOLFACH • ZELL AM HARMERSBACH

2000-2015

Schéma de cohérence territoriale für die Region Straßburg

Nr.5 April 2002

Ein Wendepunkt auf dem Weg in die Zukunft

Wir sind an einem wichtigen Punkt für alle an der Raumplanung unserer Region beteiligten Akteure angelangt: Die künftige raumordnerische Planungsgrundlage – der SCOTERS – tritt von der Analysephase in seine aktive Ausarbeitungsphase ein. Dank einer sehr präzisen – wenn auch nicht erschöpfenden – Bestandsaufnahme sind wir heute in der Lage, die wichtigsten Richtlinien zu definieren, die in den SCOTERS aufgenommen werden müssen. Zu diesen Inhalten gehören die Stärkung der Beziehungen zwischen den Kommunalverbänden, die Aussöhnung zwischen lokaler und globaler Ebene sowie die Herausbildung einer echten regionalen Identität. Es geht darum, mit Hinblick auf eine optimale Nutzung der Entwicklungspotenziale unserer Region Auseinandersetzungen und Interessenkonflikte beiseite zu lassen und vielmehr Kohärenz und Komplementärwirkungen zu fördern. Der SCOTERS soll zu einem echten Forum des Dialogs zwischen seinen verschiedenen Mitgliedern und mit den von ihm betroffenen Partnern werden.

Eine Zusammenfassung der Bestandsaufnahme der Straßburger Region kann von der Website des Zweckverbandes heruntergeladen werden:

www.scoters.org

Inhalt

- Umlandentwicklung: Gegensteuern! S. 2
- Straßburgs Ausstrahlung: Europas Hauptstadt wächst heran. S. 3
- Landschaft: Keine Standardisierung! S. 4
- Umweltverschmutzung und andere Beeinträchtigungen: Eine Gefahr für unsere Region! S. 5
- Verkehr: Übersättigung – kein Ende in Sicht! S. 6

So ist unsere Region



Bestandsaufnahme

Wir kennen unsere Region gut. Aber kennen wir auch wirklich all ihre Aspekte? Der mit der Ausarbeitung der künftigen raumordnerischen Planungsgrundlage SCOTERS beauftragte Zweckverband wollte sich ein ganz genaues Bild der gegenwärtigen Situation unserer Region machen. Denn wenn wir wissen wollen, wohin wir gehen, müssen wir uns zunächst einmal dafür interessieren, woher wir kommen und wo wir heute stehen!

In der vorliegenden Ausgabe unseres Magazins wollen wir deshalb die Ergebnisse der Studien vorstellen, die in den letzten zwei Jahren vom Städtebaubüro ADEUS durchgeführt wurden. Natürlich können wir hier nicht im Detail auf diese Resultate eingehen. Es geht uns vielmehr darum, in sehr kompakter – vielleicht zu kompakter – Form, den

Grundtenor dieser Studie wiederzugeben und damit zur Erfüllung ihrer wichtigsten Zielsetzungen – informieren, sensibilisieren, Anstöße geben – beizutragen. Entdecken Sie also mit uns das wahre Gesicht unserer Region. Sie wird im Folgenden ungeschminkt und von allen Seiten – den guten und den weniger vorteilhaften – vorgestellt.

Die Bestandsaufnahme für die Straßburger Region ist abgeschlossen, die Diskussion kann beginnen!

Tragfähige Ideen für eine nachhaltige Entwicklung!
S. 7

www.scoters.org

Umlandentwicklung Gegensteuern!

Die Entwicklung von Stadt und Umland: ein kurzer Rückblick Seit den 60er-Jahren hat sich die Stadt folgendermaßen entwickelt:

1957-1984

Straßburg dehnt sich stark nach Norden aus. Gemäßigte Umlandersiedelung in Richtung Brumath und Erstein.

1984-1990

Straßburg dehnt sich auf die Gemeinden der CUS aus. Umlandersiedelung in Richtung Kochersberg.

1990-1999

Rückgang der Ausdehnung von Straßburg und CUS. Die Stadtentwicklung erfasst einige, weiter von Straßburg entfernte Kommunen.

2002

Die Stadtentwicklung verstärkt sich außerhalb der CUS-Gemeinden.

Obwohl unsere Region insgesamt wieder an Attraktivität gewonnen hat und eine intensive Wirtschaftstätigkeit verzeichnen kann, ist sie mit einem starken Gefälle hinsichtlich der Wohnraumsituation konfrontiert.

Die überall festzustellende Beschleunigung der Umlandersiedelung wirkt sich wie ein Katalysator auf dieses Ungleichgewicht aus, das die Bevölkerungsstruktur ebenso betrifft wie die verschiedenen Wohnraumtypen.

