

Pour un avenir commun
de l'espace du Rhin Supérieur

EINE GEMEINSAMNE ZUKUNFT FÜR DEN OBERRHEINRAUM
POUR UN AVENIR COMMUN DE L'ESPACE DU RHIN SUPÉRIEUR

Eine gemeinsame Zukunft
für den Oberrheinraum



"Orientations et projets pour le territoire
de la Conférence du Rhin Supérieur"

"Räumliches Leitbild für das Mandatsgebiet
der Oberrheinkonferenz"



CADRE D'ORIENTATION POUR L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE
DE LA CONFERENCE DU RHIN SUPERIEUR

RAUMORDNERISCHER ORIENTIERUNGSRAHMEN FÜR DAS MANDATSGEBIET
DER OBERRHEINKONFERENZ



Cet ouvrage a bénéficié d'un financement européen.
Diese Publikation wurde durch europäische Fördermittel unterstützt.

Décembre 2001 / Dezember 2001


**Pour un avenir commun
de l'espace du Rhin supérieur**


**Eine gemeinsame Zukunft
für den Oberrheinraum**

Grußwort des Präsidenten

Je suis particulièrement heureux que nous disposions à présent du cadre d'orientation pour le Rhin supérieur, que la Conférence du Rhin Supérieur a décidé de faire établir en 1999. Ce que vous tenez entre les mains, est le résultat d'une collaboration fructueuse entre les membres allemands, français et suisses du groupe de travail "Aménagement du Territoire". Ils ont été soutenus activement par d'autres groupes de travail de la Conférence du Rhin supérieur ainsi que par des partenaires extérieurs - bien sûr, sans oublier la contribution importante des personnes et institutions qui ont bien voulu participer aux deux consultations publiques.

Concevoir et tenter de concrétiser un aménagement du territoire "transfrontalier" à l'échelle du Rhin supérieur n'est pourtant pas chose aisée tant les conceptions, les organisations, les pratiques et les intérêts peuvent rester divergents, et alors qu'il s'agit d'une compétence nationale.

Néanmoins, il est important pour l'entité naturelle que représente le Rhin supérieur, que la cohérence des politiques d'aménagement soit assurée et que l'on s'entende sur des objectifs communs. Avec le cadre d'orientation, un premier pas significatif dans ce sens a été fait, même si le cadre d'orientation n'a pas de caractère normatif.

Le cadre d'orientation s'inscrit dans la continuité d'une pensée illustrée par la charte de l'aménagement du territoire du Rhin supérieur 21, et l'ouvrage "Lire et construire l'espace du Rhin supérieur" de la Conférence du Rhin supérieur. Pour cette raison, il ne cherche pas à être exhaustif, mais répond à un souhait de concrétisation. Dans ce cadre, il s'appuie sur le schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC), les recommandations et propositions de la Conférence du Rhin supérieur, mais aussi sur d'autres travaux menés par des organismes de coopération transfrontalière ou bien des milieux socio-professionnels.

Ich freue mich sehr, dass das raumordnerische Leitbild für den Oberrhein, dessen Erstellung die Oberrheinkonferenz 1999 beschlossen hat, nun vorliegt. Was Sie in den Händen halten, ist das Ergebnis einer fruchtbaren Zusammenarbeit der deutschen, französischen und schweizerischen Mitglieder der Arbeitsgruppe „Raumordnung“ der Oberrheinkonferenz. Tatkräftig mitgewirkt haben darüber hinaus weitere ORK-Arbeitsgruppen und externe Partner. Auch jene Personen und Institutionen, die sich an den beiden öffentlichen Anhörungen beteiligten, haben einen wichtigen Beitrag geleistet.

Der Versuch, eine „grenzüberschreitende“ Raumordnungspolitik für das Oberrheingebiet zu entwerfen und zu konkretisieren, ist ein schwieriges Unterfangen. Einerseits sind die Konzepte, die Organisationsstrukturen, die jeweilige Praxis und manchmal auch die Interessen höchst unterschiedlich, andererseits handelt es sich um einen nationalen Zuständigkeitsbereich.

Gleichwohl ist es für die naturräumliche Einheit des Oberrheins zentral, dass die Raumordnungspolitik abgestimmt wird und man sich über gemeinsame Ziele verständigt. Mit dem räumlichen Leitbild für den Oberrhein ist ein erster wichtiger Schritt getan, auch wenn das Leitbild keinen rechtlich verbindlichen Charakter aufweist.

Das Leitbild knüpft an die Überlegungen, die in der Raumordnungscharta Oberrhein 21 und in der Publikation „Lebensraum Oberrhein ...eine gemeinsame Zukunft“ der Oberrheinkonferenz zum Ausdruck kamen, an. Deswegen zielt es weniger auf eine umfassende Darstellung ab, sondern trägt dem Wunsch nach Konkretisierung Rechnung. Das Leitbild stützt sich dabei auf das Europäische Raumentwicklungskonzept (EUREK), auf Empfehlungen und Vorschläge der Oberrheinkonferenz, aber auch auf weitere Arbeiten von Institutio-

Laissez-nous maintenant faire apparaître l'espace du Rhin supérieur devant notre "regard intérieur" : la région - comme son nom l'indique - est caractérisée par le Rhin. Cette artère fluviale européenne recèle autant de possibilités de développement, que de responsabilités, notamment sur le plan environnemental. Sa gestion sera emblématique du développement durable que nous prônons, qui doit trouver un équilibre entre le progrès économique, dans toutes ses dimensions, y compris agricole et industrielle, l'écologie et la cohésion sociale.

La deuxième richesse de cet espace est son réseau de villes et d'agglomérations. Il existe une multiplicité de centres munis de forces différentes, mais d'importance équivalente. Ce réseau de villes, riche de sa diversité et sans mégalopole dominante, illustre de manière exemplaire le "polycentrisme urbain" recommandé par le SDEC.

Les transports sont une des clés du rayonnement futur de la région. A l'intérieur de ce territoire, il importera d'utiliser au mieux les différents moyens de transport. Cette amélioration ne peut se concevoir sans intégration dans les grands réseaux européens (notamment les ICE / TGV) et mondiaux.

Cette "vision commune" se concrétise par deux cartes. La première identifie les territoires marqués par des enjeux majeurs d'aménagement. La seconde illustre les grandes orientations à encourager.

Puis, le cadre d'orientation évoque des idées concrètes pour des projets dans les trois axes thématiques majeurs que sont les transports, les agglomérations et l'environnement. Tous comportent une dimension transfrontalière et sont réalisables dans le contexte local. Lors de sa séance plénière du 3 décembre 2001, la Conférence du Rhin supérieur a retenu plusieurs des projets pilotes proposés.

Pour finir, je voudrais formuler le souhait qu'en s'appropriant ces projets, les acteurs intéressés - d'une part les groupes de travail de la Conférence du Rhin supérieur, d'autre part les élus et les représentants des milieux socio-professionnels - contribuent, comme le recommandait la charte de l'aménagement du territoire du Rhin supérieur 21, à la mise en œuvre d'une "politi-

nen, die in der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit oder im sozio-ökonomischen Bereich tätig sind.

Lassen wir nun das Oberrheingebiet vor unserem inneren Auge entstehen: Die Region - schon der Name zeigt dies - wird durch den Rhein geprägt. Dieser europäische Strom bedeutet ebensoviel Entwicklungspotenzial wie Verantwortung, insbesondere im Hinblick auf Umweltbelange. An der Art und Weise, wie wir diese Verantwortung für den Rhein wahrnehmen, wird jene nachhaltige Entwicklung deutlich ablesbar werden, die wir befürworten und die darauf ausgerichtet ist, ein Gleichgewicht zwischen dem wirtschaftlichen Fortschritt in all seinen Dimensionen - einschließlich der Landwirtschaft, der Industrie, der Ökologie und des sozialen Zusammenhalts - zu erreichen.

Die zweite Stärke dieses Raumes ist sein Netz von Städten und Agglomerationen. Es gibt eine Vielzahl von Zentren, die zwar unterschiedliche Stärken aufweisen, jedoch von vergleichbarer Bedeutung sind. Dieses vielfältige Städtenetz am Oberrhein ohne dominierende Metropole illustriert in exemplarischer Weise die vom EUREK empfohlene „polyzentrische Raumstruktur“.

Der Verkehr ist einer der Schlüsselbereiche für die künftige Ausstrahlung der Region. Innerhalb des Gebiets gilt es, alle Verkehrsarten besser zu nutzen. Diese Verbesserung kann nur gelingen, wenn zugleich die Einbindung in die europäischen (insbesondere ICE / TGV) und weltweiten Netze gewährleistet ist.

Das Leitbild wird durch zwei Karten konkretisiert. Die erste identifiziert jene Gebiete, in denen die größten raumordnerischen Herausforderungen bestehen. Die zweite verdeutlicht die raumordnerischen Leitvorstellungen für das Oberrheingebiet, die es zu unterstützen gilt.

Schließlich nennt das Leitbild konkrete Projektideen in den drei zentralen Themenfeldern Verkehr, Agglomeration und Umwelt. Alle weisen eine grenzüberschreitende Dimension auf und sind auf lokaler Ebene umsetzbar. Aus diesen Vorschlägen hat die Oberrheinkonferenz anlässlich ihres Plenums am 3. Dezember 2001 mehrere Schlüsselprojekte ausgewählt.

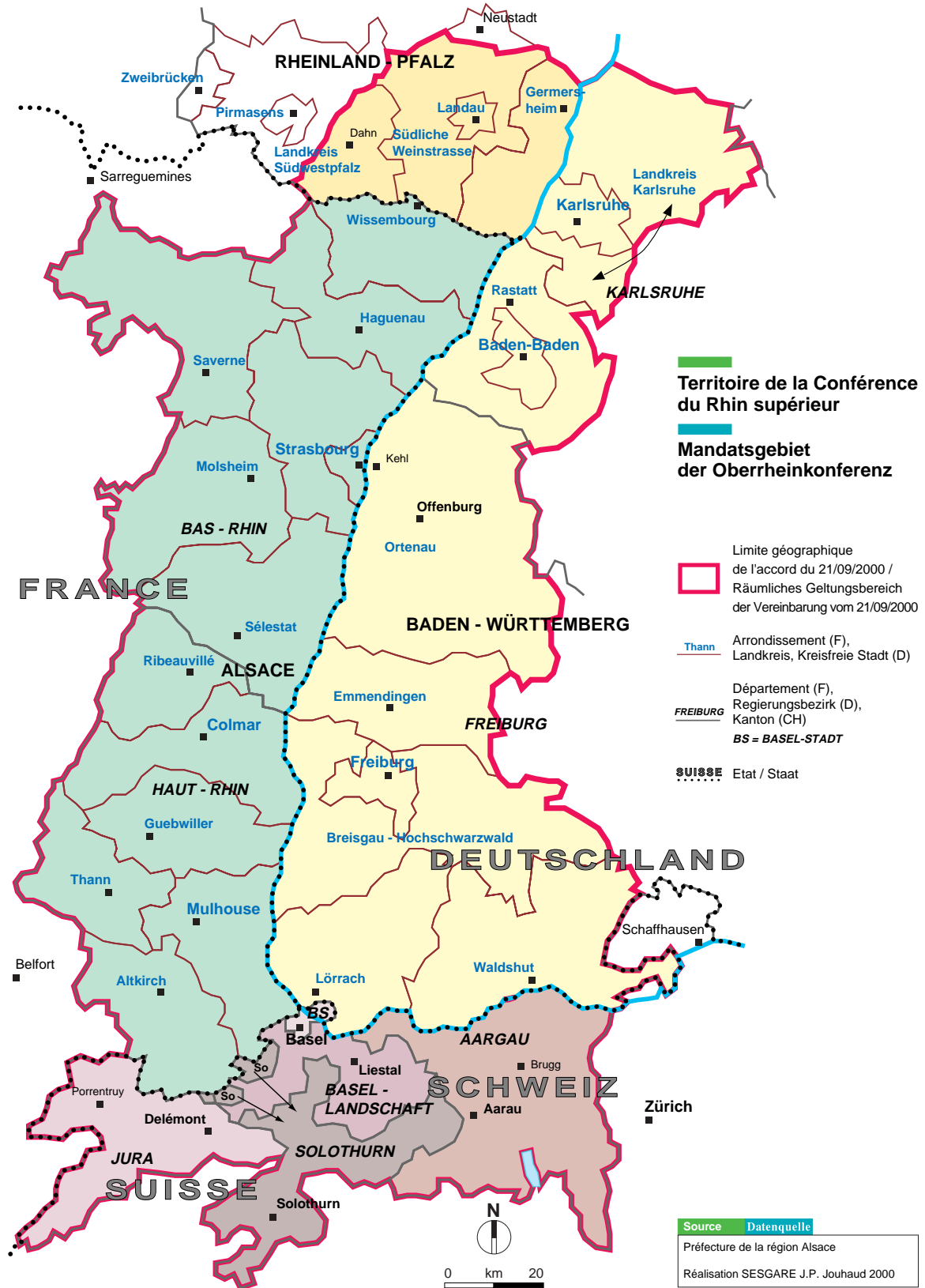
que de développement de l'espace solidaire, respectueuse de l'environnement, et ouvrant des perspectives économiques, soucieuses des générations futures".

Zum Schluß möchte ich den Wunsch zum Ausdruck bringen, dass die betroffenen Akteure - einerseits Arbeitsgruppen der Oberrheinkonferenz, andererseits Mandatsträger sowie Vertreter aus Wirtschaft und Gesellschaft - sich dieser Projekte annehmen und im Sinne der Raumordnungscharta Oberrhein 21 dazu beitragen, eine „solidarische, umweltgerechte und mit wirtschaftlichen Perspektiven verbundene Raumentwicklungspolitik zu betreiben, die künftigen Generationen hinreichend Entwicklungsspielräume überlässt".



Regierungsrat Dr. Hans Martin Tschudi
*Membre du Gouvernement
du Canton de Bâle-Ville
Président de la Conférence
Franco-Germano-Suisse du Rhin Supérieur
Mitglied der Regierung des Kantons Basel-Stadt
Präsident der Deutsch-Französisch-Schweizerischen
Oberrheinkonferenz*

Objectifs et fondements du Cadre d'Orientation	11
Aufgaben und Grundlagen des Leitbildes	11
Evolution du contexte	11
Wandel der Rahmenbedingungen	11
Spécificités de la structure spatiale	13
Besonderheiten der Raumstruktur	13
Forces et faiblesses de la région transfrontalière du Rhin supérieur	17
Stärken und Schwächen der grenzüberschreitenden Region Oberrhein	17
Carte des enjeux et commentaires	20
Karte der Herausforderungen und Erläuterungen	20
Orientations pour l'aménagement et le développement de l'espace du Rhin supérieur	25
Grenzüberschreitendes raumordnerisches Leitbild für die Entwicklung des Oberrheinraumes	25
Aspects fonctionnels d'une stratégie commune de développement de l'espace	25
Funktionale Gesichtspunkte einer gemeinsamen Raumentwicklungsstrategie am Oberrhein ..	25
Carte des orientations et commentaires	28
Karte der Leitvorstellungen und Erläuterungen	28
Thèmes majeurs et projets pilotes	33
Schwerpunkthemen und Pilotprojekte	33
Objectifs détaillés et pistes d'actions dans les thèmes majeurs choisis	33
Detaillierte Ziele und Handlungserfordernisse in ausgewählten Themenbereichen	33
Mesures pilotes proposées et autres projets importants	34
Vorgeschlagene Pilotmaßnahmen und sonstige bedeutende Projekte	34
Pour le renforcement des métropoles du Rhin supérieur dans un axe européen majeur	35
Stärkung der oberrheinischen Metropolen in einem leistungsfähigen Eurokorridor ...	35
Pour un développement concerté des agglomérations dans une région transfrontalière	41
Von der Suburbanisierung zur Entwicklung verkehrsarmer, attraktiver grenzüberschreitender Stadtregionen	41
Éléments pour un parc régional urbain	47
Bausteine für einen regionalen Landschaftspark	47



Objectifs et fondements du Cadre d'Orientation

Aufgaben und Grundlagen des Leitbildes

Evolution du contexte

Au cours de cette dernière décennie, de profondes mutations politiques, économiques et sociales, en particulier, sont intervenues qui ont redonné une nouvelle importance aux régions en Europe. La dissolution des grands blocs mondiaux, d'une part, la circulation de l'information et des savoirs, les dynamiques de progrès facilitées par les techniques modernes de communication, d'autre part, ont entraîné une forte croissance et une internationalisation de l'économie, derrière laquelle les aspects politico-sociaux, éthiques et socio-culturels, ainsi qu'écologiques, sont menacés d'être repoussés à l'arrière-plan.

C'est pourquoi, dans le cadre d'un développement durable, il faut particulièrement veiller à ce que le développement soit équilibré et porteur d'avenir, tant d'un point de vue économique, écologique, que social.

Les régions sont perçues comme des entités de référence prédestinées pour la mise en œuvre d'une politique de développement durable. De plus en plus, les régions se développent en régions économiques. De ce fait, la structure industrielle subit de profondes mutations caractérisées notamment par l'importance croissante du secteur tertiaire. Les frontières nationales et les effets de séparation qu'elles génèrent encore, particulièrement sur le plan de l'extension des infrastructures, dans le domaine linguistique et dans les différences entre les systèmes juridiques et les pratiques administratives, constituent un obstacle au repositionnement des régions transfrontalières telles que le Rhin supérieur.

C'est pourquoi, il faut que les énergies régionales développent leurs activités propres pour parvenir rapidement à des décisions porteuses d'avenir. Plus les processus de décision s'accroissent, plus la préparation à des options de développements alternatifs gagne en importance.

