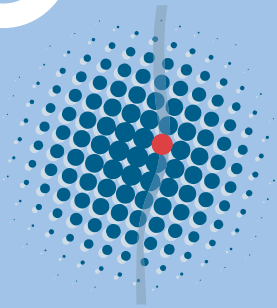


2000-2015

Schéma de cohérence territoriale
für die Region Straßburg



Nr.7 März 2003

Bürgerbeteiligung Erste Bilanz

- Echtes Interesse
- Transport, Städtebau und Wasser:
Probleme, die alle beschäftigen
- Perspektiven für eine gemeinsame Zukunft
mit manchmal sehr originellen Ideen.





Bürgerbeteiligungen sind im Gesetz über Solidarität und Stadterneuerung (SRU), das dem SCOTERS den Rechtsrahmen vorgibt, verankert. Sie stellen daher einen festen Bestandteil der Ausarbeitung dieser raumordnerischen Planungsgrundlage dar. Seit November 2002 wurden in der ersten Phase der Bürgerbeteiligung, der die Erkenntnisse der Gebietsanalyse zugrunde lagen, zwölf Ausstellungen und sieben öffentliche Veranstaltungen im gesamten Planungsraum des SCOTERS' organisiert. Die Gastgemeinden dieser öffentlichen Bürgerversammlungen - Brumath, Rhinau, Truchtersheim, Fegersheim, Erstein, Benfeld und Straßburg - wurden aufgrund ihrer Repräsentativität für den Planungsraum des SCOTERS' ausgewählt.

Neben den Bürgern waren jedes Mal auch die politischen Mandatsträger und die Vertreter der Partnerinstitutionen (Staat, Region Elsass, Departement Bas-Rhin) geladen.

Die eher mittelmäßige Beteiligung (außer in Truchtersheim, wo 300 Bürger kamen) ist gewiss auf den immer noch geringen Bekanntheitsgrad des SCOTERS' zurückzuführen; außerdem mag manchen diese Planungsgrundlage als sehr abstrakt erscheinen. Doch es sei daran erinnert, dass das Dokument als solches ja noch gar nicht existiert und dass die Ergebnisse der Bürgerbeteiligung in seine Ausarbeitung einfließen werden.

Aber in jedem Fall bot sich den Bürgern bei den öffentlichen Veranstaltungen die Gelegenheit, die ihnen am Herzen liegenden Probleme vorzubringen.

Manche Fragen stellen sich im gesamten Planungsraum des SCOTERS', andere wiederum spiegeln ortsbedingte Eigenheiten wider.

Auch neue Ideen - ganz gleich, ob realisierbar oder utopisch - waren bei diesen Veranstaltungen immer willkommen. Denn wichtigster Grundsatz der Bürgerbeteiligungen ist, dass sich jeder frei dazu äußern kann, wie er sich seine Region im Jahr 2015 vorstellt.



RN83

Diskussion um LKW-Verkehr

Über den LKW-Verkehr wurde vor allem in den Anliegergemeinden der Nationalstraße RN83 (Fegersheim, Erstein, Benfeld) heftig gestritten. Wie kann der aus Deutschland kommende Verkehrsstrom kontrolliert und Güterverkehr auf die Schiene verlegt werden? Soll der internationale Transport eine Maut zahlen? Ist es möglich, LKWs auf Kanälen zu befördern? Wie kann diese den Rahmen des SCOTERS' sprengende Problematik dennoch integriert werden?

Wie der Vorsitzende des Zweckverbandes, Robert Grossmann, bei der ersten Bürgerbeteiligung in Brumath hervorhob, ist der SCOTERS ein Projekt, das „von den Bürgern, aber auch von Staat, Region und Departement gemeinsam getragen werden muss“. In der Tat stimmen die verschiedenen Akteure einer Reihe von Analysen, die bei der Bestandsaufnahme der Straßburger Region angestellt wurden, weitgehend überein: Übersättigung des Straßennetzes, Zersiedelung, Umweltprobleme. Diese Themen kamen bei den öffentlichen Veranstaltungen immer wieder zur Sprache. Gewiss haben die Debatten den Bürgern vor allem die Möglichkeit geboten, ihre Beunruhigung angesichts bestimmter Fehlentwicklungen zum Ausdruck zu bringen; aber sie waren auch das geeignete Forum, um manchmal sehr originelle und persönliche Ideen und Vorschläge zu Gehör zu bringen.



► Weitgehender Konsens über die Grundsätze des Projektes

Straßenbahn, Eisenbahn, Stadtbahn: Transport: den Zug nicht verpassen!