Diese Erscheinung ist in allen im Planungsgebiet des SCOTERS' liegenden Kommunen zu beobachten. Es bringt neue Probleme mit sich bringt und droht sich noch auszuweiten. Es sei denn, wir handeln jetzt.

Heute...

Bevölkerungsalterung und Verkleinerung der Haushalte führen zu einer verstärkten Nachfrage nach individuellem Wohnraum. Dies verändert das Bild von Stadt... und Umland!

Auf der Suche nach einer besseren Lebensqualität verlassen viele Bürger die Stadt, die sie oft als unangenehm und Stress erzeugenden Ort empfinden. Dieser allgemeine Trend erzeugt Druck auf Natur und Landwirtschaft und beeinflusst auch die Entwicklung der Kommunen

maßgeblich: Die neu zugezogenen Einwohner haben besondere Bedürfnisse hinsichtlich des Dienstleistungsangebotes und zeigen zuweilen Vorbehalte, wenn es um die Entwicklung des sozialen Wohnungsbaus geht!



Mittels einer neuen Wohnungsbaupolitik, die es sich zum Ziel macht, die Entwicklung aller Wohnraumtypen – kollektive Eigentumswohnungen, Sozialwohnungen und Einfamilienhäuser – zu koordinieren, könnte es gelingen, die wirtschaftliche und soziale Ausgewogenheit sowie das Gleichgewicht von Umwelt und Natur wieder herzustellen.



Gesichter
unserer
Region

Plus

- > Sowohl hinsichtlich des Wohnraums als auch im wirtschaftlichen Bereich ist unsere Region sehr attraktiv.
- > In Straßburg kompensiert der regelmäßige Zuzug von Studenten und jungen Berufstätigen die Bevölkerungsalterung.
- > Im Ergebnis effizienter Sanierungsmaßnahmen konnte die Anzahl von Wohnungen mit mangelndem Komfort stark verringert werden.

Minus

- > Der soziale Wohnungsbau verzeichnet im Vergleich zum privaten Wohnungsbau ein gravierendes Defizit: Innerhalb von 10 Jahren wurden nur 3750 Sozialwohnungen gebaut, was angesichts der nach wie vor sehr großen Nachfrage völlig unzureichend ist.
- > Der Eigenheimbau ist in der Region aufgrund der hohen Grundstückspreise besonders problematisch.
- > 85 % der Sozialwohnungen im Departement Bas-Rhin konzentrieren sich in der Straßburger Stadtgemeinschaft (CUS).

Damit es Straßburg gelingt, seinen Status als Regionalmetropole und internationale Stadt auszubauen, muss sich die Stadt als Entscheidungszentrum positionieren.

Die Ausstrahlung von Straßburg

Doch vor allem müssen alle Akteure aus dem wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bereich mobilisiert werden.

Europas Hauptstadt wächst heran!



Gesichter
unserer
Region

Plus

- > Straßburgs Wirtschaftskraft kommt auch den Gebieten an der Peripherie zugute: In unserer Region werden jährlich nahezu 3000 Unternehmen gegründet.
- > Straßburg hat einen traditionell guten Ruf: Die europäische Dimension der Stadt, ihre Lebensqualität und ihr vielfältiges und anspruchsvolles Kulturangebot tragen zu ihrer Anziehungskraft bei.
- > Die Region verfügt über viele Stärken und kann insbesondere auf eine bedeutende Forschungstätigkeit und ein Hochschulwesen von hoher Qualität verweisen.
- > Das Bevölkerungswachstum (Verhältnis zwischen Geburten- und Sterberate) ist wieder positiv!

- > Trotz der spürbaren Zunahme des Zuzugs insbesondere von Arbeitnehmern aus anderen französischen Regionen bleibt die Zuzugsbilanz (Verhältnis Zuzug – Wegzug) der Straßburger Region negativ.
- > Es besteht eine große Diskrepanz zwischen dem Ruf der elsässischen Hauptstadt und ihrem tatsächlichen Stellenwert im internationalen Wirtschaftsgeschehen.
- > Innerhalb Europas hat Straßburg zwar eine ausgezeichnete geografische Lage, aber die Peripherielage in Frankreich ist ein Nachteil für die Stadt.

Minus



Straßburg belegt unter den französischen Ballungsgebieten den 11. Platz (Amt für Statistik, INSEE, 1999). Die Stadt ist Teil der Großregion („Blaue Banane“), aus der ein Drittel der in Europa erwirtschafteten Reichtümer stammt (INSEE-Première, Oktober 2001). Die Stadt ist eine anerkannte Regionalmetropole. Aber um als europäische Hauptstadt wirklich bestehen zu können, fehlen ihr noch einige Merkmale.