Wandel der Rahmenbedingungen

Im letzten Jahrzehnt haben besonders weitreichende politische, wirtschaftliche und soziale Veränderungen stattgefunden, die zu einer neuen Bedeutung der Regionen in Europa geführt haben. Die Auflösung der weltweiten Blockbildungen und die mit Unterstützung moderner Datentechnik und vernetzter Kommunikationsstrukturen erreichten Wissensschübe und Entwicklungsdynamiken haben zu neuem Wachstum und einer Internationalisierung der Wirtschaft und der Finanzmärkte geführt, hinter der gesellschaftspolitische, ethische und soziokulturelle sowie umweltpolitische Gesichtspunkte zurückzubleiben drohen.

Vor diesem Hintergrund erfordert die 1992 anlässlich der Weltkonferenz in Rio de Janeiro und die auch von den europäischen Staaten beschlossene Politik einer nachhaltigen Entwicklung eine ausgewogene und zukunftsfähige ökonomische, ökologische und soziale Entwicklung.

Regionen gelten gemeinhin als prädestinierte Referenzräume für die Umsetzung einer Politik der Nachhaltigkeit. Sie entwickeln sich immer stärker zu Wirtschaftsregionen. Dabei unterliegt auch die Industriestruktur einem starken Wandel, in dem der tertiäre Sektor an Bedeutung gewinnt. Die nationalen Grenzen und ihre verbliebenen Trennungswirkungen insbesondere hinsichtlich des Infrastrukturausbaues, der verschiedenen Sprachen und der unterschiedlichen Rechtssysteme und Verwaltungspraxis wirken dabei hemmend bei der Neupositionierung grenzüberschreitender Regionen wie dem Oberrheinraum.

Die regionalen Kräfte sind deshalb gefordert, eigene Aktivitäten zu entwickeln, um zügig zu tragfähigen Entscheidungen für die Zukunft zu kommen. Je schneller Entscheidungsprozesse ablaufen müssen, desto wichtiger ist die Vorbereitung auf alternative Entwicklungsmöglichkeiten.

L'innovation est le mot-clé de l'avenir. Mais l'innovation ne peut se développer que dans des processus de planification ouverts, orientés vers des objectifs et dans le libre-échange des opinions. Par rapport à cela, le Rhin supérieur, grâce à ses caractéristiques culturelles, historiques et socio-économiques, est particulièrement bien placé pour faire face, ensemble et sur un plan transfrontalier, aux enjeux pour son avenir et pour préserver ses chances de développement durable.

Le Cadre d'orientation pour l'aménagement du territoire exprime avant tout des objectifs clairs pour la région transfrontalière du Rhin supérieur. Il tient compte des propositions des collectivités territoriales et s'appuie sur les points forts de la région ; ce qui signifie que les objectifs énoncés *in fine* auront émergé localement. Le Cadre d'orientation est l'un des éléments de la coopération dans le Rhin supérieur. Il présente les fondements de portée régionale pour la concrétisation des projets pilotes et autres mesures dans le respect des compétences décisionnelles définies dans chaque pays. La mise en oeuvre concertée de ces projets permettra de promouvoir un développement commun ainsi que les atouts du Rhin supérieur en Europe.

Innovation ist das Schlüsselwort der Zukunft. Innovation entwickelt sich in offenen, zielorientierten Planungsprozessen und im freien Austausch der Meinungen. Der Oberrheinraum ist durch seine kulturelle, historische und sozioökonomische Prägung sehr gut vorbereitet, sich gemeinsam und grenzüberschreitend den künftigen Herausforderungen zu stellen und seine Chancen noch besser zu nutzen.

Das raumordnerische Leitbild bringt in erster Linie eine klare Position für die grenzüberschreitende Region Oberrhein zum Ausdruck. Es berücksichtigt dabei die Positionen der Gemeinden und baut auf vorhandenen Schwerpunkten auf, d.h. die hier formulierten Ziele sind letztlich aus der Region erwachsen. Das Leitbild ist einer von mehreren Bausteinen für die Zusammenarbeit am Oberrhein. Es stellt die von der Region getragene Grundlage für die Umsetzung der Modellprojekte und weiterer Maßnahmen durch die jeweils nach nationalem Recht zuständigen Entscheidungsträger dar. Eine untereinander abgestimmte Umsetzung fördert die gemeinsame Entwicklung und die Standortvoraussetzungen des Oberrheinraumes in Europa.



Une analyse des forces et des faiblesses, réalisée dans des études antérieures, a montré que la base industrielle de la région va subir d'importantes mutations. Néanmoins, notamment dans le domaine de la production chimique et en particulier grâce à la poursuite du développement et à l'application des technologies biogénétiques, elle continuera à être un élément porteur des forces économiques de la région. Par ailleurs, dans le Rhin supérieur également, le secteur des services sera un élément moteur pour le développement futur.

In einer Stärken- und Schwächenanalyse konnte im Rahmen der vorangegangenen Arbeit gezeigt werden, dass die industrielle Basis der Region erhebliche Veränderungen erfahren wird. Nicht nur im Bereich der chemischen Produktion und hier insbesondere in der Weiterentwicklung und Anwendung der Gen- und Biotechnologie wird sie jedoch weiterhin ein tragendes Element der wirtschaftlichen Stärke des Raumes bilden. Im übrigen wird auch am Oberrhein der Dienstleistungsbereich die künftige Entwicklung bestimmen.

Le Cadre d'orientation et les projets pilotes destinés à le concrétiser présentent une ligne de conduite pour les politiques d'aménagement du territoire orientées vers le développement durable du Rhin supérieur. A cet effet, la Charte pour l'aménagement du territoire "Rhin supérieur 21",

Das raumordnerische Leitbild und die Modellprojekte zur Umsetzung des Leitbildes stellen einen raumordnungspolitischen Orientierungsrahmen für die zukunftsgerechte Entwicklung des Oberrheinraumes dar. Dabei dient die 1999 vom 7. Dreiländerkongress „Raumordnung“ in

adoptée par le 7ème congrès tripartite "Aménagement du territoire" de 1999, sert aussi de référence pour les projets sectoriels et pour l'application d'outils de promotion économique.

Neustadt an der Weinstraße verabschiedete Charta Oberrhein 21 als Referenzgröße auch für sektorale Projekte und für den Einsatz wirtschaftlicher Förderinstrumente.

Données structurelles en 1999

Strukturdaten 1999

	Alsace	Nordwest-Schweiz	Südpfalz	Baden	Rhin supérieur Oberrhein
Superficie (km²) / Fläche (qkm)	8 281	3 588	1 512	8 148	21 529
Population / Bewohner (%)	1 733 732 30,5	1 304 891 23,2	296 717 5,2	2 335 094 41,2	5 670 434
Habitants au km² / Bevölkerungsdichte je qkm	209	364	196	287	263
Evolution 1990-1999 / Zuwachs 1990-1999	105 000	58 000	24 000	146 000	333 000
Projection / Prognose 2010 (%)	1 837 000 30,6	1 352 000 23,2	294 000 5,0	2 400 000 41,2	5 883 000
Hommes / Männer Femmes / Frauen Part des moins de 14 ans / Anteil der unter 14 J.	48,9 51,1 16,9	49,2 50,8 17,0	49,2 50,8 16,9	48,7 51,3 16,5	48,9 51,1 16,9

Source : Congrès Tripartite 1999. Instituts statistiques : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, Direction Régionale d'Alsace ; Statistische Landesämter Rheinland-Pfalz et Bade-Württemberg ; Statistische Ämter des Cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne, Jura, Soleure et Argovie.

Quelle: Dreiländer-Kongreß 1999 „Raumordnung“. Statistische Ämter: Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques, Direction Régionale d'Alsace; Statistische Landesämter Rheinland-Pfalz und Baden-Württemberg; Statistische Ämter der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Jura, Solothurn und Aargau.

Spécificités de la structure spatiale

Les objectifs majeurs de l'aménagement commun de l'espace du Rhin supérieur sont en concordance avec les directives du Conseil de l'Europe, ainsi qu'avec celles du Parlement Européen et du Conseil des Régions visant le renforcement de la cohérence entre les Etats européens, une politique socio-économique solidaire, ainsi que la capacité d'être concurrentiels à un niveau mondial et visant à soutenir un développement durable.

Afin de parvenir à un développement équilibré et durable, il est nécessaire de s'orienter vers un modèle de développement polycentrique. La coopération transfrontalière des villes dans différents domaines, ainsi que celle des grandes villes avec leurs territoires avoisinants d'une part, et entre des acteurs et structures économiques et scientifiques, des organisations et institutions, d'autre part, ainsi que les aspects positifs d'une armature urbaine décentralisée

Besonderheiten der Raumstruktur

Die gemeinsame Raumentwicklung am Oberrhein stimmt mit dem im europäischen Rat und im Europarat sowie dem europäischen Parlament und dem Ausschuss der Regionen abgestimmten Ziel überein: Sie verfolgt eine Politik des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts und der internationalen Wettbewerbsfähigkeit, welche auf einer nachhaltigen Entwicklung basiert.

Um eine regional ausgewogene, dauerhafte und nachhaltige Entwicklung zu erzielen, wird ein polyzentrisches Entwicklungsmodell verfolgt. Durch das grenzüberschreitende Zusammenwirken der Städte auf unterschiedlichen funktionalen Arbeitsebenen und der großen Städte mit ihrem Umland einerseits sowie wirtschaftlicher und wissenschaftlicher Einrichtungen, Institutionen und Organisationen andererseits können die positiven Aspekte einer dezentral ausgerichteten Siedlungsstruktur als Ersatz für die funktionale

peuvent être valorisés comme substituts de la multiplicité des fonctions d'une région métropolitaine monocentrique. Cet objectif de développement de l'armature urbaine est compatible avec les objectifs du Schéma de Développement de l'Espace Communautaire (SDEC), à l'élaboration duquel la Conférence du Rhin Supérieur a contribué.

L'espace du Rhin supérieur dispose d'un réseau de villes performantes qui est ouvert et flexible. Ce réseau ne repose pas uniquement sur la vitalité des pôles, mais également sur la valorisation des villes secondaires et des espaces interstitiels. Une coopération fonctionnelle dans les domaines culturels, de la formation et de la santé, ou encore dans les domaines des foires et expositions, mais aussi entre les aéroports, peut donner accès au réseau des régions métropolitaines actives au plan international et par ce biais, aux marchés européens et mondiaux.

Les imbrications fonctionnelles entre les villes et leurs territoires environnants, ainsi que sur le plan régional, nécessitent une coopération volontaire afin de renforcer la région dans son ensemble. Les champs d'action particulièrement adaptés à cette coopération sont les transports publics, les zones communes pour l'habitat et les activités, la protection de l'environnement, le marketing territorial et le tourisme ainsi que le développement du patrimoine culturel et la promotion culturelle. A cela s'ajoute également l'apprentissage de la langue du voisin. D'autres missions sont l'intégration des immigrants, la coopération dans le domaine de la santé ou la prévention commune contre les risques naturels et technologiques.

Des impulsions supplémentaires résultent d'une nouvelle perception du partenariat entre la ville et l'espace rural en raison d'une multitude de relations et d'interdépendances. Dans la région, au niveau supra-communal, les marchés du travail, de l'information et de la communication se développent. Pour répondre à cet enjeu, le développement des spécificités et des forces endogènes revêt une importance particulière et cela est plus facile à faire en commun.

L'intégration dans les réseaux de transport et de communication européens et mondiaux constitue un enjeu majeur pour le futur. L'espace du Rhin supérieur dispose d'une armature urbaine suffisante pour lui permettre de rester à niveau

Vielfalt einer monozentralen Metropolregion genutzt werden. Dieses siedlungsstrukturelle Entwicklungsziel steht in Übereinstimmung mit den Zielsetzungen des Europäischen Raumentwicklungskonzeptes (EUREK), an dessen Erarbeitung sich die Oberrheinkonferenz beteiligt hat.

Der Oberrheinraum verfügt über ein Netz leistungsfähiger Städte und Gemeinden, das offen und flexibel ist. Dabei steht nicht nur die Vitalität der Zentren im Blickpunkt, sondern in gleichem Maße die Aufwertung der kleineren Städte und der Zwischenräume. Durch funktionale Kooperation als kulturelle Zentren, im Bildungs- und Gesundheitswesen oder auch im Messe- und Ausstellungswesen, aber auch z.B. der Flughäfen kann die Teilhabe zum Netz der international aktiven Metropolregionen und damit der Zugang zum europäischen und zum Weltmarkt gebahnt werden.

Die funktionalen Verflechtungen zwischen den Städten und ihrem Umland sowie regionaler Art erfordern eine freiwillige Zusammenarbeit, um die Region insgesamt zu stärken. Mögliche Felder dieser Zusammenarbeit sind der öffentliche Nahverkehr, gemeinsame Siedlungsflächen für Wohnen und Gewerbe, sie liegen im Umweltschutz, Regionalmarketing und Tourismus, sowie der Entwicklung des kulturellen Erbes und der Kulturförderung. Hierzu gehört insbesondere auch die Vermittlung der Sprache des Nachbarn. Weitere Aufgaben sind die Integration von Zuwanderern, die Kooperation im Gesundheitswesen oder der gemeinsame Katastrophenschutz.

Neue Impulse kommen aus der Neubewertung der Partnerschaft zwischen Stadt und Land angesichts der steigenden vielfältigen Beziehungen und Abhängigkeiten. Überörtlich, in der Region, bilden sich Arbeits-, Informations- und Kommunikationsmärkte aus. Für die Zukunft kommt es auf die Entwicklung der endogenen Kräfte und Besonderheiten an, was in gemeinsamer Anstrengung leichter fällt.

Die Einbindung in die europa- und weltweiten Verkehrs- und Kommunikationsnetze hat für die künftige Entwicklung zentrale Bedeutung. Der Oberrheinraum verfügt über die notwendigen siedlungsstrukturellen Voraussetzungen, den Anschluss an die moderne Entwicklung der Telekommunikationsinfrastruktur zu behalten.

dans le domaine du développement d'une infrastructure de communication moderne. Par contre, l'augmentation du trafic due au développement économique pose problème. Dans ce domaine, des efforts communs pour adapter des infrastructures routières et ferroviaires, un maillage complet de plates-formes multimodales, de même que le développement de la coopération entre les aéroports, ainsi qu'entre les ports, sont nécessaires. De plus, aux moyens de transport doit être associé rapidement un système de transport nouveau ou innovant intégré, si l'on souhaite qu'ils contribuent à améliorer l'accessibilité et à délester le transit. Une attention particulière revient au développement d'un réseau performant de transports publics, afin de réduire, ou du moins de ne pas laisser s'accroître, les nuisances qui portent atteinte au micro-climat et aux villes historiques de cet espace.



L'insertion de l'espace du Rhin supérieur dans le réseau d'infrastructures de grande communication doit être améliorée pour les relations est-ouest et complétée dans le sens nord-sud. Mais ce réseau ne pourra être valorisé que s'il s'accompagne d'une accessibilité régionale s'appuyant sur un réseau de transports en commun coopératif, ainsi que, s'il est connecté à des plates-formes et à des nœuds plurimodaux, aux

Problematischer wirkt sich der mit der wirtschaftlichen Entwicklung verbundene Verkehrszuwachs aus. Hier sind gemeinsame Anstrengungen für die Anpassung der Schienen- und Straßeninfrastrukturen, ein flächendeckendes Netz an Güterverteilzentren und die Kooperation der Flughäfen und der Rheinhäfen notwendig. Außerdem müssen frühzeitig neue, in der Entwicklung befindliche Verkehrsmittel in ein integriertes Verkehrssystem einbezogen werden, wenn sie zu einer Verbesserung der Erreichbarkeit und Entlastung des Transitverkehrs führen können. Besonderes Augenmerk kommt der Entwicklung eines gemeinsamen effizienten Netzes für den öffentlichen Verkehr zu, um die aus der Region selbst resultierenden Belastungen für das Mikroklima und die historischen Städte zu reduzieren, zumindest nicht weiter ansteigen zu lassen.



Die Einbindung des Oberrheinraumes in das hochwertige Infrastrukturnetz muss insbesondere in Ost-West-Richtung verbessert und erweitert sowie in Nord-Süd-Richtung ergänzt werden. Es kann seine Wirkung aber nur durch eine regionale Erschließung mit einem kooperativen Netz des öffentlichen Personennahverkehrs als Sekundärnetz sowie die flächendeckende Anbindung an Güterverkehrszentren und inter-

aéroports et aux ports. Ceci nécessite une approche intégrant l'ensemble des moyens de transports, ainsi que leur gestion coordonnée. Pour éviter que ne soit remise en cause l'efficacité des grands réseaux transeuropéens, des actions communes des décideurs régionaux, y compris auprès de leurs gouvernements nationaux respectifs, sont nécessaires en raison d'un décalage dans le temps des investissements (SDEC, p. 29 - §113).

L'accès à l'information gagne en importance et ce, pas seulement pour le développement économique. L'élévation de la qualification et la promotion de l'innovation font partie des éléments de base de toute stratégie de développement tournée vers l'avenir. L'éducation et la formation doivent intégrer davantage les médias modernes, pour qu'un large public puisse en profiter. Les universités populaires et la formation continue doivent proposer des offres adaptées aux actifs munis d'une longue expérience professionnelle.

La préservation du patrimoine environnemental ne se limite pas à une gestion moderne, ni à la protection des ressources naturelles contre leur exploitation démesurée ou leur détérioration. Les zones NATURA 2000 doivent être intégrées dans des dispositifs de gestion de l'espace et être mises en valeur tout en tenant compte de l'objectif de protection. La préservation et la mise en valeur des paysages et de la nature doivent prendre en compte au même titre l'amélioration des conditions de vie des habitants et donner lieu à une gestion créative des paysages formés par les activités humaines.