„Den Verkehr von der Straße auf andere Transportwege verlagern“, „Mehr kollektive Verkehrsmittel“, „Schaffung von Übergängen zwischen den landesweiten und den regionalen Bahnstrecken“: Schon in der ersten Bürgerbeteiligung in Brumath machten die Körperschaften klar, wohin es gehen soll. Allgemeine Einigkeit bestand darüber, dass der Vorherrschaft des Autos Einhalt geboten werden muss.

Soll die Straßenbahn im Süden von Straßburg verlängert werden?

In Fegersheim, Benfeld und Rhinau wurde eine Verlängerung der Straßenbahnlinie vorgeschlagen. Die Bürger kritisierten die „unzulänglichen Nord-Süd-Verbindungen“ und dass man „zu bestimmten Tageszeiten anderthalb Stunden braucht, um mit den öffentlichen Verkehrsmitteln von Benfeld bis zum Universitätscampus von Illkirch zu gelangen“. Bei der Veranstaltung in Truchtersheim wiesen Bewohner des Kochersberg auf

die mangelnde Zusanbindung und unzureichende Taktzeiten hin. In diesem Zusammenhang erläuterte Joël Fabert, der Direktor der Straßburger Stadtplanungsagentur ADEUS, dass die öffentlichen Verkehrsmittel aus Gründen der Wirtschaftlichkeit dicht besiedelte Gebiete anbinden müssen.

Die Herausforderung besteht also darin, den ÖPNV so zu umzugestalten, dass er den Bedürfnissen möglichst vieler Bürger, gleichzeitig aber auch den wirtschaftlichen Erfordernissen gerecht wird. Eine Umstrukturierung des Verkehrs

setzt aber auch voraus, dass jeder Einzelne seine diesbezüglichen Gewohnheiten in Frage stellt. So wurde in Truchtersheim beispielsweise die Möglichkeit des Car-Sharings angesprochen. „Es müsste gelingen, die Bürger davon zu überzeugen, dass es nicht verantwortungsbewusst ist, allein im Auto zu fahren“, unterstrich Robert Grossmann. Jemand schlug sogar vor, Straßburg zur autofreien Stadt zu erklären. Doch wer will schon ganz auf das Auto verzichten? Es ist nicht die Aufgabe des SCOTERS', alles zu reglementieren. ►►►





Grenzüberschreitende Verbindungen: Eine dritte Rheinbrücke

In Rhinau wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, diesen Teil des SCOTERS' besser an den Rest des Planungsbereichs anzuschließen und gleichzeitig die grenzüberschreitenden Verbindungen auszubauen. Jean-Pierre Gilg, stellvertretendes Mitglied des Komitees des Zweckverbandes, wies darauf hin, dass eine grenzüber-

schreitende Verbindung zwischen Elsass und Baden eine gegenseitige Öffnung herbeiführen würde. Er schlug eine solche Verbindung in Höhe der Fähre in Rhinau oder Gerstheim vor. Selbstverständlich ist die Gestaltung von Transport und Verkehrsnetzen für die wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinden von großer Bedeutung. Aber auch auf die Umwelt und das Wohnwesen wirkt sie sich aus •

AUS BÜRGERSICHT

Ungenutzte Möglichkeiten

Roland Maurer,
Einwohner von Nordhouse



„Ich denke oft, dass der Kanal, der schnurgerade nach Straßburg führt, einen Teil des Verkehrs auffangen könnte. Aber momentan wird er nicht genutzt, außer von einigen Freizeitbooten. Hier liegt meiner Meinung nach eine ungenutzte Möglichkeit.

Denn die Straßen- und Schienennetze müssen irgendwie entlastet werden. Vielleicht wäre der Kanal eine Lösung.

Ich würde sogar noch weiter gehen, aber das ist sicher zu utopisch. Warum könnte das Kanalbett nicht dem Bau einer Hochgeschwindigkeitstrasse dienen? Die Böschungen wären dann die Lärmschutzwände. An solche Möglichkeiten denke ich oft.

FLUSS- WEGE



Eine Utopie?

Gegenwärtig werden Wasserwege nur touristisch genutzt. Deshalb wurde vor allem in Erstein und in Rhinau wiederholt auf die Möglichkeit hingewiesen, dass auch Personen und Güter auf diesem Wege befördert werden könnten. Diese Vorschläge zeigen, dass ein echter Wille dazu vorhanden ist, den Straßenverkehr auf jede erdenkliche Art zu entlasten.