Straßburgs große wirtschaftliche Ausstrahlung

Neben dem Handel hat die Straßburger Region vor allem auch die anderen Bereiche des Dienstleistungssektors entwickelt, wodurch sie nach wie vor der größte Arbeitgeber in der Region ist. Von dieser Situation profitieren aber auch andere, insbesondere die an das Ballungsgebiet angrenzenden Gebiete. Dies erklärt sich u.a. aus der dynamischen Entwicklung der mittelgroßen Städte und der dort gebotenen Lebensqualität sowie aus der Schaffung von Gewerbegebieten außerhalb der Städte.

Straßburg glänzt auf internationalem Parkett, aber nicht in allen Bereichen!

Obwohl die Stadt auf eine Reihe echter Vorzüge verweisen kann, ist ihre Positionierung auf internationaler Ebene nach wie vor instabil. Neben besseren Flugverbindungen und einer insgesamt besseren Anbindung fehlen der elsässischen Hauptstadt Veranstaltungen von internationalem Ruf und eine wirtschaftliche Ausstrahlung von wirklich europäischer Tragweite. Denn ihr internationales Prestige bezieht die Stadt hauptsächlich aus nicht wirtschaftlichen Funktionen, wie den europäischen Institutionen und dem Hochschulwesen. Leider hält Straßburgs Wirtschaftskraft, die im Oberheingebiet einer starken Konkurrenz ausgesetzt ist, nicht mit dem Renommee der Stadt Schritt; und dies kann auch ihre politische Glaubwürdigkeit beeinträchtigen.

Landschaft:

Keine Standardisierung!



Willkürlich zerstückelte Wohnsiedlungen, Straßen, die ihr Umfeld verschandeln, unschöne Gewerbegebiete, Verschwinden der Obstgärten, Standardisierung der Landwirtschaft: Diese landschaftliche Gleichmacherei hat unserer Region in den letzten 30 Jahren viel Schaden zugefügt. Dabei ist die Hervorhebung der Besonderheiten einer Landschaft ein geeignetes Mittel, um die Verbindungen und das Solidaritätsgefühl zwischen Stadt und Land zu fördern.

Ein gemeinsames Erbe

Unsere Landschaften sind vielfältig und relativ gut erhalten. Sie könnten ein ausgezeichnetes Aushängeschild für die Straßburger Region sein, wenn ihre Besonderheiten entsprechend zur Geltung gebracht würden.

Ein solcher Ansatz erfordert es, unter Einbeziehung aller betrof-

fenen Akteure umfassend über die Beziehungen zwischen den verschiedenen Landschaftsformen nachzudenken (landwirtschaftlich genutzte Flächen, städtischer Raum, Naturgebiete). Dabei muss beispielsweise auf das harmonische Einfügen von Siedlungen oder Gewerbegebieten, auf die sorgfältige Gestaltung der „Kontaktstellen“ zwischen den verschiedenen Landschaftsformen und den Bürgern und die Diversifizierung der Landwirtschaft geachtet werden.

Das Stadtbild überdenken

Unsere Städte wirken zerstückelt und werden vom Kraftfahrzeug und seinen Bedürfnissen beherrscht, der öffentliche Raum bleibt häufig ungenutzt, weil er den Erwartungen der Bürger nicht entspricht. Wie kann eine Stadt so harmonisch gestaltet werden, dass sich die Lebensqualität in ihr verbessert und die Menschen nicht ins Umland abwandern?

Um eine von Standardisierung bedrohte Landschaft zu erhalten, müssen die Beziehungen zwischen landwirtschaftlich genutzten Flächen, städtischem Raum und Natur im Zusammenhang betrachtet werden. Nur so kann den Bürgern unserer Region, jenseits sinnloser Abgrenzungsbestrebungen und unkonstruktiver Debatten, bewusst gemacht werden, dass sie alle in der gleichen Landschaft leben, die für alle von hohem Wert ist.

Umweltverschmutzung und andere Beeinträchtigungen

Eine Gefahr für unsere Region

Um die Umweltproblematik in ihrer Gesamtheit anzugehen, müssen die Behörden den Wechselwirkungen zwischen Wirtschaft, Landwirtschaft, Verkehr und Wohnungswesen Rechnung tragen. Vor allem ist es wichtig, Problemlösungen auf der geeigneten Ebene – lokal und/oder grenzüberschreitend – zu finden.