Le développement de l'urbanisation doit rester compatible avec les caractéristiques des paysages et des espaces interstitiels naturels. Des "liaisons vertes" mettront en relation les espaces naturels de part et d'autre du Rhin, notamment les zones NATURA 2000. Des ressources naturelles ne seront exploitées que lorsque cela sera indispensable et ainsi, les principes du "schéma paysager commun" de la Conférence du Rhin supérieur seront-ils respectés. Les atteintes à la nature et aux paysages seront par là maintenues à un niveau minimal et pourront donc plus facilement faire l'objet de compensations.

modale Knotenpunkte, Flughäfen und Häfen entfalten. Hierzu gehört eine Verkehrsträger übergreifende Betrachtungsweise und ein koordiniertes Verkehrsmanagement. Der Gefahr durch zeitversetzte Investitionen die Effektivität der Transeuropäischen Netze zu gefährden, muss durch gemeinsames Handeln der regionalen Entscheidungsträger auch gegenüber den nationalen Regierungen begegnet werden (EUREK, Seite 28 - §113).

Der Zugang zu Wissen steigt in seiner Bedeutung nicht nur für die wirtschaftliche Entwicklung. Qualifizierung und Innovationsförderung gehören zu den elementaren Bestandteilen jeder zukunftsgerichteten Entwicklungsstrategie. Bildung und Ausbildung müssen stärker die Beherrschung der modernen Medien einbeziehen, damit eine breite Nutzung erfolgen kann. Spezielle Angebote müssen in der Erwachsenenbildung und der Fortbildung von Arbeitskräften mit langjähriger Berufserfahrung entwickelt werden.

Erhalt des natürlichen Erbes bedeutet nicht nur ein zeitgemäßes Management der Umweltmedien und Schutz der natürlichen Ressourcen vor Übernutzung und Verschmutzung. Die Flächen des europäischen NATURA 2000-Netztes müssen in abgestimmte Raumnutzungskonzepte eingegliedert und unter Beachtung des Schutzzweckes sinnvoll entwickelt werden. Erhalt und Entwicklung von Landschaft und Natur müssen die Verbesserung der Lebensbedingungen der Bewohner als gleichwertiges Ziel berücksichtigen und Anlass für einen kreativen Umgang mit der Kulturlandschaft sein.

Die gemeinsam angestrebte Siedlungsentwicklung wahrt die spezifischen Gegebenheiten des Landschaftsbildes und die natürlichen Zwischenräume. Neue Vernetzungen durch Grünbrücken verbinden Freiraumbereiche auf beiden Rheinufern. Größere zusammenhängende Freiraumsysteme, insbesondere NATURA-2000-Flächen, werden gesichert. Natürliche Ressourcen sind nur im unumgänglichen Maß in Anspruch zu nehmen, so dass die im Freiraumkonzept der Oberrheinkonferenz niedergelegten Grundsätze beachtet werden. Damit werden notwendige Eingriffe in Natur und Landschaft geringer gehalten und können daher leichter kompensiert werden.

Forces et faiblesses de la région transfrontalière du Rhin supérieur

L'espace du Rhin supérieur se caractérise par :

■ Qualité de sites et conditions socio-économiques

- réseau urbain décentralisé avec une association équilibrée entre des espaces urbains, des surfaces commerciales et industrielles et des espaces naturels,
- vitalité des villes avec la menace de déclin de la qualité de l'habitat dans certains secteurs,
- coopérations traditionnelles entre les villes et entre les institutions (universités, groupements économiques) qui pourraient se substituer aux avantages fonctionnels d'une métropole,
- plurilinguisme, toutefois avec un recul de la connaissance de la langue du voisin immédiat,
- haute qualification, puissance économique et pouvoir d'achat élevé de la population,
- espace de vie attractif avec des interconnexions transfrontalières marquées de longue date par l'histoire,
- développement différent de la pyramide des âges de part et d'autre du Rhin,
- infrastructures de transports bien aménagées dans le sens nord-sud avec un besoin d'aménagement sur les deux rives du Rhin et nécessité d'établir des liaisons est-ouest plus intenses et un maillage interrégional, tout en améliorant la situation des immissions dans l'ensemble du Rhin supérieur,
- fortes identités locales : Alsace, Suisse du nord-ouest, bords du Rhin badois, Palatinat du sud, mais jusqu'ici, absence d'identité commune pour l'ensemble du Rhin supérieur,
- paysages de grande qualité et ressources écologiques, dont la protection a une grande importance dans le cadre du développement durable de tout le territoire,
- coopération transfrontalière intensive de longue date, grâce à des organismes fonctionnels et des structures d'organisation du travail, un modèle pour d'autres espaces frontaliers en Europe centrale et de l'est.

■ Economie

- réseaux internationaux et orientation vers les marchés mondiaux, dynamisme puissant et nombreuses créations ou implantations d'entreprises,

Stärken und Schwächen der grenzüberschreitenden Region Oberrhein

Der Oberrheinraum wird geprägt durch :

■ Standortqualität und sozioökonomische Voraussetzungen

- ein dezentrales Städtetz mit guter Durchmischung von Siedlungs-, Gewerbeflächen und Freiräumen
- die Vitalität seiner Städte mit bereichsweiser Gefahr eines Absinkens der Wohnqualität
- traditionelle Kooperationen zwischen Städten und zwischen Institutionen (Hochschulen, Wirtschaftsverbände), die funktionale Vorteile einer Metropole substituieren können
- Mehrsprachigkeit, allerdings mit zurückgehendem Anteil von Deutsch-Französisch-Kenntnissen
- hohe Qualifikation der Bevölkerung, hohe Wirtschaftskraft sowie Kaufkraft der Bevölkerung
- ein attraktiver Lebensraum mit langen, historisch geprägten grenzübergreifenden Verflechtungen sowie gemeinsamer Kultur und baulichem Erbe
- eine deutlich unterschiedliche Altersentwicklung links- und rechtsrheinisch
- gut ausgebaute Verkehrsinfrastrukturen in Nord-Süd-Richtung mit Ausbaubedarf auf beiden Seiten des Rheins und der Notwendigkeit stärkerer Ost-West-Verbindungen sowie innerregionaler Vernetzung bei gleichzeitiger Verbesserung der Immissionssituation im Gesamttraum
- hohe Identitätspotenziale der Teilregionen Elsass, Nordwestschweiz, baden-württembergische Rheinseite und Südpfalz, aber bisher ohne gemeinsame Identität für den Gesamttraum Oberrhein
- hohe Landschaftsqualitäten und ökologische Potenziale, deren Schutz im Rahmen der nachhaltigen Entwicklung des Gesamttraumes erhebliche Bedeutung zukommt
- langjährige und intensive grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit funktionierenden Gremien und arbeitsfähigen organisatorischen Strukturen modellgebend für andere Grenzräume, insbesondere in Mittel- und Osteuropa

■ Wirtschaft

- internationale Vernetzung und Orientierung auf internationale Märkte, hohe Dynamik und viele Neugründungen

- diversification des branches et forte productivité du travail,
- structure économique équilibrée, potentiels porteurs d'avenir dans la chimie et la biotechnologie, les médias et les administrations publiques, ainsi que dans les domaines de la santé, du tourisme et des prestations de services,
- augmentation de l'emploi, en particulier dans le secteur privé.

■ Infrastructures au service de l'économie

- moyens de transports (rail, route) bons, mais fortement saturés, réserves en capacités fluviales (Rhin),
- besoin de développer davantage la logistique et les plates-formes plurimodales, les interconnexions entre moyens de transports, les installations "roll on roll off", le transbordement des transports routiers de marchandises sur le rail et le Rhin,
- capacités en transports aériens susceptibles de s'étendre avec nécessité de coopérer,
- bonnes infrastructures de recherche et d'innovation, établissements de formation de haut niveau,
- potentiels de développement dans le secteur bancaire, des prestations de services et des médias.



■ Domaine scientifique

- un large éventail d'équipements de formation secondaire, des institutions de formation et de formation permanente universitaires et non-universitaires reconnues (par exemple EUCOR),
- des universités habituées et prêtes à coopérer dans un cadre transfrontalier et au sein de réseaux européens,
- un bon équipement en institutions de transfert de technologie qui soutiennent l'intégration des résultats de la recherche scientifique dans les activités économiques,
- une administration publique implantée dans toutes les parties du territoire pour répondre aux exigences du développement d'une société de l'information avec des services aux entreprises.

- Branchendiversifizierung und hohe Arbeitsproduktivität
- ausgewogene Wirtschaftsstruktur, zukunfts-trächtige Potenziale in Chemie und Biotechnik, Medien und öffentlicher Administration sowie Gesundheitswesen, Tourismus und allgemeinen Dienstleistungsbereichen
- positive Beschäftigungsentwicklung, insbesondere in der Privatwirtschaft

■ Wirtschaftsnahe Infrastruktur

- gute, aber hoch belastete Verkehrsträger Schiene und Straße, Reservekapazitäten zu Wasser (Rhein)
- Bedarf an Weiterentwicklung von Logistik- und Güterverkehrszentren, Verknüpfung der Verkehrsträger, Roll-on-Roll-off-Anlagen, stärkere Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene und den Rhein
- ausbaufähige Luftverkehrskapazitäten mit Kooperationsbedarf
- gute Forschungs- und Technologieinfrastruktur, hochrangige Bildungseinrichtungen
- Entwicklungspotenziale im Banken-, Finanzdienstleistungs- und Mediensektor

■ Wissenschaftslandschaft

- ein breites Angebot an weiterführenden Bildungseinrichtungen, profilierte universitäre und außeruniversitäre Einrichtungen der Aus- und Weiterbildung (z.B. EUCOR)
- eine breite Bereitschaft und Erfahrung der Universitäten auch grenzüberschreitend und in europaweiter Vernetzung zu kooperieren
- eine gute Infrastruktur an Transfereinrichtungen, die die Implementierung wissenschaftlicher Erkenntnisse in wirtschaftliche Aktivitäten fördern
- eine öffentliche Verwaltung, die in allen Teilregionen für die Notwendigkeiten der Entwicklung zur Informationsgesellschaft mit unternehmensnahen Dienstleistungen aufgeschlossen ist

■ Structure touristique et développement

- attractivité forte pour les séjours de détente de proximité et le tourisme de courte durée,
- durée de séjour des touristes relativement courte,
- ressources précieuses en espaces naturels, mais haute sensibilité climatique,
- forts potentiels culturels et historiques, de nombreux musées dans toutes les parties du territoire, des monuments de valeur,
- traditions culinaires et viticoles importantes avec un degré de notoriété supérieur à la moyenne,
- déficit en équipements couverts pour le sport et les loisirs,
- forte attractivité pour le tourisme de santé et de bien-être.

■ Environnement et ressources en espaces naturels / agriculture

- juxtaposition sur de petits espaces de lieux centraux de vie, économiques et de détente,
- vallées et versants de montagnes moyennes générant de fortes identités et une offre de loisirs avec, en même temps, un grand besoin de protection,
- restructuration agricole partiellement aboutie, ou en cours, dans le cadre de l'agenda 2000, vers une agriculture durable,
- microclimat sensible, dangers pour la nappe phréatique et risques d'inondations,
- fort danger de détérioration des conditions de vie et de travail en raison des importants flux de transit routier, qui ne contribuent en rien au développement de l'espace du Rhin supérieur,
- une agriculture soumise à une très forte pression foncière.

■ Touristische Struktur und Entwicklung

- hohe Attraktivität für sanfte Naherholung, Kurzzeittourismus und Ferienerholung
- relativ kurze Aufenthaltsdauer der Besucher
- wertvolle naturräumliche Ressourcen, aber hohe klimatische Empfindlichkeit
- hohes kulturelles und geschichtliches Potenzial, reiche Museenlandschaft, und in allen Gebietsteilen wertvolle Baudenkmäler
- bedeutende kulinarische und Weinbautraditionen mit überdurchschnittlichem Bekanntheitsgrad
- Mangel an wetterfesten Einrichtungen für Sport und Freizeitgestaltung
- hohe Attraktion für Gesundheitstourismus und „Wellness“



■ Umwelt und naturräumliche Ressourcen/Landwirtschaft

- kleinräumliche Verzahnung von zentralen Lebens- und Wirtschaftsräumen mit Erholungsräumen
- Talauen und Mittelgebirgshänge mit hohem Identität stiftendem Freizeitwert bei gleichzeitig hohem Schutzbedarf
- bereichsweise abgeschlossener Strukturwandel in der Landwirtschaft, andernorts noch in vollem Gange, im Rahmen der Agenda 2000 für eine nachhaltige Landwirtschaft
- empfindliches Kleinklima, Gefahren für das Grundwasser und Überschwemmungsgefahr
- starke Gefährdung der Lebens- und Arbeitsbedingungen durch Transitverkehre, die keinen Beitrag zur Entwicklung des Oberrheinraumes leisten
- eine Landwirtschaft, die unter einem starken Siedlungsdruck steht.



Enjeux pour l'aménagement du Rhin supérieur

Raumordnerische Herausforderungen für das Oberrheingebiet





Les aires urbaines / Stadtregionen

-  Zones agglomérées / Städtische und stark suburbanisierte Gebiete
-  Zones à tendances de périurbanisation / Räume mit Suburbanisierungstendenzen














Les espaces naturels et ruraux / Ländliche Räume

-  Zones à forts enjeux environnementaux / Gebiete mit hohem Umweltpotenzial
-  Paysages variés et agricoles / Kleinteilige Landschaft mit Landwirtschaft



Les zones à enjeux / Gebiete mit besonderem raumordnerischen Abwägungsbedarf

-  Zones à tendances de périurbanisation à enjeu environnemental majeur / Von Suburbanisierungstendenzen betroffene ökologisch und landschaftlich wertvolle Gebiete
-  Espaces variés et agricoles à tendance de périurbanisation / Kleinteilige Landschaft mit Verstädterungstendenzen
-  Zones agglomérées à enjeu environnemental majeur / Verdichtungsräume mit hohem Umweltpotenzial
-  Autres zones agglomérées / Sonstige Verdichtungsräume

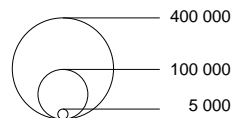
Infrastructures de transport / Verkehrsinfrastruktur

-  Voie d'intérêt international / Straße für großräumigen Verkehr
-  Voie d'intérêt international en projet / Geplante Straße für großräumigen Verkehr
-  Voie d'intérêt national ou interrégional / Straße für nationalen oder überregionalen Verkehr
-  Voie d'intérêt régional ou local / Straße für regionalen Verkehr
-  ICE
-  TGV ou ICE en projet / Neubau-Strecke
-  Voie ferrée d'intérêt interrégional et grande ligne / Überregionale Bahnverbindung und großräumige Bahnverbindung
-  T.E.R. / Regionale Bahnverbindung
-  Rhin / Rhein
-  Aéroports internationaux majeurs / Wichtigste internationale Flughäfen
-  Autres aéroports / Sonstige Flughäfen
-  Plateforme multimodale (2 modes de transport) / Güterverkehrszentrum mit zwei Verkehrssystemen
-  Plateforme multimodale (3 modes de transport) / Güterverkehrszentrum mit drei Verkehrssystemen

Hiérarchie des agglomérations / Hierarchie der Agglomerationen

-  Agglomérations de rang européen et de taille nationale / Agglomerationen europäischer Dimension und national bedeutsame Agglomerationen
-  Autres agglomérations de plus de 5 000 habitants / Sonstige Städte mit mehr als 5000 Einwohnern

Nombre d'habitants / Einwohnerzahl



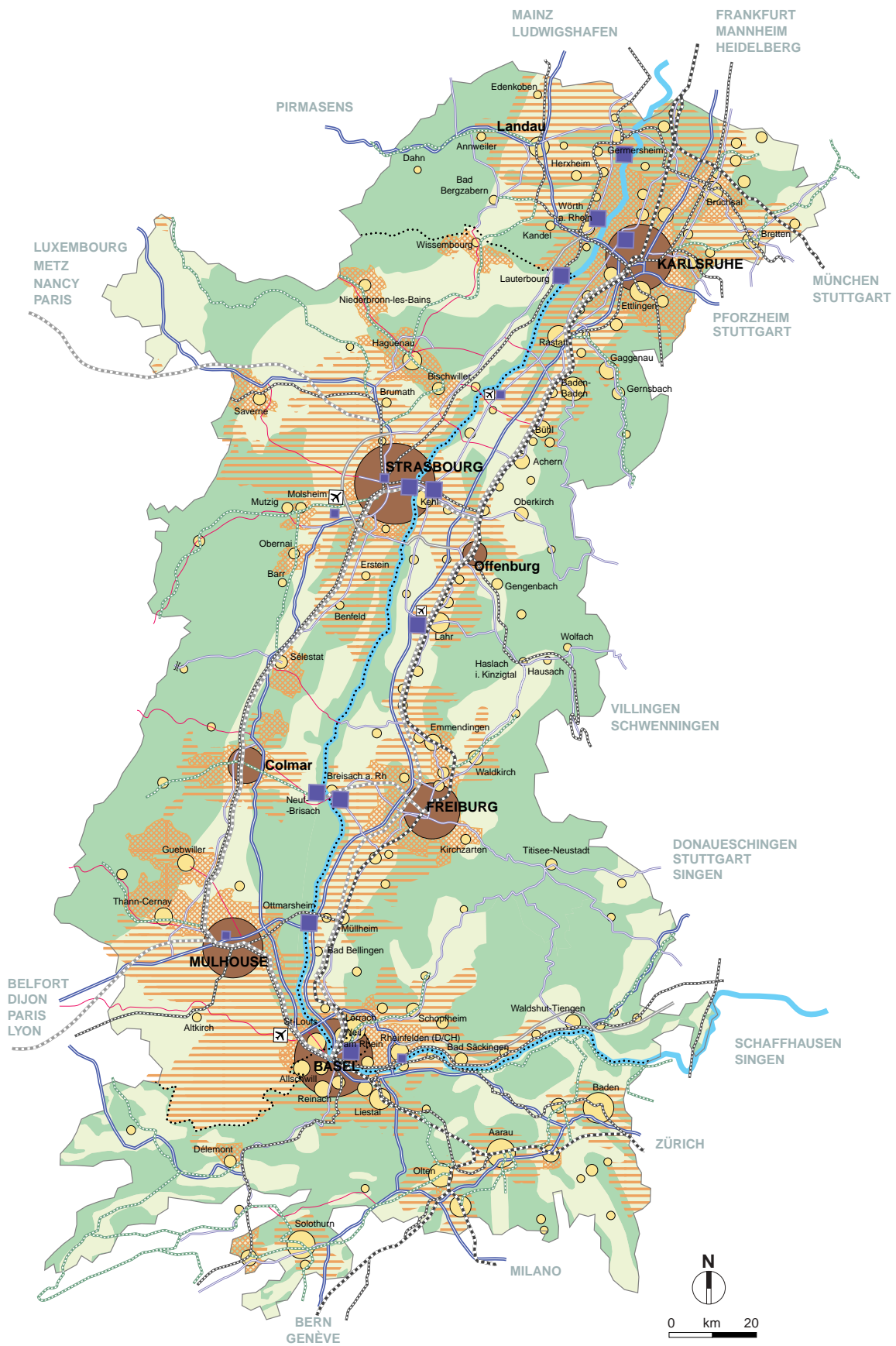
..... Frontières / Grenzen

Source Datenquelle

Schémas de services collectifs de transports, des espaces naturels et ruraux (contributions régionales, 2000).
INSEE, zonage en aires urbaines (ZAU) et taux d'actifs frontaliers de plus de 40 % (1999).
Regionalplan Mittlerer Oberrhein, 1992.
Regionalplan Südlicher Oberrhein, 1995.
Regionalplan 2000 Hochrhein-Bodensee, 1998.

Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg, Entwurf 07/2000.
Gemeinsames Freiraumkonzept für den Oberrhein, 1996.
Landesentwicklungsprogramm III Rheinland-Pfalz, 1995.
Regionaler Raumordnungsplan Rheinland-Pfalz, 1989 / Entwurf Stand 2000.
Die Verstädterung in der Stadtregion Karlsruhe, 1995.

Fond ADAUHR
Réalisation ADEUS, novembre 2001



Commentaires de la carte des enjeux

L'objectif de cette carte est d'identifier les territoires dans lesquels le développement durable préconisé pour le Rhin supérieur comprend des enjeux majeurs d'aménagement. Pour l'ensemble de ce territoire, l'intérêt se concentre sur les zones soumises aujourd'hui ou dans l'avenir aux tensions les plus fortes quant à l'usage du sol. Par contraste apparaissent nettement certaines zones dont l'évolution sera moins problématique quand elle ne sera pas impérative. Sont également intéressantes, à cette échelle, les caractéristiques qualitatives des réseaux et des trames vertes ainsi que de leurs composantes.

La délimitation des espaces naturels résulte d'une synthèse des zonages du "schéma paysager commun" et du "schéma de services collectifs des espaces naturels et ruraux" du côté français. Les zones agglomérées, ainsi que les zones péri-urbaines délimitées à l'aide du taux de migrants journaliers, font apparaître l'étendue de la péri-urbanisation et la pression qui s'exerce sur certains territoires. Dans ce contexte, il est important de mesurer le rôle des réseaux d'infrastructures, aussi bien en ce qui concerne la qualité de la desserte des territoires, que dans la division de l'espace naturel qu'ils peuvent générer.

Le recoupement des zones à tendance de péri-urbanisation avec les espaces naturels et ruraux d'importance majeure fait ressortir les territoires présentant les plus fortes tensions sur l'usage du sol et, par conséquent, dans lesquels les enjeux d'aménagement sont particulièrement grands.

Ceci vaut, tant pour les zones elles-mêmes, que pour leurs franges dans lesquelles se côtoient des espaces naturels de haute valeur environnementale.

D'autre part, les orientations pour l'aménagement du Rhin supérieur devront également prendre en compte les autres territoires, qu'il s'agisse de zones agglomérées, rurales sans pression foncière, ou encore de zones dans lesquelles la pression foncière concerne des territoires n'ayant pas la plus haute valeur environnementale.

Les résultats montrent que Karlsruhe, Strasbourg, Fribourg, Colmar, Mulhouse et Bâle

Erläuterungen zur Analyse-Karte

Ziel dieser Karte ist es, jene Gebiete zu identifizieren, in denen die angestrebte nachhaltige Entwicklung des Oberrheinraumes einen besonderen raumordnerischen Handlungsbedarf hervorruft. Auf gesamtoberrheinischer Ebene sind v.a. jene Gebiete von Interesse, in denen die schwerwiegendsten Nutzungskonflikte vorhanden oder zu erwarten sind. Im Umkehrschluss werden zugleich jene Gebiete deutlich, in denen bestimmte Entwicklungen vergleichsweise unproblematisch oder besonders erforderlich sind. Weiterhin von Interesse auf dieser Betrachtungsebene sind qualitative Merkmale von Netzen und Verbundsystemen sowie ihren Bestandteilen.

Die Ermittlung der Karteninhalte erfolgt hinsichtlich des Naturraumes durch Zusammenfassung von Gebietskategorien des „Gemeinsamen Freiraumkonzeptes für den Oberrhein“. Die Agglomerationsräume sowie die anhand der Pendlerverflechtungen ermittelten Gebiete mit Suburbanisierungstendenzen kennzeichnen die räumliche Ausdehnung und die Entwicklungsrichtung des Siedlungsdrucks. Weiterhin sind die infrastrukturellen Netze von Bedeutung, die Erreichbarkeitsqualitäten bzw. -defizite einzelner Gebiete verdeutlichen, aber auch den Naturraum zerschneiden.

Aus der Überlagerung der Gebiete mit Suburbanisierungstendenzen mit den in ökologischer und landschaftlicher Hinsicht besonders wertvollen Naturräumen werden jene Gebiete ersichtlich, in denen die schärfsten Nutzungskonflikte und damit der größte raumordnerische Abwägungsbedarf gegeben ist. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Gebiete selbst als auch bezüglich ihrer Übergänge zu wertvollen Naturräumen.

Daneben haben die raumordnerischen Leitvorstellungen für das Oberrheingebiet auch auf die anderen Gebiete einzugehen, seien es städtische Räume oder ländliche Räume, in denen kein größerer Siedlungsdruck vorhanden ist oder dieser auf Gebiete trifft, die im Hinblick auf Natur und Landschaft nicht zur höchsten Wertstufe gehören.

Im Ergebnis verdeutlicht die Karte, dass Karlsruhe, Straßburg, Freiburg, Colmar, Mulhouse

jouent un rôle de métropole classique dans leurs espaces respectifs ; c'est-à-dire que la péri-urbanisation se développe en cercles concentriques, en privilégiant les principaux axes de communications.

Ceci a néanmoins permis, jusqu'à présent, une bonne structuration de l'armature urbaine dotée d'espaces de loisirs proches des zones d'habitation : il en résulte aussi que certaines zones sensibles situées le long du Rhin sont soumises au même degré de pression urbaine que certaines parties du piémont et des vallées des massifs montagneux, zones aussi sensibles d'un point de vue environnemental par rapport au développement de l'urbanisation. Apparaît ainsi la nécessité de lutter contre les tendances au développement d'une urbanisation linéaire.

L'éloignement de l'urbanisation des grands axes de transport renforce la tendance au développement de flux de transport diffus, difficiles à gérer avec des moyens de transports en commun, et accentue la ségrégation spatiale entre l'habitat et les activités.

Ces éléments confèrent une importance particulière à l'orientation du développement de l'urbanisation dans les zones influencées par les pôles du Rhin supérieur.

und Basel in ihrem jeweiligen Raum eine klassische Metropolrolle einnehmen, d.h. die Suburbanisierung sich meist in konzentrischen Kreisen entwickelt, mit Schwerpunktbildungen entlang der Hauptverkehrsachsen.

Dies erzeugt noch eine klare Gliederung und damit gut ablesbare Siedlungsstruktur mit siedlungsnahen Erholungsräumen, bedeutet aber auch, dass manche empfindliche Bereiche am Rhein ebenso unter Druck geraten wie bestimmte Hang- und Tallagen der Mittelgebirge, die unter Umweltgesichtspunkten am empfindlichsten gegenüber der Siedlungsentwicklung sind. Deutlich wird aber auch, dass den Tendenzen zu einer bandartigen Siedlungsstruktur entgegengewirkt werden muss.

Die räumliche Entfernung der Siedlungsentwicklung von den Hauptverkehrsachsen erhöht die Tendenz zu diffusen, mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwer zu bewältigenden Verkehrsströmen und fördert die räumliche Ausdifferenzierung der Funktionen Wohnen und Arbeiten.

Daher kommt der Lenkung der Siedlungsentwicklung in den Verflechtungsbereichen der Zentren am Oberrhein eine besondere Bedeutung zu.

Orientations pour l'aménagement et le développement de l'espace du Rhin supérieur

Grenzüberschreitendes raumordnerisches Leitbild für die Entwicklung des Oberrheinraumes

Le Cadre d'orientation pour l'aménagement du territoire fait apparaître les démarches nécessaires à un développement partagé et porteur d'avenir pour le Rhin supérieur ; il concrétise la volonté des autorités responsables de les réaliser. Les priorités décrites et harmonisées dans le Cadre d'orientation représentent une stratégie durable pour un développement équilibré sur les plans économique, écologique et social et ce, dans le cadre de la coopération transfrontalière.

Leurs mises en oeuvre seront facilitées par une meilleure information mutuelle sur les politiques et les procédures juridiques en vigueur dans chaque pays.

Das raumordnerische Leitbild zeigt die erforderlichen Schritte für eine abgestimmte Entwicklung auf und drückt den Willen der verantwortlichen Kräfte am Oberrhein aus, diese auch umzusetzen. Die im Leitbild dargestellten und abgestimmten Schwerpunkte stellen eine nachhaltige und damit zukunftsgerichtete Strategie einer unter ökonomischen, ökologischen und sozialen Gesichtspunkten ausgewogenen Entwicklung in grenzüberschreitender Zusammenarbeit dar.

Ihre Verwirklichung wird erleichtert durch eine bessere gegenseitige Information und Abstimmung über die jeweilige nationale Politik und die gesetzlichen Regelungen.

Aspects fonctionnels d'une stratégie commune de développement de l'espace

Pour le Rhin supérieur, espace charnière européen entre l'Europe du nord-ouest et l'arc alpin, mais aussi entre les lieux centraux en France, en Allemagne du sud et en Europe centrale et orientale, une bonne intégration dans les réseaux trans-européens a une importance particulière.



Il en est de même pour la qualité du maillage interne de la région (axe stratégique " l'espace d'une heure "), dans lequel les systèmes de transports de proximité de Bâle, de Fribourg et de Karlsruhe sont des exemples.

Funktionale Gesichtspunkte einer gemeinsamen Raumentwicklungsstrategie am Oberrhein

Für den Oberrhein als europäischem Scharnierraum zwischen Nordwesteuropa und dem Alpenraum, aber auch zwischen den Entwicklungszentren in Frankreich, Süddeutschland und Mittel-Ost-Europa hat eine gute Einbindung in die transeuropäischen Netze besondere Bedeutung.



Gleichgewichtig tritt hinzu eine vollwertige innerregionale Vernetzung (Konzept „In einer Stunde“), für die die Nahverkehrssysteme Basel, Freiburg und Karlsruhe Beispiele geben.

Ce sont en particulier les nouvelles zones urbaines et d'activités qui doivent s'orienter sur ce réseau et promouvoir son utilisation. Le raccordement aux équipements de recherche et d'innovation permet de libérer les synergies régionales et le développement des technologies d'avenir. Le transfert de technologie est encouragé par des priorités industrielles communes.

Les caractéristiques, la valeur écologique et les fonctions des espaces naturels, sont à préserver et à développer. Dans ce contexte, les ressources naturelles ne doivent pas être utilisées au-delà du minimum indispensable et le développement intérieur des espaces urbanisés doit être privilégié. Les moyens de transports et les équipements consommateurs d'énergie favorables à la préservation de l'environnement doivent être privilégiés. Les empiètements inévitablement nécessaires sur la nature et le paysage peuvent être réduits et plus faciles à compenser s'ils obéissent à cet objectif.



Un réseau de villes pluridimensionnel détermine la structure urbaine et la répartition des fonctions dans la perspective d'une région métropolitaine européenne décentralisée et compétitive, composée d'espaces métropolitains organisés de façon monocentrale. Les partenariats stratégiques fondés sur la division du travail contiennent un potentiel de développement hautement innovant. Ce réseau de villes est souple et ouvert aux défis futurs de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. A cet effet, il n'y a pas que le renforcement de la vitalité des centres supérieurs qui est visé, mais la revalorisation des villes secondaires et des espaces interstitiels est tout aussi importante. Les perspectives d'un développement transfrontalier devront intégrer les dispositions nationales en matière d'aménagement du territoire.

Sans pour autant influencer négativement la concurrence économique privée, les fonctions spatiales et les infrastructures nécessaires à

Insbesondere neue Siedlungs- und Gewerbeflächen sollen sich an diesem Netz orientieren und seine positiven Wechselwirkungen fördern. Die Verbindung der neuen Siedlungsflächen mit Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen ermöglicht die Entwicklung zukunftssträchtiger Technologien und regionale Synergien. Durch gemeinsame gewerbliche Entwicklungsschwerpunkte wird der Technologietransfer gefördert.

Der Charakter, der ökologische Wert und die Funktionen der Naturräume sind zu bewahren und zu entwickeln. Natürliche Ressourcen sind nur im unumgänglichen Ausmaß in Anspruch zu nehmen und der Innenentwicklung der Siedlungsgebiete Vorrang einzuräumen. Umweltfreundliche Verkehrsmittel und Energieträger sind zu bevorzugen. Gewerbegebiete sollen dezentral in zentralen Orten angesiedelt werden, auch um das Pendleraufkommen zu minimieren.

Zwangsläufig notwendige Eingriffe in Natur und Landschaft können unter dieser Zielsetzung geringer gehalten und damit leichter kompensiert werden.

Ein mehrdimensionales Städtenetz bildet die siedlungsstrukturelle und funktionsteilige Grundlage für eine, die dezentrale europäische Metropolregion mit monozentral organisierten Metropolräumen konkurrenzfähig ist. Strategische, arbeitsteilige Partnerschaften beinhalten ein hohes innovatives Entwicklungspotenzial. Dieses Städtenetz ist flexibel und offen für zukünftige siedlungs- und raumstrukturelle Erfordernisse. Dabei steht nicht nur die Stärkung der Vitalität der Zentren im Blickpunkt sondern im gleichen Maße die Aufwertung der kleineren Gemeinden und der dazwischenliegenden Gebiete. Dabei sollte die gemeinsame grenzüberschreitende Entwicklungsperspektive mit den jeweiligen innerstaatlichen Planungszielen in Einklang gebracht werden.

leur exercice doivent être identifiées sur la base d'un consensus entre tous les décideurs importants de la région. C'est ainsi que seront définis les sites requis. En s'appuyant sur les forces économiques et en coopération avec les groupements et associations économiques, ainsi qu'avec les universités et les centres technologiques de la région frontalière, il faut développer des stratégies économiques communes et les promouvoir.

Les rencontres culturelles forment une base nécessaire à une meilleure compréhension des différentes formes de comportements sociaux. Elles sont liées à une nouvelle orientation de l'éducation et de la formation, à l'amélioration des connaissances linguistiques du voisin et à la préparation d'une société multiculturelle élargie. Par ailleurs, un paysage culturel animé fait partie des aménités de site, importantes pour la promotion économique et le tourisme.

L'ensemble de la région dispose d'une image positive, imprégnée de nature, d'histoire et de culture avec un degré de notoriété supérieur à la moyenne. Celle-ci doit surtout être renforcée dans ses aspects économiques et commercialisée en commun. La nécessité croissante d'une formation continue à vie offre des possibilités, au niveau du tourisme d'affaires et de congrès, et des chances pour les établissements de formation dans la région. Celles-ci doivent être développées davantage, en coopération avec les sites de foires et les entreprises.

Les soins médicaux, la prévention, les cures et les remises en forme prennent de plus en plus d'importance en raison du vieillissement de la population et offrent des potentialités de développement pour la région.

Une restructuration raisonnable de l'agriculture grâce à la mise en oeuvre des moyens de promotion de l'Agenda 2000, permet d'harmoniser la protection de la nature et les zones de loisirs de proximité avec les exigences économiques d'une agriculture compétitive et la valorisation du paysage rural.

Ohne den privatwirtschaftlichen Wettbewerb negativ zu beeinflussen sollen raumwirksame Funktionen und die zu ihrer Erfüllung notwendigen Infrastrukturen möglichst weitgehend konsensfähig unter Beteiligung aller entscheidungsrelevanten Kräfte im Raum identifiziert und die erforderlichen Standorte ermittelt werden. Aufbauend auf den wirtschaftlichen Stärken und in Zusammenarbeit mit den Wirtschaftsverbänden und -vereinigungen sowie den Universitäten und Technologiezentren der grenzübergreifenden Region sollen gemeinsame wirtschaftliche Strategien entwickelt und gefördert werden.