FAHRRAD- WEGE

Königswege für den Drahtesel

Vorschläge zum Ausbau der Fahrradwege wurden insbesondere in Brumath und Rhinau eingebracht. So hielt man es in Rhinau keineswegs für utopisch, Diebolsheim, Gerstheim und Erstein am Canal d'Alsace entlang durch einen Fahrradweg zu verbinden. Und von Rhinau nach Daubensand könnte eine Variante dieser Route am Hochwasserdeich entlang durch die Auenwälder führen.



Anders wohnen, aber wie?



Transport und Wohnwesen sind eng miteinander verbunden. Deshalb besteht auch hier die Notwendigkeit einer kohärenten Entwicklung. Die diesbezüglichen Ergebnisse der Regionalanalyse fanden bei den Bürgern ein breites Echo, so hinsichtlich der notwendigen Drosselung der Umlandzersiedelung. Die staatlichen Stellen vertreten hier einen eindeutigen Standpunkt: „Das Besiedlungsgeflecht muss ausgehend von den bereits vorhandenen Dorfkernen neu strukturiert werden. Vor dem Bau neuer Siedlungen sind vorrangig die in den Dörfern existierenden Bebauungslücken zu nutzen.“ Urbane Vielfalt bedeutet hier auch, am gleichen Ort arbeiten, wohnen, einkaufen und Freizeitaktivitäten nachgehen zu können.

Fabienne Keller, Mitglied des Büros des Zweckverbandeskomitees, hob die Notwendigkeit einer abgestimmten Städteplanung und eines besseren Ineinandergreifens von Verkehr und Wohnwesen hervor. Die Eindämmung der Umlandverstädterung durch die Nutzung existierender Flächen kann auch mittels der Sanierung von Industriebrachen oder ungenutzten städtischen Flächen und Hafengeländen geschehen. Diese Frage wurde in Brumath erörtert. Robert Grossmann stimmte diesem Vorschlag unter der Bedingung zu, dass solche Umnutzungen keine Risiken bergen. Als Beispiel führte er das Vorhaben der Straßburger Mediathek an, die in den ehemaligen Seegmüller-Speichern ent-

stehen soll. Derartige Sanierungsprojekte tragen auch zu einer stärkeren städtischen Vielfalt bei.

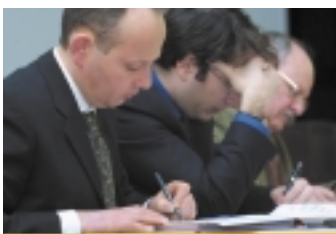
Erhaltung des ländlichen Raums: Soll der SCOTERS den Lokalen Städtebauplänen Maßnahmen vorgeben?

Eine weitere problematische Frage ist die Erhaltung des ländlichen Raums. Bei der Bürgerbeteiligung in Rhinau äußerte der Bürgermeister von Friesenheim, André Klump, Besorgnis angesichts des Aufkaufs alter Bauernhöfe durch Immobilienfirmen. Wird durch den Bau von 12 Wohnungen auf einer Fläche von 12 Ar nicht zu stark verdichtet? Inwieweit kann hier der SCOTERS einwirken? Christian Meyer von der Straßburger Planungsagentur ADEUS wies darauf hin, dass solche Fragen zwar in den Kompetenzbereich der Lokalen Städtebaupläne (PLU) fallen, dass diese aber eventuelle allgemeine Vorgaben des SCOTERS berücksichtigen müssen. Das Gleiche gilt für das Weiterbestehen von Einzelhandelsgeschäften und Dienstleistungsangeboten in kleinen Gemeinden •