Sind wir aufgrund der Kessellage unserer Region und der schwachen Winde im Rheingraben zu ständigem Smog verdammt? Wie lange werden unsere Wasservorräte noch von guter Qualität sein? Wie kann der wachsenden Überschwemmungsgefahr begegnet werden? Wie können wir unseren Verzug im Bereich der regenerativen Energien aufholen? Für all diese Probleme müssen wir schnell geeignete Lösungen finden.

Kraftverkehrs erforderlich, dessen Zunahme sich durch die Umlandverstädterung noch beschleunigt. Hier scheint es heute nur einen wirklich erfolgreichen Lösungsansatz zu geben: die Entwicklung anderer Verkehrsmittel.

Wasser: eine gefährdete Ressource

Unsere Region verfügt über ausreichende Trinkwasservorräte von ausgezeichneter Qualität. Doch im Verlauf der Jahre hat sich die Grundwasserqualität zunehmend verschlechtert.

Unzureichend geschützt, leidet das oberflächennahe Grundwasser unter der Verschmutzung mancher Wasserläufe sowie unter den durch Landwirtschaft, Industrie und Verkehr verursachten Belastungen. Auf diese beunruhigende Situation muss schnell und konzertiert reagiert werden, wobei vor allem die Tatsache zu berücksichtigen ist, dass Wasser eine sowohl interkommunale wie auch grenzüberschreitende Ressource ist.

Luftqualität: eine alarmierende Situation!

Während die industriebedingte Umweltverschmutzung dank einer verantwortlichen und voluntaristischen Politik zurückgeht, nimmt die durch Kraftfahrzeuge verursachte Verschmutzung schnell zu. Dies wirkt sich sehr negativ auf die Gesundheit der Menschen aus. Daher sind heute einschneidende Maßnahmen zur Eindämmung des



Gesichter unserer Region

Plus

> Im Ergebnis einer voluntaristischen Politik konnte die Anzahl der Industrieschadstoffe in der Region gesenkt werden.
> In den letzten Jahren konnte die Abfallwirtschaft auf interkommunaler Ebene dank einiger konkreter Neuerungen verbessert werden.

Minus

> Der durch den Automobilverkehr verursachte starke Anstieg der Umweltverschmutzung hat alarmierende Ausmaße erreicht. 68 % der Schadstoffemissionen in der Region Straßburg-Ortenau stammen heute von Kraftfahrzeugen!
> Die Grundwasserqualität verschlechtert sich rasch. Wird es uns gelingen, das Grundwasser besser zu schützen oder werden wir letztendlich zur Trinkwasserbehandlung übergehen?
> Bei der Entwicklung regenerativer Energien besteht großer Nachholbedarf, obwohl der Energieverbrauch im Elsass regelmäßig ansteigt: seit 1990 um jährlich 3 %!
> 17 % des SCOTERS' sind von der zunehmenden Überschwemmungsgefahr betroffen. 20 % dieser Gebiete sind bereits bebaut oder als Bauflächen ausgewiesen.

Gesichter unserer Region

Plus

> Das Planungsgebiet des SCOTERS' ist von großer ökologischer Vielfalt: Im Ergebnis des breiten geografischen Spektrums und der frühen Ansiedlung von Menschen in unserer Region sind ihre Landschaften sehr abwechslungsreich.
> Die fruchtbaren, ertragreichen Böden schaffen Arbeitsplätze in der Landwirtschaft und in zahlreichen mit ihr zusammenhängenden Zweigen.
> Endlich wird der standardisierten Gestaltung des öffentlichen Raums mit neuen Ansätzen ein Ende bereitet!

> Parkplätze, Zufahrtswege, Umweltverschmutzung: Kraftfahrzeuge tragen zunehmend zur Zergliederung des Stadtbildes bei.
> Obwohl Wasser in der gesamten Straßburger Region anzutreffen ist und eine wichtige identitätsstiftende Funktion hat, wird es nicht ausreichend zur Geltung gebracht.
> Durch die weitere Ausdehnung des Maisanbaus wird unsere Landschaft allmählich vereinheitlicht.

Minus



Um den Verkehr flüssiger zu gestalten, muss die Verteilung von Wirtschaftstätigkeit, Wohnraum und Infrastruktur an den öffentlichen Nahverkehrsnetzen orientiert werden.

Eine unkontrollierte Infrastrukturentwicklung erscheint in der Tat sinnlos: Die Spielräume sind sehr gering, und die Vielzahl der beteiligten Partner kompliziert die Genehmigungsverfahren erheblich.

Verkehr: Übersättigung

– kein Ende in Sicht!



Kraftfahrer sollten sich keinen Illusionen hingeben: Für unser besonders zu den Spitzenverkehrszeiten völlig überlastetes Straßennetz ist noch lange keine Besserung in Sicht!