Kulturelle Begegnungen, verbessern das Verständnis der verschiedenen Lebens- und Arbeitsformen. Sie stehen in Verbindung mit einer neuen Ausrichtung der Bildung und Ausbildung, der zu verbessernden Sprachkenntnisse der Nachbarn und der Vorbereitung auf eine verbreiterte multikulturelle Gesellschaft. Eine rege Kulturszene gehört darüber hinaus zu den wichtigen weichen Standortfaktoren der Wirtschaftsförderung und des Tourismus.

Die gesamte Region verfügt über ein natürlich, historisch und kulturell geprägtes positives Image mit überdurchschnittlichem Bekanntheitsgrad. Dieses ist nicht zuletzt unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu stärken und gemeinsam zu vermarkten. Die steigende Notwendigkeit lebenslanger Fortbildung bietet Möglichkeiten für den Ausbau des Geschäfts- und Tagungstourismus und Chancen für Bildungseinrichtungen in der Region. In Zusammenarbeit mit den Kongress- und Messestandorten und den Unternehmen sind diese weiterzuentwickeln.

Gesundheitspflege und -vorsorge, Kuren und „Wellness“ gewinnen angesichts der Altersentwicklung der Bevölkerung an Bedeutung und bieten Entwicklungsmöglichkeiten für den Raum.

Eine sinnvolle Gestaltung des Strukturwandels in der Landwirtschaft unter Nutzung der Fördermöglichkeiten der Agenda 2000 erlaubt es, Naturschutz und Naherholung mit den wirtschaftlichen Erfordernissen einer konkurrenzfähigen Landwirtschaft in Einklang zu bringen und die Kulturlandschaft aufzuwerten.

Orientations pour l'aménagement du Rhin supérieur (horizon 2015)

Raumordnerische Leitvorstellungen für das Oberrheingebiet (Leitbild 2015)

Projets pilotes / Pilotprojekte

Axe thématique A / Themenfeld A

- A1** Site éventuel pour la mise en oeuvre de techniques de transports innovantes /
 Möglicher Standort für den Einsatz innovativer Verkehrstechnik

Axe thématique B / Themenfeld B

- B1** Site éventuel pour une zone d'activité transfrontalière /
 Möglicher Standort für ein grenzüberschreitendes Gewerbegebiet


- B2** Réseau de transports collectifs transfrontaliers /
 Grenzüberschreitende ÖNPV- Netze


Axe thématique C / Themenfeld C

- C1** Ceinture verte Breisach-Neuf-Brisach / Grüngürtel Breisach-Neuf-Brisach
 Villes pilotes pour la prise en compte de l'environnement / Pilotstädte für Grün in und um die Städte
 Wörth, Rastatt, Sélestat, Colmar, Neuf-Brisach

- C2** Les villes marquées par les espaces verts et l'eau : Bâle, Rheinfelden /
 Durch Grünflächen und Gewässer geprägte Städte: Basel, Rheinfelden

- C3** Agriculture et ville (l'exemple de l'espace Strasbourg - Ortenau) /
 Landwirtschaft und Stadt (Das Beispiel des Raumes Strasbourg - Ortenau)

 Coupures vertes et liaisons transversales,
 relations à créer ou à valoriser,
 chemins de grande randonnée et pistes cyclables /
 Großräumige Siedlungszäsuren und zugleich
 zu schaffende oder aufzuwertende Verbindungen,
 Fuß- und Fahrradwegeverbindungen

 Coupures vertes et liaisons transversales,
 corridors et continuités existantes,
 chemins de grande randonnée et pistes cyclables /
 Großräumige Siedlungszäsuren und zugleich
 vorhandene Verbindungsmöglichkeiten und Korridore,
 Fuß- und Fahrradwegeverbindungen

Typologie des territoires par enjeux d'aménagement et de développement (cf. commentaires) / Gebietstypologie nach raumordnerischem Abwägungs- und Handlungsbedarf (siehe Erläuterungstext)

- U1** Zones agglomérées à enjeu environnemental majeur /
 Verdichtungsräume mit hohem Naturraumpotenzial
- U2** Autres zones agglomérées / Sonstige Verdichtungsräume
- S1** Zones à tendances de périurbanisation à enjeu environnemental majeur /
 Von Suburbanisierungstendenzen betroffene, ökologisch und landschaftlich wertvolle Gebiete
- S2** Espaces variés et agricoles à tendance de périurbanisation /
 Kleinteilige Landschaft mit Verstädterungstendenzen
- L1** Espaces naturels et ruraux à forts enjeux environnementaux /
 Ländliche Räume mit hohem Umweltpotenzial
- L2** Espaces variés et agricoles /
 Kleinteilige Landschaft und Landwirtschaft

==== Voies d'intérêt international / Straße für großräumigen Verkehr

----- TGV / ICE

==== Rhin / Rhein

..... Frontières / Grenzen

----- Départements (F) / Regierungsbezirke (D - Baden-Württemberg) / Kantone (CH)

Source Datenquelle

Schémas de services collectifs de transports,
 des espaces naturels et ruraux (contributions régionales, 2000).
 INSEE, zonage en aires urbaines (ZAU) et taux d'actifs
 frontaliers de plus de 40 % (1999).
 Regionalplan Mittlerer Oberrhein, 1992.
 Regionalplan Südlicher Oberrhein, 1995.
 Regionalplan 2000 Hochrhein-Bodensee, 1998.

Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg, Entwurf 07/2000.
 Gemeinsames Freiraumkonzept für den Oberrhein, 1996.
 Landesentwicklungsprogramm III Rheinland-Pfalz, 1995.
 Regionaler Raumordnungsplan Rheinpfalz, 1989 /
 Entwurf Stand 2000.
 Die Verstädterung in der Stadtregion Karlsruhe, 1995.

Fond ADAUHR
 Réalisation ADEUS, novembre 2001

Commentaires de la carte des orientations

A partir de la carte des enjeux d'aménagement et en s'appuyant sur les orientations pour l'aménagement et le développement de l'espace du Rhin supérieur (décrites précédemment), cette carte présente une proposition de spatialisation d'objectifs et de projets d'aménagement du territoire.

■ Zones agglomérées à enjeu environnemental majeur (U1)

Dans ces zones, les réserves foncières et les terrains à reconverter devraient être prioritairement destinés à augmenter l'offre en espaces verts afin d'améliorer par ce biais la qualité de vie et celle du cadre urbain. Les espaces verts dans ces zones devraient être reliés aux espaces naturels en-dehors de la ville, par exemple le long des cours d'eau. A la limite de ces zones, le développement de l'urbanisation pourra être freiné à l'aide d'une ceinture verte.

■ Autres zones agglomérées (U2)

Ces territoires se prêtent généralement à une densification. Celle-ci devrait contribuer à développer une offre en habitat diversifié, adaptée aux besoins des familles, ainsi qu'à améliorer l'offre de services et d'équipements commerciaux accessibles à pied. Parties intégrantes de la région métropolitaine, ces zones sont également les lieux privilégiés pour l'implantation d'activités de pointe qui revêtent une importance particulière pour le positionnement du Rhin supérieur sur un axe européen.

■ Zones à tendances de péri-urbanisation à enjeu environnemental majeur (S1)

Dans ces zones, il conviendra de limiter la péri-urbanisation et de conserver les espaces naturels, mais aussi de promouvoir une agriculture écologique et une gestion durable des forêts. Ceci améliorera la qualité de vie ainsi que l'offre en espaces de loisirs pour la population et constituera un facteur majeur d'attractivité au niveau régional. La mise en valeur de ces espaces pourra être intégrée dans le cadre de mesures visant à développer un parc régional urbain.

Erläuterungen zur Konzeptkarte

Unter Bezugnahme auf die Karte der Raumordnerischen Herausforderungen und das darauf aufbauende, zuvor beschriebene, grenzüberschreitende raumordnerische Leitbild präsentiert die Konzeptkarte eine abgestimmte Leitvorstellung zu den räumlich konkretisierbaren Inhalten.

■ Verdichtungsräume mit hohem Naturraumpotenzial (U1)

In diesen Räumen sollten die noch vorhandenen Flächenreserven und sonstige freiwerdende Flächen vorrangig genutzt werden, um die für die Bevölkerung nutzbaren Grünflächen zu mehren und somit die Lebens- und Wohnumfeldqualität in diesen städtischen Gebieten zu verbessern. Grünflächen in diesen Gebieten sollten möglichst mit dem Freiraum verbunden werden, z.B. entlang von Fließgewässern. Am äußeren Rand dieser Gebiete sollte mittels eines Grüngürtels der weiteren Ausdehnung der Siedlungsflächen Einhalt geboten werden.

■ Sonstige Verdichtungsräume (U2)

Diese Gebiete eignen sich grundsätzlich zur Nachverdichtung, wobei vielfältige, v.a. familienfreundliche Wohnungsangebote realisiert werden sollten und die fußläufige Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen und Dienstleistungen für die Bevölkerung zu fördern wäre. Als Teilgebiete der Metropolregion sollten sie darüber hinaus jenen Funktionen Platz bieten, die für die Positionierung des Oberrheins an einer europäischen Achse erforderlich sind.

■ Von Suburbanisierungstendenzen betroffene, ökologisch und landschaftlich wertvolle Gebiete (S1)

In diesen Räumen gilt es, die Verstädterungstendenzen zu begrenzen und zugleich Naturräume zu erhalten, eine umweltschonende Landwirtschaft und nachhaltige Forstwirtschaft zu fördern. Damit werden auch die Lebensbedingungen und die Naherholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung verbessert. Sie stellen einen wichtigen regionalen Standortfaktor dar. Die Aufwertung dieser Räume könnte im Zuge von Maßnahmen für einen Regionalen Landschaftspark erfolgen.

■ Espaces variés et agricoles à tendance de péri-urbanisation (S2)

Dans ces territoires, le développement de quelques parcs ou zones d'activités déconcentrés et bien intégrés dans le paysage sera organisé pour limiter l'accroissement des flux de migrations journalières et éviter que les communes de ces zones ne deviennent des dortoirs des grandes villes. Ces parcs devront contribuer à un aménagement équilibré du territoire. Il faudrait les localiser à proximité des grands axes de transport ou de leurs interconnexions et les concevoir de manière écologique. Le développement de l'activité agricole sera poursuivi, contribuant à l'entretien du territoire.

■ Espaces naturels et ruraux à forts enjeux environnementaux (L1)

Ces espaces englobent le vignoble, les grands massifs forestiers des zones montagneuses qui présentent une haute valeur récréative, ainsi que les espaces de la plaine rhénane qui pourraient constituer la colonne vertébrale d'un parc naturel urbain du Rhin supérieur. Dans ces espaces, surtout destinés au développement endogène, il conviendra de promouvoir entre autres la mise en réseau des biotopes et des espaces naturels, ainsi que le développement des réseaux de pistes cyclables et de chemins de randonnée. Les passages sur le Rhin (passerelles légères pour piétons et cyclistes) et, dans un sens plus large, les liaisons transversales dans la vallée rhénane y participent. Il importera aussi d'améliorer l'accessibilité de ces territoires par le train.

■ Autres espaces naturels et ruraux (L2)

- Les espaces situés en plaine s'organisent le plus souvent de part et d'autre de grands axes de transport. Ces territoires, qui séparent les grandes agglomérations, sont particulièrement attractifs pour accueillir une urbanisation nouvelle. Néanmoins, un développement de cette urbanisation conduirait à une continuité de l'habitat et de l'espace bâti sur l'axe Nord-Sud des deux côtés du Rhin qui s'opposerait au choix d'un aménagement du territoire reposant sur un développement harmonieux des grandes villes et d'un réseau de villes moyennes. Un objectif sera d'éviter qu'ils ne se transforment en dortoirs des grandes villes.
- Les autres territoires plus périphériques sont souvent marqués par un vieillissement des

■ Kleinteilige Landschaft mit Verstärkungstendenzen (S2)

In diesen Gebieten sollte versucht werden, die Entwicklung der Gemeinden zu Schlafstätten des nächst größeren Zentrums und das weitere Anwachsen der Pendlerverkehre dadurch zu bremsen, dass hier dezentrale und landschaftlich gut eingebundene Gewerbeparks entwickelt werden. Sie tragen dazu bei, Wohnen und Arbeiten räumlich zusammenzuführen. In der Nähe großer Verkehrsachsen oder ihrer Kreuzungspunkte sind in diesen Gebieten ggf. auch Flächen für Güterverkehrszentren sowie für größere, ökologisch gestaltete Gewerbe- und Industriestandorte vorzuhalten. Die Entwicklung der Landwirtschaft wird fortgeführt, wodurch zugleich der Gebietscharakter erhalten bleibt.

■ Ländliche Räume mit hohem Umweltpotenzial (L1)

Diese Räume umfassen die Weinanbaugebiete, die großen Waldgebiete der Mittelgebirge mit hohem Erholungswert sowie jene Gebiete der Rheinebene, die das Rückgrat eines regionalen Landschaftsparks darstellen könnten. In diesen Gebieten, die v.a. auf eine umweltverträgliche Eigenentwicklung ausgerichtet werden sollten, sind u.a. der Biotop- und Freiraumverbund, einschließlich des Ausbaus der Rad- und Wanderwegenetze zu fördern. Dazu tragen u.a. die eingezeichneten rheinüber- (leichte Fuß- und Radfahrstege) bzw. rheintalquerenden Verbindungen bei. Eine Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Gebiete mit dem schienengebundenen ÖPNV sollte angestrebt werden.

■ Kleinteilige Landschaft und Landwirtschaft (L2)

- Jene Gebiete dieses Typs, die sich in der Rheinebene befinden, liegen meist beiderseits der großen Verkehrsachsen. Sie trennen zugleich die großen Agglomerationen voneinander und weisen eine besondere Attraktivität für die weitere Siedlungsentwicklung auf. Daher ist dort darauf zu achten, dass die räumliche Orientierung der Flächenentwicklung nicht zur Bildung durchgängiger Siedlungsbänder führt, die dem Ziel einer harmonischen Entwicklung der regionalen Metropolen und eines Netzes mittlerer Städte zuwiderlaufen würde. Um den Charakter dieser Gebiete nicht zu stark zu überformen, ist weiterhin auf die landschaftliche Integration von Bauwerken und Infrastrukturen Wert zu legen. Um zu vermeiden,

populations, par un manque d'équipements. Ils nécessitent une amélioration de l'équipement et de l'accessibilité. Dans un premier temps, ces mesures pourraient être concentrées sur une commune ou petite ville ayant le potentiel pour assumer la fonction d'un bourg-centre pour le territoire qui l'entoure. Une politique d'habitat adaptée pourra ensuite participer à la fixation de jeunes familles. Une agriculture écologique, la vente directe de produits du terroir, le tourisme vert et le tourisme familial, ainsi que l'artisanat, peuvent contribuer au renouveau de ces territoires.

Les **projets pilotes** esquissent des possibilités de mettre en œuvre de manière exemplaire les orientations d'aménagement du territoire. Certains des sites possibles pour les projets pilotes sont intégrés (dans la mesure où ils sont localisables) dans la carte "orientations pour l'aménagement".

Ces projets seront détaillés dans le chapitre suivant, ainsi que les axes thématiques intéressés.

dass hier neue Schlafstätten der großen Zentren entstehen, sollten die Funktionen Wohnen und Arbeiten stets parallel entwickelt werden.

- Bei den anderen Gebieten dieses Typs handelt es sich um peripher gelegene Gebiete, die meist von Überalterung der Bevölkerung und einem schlechten Versorgungsangebot gekennzeichnet sind. Sie benötigen daher verbesserte Ausstattungen und Erreichbarkeiten, wobei sich dies zunächst auf einen bedeutenderen Ort innerhalb des Gebietes konzentrieren sollte, der auf den Rest des Gebietes ausstrahlen vermag. Mit einer entsprechenden Wohnungspolitik können junge Familien örtlich gebunden werden. Ökologischer Landbau, Direktvermarktung und sanfter, familienfreundlicher Tourismus und Handwerk können zum Aufblühen dieser Gebiete beitragen.

Beispielhafte Möglichkeiten, die Entwicklungsvorstellungen für die einzelnen Gebiete umzusetzen, bieten die **Pilotprojekte**. Einige der möglichen Standorte für diese Pilotprojekte (sofern sie räumlich zu verorten sind), sind beispielhaft in der Konzeptkarte eingetragen.

Der nachfolgende Abschnitt geht vertieft auf diese Pilotprojekte und die Themen ein, die dabei im Vordergrund stehen.

Schwerpunktthemen und Pilotprojekte

Objectifs détaillés et pistes d'actions dans les thèmes majeurs choisis

Les thèmes A, B et C suivants ont été développés à partir des éléments majeurs de la vision spatialisée commune présentée précédemment et s'appuient sur les cinq axes stratégiques proposés dans l'ouvrage "Lire et construire l'espace du Rhin supérieur" issu de l'étude pour un cadre d'orientation pour l'aménagement du territoire relevant de la Conférence du Rhin Supérieur.

La large consultation qui a été menée à partir des propositions des consultants et qui ont eu un écho largement positif, a fait ressortir l'importance particulière des axes "une métropole trinationale décentralisée", "un jardin de villes" et "l'espace d'une heure". Le rapport plutôt indirect avec l'aménagement du territoire et les possibilités limitées des aménageurs d'influencer directement leur développement ont conduit à n'attribuer qu'une priorité secondaire aux deux autres ("un espace charnière" et "un projet économique intégré").