„Früher hat man es verstanden, auf kleinen Flächen schöne Städte zu bauen.“

M. Thomann,
aus Mittelhausbergen



AUS BÜRGERSICHT

Eine Stadt zwischen Grün und Beton



Michael Mac Gee, Verein der Anwohner und Freunde von Neudorf

„Es gibt mehrere Aspekte, die ich beim SCOTERS für wichtig halte. Zunächst einmal ist es dringend erforderlich, das elsässische Architekturerbe zu erhalten. Ich bin in einer amerikanischen Stadt groß geworden und finde es schön, dass ich hier immer ganz genau weiß: ich bin nicht in Los Angeles oder New York, sondern im „Elsass“, das mit seinen Wurzeln und seiner Kultur eine ganz klare Identität hat. Doch leider ist auch hier der Trend zum „globalisierten“, omnipräsenten Beton festzustellen. Dabei sollte vielmehr das einzigartige Erbe unserer Region zur Geltung gebracht werden. Ein zweiter Aspekt ist die Art der Verdichtung. Hier halte ich die kleinen Wohneinheiten der „Cité des Jardins“ im Stockfeld für ein gelungenes Beispiel intelligenter Verdichtung. Obwohl dort der Wohnkomfort nicht besonders hoch ist, bleiben die Menschen, und die Wohnungen werden von einer Generation an die andere weitergegeben. Das Viertel hat eine gesellige Ausstrahlung, es herrscht Ausgewogenheit zwischen Bebautem und Grün, zwischen Stein und Pflanze“. Last, not least ist ein auf den Menschen zugeschnittenes Verkehrskonzept erforderlich. Meiner Meinung nach sollte der Transitverkehr auf bestimmte Straßen beschränkt bleiben. Das Innere der Wohnviertel und Häuserblocks und die Straßen müssen für die Anwohner und ihre Kinder nutzbar sein. Wie bei mir im Viertel Lombardie wären Straßen ohne Bürgersteige denkbar, wo sich alle kennen und begegnen und gut-nachbarlich zusammen leben. Verkehrsberuhigte Bereiche mit 30 km/h würden zu mehr Ausgewogenheit zwischen Fußgänger- und Autoverkehr beitragen. In Deutschland gibt es sogar Bereiche, in denen die Geschwindigkeit auf 7 km/h reduziert ist. Dort ist der Fußgänger König, und die Kinder können völlig gefahrlos spielen.“

AUS BÜRGERSICHT

Den Wohnvierteln ihre Identität zurückgeben



Gérard Altorf,
Architekt und Stadtplaner

Immer wieder stelle ich die große Besorgnis angesichts der zunehmenden Ausdehnung des städtischen Raums fest. Doch man scheint dieses Problem für derart unausweichlich zu halten, dass Projekte zur Verbesserung des durch diese Verstädterung hervorgerufenen Verkehrs die einzigen Lösungsansätze zu sein scheinen. Aber ich halte die Erleichterung des Transports für eine kurzfristige Lösung. Vielmehr sollten überhaupt weniger Verkehrsbewegungen stattfinden.

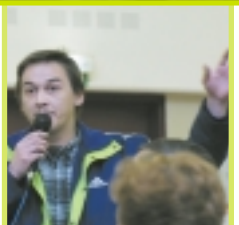
Dazu müsste zunächst einmal der Versuch unternommen werden, den täglichen Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort zu reduzieren.

Städte sind heute so organisiert, dass bestimmte Bereiche ausschließlich der Arbeit und andere ausschließlich dem Schlaf vorbehalten sind. Ich würde dazu raten, alle städtebaulichen Richtlinien der Charta von Athen zu hinterfragen. Denn diese Vorgaben sind weitgehend von den Vereinigten Staaten beeinflusst, wo bekanntlich unendlich viel Raum zur Verfügung steht. Da auch die Weiterentwicklung der Arbeitswelt immer weniger

Beeinträchtigungen mit sich bringt, rechtfertigt sich die strikte Trennung zwischen Industrie- und Gewerbegebieten einerseits und Wohnbereichen andererseits nicht mehr. Meines Erachtens liegt die Zukunft der Stadt in der Rückkehr zu Orten, die alles auf sich vereinen: Arbeit, Wohnen und Freizeit. Diese Bereiche sollten geografisch definiert sein, erkennbare Grenzen und eine von allen wahrzunehmende Identität haben und zu Fuß zu erschließen sein. So wird auch ein Dorf definiert. Aber ist eine Stadt nicht ein Zusammenschluss von Dörfern? Diesen Ansatz nenne ich die Rehabilitation der Stadtviertel: Sie haben eine Funktion und leisten mit Theater, Bahnhof, Universität usw. einen Beitrag zum städtischen Leben. In Straßburg ist die Stadtviertel-Struktur besonders gut wahrzunehmen. Dies sollten wir nutzen und aus unserer Stadt ein Beispiel für Europa machen.

Auf Ebene des SCOTERS' bin ich davon überzeugt, dass es sich auch auf die Kommunen im Umfeld positiv auswirkt, wenn es einer Stadt gelingt, ihre Grenzen zu markieren. Anstelle eines Ballungsraums im Stil von Los Angeles sollten wir Städte mit Identität schaffen, in deren „Übergangsbereichen“ wieder Landschaft entstehen kann.