Voraussichtlich wird sich diese mehr als unangenehme Situation, die auf den sprunghaften Anstieg der Mobilität und auf die bewusste Senkung der Straßenkapazitäten innerhalb der Städte zurückzuführen ist, in Zukunft sogar noch verschlechtern. Auch die für 2011 geplante große Westumgehung wird hier nicht alle Probleme lösen können.

Doch es gibt Lösungen...

Mobilität

Auch hier spielt die Umlandverstädterung wieder eine negative Rolle, denn sie führt zu einer beträchtlichen Verlängerung der zwischen Wohn- und Arbeitsort zurückzulegenden Wege. Im Übrigen ist die Arbeit

nicht mehr der Hauptgrund für die Verkehrsbewegungen in der Region: Mobil sind die Menschen heute vor allem, weil sie Einkäufe tätigen und Freizeitaktivitäten nachgehen. Der klassische Weg verläuft daher nicht mehr zwischen Wohnort, Schule und Arbeit, sondern beschreibt oft komplizierte Schleifen, die eine größere Reichweite mit sich bringen und zum Gebrauch des PKWs verleiten.

Mittelfristige Lösungen

Die bevorstehende Anbindung der Region an die Hochgeschwindigkeitszüge Rhein-Rhône und Osteuropa sollte genutzt werden, um allgemeine Überlegungen zur Umorganisation der Verkehrsnetze anzustellen. Mittelfristig ist der öffentliche Personennahverkehr die effizienteste Lösung, um die Übersättigung der Verkehrsnetze einzudämmen. Neben einer besseren Nutzung des Eisenbahnnetzes könnten auch vermehrt reservierte Fahrspuren angelegt werden, deren Einrichtung relativ einfach zu sein scheint.

Tragfähige Konzepte für eine nachhaltige Entwicklung!



Über die in dieser Bestandsaufnahme enthaltenen Fakten und Überlegungen hinaus, ist es nun an der Zeit, in eine freimütige Debatte über den SCOTERS einzutreten. Die nachstehenden Ideen sollen als Leitfäden für die nachhaltige Entwicklung unserer Region dienen. Da sie in wechselseitigem Zusammenhang stehen und sich ständig gegenseitig beeinflussen, erfassen diese Konzepte alle Aktionsfelder der künftigen raumordnerischen Planungsgrundlage.

Vielfalt

...Die Multifunktionalität der verschiedenen Gebiete fördern, um einer zu starken Spezialisierung entgegenzuwirken.

Solidarität

...Allen die gleichberechtigte Nutzung der Ressourcen und Vorzüge unserer Region gewährleisten.

Identität

...Das Zugehörigkeitsgefühl durch die Pflege unseres Erbes entwickeln.

Erhaltung

...Die Ressourcen sparsam nutzen und Grund und Boden auf Ebene des gesamten SCOTERS' verwalten.

Lebensqualität

...Die Gesundheit schützen und die Sicherheit des Einzelnen und der Gemeinschaft gewährleisten.

Abstimmung

...Den Zugang zu den Kompetenzen öffentlicher Stellen erleichtern und die bürgernahe Demokratie fördern. Denn erfolgreich kann der SCOTERS nur dann sein, wenn er von allen getragen wird.

Gesichter unserer Region

Plus

- > Dank einer Reihe von qualitativen und quantitativen Verbesserungen kann der öffentliche Nahverkehr auf Rekordzahlen verweisen.
- > 2006: Endlich wird auch Straßburg an den TGV angebunden.
- > Der Bau einer dritten Eisenbahnlinie in der elsässischen Ebene dürfte zu einer Entlastung der Straßennetze beitragen.
- > Die neuen ÖPNV-Projekte sind auf gutem Wege: Stadtbahn, Straßenbahn usw.
- > Die TER-Regionalzüge werden zunehmend genutzt.

- > Schon jetzt zeichnet sich die bevorstehende Übersättigung der existierenden öffentlichen Verkehrsmittel ab.
- > Die Zunahme des Gütertransportes führt insbesondere auf lokaler Ebene zu erheblichen Problemen (Verkehrsbehinderung bei Anlieferungen, Überlastung zu bestimmten Zeiten usw).
- > An die große Westumgehung sollten keine falschen Hoffnungen geknüpft werden: Auf der A 35 wird mit einem Verkehrsrückgang von 10 % bis 15 % gerechnet, die aber wahrscheinlich durch den allgemeinen Anstieg des Verkehrs bis zur Freigabe der Umgehung im Jahr 2011 wieder ausgeglichen werden.

Minus