D'autre part, ces thèmes et propositions s'appuient sur la Charte d'aménagement du territoire "Rhin supérieur 21" adoptée en 1999.

Détailliertes Ziele und Handlungserfordernisse in ausgewählten Themenbereichen

Die nachfolgenden Themenbereiche A, B und C wurden auf der Grundlage der Schwerpunkte des vorstehenden Leitbildes entwickelt und fußen zum einen auf den fünf strategischen Achsen der Publikation „Lebensraum Oberrhein ...eine gemeinsame Zukunft“ zum Gutachten für einen raumordnerischen Orientierungsrahmen für das Mandatsgebiet der Oberrheinkonferenz. Nach Auswertung der umfangreichen Anhörung zu den Gutachtervorschlägen, die insgesamt überaus positiv aufgenommen wurden, zeigte sich eine Schwerpunktbildung auf die Achsen „Die Dreiländer-Metropole Oberrhein“, „Ein Städtetz in einer Gartenlandschaft“ und „Innerhalb einer Stunde“. Der eher mittelbare Raumordnungsbezug bzw. die geringeren Handlungsmöglichkeiten der öffentlichen Hand haben den beiden anderen Achsen („Ein Raum mit Scharnierfunktion“ und „Ein integriertes Wirtschaftsprojekt“) nur eine zweite Priorität zukommen lassen.



Zum anderen knüpfen diese Themen und Vorschläge an der Raumordnungscharta Oberrhein 21 an, die 1999 beschlossen wurde.



Mesures pilotes proposées et autres projets importants

Les propositions qui suivent ne lient ni la Conférence du Rhin Supérieur, ni les instances responsables intervenant dans cet espace, mais visent à réunir des partenaires pour la réalisation d'un projet défini. Le nombre limité de ces propositions répond à la demande issue de la consultation, suggérant de se concentrer sur un nombre limité de projets et de les soumettre de nouveau à discussion. Pour le choix qu'il restait à faire, l'importance transfrontalière et la pertinence pour l'ensemble du Rhin supérieur ont joué un rôle majeur. Aussi devraient-ils être réalisables à l'aide d' INTERREG III.

Vorgeschlagene Pilotmaßnahmen und sonstige bedeutende Projekte

Die nachfolgenden Vorschläge binden weder die Oberrheinkonferenz noch jene Akteure, die sich sachlich oder räumlich betroffen sehen könnten, sondern sollen helfen, mögliche Partner für die Realisierung der genannten Projekte zusammenzuführen. Diese wenigen Vorschläge tragen der Forderung aus der Anhörung Rechnung, sich auf einige wenige Vorschläge zu konzentrieren und diese dann zur Diskussion zu stellen. Bei ihrer Auswahl spielten die Kriterien der grenzüberschreitenden und der oberrheinweiten Relevanz eine wesentliche Rolle. Auch sollten sie mit INTERREG III - Mitteln förderfähig sein.

Axe thématique A

Pour le renforcement des métropoles du Rhin supérieur dans un axe européen majeur

Themenfeld A

Stärkung der oberrheinischen Metropolen in einem leistungsfähigen Eurokorridor

Cet axe thématique concerne les enjeux d'aménagement relatifs à une gestion optimisée du transit en renforçant parallèlement la structure métropolitaine décentralisée du Rhin supérieur. L'interconnexion des TGV et ICE au Nord et au Sud est une condition du renforcement des métropoles du Rhin supérieur.

De la vision spatialisée commune découlent les objectifs et enjeux suivants dans le domaine du transit de marchandises et de personnes (cf. chapitre 3.3.3 du SDEC) :

■ **1er objectif : Assurer une plus grande partie des flux de transit de marchandises par le rail et la navigation fluviale en renforçant en même temps la position du Rhin supérieur en tant que corridor européen**

A cette fin, il est nécessaire d'identifier les sites les mieux adaptés pour des plates-formes multimodales, de les équiper avec des technologies de pointe et de les doter d'une offre différenciée de moyens de transport (p. ex. développer une plate-forme équipée d'une base pour le dirigeable "Cargo lifter"). Par ailleurs, il s'agit d'accélérer le transport de marchandises par voie ferrée et voie d'eau, afin de le rendre plus concurrentiel vis-à-vis du mode routier. Ceci pourrait impliquer la création de voies spécifiques, l'augmentation du nombre de rails, ou encore des contournements d'agglomérations, pour lesquels les tracés en question devraient être réservés.

■ **2ème objectif : Transformer partiellement le trafic de transit en un trafic à destination ou provenant du Rhin supérieur et le valoriser**
Pour atteindre cet objectif, il importera de développer, à proximité des nœuds des axes de transports (véritables zones de transbordement), des zones d'activités et industrielles attractives et adaptées aux types de marchandises passant par le Rhin supérieur. D'autre part, il s'agira d'étudier le type, l'origine et les destinations des marchandises passant par le

Dieses Themenfeld geht vertiefend auf die raumordnerischen Handlungserfordernisse für eine optimierte Bewältigung des Transitverkehrs bei gleichzeitiger Stärkung der dezentralen Metropolstruktur des Oberrheins ein. Die Verknüpfung von TGV und ICE im Norden und Süden stellt eine Voraussetzung für die Stärkung der oberrheinischen Metropolen dar.

Aus dem Leitbild lassen sich folgende Ziele und damit einhergehende Handlungserfordernisse in Bezug auf den Transitverkehr im Güterbereich und den Transitverkehr von Personen ableiten (vgl. Kapitel 3.3.3 des EUREK):

■ **1. Ziel: Verlagerung eines größeren Teils des Gütertransitverkehrs auf die Schiene und die Wasserstraße bei gleichzeitiger Stärkung der Position des Oberrheins in seiner Funktion als europäischer Korridor**

Dazu ist einerseits erforderlich, die geeignetsten Standorte für Umschlagplätze zu identifizieren und mit modernster Technologie und einem vielfältigen Verkehrsmittelangebot auszustatten (z.B. Entwicklung eines GVZ mit Anlaufstation für den Cargo-Lifter) und andererseits, den Güterverkehr auf der Schiene und Wasserstrasse zu beschleunigen, um ihn gegenüber dem LKW konkurrenzfähiger zu machen. Hierfür kämen die Schaffung eigener Trassen, die Erhöhung der Anzahl der Gleise oder auch Umgehungen von Agglomerationen in Betracht, wozu die entsprechenden Trassen planerisch gesichert werden müssten.

■ **2. Ziel: Transitverkehre teilweise in Ziel- und Quellverkehre überführen - den Transit nutzen, statt ihn nur zu erdulden**

Zur Verwirklichung dieses Zieles müssten an den Netzknoten (zugleich Umschlagplätze) attraktive und auf passierende Güter abgestimmte Gewerbe- und Industriegebiete entwickelt werden. Dazu müsste zunächst eine Untersuchung der Art, der Herkunft und der Zielort der im Transitverkehr durch das Oberrheingebiet transportierten Güter durchgeführt werden und parallel die Flächen im

Rhin supérieur. Afin d'attirer les activités permettant la mise en valeur de ces biens, il conviendra de réserver des zones à proximité des nœuds de réseaux.

■ **3ème objectif : Séparation spatiale du trafic de transit des transports régionaux et locaux**

La nécessaire séparation de ces deux types de trafic ne devrait pas exclure la mise en place de points d'échanges. Afin d'éviter le contournement des métropoles régionales par les transports à grande vitesse et de longue distance, l'enjeu consisterait à localiser, près de ces lieux d'échanges, des activités fortement créatrices d'emplois.

De ces nécessités de localisation préférentielle, des exigences de différenciation des types de flux de transport etc., résulte un besoin de modèles concertés d'organisation des agglomérations du Rhin supérieur.

■ **4ème objectif : mise en réseau renforcée des métropoles régionales "délestées" du transit**

Afin de faire des métropoles régionales des lieux de "destination", en garantissant une bonne accessibilité et par l'offre d'un large éventail de fonctions et services, il faudrait améliorer les relations directes par voie ferrée entre les grandes villes dans le Rhin supérieur et, de manière complémentaire, entre les villes moyennes, éventuellement par la remise en service de certaines voies ferrées.

■ **5ème objectif : Développer les flux d'affaires à destination des grandes agglomérations du Rhin supérieur**

A cette fin, il serait nécessaire de développer les fonctions tertiaires supérieures à proximité des gares, p. ex. par le développement de la fonction de foires et de congrès, par une promotion ciblée de l'implantation d'activités de recherche et de développement, ainsi que de sièges sociaux d'entreprises et le développement parallèle des services aux entreprises dans ces zones.

■ **6ème objectif : Promouvoir les trafics touristiques ferroviaires**

L'atteinte de cet objectif devrait être recherchée dans deux directions : création de produits spécifiques à destination des touristes, et notamment des familles, et amélioration des liaisons avec les principales destinations lointaines et l'offre spécifique pour différents types de touristes dans ces trains (compartiments spéciaux pour familles).

Umfeld der Netzknoten planerisch gesichert werden. Danach könnten gezielte Ansiedlungsbemühungen in Bezug auf Betriebe erfolgen, die der nächsten Verarbeitungsstufe eines Teils der im Transitverkehr passierenden Güter entsprechen.

■ **3. Ziel: Entflechtung des Transitverkehrs von regionalen und lokalen Verkehren**

Die notwendige Trennung dieser beiden Verkehrsarten schließt ihre Verknüpfung an bestimmten Haltepunkten bzw. Netzknoten nicht aus. Damit aber die regionalen Zentren nicht völlig vom großräumigen Schnellverkehr umgangen werden, müssen im Umfeld dieser Umsteigeknoten beider Systeme verstärkt arbeitsplatzintensive Unternehmen angesiedelt werden. Aus räumlich spezifischen Ansiedlungserfordernissen, Differenzierungserfordernissen von Verkehren usw. resultiert insgesamt der Bedarf nach abgestimmten Organisationsmodellen der oberrheinischen Agglomerationen.

■ **4. Ziel: Stärkere Vernetzung der vom Transit umgangenen regionalen Zentren**

Um die regionalen Zentren durch gute Erreichbarkeit und die Vielfalt der Summe ihrer Funktionen und Angebote zur Zielregion bisheriger Transitverkehre werden zu lassen, ist z.B. die vermehrte Einrichtung direkter Schienenverbindungen zwischen allen großen Städten am Oberrhein sowie die ergänzende Vernetzung der Mittelstädte erforderlich, wozu vereinzelt Schienenstrecken zu reaktivieren wären.

■ **5. Ziel: Umwandlung der Geschäftstransitverkehre in Zielverkehre in die oberrheinischen Verdichtungsräume**

Hierfür wäre es erforderlich, Spitzenfunktionen des tertiären Sektors v.a. in Bahnhofsnähe zu entwickeln, so z.B. durch den Ausbau der Messe- und Kongressfunktion, durch verstärkte Ansiedlung von Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen sowie von „headquarters“ sowie den Ausbau unternehmensbezogener Dienstleistungen.

■ **6. Ziel: Verlagerung der Urlaubstransitverkehre auf die Schiene**

Dazu bedarf es einerseits, das Oberrheingebiet zum Ziel eines Teils dieser Verkehre zu machen und andererseits einer Attraktivierung der Verkehrsverbindungen auf der Schiene. Hierzu könnte das Angebot an Direktverbindungen in entferntere Urlaubsziele sowie für spezifische Urlauberguppen verbessert werden (z.B. mit speziellen Familienabteilen).

Les trois propositions de projets et de mesures suivantes ont été sélectionnées par la Conférence du Rhin Supérieur.

Die drei nachfolgenden Projekt- und Maßnahmevorschläge wurden von der Oberrheinkonferenz ausgewählt.

A1 Techniques innovantes pour les transports dans le Rhin supérieur

Au regard de la forte densité de population du Rhin Supérieur, de ses paysages attractifs, de sa fragilité écologique et de ses conditions climatiques, la dynamique des métropoles et des entreprises rhénanes, la diversité des relations dans son réseau de villes, ainsi que l'importance du Rhin supérieur en tant que corridor européen pour le transit, nécessitent une gestion des transports la plus efficace possible et en respectant au mieux l'environnement. Le peu d'espace disponible pour de nouveaux tracés, et leur difficile acceptation par la population, expliquent l'importance particulière à accorder à la mise en œuvre de techniques innovantes pour faire face aux enjeux dans le domaine des transports. Leur mise en œuvre souligne en même temps la capacité d'innovation et le caractère d'espace modèle du Rhin supérieur. Concrètement, il ne s'agira pas seulement de combler les lacunes des réseaux, mais aussi d'éviter des entraves limitées dans le temps (transports de charges exceptionnelles). Il s'agira aussi de séparer différents types de transport, de transférer certains flux d'un mode à l'autre afin d'augmenter la capacité des réseaux, et de gérer les transports pour un meilleur développement durable. Ceci nécessite de prévoir des solutions spécifiques pour le fret et le transport de personnes, respectivement différenciés entre le transport à moyennes et grandes distances d'une part, et le transport dans les agglomérations et leurs espaces périphériques d'autre part. Pour atteindre ces objectifs, les techniques suivantes pourraient être mises en œuvre :

- **Développement d'une plate-forme de transbordement pour le dirigeable " Cargo-Lifter "** afin de transporter les charges exceptionnelles sans perturbation du trafic régulier: Dirigeable ultramoderne de 260 m de long, mis au point par une société basée au sud de Berlin, le „Cargo dirigeable" permet de transporter rapidement des charges surdimensionnées ou particulières (turbines, composants préfabriqués... jusqu'à 160 t) sur de grandes distances ou dans des régions difficile-

A1 Innovative Verkehrstechnik für den Oberrhein

Die Dynamik der oberrheinischen Metropolen und Unternehmen, die Vielfalt der Verflechtungen innerhalb des oberrheinischen Städtetetzes und die Bedeutung des Oberrheins als Eurokorridor für den Transitverkehr angesichts des dicht besiedelten, landschaftlich attraktiven und ökologisch wie klimatisch empfindlichen Oberrheinraumes begründen die Notwendigkeit einer möglichst effizienten und umweltfreundlichen Bewältigung der Verkehrsströme. Da die räumlichen Möglichkeiten und die Akzeptanz für neue Verkehrsinfrastrukturtrassen begrenzt sind, kommt dem Einsatz innovativer Techniken als Beitrag zur Bewältigung der Herausforderungen im Verkehr besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig zeugt ihr Einsatz von der Innovationsfähigkeit und dem Modellcharakter dieses Raumes.

Konkret geht es zum einen nicht nur darum, Verkehrsengpässe zu beseitigen (Lückenschlüsse der Netze), sondern auch vorübergehende Hemmnisse zu vermeiden (Schwerlasttransporte). Zum anderen geht es aber auch darum, durch Entflechtung unterschiedlicher Verkehre und durch Verlagerung von Verkehrsströmen die Leistungsfähigkeit zu erhöhen und den Verkehr möglichst umweltfreundlich abzuwickeln. Dabei sind spezifische Lösungen für den Personen- und Frachtverkehr vorzusehen, jeweils differenziert nach großräumigem Verkehr und dem Verkehr in Verdichtungsräumen und in ihrem Umfeld. Unter anderem kämen folgende Techniken in Betracht:

- **Entwicklung eines Cargo-Lifter-Gateways** (Umschlagplatz) für die zügige und störungsfreie Beförderung großer Lasten: Das 260 m lange, ultramoderne Luftschiff namens Cargo Lifter, das von einem im Süden Berlins ansässigen Unternehmen entwickelt wird, ermöglicht den schnellen Transport überdimensionaler oder besonderer Lasten (Turbinen, vorgefertigte Maschinenteile... bis 160t) über große Distanzen oder in schwer zugäng-

ment accessibles. Fonctionnant comme des „grues volantes“, ces aérostats confèrent une nouvelle dimension au secteur logistique et offrent des avantages notoires en termes de coûts et de temps. L'utilisation, qui est ici proposée de ces „zeppelins“ revus et corrigés, est réellement révolutionnaire. Des sites appropriés pour une plateforme de transbordement pour le Cargo Lifter pourraient être par exemple : la zone de l'ancienne raffinerie Mobil Oil et du port de Wörth (en face de Karlsruhe) ainsi que le complexe industrialoportuaire de Bâle, Weil am Rhein et Huningue.

• **Transfert d'une partie du transport de fret par camions vers le rail** avec l'utilisation du concept MODALOHR. Le système conçu par l'entreprise alsacienne Lohr repose sur un wagon surbaissé et articulé, qui permet un chargement latéral "en épis" des camions sans grues ou autres engins de manutention. Les chargements et de déchargements sont effectués directement avec le tracteur routier, facilitant un transbordement simultané et très rapide des camions. Ce concept permet aussi bien de transporter des tracteurs routiers avec



leurs remorques, que les remorques seules, prises en charge par d'autres tracteurs routiers au lieu de destination. Il apparaît rapide, simple, économique et bien adapté aux transports sur longues et moyennes distances.

• **Le TRAM-FRET**, tel qu'il vient d'être mis en service à Dresde, permet d'assurer des livraisons aux entreprises dans les villes d'une certaine importance (telles que Strasbourg, Karlsruhe ou Bâle), disposant d'un réseau de tram, de manière plus fiable dans le temps et plus écologique. L'acceptation de la présence de grandes usines dans la ville s'en trouve augmentée, la rapprochement des lieux d'habitat et de travail facilité, et la rentabilité des systèmes de tram renforcée. En même temps, de tels systèmes peuvent servir à assurer les livraisons aux grands magasins de la ville, avant le lever du jour, en respectant l'environnement.

lichen Gebieten. Diese wie fliegende Kräne funktionierenden Luftschiffe eröffnen eine neue Dimension der Logistik, die erhebliche Vorteile in Bezug auf Kosten, Zeit und Nutzen aufweisen und eine revolutionäre Weiterentwicklung der früheren Zeppeline darstellen. Als geeignete Standorte kämen beispielsweise in Betracht: der Bereich der ehemaligen Mobil-Oil-Raffinerie / Hafen in Wörth am Rhein sowie das Hafen- und Industriegebiet zwischen Basel, Weil am Rhein und Huningue.