„Die Regeln
des SCOTERS
bestimmen wir.“





Umwelt: Wasser wieder ein wichtiges Thema

Das Konzept der nachhaltigen Entwicklung zielt auf den Schutz der Umwelt und der Gesundheit der Menschen ab. Natürlich beschäftigen diese Fragen auch die staatlichen Stellen: „Die Sicherheit von Personen und Gütern muss gewährleistet werden. Technologische und natürliche Risiken sind daher zu vermeiden.“ Dabei denkt man an genehmigungspflichtige Industrieanlagen, aber auch an die gefährdete Ressource Wasser. Bei der Veranstaltung in Brumath wies Bernard Ingwiller, Mitglied des Büros des Zweckverbandes, darauf hin, dass die Zielsetzungen zum Teil nur schwer vereinbar sind: „Wenn man Landschaften erhalten und sich gleichzeitig weiterentwickeln will,

besteht die Gefahr von Fehlentwicklungen.“ Die Trassenführung der Westverbindung durch ein Trinkwasserschutzgebiet ist ein beredtes Beispiel dafür, wie problematisch es sein kann, die Vorgaben des SCOTERS' kohärent umzusetzen.

Die Wasserproblematik wurde u.a. in Brumath und Rhinau ausgiebig diskutiert.

Der Geschäftsführer des Zweckverbandes, Michel Reverdy, wies in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der SCOTERS der Umweltproblematik größere Bedeutung beimessen wird als die vorangegangene Planungsgrundlage, deren Schwerpunkt die Infrastrukturentwicklung war •



WINDRÄDER

Ein aktueller Vorschlag

Sollten mehr Windräder gebaut werden? Diese Frage wurde in Erstein gestellt, allerdings unter Erwähnung zweier bedeutender Vorbehalte: Einerseits ist der Wind in der Straßburger Region nicht stark genug, um solche Anlagen wirklich effizient zu betreiben. Andererseits stellt sich die Frage des Landschaftschutzes. Doch es gibt andere Energieformen, wie Sonnenenergie oder Erdwärme, deren verstärkte Nutzung in unserer Region möglich und gewiss lohnenswert wäre.



► Umsetzung des Vorhabens: Breite Zustimmung erforderlich



Bürgerbeteiligungen bieten Gelegenheit zu Diskussion und Austausch und sind zuweilen auch Schauplatz polemischer Debatten.

Denn während sich hinsichtlich der Gebietsanalyse alle oder fast alle einig waren, ist die Umsetzung der verschiedenen Projekte und vor allem ihre Abstimmung untereinander weitaus umstrittener.

Bei der Veranstaltung in Brumath brachte daher der Vizepräsident des Zweckverbandes Etienne Wolf die Sache auf den Punkt: „Wir müssen Egoismus überwinden, Konzessionen machen und langfristig denken.“

Überschwemmungsgebiete: Vorsicht geboten!

Die Problematik der Überschwemmungsgebiete wurde von Brumath im Norden bis Benfeld und Erstein im Süden wiederholt angesprochen. Es ging um die Erteilung von Baugenehmigungen, die Einhaltung von Verboten und um Ausgewogenheit bei der Behandlung dieser Problematik. Eine wichtige Frage war auch, wie das in diesen Gebieten geltende Bebauungsverbot damit zu vereinbaren ist, dass in den nächsten 10 Jahren 40 000 neue Wohnungen entstehen sollen. In Brumath wollten Bürger wissen, ob der SCOTERS dieses Problem regeln kann. Fabienne Keller regte eine diesbezügliche Charta an. In Benfeld hob ein Teilnehmer die Bedeutung der Überschwemmungsgebiete bei der Hochwasserkontrolle hervor: „Die Überschwemmungsgebiete müssen beibehalten werden, denn die Deiche bieten keinen umfassenden Schutz.“ •



„Es ist an uns zu definieren, wie weit Regelungen und Verbote gehen sollen.“

*Danièle Meyer,
Bürgermeisterin von Rhinau
und Vizepräsidentin
des Zweckverbandes*

VERKABELUNG

Rhinau will ans Netz!

Die Verkabelung ist ein entscheidender Standortfaktor für die Niederlassung von Unternehmen in Gewerbegebieten. In Rhinau wurde diese von allen Körperschaften unterstützte Forderung besonders eindringlich vorgetragen. Hochgeschwindigkeitsübertragung und Kabelanschluss sind heute wichtige Voraussetzungen für die Integration kleiner Gemeinden.





Grundstückspreise: Anstieg unvermeidlich?