• **Zeitsparende, einfache und kostengünstige Verlagerung von LKW-Verkehr über mittlere und große Distanzen auf die Schiene** mittels des MODALOHR-Konzeptes. Das vom elsässischen Unternehmen Lohr entwickelte

System beruht auf Niederflureisenbahnwagen mit Schwenkmechanismus, die ein seitliches Beladen mit LKW's ohne Einsatz von Kränen oder sonstiger zusätzlicher Technik ermöglicht. Der Be- und Entladungsprozess erfolgt durch den LKW selbst und kann zeitgleich auf allen Waggons

erfolgen, was den Zeitaufwand reduziert. Es können sowohl Zugmaschinen mit Auflieger als auch Auflieger alleine befördert werden, die am Zielort von anderen Zugmaschinen abgeholt werden.

• **Mittels der GÜTER-STRASSENBAHN**, wie sie nun in Dresden zum Einsatz kommt, wird die Belieferung von Unternehmen innerhalb des Stadtgebietes von größeren Städten (wie z.B. Straßburg, Karlsruhe oder Basel), die bereits über ein Stadtbahnsystem verfügen, zuverlässiger (da stauunempfindlicher) und umweltfreundlicher. Die Akzeptanz für eine Präsenz größerer Werke im Stadtgebiet wird erhöht, „Wohnen und Arbeiten“ in der Stadt erleichtert und die Rentabilität von Stadtbahnsystemen gestärkt. Zugleich können derartige Systeme auch genutzt werden, um in den frühen Morgenstunden die Belieferung von größeren Geschäften im Stadtgebiet umweltfreundlich zu gewährleisten.

- **SWISSMETRO**, un nouveau type de transport à grande vitesse conçu pour le déplacement des personnes sera éventuellement mis en place entre Zurich et Bâle. Swissmetro est un système de transport sur voie magnétique, équipé d'un moteur électrique linéaire, pouvant atteindre une vitesse de 500 km/h dans un tunnel vidé partiellement d'air. Le vide d'air dans ce tunnel assure à ce système de transport, avantageux du point de vue écologique, le plus bas niveau de consommation d'énergie par personne et par kilomètre.

- **Extension des systèmes de transports en commun en site propre** à moindre coûts dans la deuxième couronne des agglomérations grâce à un système comme le TRANSLOHR. Les wagons de ce tramway spécial, outre un rail unique central de guidage, est équipé de pneus qui lui permettent de continuer à rouler sur la route. Ceci évite à l'usager de changer de mode de transport, lui fait gagner du temps, et augmente la rentabilité du système de tram grâce à un agrandissement de la zone desservie. Les aires urbaines de Bâle, de Mulhouse, de Strasbourg ou de Karlsruhe constituent des espaces propices à la mise en place de cette technique innovante.

- Für die schnelle Personenbeförderung über mittlere Distanzen ist das Konzept der **SWISSMETRO** von Interesse, das für eine Verbindung Zürich - Basel z.Zt. erwogen wird. Die Swissmetro ist eine Magnetschwebbahn, die mittels Elektro-Linearmotor in einem Tunnel mit Teilvakuum Geschwindigkeiten von mehr als 500 km/h zulässt. Durch das Vakuum in den Tunnelröhren bietet dieses ökologisch ausgerichtete Personentransportsystem den Vorteil, mit dem niedrigsten Energieaufwand pro Personenkilometer auszukommen.

- Die kostengünstige **Erweiterung des Einzugsbereichs von schienengebundenen ÖPNV-Systemen** im erweiterten Umfeld von Verdichtungsräumen ermöglicht das TRANSLOHR-Konzept: Die speziellen Straßenbahnwagen verfügen sowohl über eine zentrale Schiene und ein Fahrwerk mit Gummireifen, das es ihnen ermöglicht, am Ende des Schienennetzes dieses zu verlassen und auf der Straße weiterzufahren. Umsteigen wird nicht mehr erforderlich, Zeit wird gespart und die Rentabilität des Stadtbahnsystems wird durch den vergrößerten Einzugsbereich erhöht. Die Großräume Basel, Mulhouse, Straßburg, Karlsruhe usw. könnten für den Einsatz dieses Systems in Betracht kommen.

A2 L'avenir des agglomérations rhénanes face aux grands flux de trafic

L'objectif de cette proposition de projet est le renforcement du positionnement du Rhin supérieur en tant que corridor européen, tout en maintenant son attractivité et sa qualité de vie. Même si les métropoles du Rhin supérieur développent actuellement chacune pour elle des schémas de développement à long terme (p. ex. Strasbourg-Ortenau, Karlsruhe 2030, Agglomération Trinationale de Bâle, ...), la concertation entre leurs approches reste insuffisante, notamment pour les questions intéressant l'ensemble du Rhin supérieur. Ceci concerne par exemple l'identification de sites appropriés pour les plates-formes plurimodales (cf. l'étude des années 90), l'accélération du transport de marchandises sur rail, le contournement des agglomérations et la séparation du transit et des flux de transports régionaux. Le projet propose d'élaborer un modèle de développement urbain reposant sur

A2 Langfristige Perspektiven für oberrheinische Agglomerationen in Bezug auf große Verkehrsströme

Ziel dieses Projektvorschlages ist die Stärkung der Position des Oberrheinraumes als europäischer Korridor unter Bewahrung seiner Attraktivität und Lebensqualität. Zwar sind die Metropolen am Oberrhein z.Zt. jede für sich mit der Erstellung von Entwicklungskonzepten befasst (z.B. Straßburg-Ortenau, Karlsruhe 2030, Trinationale Agglomeration von Basel), doch ist die Abstimmung ihrer Ansätze gerade in Bezug auf oberrheinweit relevante Aspekte, die sie nur gemeinsam erfolgreich bewältigen können, unterentwickelt: dies betrifft die Identifizierung geeigneter Umschlagplätze für den Gütertransit (unter Nutzung der KLV/GVZ-Studie), die Beschleunigung des Güterverkehrs auf der Schiene, die Umgehung von Agglomerationen und die Entflechtung regionaler und lokaler Verkehre vom Transit. Das hierfür tauglichste Stadtentwicklungsmodell unter der Prämisse der naturräumli-

la coopération des grandes villes et des instances d'aménagement et prenant en compte la situation géographique du Rhin supérieur, son armature urbaine polycentrique et son caractère d'euro-corridor.

chen Situation am Oberrhein, der polyzentrischen Siedlungsstruktur und der Eigenschaft als Euro-Korridor soll im Rahmen des vorgeschlagenen Projektes in Kooperation der großen Städte und der Raumplanungsstellen erarbeitet werden.

A3 Analyse du transit de marchandises dans le Rhin supérieur et élaboration de propositions

Le transbordement d'une partie du transit de marchandises sur le rail et la voie fluviale est depuis longtemps un objectif du Rhin supérieur pour des raisons liées, tant aux transports eux-mêmes, qu'à l'environnement et à l'aménagement du territoire. Ceci est démontré par les études consacrées à la plurimodalité. Il faut néanmoins constater l'accélération de la croissance du transport routier. Le recours à des moyens de transports alternatifs, moins nuisibles, est donc insuffisant. L'objectif du projet consisterait à évaluer les potentialités en matière de transbordement, afin de les valoriser. A partir d'une collecte d'informations sur la nature des produits transitant par le Rhin supérieur, on étudiera les possibilités de retenir, sur place, une partie de ces flux afin d'en dégager une plus-value.



A3 Untersuchung des Gütertransitverkehrs am Oberrhein und Erarbeitung von Vorschlägen, wie er besser abgewickelt oder genutzt werden könnte

Die Verlagerung eines größeren Teils des Gütertransitverkehrs auf die Schiene und die Wasserstraße ist seit längerem ein umwelt-, verkehrspolitisches und raumordnerisches Ziel der Entwicklung am Oberrhein, wie die KLV/GVZ-Studie Anfang der 90er Jahre oder die aktuelle multimodale Verkehrsstudie verdeutlichen. Die wachsenden Anteile des Straßenverkehrs und dessen rasch wachsender Umfang zeigen jedoch, daß eine Lösung z.Zt. nicht absehbar ist. Neben der Verkehrsverlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsmittel heißt die zentrale Forderung Verkehrsvermeidung, während die Entwicklungen im Transportgewerbe sowie in der Wirtschaft das Gegenteil fördern. Ziel dieser Untersuchung ist es, 1. die Verlagerungspotentiale realistisch zu erfassen, um sie gezielt nutzen zu können und 2. Näheres über die Produkte zu erfahren, die den Oberrhein passieren, um jenen Weiterverarbeitungsschritt, der sie u.U. am Zielort erwartet, am Oberrhein zu entwickeln und so schädlichen Transitverkehr in nützlichen Zielverkehr umzuwandeln.

Axe thématique B

Pour un développement concerté
des agglomérations dans une région transfrontalière

Themenfeld B

Von der Suburbanisierung zur Entwicklung verkehrsarmer, attraktiver grenzüberschreitender Stadregionen

Cet axe thématique vise l'amélioration de l'accessibilité, de l'équipement et la mise en réseau des pôles urbains majeurs du Rhin supérieur en s'appuyant sur les villes moyennes.

La vision spatialisée commune développée auparavant conduit à décliner les objectifs et nécessités d'actions suivants pour freiner les tendances à la péri-urbanisation, pour l'amélioration de la qualité de la vie et de l'accessibilité, ainsi que pour valoriser les chances qu'offre aussi la situation frontalière (cf. chapitre 3.2.2 du SDEC).

■ 1er objectif : Freiner les tendances à la péri-urbanisation

A cette fin, il est d'abord nécessaire de réduire la pression sur les espaces libres proches des zones urbanisées, p. ex. par la détermination de ceintures vertes autour des franges des agglomérations (cf. la vision spatialisée de la Regio TriRhena). Afin de réduire la pression sur les marchés fonciers dans les zones péri-urbaines et surtout d'outre-frontière, il faudrait essayer de freiner la montée des prix du foncier, que ce soit par une politique foncière communale ou p. ex. par des modèles de rente. Pour contrecarrer la délocalisation d'entreprises et de ménages aux revenus moyens et élevés hors des villes, il importerait de développer, d'une part, des offres immobilières attractives en ville dans le cadre d'une politique de mobilisation de friches et de recyclage de terrains, et, d'autre part, des zones à taxe professionnelle intercommunale commune et des mécanismes de financement communs d'infrastructures. Afin de lutter contre la ségrégation sociale, il sera nécessaire de développer une offre différenciée de logements sur un et même site (autant en ville que dans ses environs). Le problème du déclin de certains centres-villes et la perte des derniers magasins dans les villages en raison de l'installation de grandes surfaces commerciales à la périphérie des grandes villes et des villes moyennes pourraient être atténués par l'élaboration d'une charte d'équipement commercial pour le Rhin

Dieses Themenfeld richtet sich auf die Verbesserung der Erreichbarkeiten, der Ausstattung sowie auf die Vernetzung der Stadregionen am Oberrhein.

Das zuvor entworfene Leitbild führt in diesem Themenfeld zur Ableitung folgender Ziele und damit einher gehender Handlungserfordernisse in Bezug auf die Eindämmung von Suburbanisierungstendenzen, die weitere Verbesserung der Lebensqualität und der Erreichbarkeiten sowie auf die Nutzung der Chancen, welche die Grenzlage bietet (vgl. Kapitel 3.2.2 des EUREK):

■ 1. Ziel: Eindämmung der Verstädterungstendenzen

Hierfür ist zunächst erforderlich, den Druck auf die siedlungsnahen Freiräume zu reduzieren, z.B. durch die Ausweisung von ringförmigen Grüngürteln um den Kern sowie den äußeren Rand der Agglomerationen (siehe Leitbild der Regio TriRhena). Um den Druck auf die Bodenmärkte im Umland und dabei insbesondere beim Grenznachbarn zu reduzieren, müsste dämpfend auf die Bodenpreise in der Agglomeration eingewirkt werden, sei es durch eine kommunale Bodenpolitik, durch Erbpachtmodelle o.ä. Dem Problem der Auslagerung von Betrieben und des Wegzugs von Haushalten mit mittleren und höheren Einkommen aus den Städten ist beispielsweise durch attraktive Angebote in der Stadt im Rahmen von Flächenrecycling und Konversion zu begegnen, aber auch durch die Entwicklung von interkommunalen Gewerbesteuer- und Infrastrukturfinanzierungsverbundsystemen. Der sozialen Segregation kann durch differenzierte Wohnungsangebote am gleichen Standort (sowohl in der Stadt als auch im Umland) entgegengewirkt werden. Das Problem der Verödung mancher Innenstädte und des Verlustes der letzten Geschäfte in peripher gelegenen Dörfern infolge der Ansiedlung großer Einzelhandelszentren am Stadtrand ist möglicherweise durch eine grenzüberschreitende Einzelhandelscharta besser in den Griff zu

supérieur. Pour assurer un développement cohérent de l'agglomération, même si son aire d'influence franchit une frontière, il semble pertinent d'élaborer des documents d'urbanisme directeur communs (cf. Agglomération Trinationale de Bâle ou Strasbourg-Kehl).

■ **2ème objectif : Amélioration de l'accessibilité des agglomérations actuelles et leur développement vers des aires urbaines de "petit rayon"**

Pour atteindre cet objectif, il faudra assurer dans un premier temps l'accessibilité des services et des commerces pour toutes les catégories de la population.

Ceci pourrait être atteint par le maintien et le développement d'une structure décentralisée de services et de commerces (p. ex. à l'aide de magasins de villages multifonctionnels), ainsi que par l'amélioration de l'accessibilité des centres urbains par des transports en commun. Afin de rassembler, de diriger et de gérer les flux de transports diffus, qui sont en augmentation dans les espaces péri-urbains, de manière concordante avec les préoccupations environnementales, il est nécessaire d'instaurer - le cas échéant à un niveau transfrontalier - des lignes de bus circulaires et de ne développer des zones d'habitat ou d'activités d'une certaine importance que dans les mêmes lieux (rapprocher les fonctions habitat et travail ; concentration aux nœuds des transports en commun le long de ses axes). Dans ce cadre, il sera également utile de créer les conditions nécessaires pour une gestion des flux de frontaliers avec des moyens de transports en commun. Ceci implique auparavant une identification des flux migratoires journaliers transfrontaliers afin d'analyser de manière précise les lieux d'origine et les destinations. En même temps, il faudra éviter toutes tendances pouvant conduire à une extension de la zone d'influence des grandes agglomérations. Enfin, des mesures seraient nécessaires pour améliorer les conditions pour le développement d'une identité dans les zones péri-urbaines.

■ **3ème objectif : Utiliser au mieux les chances spécifiques des grandes agglomérations transfrontalières**

Des études thématiques approfondies pour les agglomérations intéressées pourraient être menées dans les domaines de la formation, de la recherche, du transfert de technologie, du marché du travail, de l'économie, etc. La mise en

bekommen. Um eine kohärente Entwicklung der Agglomerationen selbst zu gewährleisten, deren Einzugsbereich über die jeweilige Staatsgrenze hinaus reicht, ist z.B. die Erstellung gemeinsamer städtebaulicher Leitpläne zweckmäßig (siehe Trinationale Agglomeration Basel oder Straßburg-Kehl).

■ **2. Ziel: Verbesserung der Erreichbarkeiten heutiger Verdichtungsräume und ihre Weiterentwicklung zu Stadtregionen der kurzen Wege**

Zur Verwirklichung dieses Zieles muss zunächst die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen für alle Bevölkerungsgruppen gewährleistet werden.

Dies kann durch die Bewahrung einer dezentralen Versorgungsstruktur (z.B. multifunktionale Dorfgemeinschaftsläden) sowie durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der nächstgelegenen Zentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht werden. Um der Notwendigkeit der Bündelung, Lenkung und der umweltfreundlichen Abwicklung der zunehmend diffusen Verkehre in den suburbanen Räumen Rechnung zu tragen, müssten - ggf. auch grenzüberschreitende - Ringbuslinien eingerichtet werden, und größere Wohn- und Gewerbeflächen künftig nur noch parallel am gleichen Ort ausgewiesen werden (Zusammenführen von Wohnen und Arbeiten; Konzentration an Knotenpunkten des ÖV / entlang von ÖV-Trassen). In diesem Zusammenhang sind auch die Voraussetzungen für eine umweltfreundliche Bewältigung der Grenzgängerverkehre zu schaffen, wozu zunächst die Grenzgängerströme im Hinblick auf Quell- und Zielorte genauer analysiert werden müssten. Schließlich sind Anstrengungen erforderlich, um die Voraussetzungen für die Entwicklung von Identität in suburbanen Gebieten zu verbessern, so insbesondere im Gebiet um die o.g. sekundären Pole herum (siehe frz. Ansatz der pays und bassins de vie).

■ **3. Ziel: Die spezifischen Chancen grenzüberschreitender Verdichtungsräume besser und konsequenter nutzen**

Um dieses Ziel zu erreichen, wäre beispielsweise die Durchführung agglomerationsbezogener Detailuntersuchungen zu den Themenfeldern Ausbildung, Forschung, Arbeitsmarkt, Wirtschaft usw. hilfreich. Für die grenzüber-

réseau transfrontalière d'équipements complémentaires et le développement de pôles communs d'échanges et de transfert de connaissances pourraient être promus par la création de pépinières d'entreprises et de bourses technologiques bi- ou tri-nationales. Si on souhaite, en plus, mettre en valeur la proximité de plusieurs systèmes en tant que facteur d'attractivité du territoire, il semblerait opportun de développer quelques zones d'activités communes transfrontalières.