Eine Frage wurde in fast allen Veranstaltungen immer wieder gestellt: „Wie können die Jugendlichen in den kleinen Gemeinden gehalten werden?“

Wiederholt wurden die Städter, die sich auf dem Land niederlassen, für die Spekulation mit Grund und Boden verantwortlich gemacht. Der SCOTERS kann im Bereich des Wohnwesens bestimmte Richtlinien vorgeben und beispielsweise den sozialen

Wohnungsbau fördern. Aber die Feinauslegung der Baubestimmungen für den kommunalen Maßstab liegt im Kompetenzbereich des Lokalen Städtebauplans (PLU) und damit der Gemeinden und Gemeindeverbände. Es stellt sich immer

wieder die gleiche Frage: Wo sollen die neuen Wohnungen gebaut werden? Die Region empfiehlt in diesem Zusammenhang den Ausbau der Städtetnetze und damit eine Konzentration von Wohnraum, Wirtschaftstätigkeit, Handel und Dienstleistungen •

Wirtschaftsentwicklung: Gewerbegebiete kontra Einzelhandel?

In vielen Gemeinden beunruhigt es die Bürger, dass Einzelhandelsgeschäfte und Dienstleistungsangebote aus ihrer Nähe verschwinden. In diesem Zusammenhang wurde auch die Problematik der Gewerbegebiete und ihrer geografischen Verteilung angesprochen.

Manche Teilnehmer waren der Ansicht, dass die Verbreitung von Gewerbegebieten das Verschwinden von Einzelhandelsgeschäften in ihren Ge-

meinden nach sich zieht. Die Region Alsace fördert die Entwicklung von Handelseinrichtungen innerhalb der Dörfer und Städte, da diese die

Voraussetzung dafür sind, dass kleine Gemeinden die wirklichen Lebensmittelpunkte der Menschen bleiben bzw. sich zu solchen entwickeln •



BALD EIN „SCOTERS VALLEY“?

Die Bewegung „Energies Démocrates“ schlug die Schaffung von Gebieten vor, die sich auf die technologische Innovation spezialisieren und aufgrund der Konzentration verschiedenster Kompetenzen Spitzenunternehmen anziehen sollen. Solche Netzwerke würden technische und kaufmännische Kompetenzen (Mechanik, Informatik, Biologie, Chemie bzw. Marketing, Management u.a.), aber auch finanztechnische und juristische Kompetenzen anbieten. Durch die Schaffung geeigneter Begegnungsorten und durch eine bestmögliche Betreuung von Projektträgern sollen Wirtschaftsdynamik und Lebensqualität optimal aufeinander abgestimmt werden.





Straßburg und Region: eine Schicksalsgemeinschaft



Vor allem die Gebietskörperschaften machten sich für eine verbesserte Anbindung von Straßburg stark.

„Eine der schwierigsten Aufgaben des SCOTERS' ist es, die Erreichbarkeit des Flughafens sowie die Anbindung an TGV und ICE zu sichern“, in Brumath Ph. Raluy als Vertreter der Baubehörde des Departements (DDE). Straßburgs Rolle als Triebkraft im regionalen Wirtschaftsgeflecht wurde mit ebenso viel Nachdruck hervorgehoben wie Straßburgs Berufung zur europäischen Hauptstadt. Bereits in der ersten Bürgerbeteiligung in Brumath

erläuterte Fabienne Keller die damit zusammenhängenden Aufgaben und Ziele: „Straßburg steht verkehrsmäßig im Abseits. Das Ziel besteht darin, die vorhandenen Lücken zu schließen, damit Straßburg zu einem echten Knotenpunkt wird.“ Auch auf die große Bedeutung der Flugverbindungen und des zweiten Bauabschnitts der Hochgeschwindigkeitsverbindung TGV Rhin-Rhône wurde hingewiesen: „Diese Verbindungen sind uner-

lässlich!“. Sind also Straßburgs Interessen konträr zu denen der Region? „Wir sind eine Schicksalsgemeinschaft“, rief dazu Robert Grossmann ins Gedächtnis. Eine Frage der Kohärenz •



AUS BÜRGERSICHT

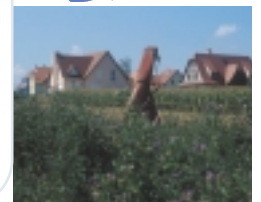
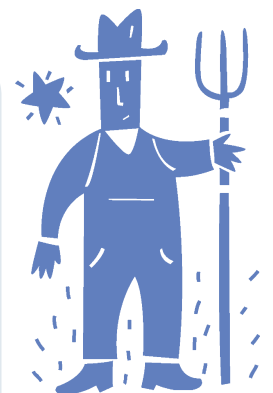
Landwirtschaftliche Nutzflächen: Deutliche Beunruhigung



Denis Ramspacher
Landwirt in Kienheim

Die Bebauung des Straßburger Umlands soll 3700 ha Landwirtschaftsfläche verbrauchen. Diese Prognose beunruhigt die Landwirte sehr, denn davon wären 150 Betriebe mit 24 ha betroffen. Noch vor 20 Jahren wurde der Kochersberg als Kornspeicher der Region bezeichnet. Dies trifft heute nicht mehr zu. Doch wenigstens muss der Kochersberg die grüne Lunge der Straßburger Region bleiben, ein Gebiet, in dem die Umwelt bewahrt wird und das seinen Bewohnern ein angenehmes Lebensumfeld bietet.

Ich wünsche mir, dass der SCOTERS den Landwirten, die ihrer Tätigkeit weiterhin in den Dörfern nachgehen wollen, einen Platz lässt. Ihre Zahl geht heute immer mehr zurück. Aber für die, die bleiben, sollten die Bürgermeister einen Teil der Flächen bereitstellen, damit sie weiter als Landwirte arbeiten und Ackerbau betreiben, aber, wenn nötig, auch Ställe bauen können.



GROßE WESTUMGEHUNG

Starkes Interesse im Kochersberg

Manche Themen mobilisieren die Menschen offensichtlich mehr als andere. In Truchtersheim waren 300 Bürger gekommen, um vor allem ihre Fragen bezüglich der „Großen Westumgehung“ vorzutragen. Denn dieses Projekt steht aufgrund verschiedener mit ihm einhergehender Beeinträchtigungen und wegen des Verbrauchs an landwirtschaftlichen Nutzflächen im Kreuzfeuer der Kritik. Doch diese Trasse soll den Verkehr nicht nur westlich an Straßburg vorbei leiten, sondern auch den Nord-Süd-Transit erleichtern. Insbesondere soll sie dazu beitragen, den vorauszu-sehenden Verkehrskollaps im Straßburger Ballungsgebiet zu vermeiden: Auf der Autobahn A35 verkehren täglich 190 000 Fahrzeuge! Eine mit dem Pariser Ballungsraum vergleichbare Anzahl. Für Millionen von Menschen, die in den umliegenden Vierteln wohnen, zieht dies unerträgliche Beeinträchtigungen nach sich. Aufgrund dieser Sachlage wird das Projekt der Westumgehung von allen Gebietskörperschaften unterstützt. Eine Frage der Solidarität.



AUS BÜRGERSICHT

Umwelt:

Was wird aus den bedrohten Tierarten?



Frédéric Burner

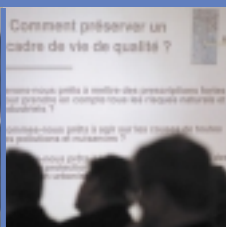
Umweltschutzverein
Lingolsheim und Umgebung

„Unser Verein setzt sich für den Schutz von zwei bedrohten Arten ein: der große elsässische Hamster, der zwischen Entzheim und Obernai, also direkt vor den Toren von Straßburg, zu Hause ist. Unser zweiter Schützling – die grüne Kröte – ist in der Nähe von Lingolsheim, Ostwald, Holtzheim und Rosheim anzutreffen.“

Die Lebensräume dieser beiden Arten sind vor allem durch den Bau von Siedlungen, durch Gewerbegebiete und Straßen gefährdet.

Diese Tiere können aber nur hier bei uns überleben. Zu ihrem Schutz müssten bestimmte Gebiete zu „Reservaten“ erklärt und geschützte Biotop-e eingerichtet werden. Solche Bereiche ließen sich für Tourismus und Freizeit nutzen. Das erwarte ich vom SCOTERS. Stadtentwicklung erlauben, aber auch Bereiche schaffen, die den Bedürfnissen gefährdeter Arten Rechnung tragen. Dafür gibt es bereits europäische und nationale Gesetze. Insbesondere der große Hamster wird durch die Berner Konvention geschützt und – genau wie Luchs, Wolf und Bär – durch eine Verfügung des Umweltministers.

„Der
SCOTERS ist
ein echtes
politisches
Vorhaben.“





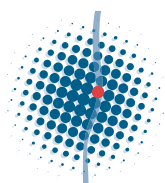
Der nächste Schritt: Vorlage des Vorentwurfs (PAAD)

Eine entscheidende Etappe bei der Ausarbeitung des SCOTERS'

Der Vorentwurf ist nicht nur eine wichtige, sondern auch eine obligatorische Phase im Ausarbeitungsprozess des SCOTERS'. In diesem Dokument legt der Zweckverband die Raumplanungs- und Entwicklungspolitik dar, die er im Planungsraum des SCOTERS' unter Einhaltung der Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung zur Umsetzung bringen möchte.

Dieser Vorentwurf wird ab Juli 2003 zur Verfügung stehen. Aber bereits jetzt können vorläufige Fassungen, die in Kürze debattiert und überarbeitet werden, von folgender Website heruntergeladen werden:

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

Die Mitgliedsgemeinden des SCOTERS

Gemeindeverband Benfeld und Umgebung:
BENFELD • HERBSHEIM • HUTTENHEIM • KERTZFELD •
KOGENHEIM • MATZENHEIM • ROSSFELD • SAND •
SERMERSHEIM • WESTHOUSE • WITTERNHEIM

Gemeindeverband Basse Zorn:
BIETLENHEIM • GEUDERTHEIM • GRIES • HOERDT •
KURTZENHOUSE • WEITBRUCH • WEYERSHEIM

Gemeindeverband Porte du Vignoble:
DAHLENHEIM • KIRCHHEIM • MARLENHEIM • NORDHEIM •
ODRATZHEIM • SCHARRACHBERGHEIM-IRMSTETT •
WANGEN

Gemeindeverband Region Brumath:
BERNOLSHEIM • BILWISHEIM • BRUMATH • DONNEN-
HEIM • KRAUTWILLER • KRIEGSHEIM • MITTEL-
SCHAEFFOLSHEIM • MOMMENHEIM • OLWISHEIM •
ROTTLSHEIM

Gemeindeverband Kehlbach:
BERGBIETEN • DANGOLSHEIM • FLEXBOURG

Gemeindeverband Pays d'Erstein:
BOLSENHEIM • ERSTEIN • HINDISHEIM • HIPSHEIM •
ICHTRATZHEIM • LIMERSHEIM • NORDHOUSE •
OSTHOUSE • SCHAEFFERSHEIM • UTTENHEIM

Gemeindeverband Gamsheim-Kilstett:
GAMBSHEIM • KILSTETT

Gemeindeverband Kochersberg:
BERSTETT • DURNINGEN • FESSENHEIM-LE-BAS •
GOUGENHEIM • KIENHEIM • KUTTOLSHEIM •
WILLGOTTHEIM • WIWERSHEIM • DINGSHEIM •
GRIESHEIM-SUR-SOUFFEL • PFULGRIESHEIM •
DOSENHEIM-KOCHERSBERG • NEUGARTHEIM-
ITTLENHEIM • PFETTISHEIM • ROHR • SCHNERSHEIM •
STUTZHEIM-OFFENHEIM • TRUCHTERSHEIM •
WINTZENHEIM-KOCHERSBERG

Gemeindeverband Pays de la Zorn:
ALTECKENDORF • BOSSENDORF • DUNTZENHEIM •
ETTENDORF • GEISWILLER • GINGSHEIM •
GRASSENDORF • HOCHFELDEN • HOHATZENHEIM •
HOHFRANKENHEIM • INGENHEIM • ISSENHAUSEN •
LIXHAUSEN • MELSHEIM • MINVERSHEIM •
MITTELHAUSEN • MUTZENHOUSE • RINGELDORF •
SCHAFFHOUSE-SUR-ZORN • SCHERLENHEIM •
SCHWINDRATZHEIM • WALTENHEIM-SUR-ZORN •
WICKERSHEIM-WILSHAUSEN • WILWISHEIM •
WINGERSHEIM • ZOEBERSDORF

Gemeindeverband Les Châteaux:
ACHENHEIM • BREUSCHWICKERSHEIM • HANGEN-
BIETEN • KOLBSHEIM • OSTHOFFEN

Gemeindeverband Ackerland:
FURDENHEIM • HANDSCHUHEIM • HURTIGHEIM •
ITTENHEIM • QUATZENHEIM

Stadtgemeinschaft Straßburg:
BISCHHEIM • ECKBOLSHEIM • ECKWERSHEIM •
ENTZHEIM • ESCHAU • FEGERSHEIM • GEISPOLSHEIM •
HOENHEIM • HOLTZHEIM • ILLKIRCH-
GRAFFENSTADEN • LAMPERTHEIM • LINGOLSHEIM •
LIPSHEIM • MITTELHAUSBERGEN • MUNDOLSHEIM •
NIEDERHAUSBERGEN • OBERHAUSBERGEN •
OBERSCHAEFFOLSHEIM • OSTWALD • PLOBSHEIM •
REICHSTETT • SCHILTIGHEIM • SOUFFELWEYERSHEIM •
STRASBOURG • VENDENHEIM • LA WANTZENAU •
WOLFISHEIM

Einzelne Gemeinde:
BLAESHEIM • BOOFZHEIM • DAUBENSAND •
DUTTLENHEIM • FRIESENHEIM • GERSTHEIM •
OBENHEIM • RHINAU

Pour vous exprimer ou vous informer
www.scoters.org