Les trois propositions de projets et de mesures suivantes ont été sélectionnées par la Conférence du Rhin Supérieur.

B1 Zones d'activités transfrontalières : valoriser nos différences

En s'inspirant de l'approche de l'EUROZONE dans l'agglomération Sarrebruck - Sarrelouis - Moselle-Est, il est proposé de valoriser davantage les potentialités qu'offre le Rhin supérieur pour développer des parcs industriels, d'activités, de technologie et de services à proximité immédiate de ou sur la frontière. Ceci contribue à rapprocher les différentes parties d'agglomérations transfrontalières, soutient le développement de réseaux de transports en commun transfrontaliers ainsi que le développement de compétences importantes pour des services aux entreprises ("services européens"). En même temps, ces zones d'activités transfrontalières peuvent constituer les points de focalisation d'un marketing territorial commun pour le Rhin supérieur. Les zones d'activités transfrontalières peuvent aussi être les catalyseurs d'une interactivité des instances de niveaux régional et local dans le processus d'intégration par-delà les frontières. De plus, les zones d'activités transfrontalières contribuent à la création d'emplois et à renforcer l'économie des territoires respectifs, comme du Rhin supérieur dans son ensemble.

En principe, différents niveaux d'intégration des zones d'activités transfrontalières sont possibles : en commençant par des zones autonomes simplement juxtaposées de part et d'autre de la frontière en allant jusqu'à des zones d'acti-

schreitende Vernetzung komplementärer Einrichtungen und die Entwicklung gemeinsamer Pole des Wissensaustausches und des Wissenstransfers könnte die Einrichtung bi- / trinationaler Gründerzentren und Technologiebörsen sinnvoll sein. Soll darüber hinaus die Nähe mehrerer politisch-administrativer Systeme als Standortvorteil nutzbar gemacht werden, schiene es zweckmäßig einige gemeinsame, grenzüberschreitende Gewerbegebiete zu entwickeln.

Die drei nachfolgenden Projekt- und Maßnahmenvorschläge wurden von der Oberrheinkonferenz ausgewählt.

B1 Grenzüberschreitende Gewerbegebiete: Unterschiede zum Wohle Aller nutzen

Nach dem Vorbild des Ansatzes der EUROZONE in Bereich der Agglomeration Saarbrücken - Saarrelouis - Moselle-Est sollen auch die Potentiale des Oberrheins verstärkt genutzt werden, um grenzüberschreitende Industrie-, Gewerbe-, Technologie und Dienstleistungsparks unmittelbar an oder beidseits der Grenze zu entwickeln. Dies trägt dazu bei, grenzübergreifende Agglomerationen zusammenwachsen zu lassen, die Schaffung gemeinsamer ÖPNV-Infrastrukturen zu fördern und unterstützt die Erlangung gemeinsamer Kompetenz auf Gebieten, die für spezifische wirtschaftsnahe Dienstleistungen („europäische Dienstleistungen“) von Bedeutung sind. Zugleich können derartige, gemeinsame Gewerbegebiete die Kristallisationspunkte eines gemeinsamen Dachmarketings für den Oberrhein darstellen. Auch sind grenzüberschreitende Gewerbegebiete die Katalysatoren für eine konstruktive Interaktivität der „regionalen“ und der lokalen Stellen im Integrationsprozess an den Grenzen. Darüber hinaus tragen grenzüberschreitende Gewerbegebiete zur Schaffung von Arbeitsplätzen und zur Stärkung der Wirtschaftskraft des jeweiligen Gebietes und des Oberrheins insgesamt bei.

Grundsätzlich sind verschiedene Stufen der Integration grenzüberschreitender Gewerbegebiete möglich: von nebeneinander liegenden Flächen beidseits der Grenze bis zu grenzüber-

vités transfrontalières développées, réalisées et promues en commun bénéficiant de raccords doubles aux réseaux d'approvisionnement et d'assainissement, ainsi qu'aux réseaux de télécommunication, d'une double adresse postale etc. Depuis l'entrée en vigueur des accords de Karlsruhe, presque toutes les formes d'intégration sont envisageables. Néanmoins, vu que les projets EUROZONE comme la zone d'activités de Heerlen-Aix-la-Chapelle ont choisi des formes ambitieuses d'intégration, le Rhin supérieur devra, pour être à la hauteur, également favoriser des formes d'intégration plus poussées.

schreitenden Gewerbegebieten, die gemeinsam entwickelt, verwirklicht, vermarktet werden und über doppelte Anschlüsse an Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Telekommunikationsinfrastrukturen, doppelte Postadresse usw. verfügen. Seitdem das Karlsruher Übereinkommen in Kraft getreten ist, sind nahezu alle denkbaren Formen realisierbar. Doch nachdem mit den EUROZONE-Projekten sowie dem grenzüberschreitenden Gewerbegebiet bei Heerlen-Aachen ehrgeizige Integrationsniveaus gewählt wurden, sollte auch der Oberrhein auf diesem Gebiet anspruchsvolle Vorhaben realisieren.



De la même manière qu'en Saar-Lor-Lux, il importerait néanmoins de veiller à ce qu'une plus-value soit atteinte, c'est-à-dire que l'on incite des entreprises extérieures au Rhin supérieur à se localiser dans ces zones. Grâce à l'expérience faite avec l'EUROZONE sur la frontière entre la Lorraine et la Sarre, ainsi qu'aux possibilités offertes par les accords de Karlsruhe, une réalisation de tels projets dans le Rhin supérieur pourrait se faire assez rapidement.

Wie im Saar-Lor-Lux-Raum sollte allerdings darauf geachtet werden, dass ein „Nullsummenspiel“ ausgeschlossen wird, d.h. die potentiellen Interessenten nicht Unternehmen aus dem Oberrheinraum sind. Dank der Erfahrungen, die mit der Entwicklung einer EUROZONE an der saarländisch-lothringischen Grenze gewonnen wurden und den Möglichkeiten, die das Karlsruher Übereinkommen bietet, dürfte die Realisierung relativ zügig erfolgen können.

L'un des sites les plus appropriés paraît être celui de la plate-forme douanière de Lauterbourg / Scheibenhart. Il dispose des surfaces requises - qui, par ailleurs, pourraient être qualifiées de

Als einer der geeignetsten Standorte ist beispielsweise die Zollplattform Lauterbourg / Scheibenhart zu nennen. Diese verfügt über die notwendigen Flächen, die zudem als „Zoll-

"zones de reconversion douanière"- et le fait que cette frontière entre le Palatinat du Sud et l'Alsace du Nord soit une frontière "terrestre", représente un avantage majeur de ce site. La situation géographique directement le long de l'autoroute française A 35 et de son prolongement prévu vers l'A 65 allemande est un autre avantage.

La fonction de "portail" de ce site sur un axe nord-sud majeur nécessitera de porter une attention particulière aux qualités architecturales et à l'intégration paysagère du site (plutôt un parc d'activités qu'une zone d'activités classique). En tant que "porte" vers le pays voisin, ce parc d'activités devrait aussi accueillir des activités de tourisme, de gastronomie et de commercialisation de produits régionaux.

konversionsflächen" bezeichnet werden können, und die Tatsache, dass diese Grenze zwischen der Südpfalz und dem Nordelsass eine „Land-Grenze“ ist, stellt einen weiteren Vorteil dieses Standortes dar. Hinzu kommt die unmittelbare Lage an der französischen Autobahn A 35 und deren anstehende Verlängerung an die deutsche A 65.

Die Torsituation dieses Standortes an einer der Haupt-Nord-Südachsen wird es erfordern, in besonderem Maße auf die gestalterischen Qualitäten und die landschaftliche Einbindung des Areals zu achten (eher Gewerbegebiet als klassisches Gewerbegebiet). Als Tor zum jeweiligen Nachbarland sollten auch die Bereiche Tourismus, Gastronomie und regionale Produkte integriert werden.

B2 Organisation des transports dans les agglomérations transfrontalières

Tandis que les interrelations transfrontalières augmentent dans les aires d'attraction des agglomérations proches des frontières, ce que démontre la croissance des flux de frontaliers et de transports, les réseaux de transport de ces métropoles régionales restent centrés sur le territoire national. Cette discordance entre les déplacements transfrontaliers et les réseaux de transports aggrave les difficultés causées par des trafics diffus au sein des agglomérations (ex. : banlieue-banlieue), difficiles à organiser le long d'axes de transports bien identifiés (par ex. à l'aide de réseaux de bus circulaires). L'impact négatif sur l'environnement en est d'autant plus important. L'objectif de ce projet est de traiter ensemble et à un niveau transfrontalier ces différents aspects liés à la gestion des transports, en veillant à séparer les flux intra-régionaux des flux de transit. Les propositions qui en découleront pourraient être applicables dans l'aire



B2 Verkehrsmanagement in grenzüberschreitenden Stadtregionen

Während die grenzüberschreitenden Verflechtungen v.a. im Umfeld grenznaher Zentren am Oberrhein zunehmen, was am deutlichsten durch das gestiegene Grenzgänger- und Verkehrsaufkommen deutlich wird, sind die Verkehrssysteme und Verkehrsnetze dieser regionalen Zentren nach wie vor überwiegend national ausgerichtet. Dadurch wird eine umweltfreundliche und verkehrsentlastende Bewältigung der Grenzgängerströme und anderer grenzüberschreitender Verkehre erschwert. Hinzu kommt, dass die Verkehrsorganisation aufgrund von diffusen Umland-Verkehrsrelationen erschwert wird, die schwer entlang bestimmter Trassen zu bündeln sind (z.B. mit Ringbussystemen). Ziel dieses Projektes ist es u.a., diese Aspekte des Verkehrsmanagements grenzüberschreitend gemeinsam zu lösen, dabei auf eine Trennung zwischen Transit- und regionalen Verkehren hinzuwirken und ein Pilotprojekt hierzu

d'attraction de Karlsruhe, de Strasbourg-Kehl-Offenbourg, Fribourg-Brisach-Colmar, Fribourg-Müllheim-Neuenbourg-Mulhouse et de Bâle-Saint-Louis-Weil-am-Rhein .

z.B. um Karlsruhe, Straßburg-Kehl-Offenbourg, Freiburg-Breisach-Colmar, Freiburg-Müllheim-Neuenbourg-Mulhouse und Basel-Saint-Louis-Weil-am-Rhein durchzuführen.

B3 Les effets de la frontière sur l'équipement commercial : proposition de charte

En concordance avec l'objectif de garantir la qualité de vie du Rhin supérieur et la multipolarité de sa structure urbaine par le freinage de tendances à la péri-urbanisation dans la zone de chalandise des grandes agglomérations, il est nécessaire de se mobiliser contre des tendances pouvant affaiblir les villes, leurs équipements et leur attractivité. Outre les départs de couches moyennes et aisées vers les lotissements de banlieue, ce sont surtout les grands équipements commerciaux en dehors des villes qui produisent des effets notoires dans ce domaine. Les différences de réglementation permettent de contourner de plus en plus souvent les documents et outils d'aménagement existants qui sont censés réguler l'implantation de ces équipements. Pour cette raison, il paraît utile d'élaborer, comme cela s'est fait en France (p. ex. dans l'aire urbaine de Nancy ou de Mulhouse), une charte d'équipement commercial pour le Rhin supérieur qui définirait des critères identiques pour l'implantation de tels équipements.



B3 Die Auswirkungen der Grenzlage auf die Einzelhandelsstruktur: Vorschlag einer Charta

Entsprechend dem Ziel, die oberrheinische Lebensqualität zu bewahren und die dafür z.T. ursächliche multipolare Siedlungsstruktur durch Eindämmung von Suburbanisierungstendenzen im Umfeld großer Agglomerationen zu stärken, ist Entwicklungen entgegenzuwirken, welche die Städte, ihre Ausstattung und ihre Attraktivität schwächen. Neben dem Wegzug mittlerer und wohlhabender Schichten in die Neubaugebiete im Umland sind es v.a. die großen Einzelhandelseinrichtungen auf der sog. „grünen Wiese“, die sich hier stark auswirken. Die bestehenden raumordnerischen Instrumente zur Steuerung der Ansiedlung solcher Einrichtungen werden jedoch zunehmend dadurch umgangen, dass die Unterschiede der Vorschriften und Zulassungskriterien in den benachbarten Staaten ausgenutzt und gegeneinander ausgespielt werden. Daher erscheint es sinnvoll, ähnlich wie beispielsweise in Frankreich bereits Praxis (z.B. im Raum Nancy oder Mulhouse) für den Oberrheinraum in einer Einzelhandelscharta gleiche Kriterien für die Ansiedlung derartiger Vorhaben zu definieren.

Axe thématique C

Éléments pour un parc régional urbain

Themenfeld C

Bausteine für einen regionalen Landschaftspark

Cet axe thématique est centré sur la nécessité de mesures d'aménagement visant la mise en réseau des fonctions écologiques et sociales des espaces verts et du réseau hydrographique des agglomérations et leur liaison avec les espaces périurbains et les espaces ruraux.

■ 1er objectif : Amélioration de l'offre en espaces verts pour la population urbaine et périurbaine

Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire d'analyser d'abord l'offre en espaces verts et de l'améliorer sur les plans qualitatif et quantitatif en coopération intense avec les populations concernées, p. ex. par le développement de nouveaux espaces verts de quartier sur des friches, la création ou l'achèvement d'une ceinture verte interne, etc.

D'autre part, il importerait d'améliorer aussi l'offre en espaces verts et en zones de loisirs des populations des zones périurbaines, ce qui pourra constituer en même temps un bon moyen pour empêcher l'extension en tâche d'huile des agglomérations. A cette fin, une deuxième ceinture verte, plus large, serait à créer tout autour de l'agglomération, non seulement pour rendre plus attractifs les abords de l'agglomération, mais aussi pour améliorer l'offre en équipements sportifs de plein air, de parcs avec restauration, de terrains de jeux et de jardins familiaux, etc. La combinaison d'une telle ceinture verte avec un réseau circulaire de pistes cyclables et piétonnes devrait aussi être assurée pour les agglomérations transfrontalières, p. ex. à l'aide de passerelles et de ponts légers sur le Rhin.

■ 2ème objectif : Amélioration des liaisons entre les espaces verts urbains et les espaces naturels en-dehors des villes

A cette fin, des tranchées vertes radiales du centre-ville vers l'extérieur, si possible en s'appuyant sur le réseau hydrographique, devraient être

Dieses Themenfeld konzentriert sich auf die raumordnerischen Handlungserfordernisse in Bezug auf eine optimierte - auch grenzüberschreitende - Verknüpfung von ökologischen und sozialen Funktionen von Grünstrukturen und Gewässern innerhalb der Städte und ihre Verknüpfung mit den suburbanen und den ländlichen Gebieten.

■ 1. Ziel: Verbesserung der Versorgung der Bevölkerung in Stadt und Umland mit Grünflächen

Um dieses Ziel zu erreichen, ist es erforderlich, zunächst die innerstädtische Grünflächenversorgung zu analysieren und unter intensiver Beteiligung der jeweils betroffenen Bevölkerung quantitativ und qualitativ zu verbessern, z.B. mittels der Entwicklung neuer quartiersbezogener Grünflächen auf Brachen, die Schaffung bzw. Schließung eines inneren Grüngürtels usw.

Des weiteren ist in diesem Zusammenhang auch im Verstädterungsbereich um die Städte die Versorgung der Bevölkerung mit Grünflächen und Freizeitanlagen zu verbessern, was zugleich ein wirksames Mittel zur Begrenzung der weiteren flächenhaften Ausdehnung der Agglomerationen sein kann. Hierzu wäre ein zweiter, breiterer Grüngürtel um die gesamte Agglomeration zu schaffen, nicht nur zur gestalterischen Attraktivierung des Agglomerationsrandes, sondern auch zwecks Verbesserung des Angebotes an Sporteinrichtungen, Parks mit Ausflugslokalen, Spielplätzen und Kleingärten. Die Verknüpfung derartiger Grüngürtel mit der Entwicklung eines ringförmigen Fuß- und Radwegenetzes sollte auch bei grenzüberschreitenden Agglomerationen gewährleistet werden, z.B. mittels Fußgänger- und Radfahrerbrücken über den Rhein.

■ 2. Ziel: Verbesserte Verknüpfung der städtischen Grünflächen mit den weiter entfernten naturnahen Gebieten

Dazu sind beispielsweise „Grünfinger“, v.a. entlang von Gewässern, von der Stadtmitte in die Außenbereiche zu entwickeln: Diese werden

développées : elles permettront de structurer l'espace urbain avec des moyens caractéristiques des villes de l'espace rhénan et de leur grande qualité de vie. Plus ces tranchées s'éloigneront de la ville, plus leur caractère devra être naturel, ce qui ira de pair avec un changement de fonctions : d'une offre en espaces verts structurant la ville vers la mise en réseau de biotopes.

Des réseaux de pistes cyclables et piétonnes devraient être développés le long de ces axes verts. Les zones agricoles contiguës de rivières à la périphérie ou dans l'espace rural se prêtent particulièrement aux possibilités d'accords de gestion écologique sur une base contractuelle.

Le prolongement de ces tranchées vertes vers des espaces plus éloignés de l'agglomération leur confère la fonction d'une trame verte régionale, ce qui leur permet, non seulement de contribuer à structurer l'armature urbaine, mais aussi et surtout d'assurer la mise en réseau des biotopes (biodiversité). Ceci leur permet aussi de mettre en réseau, non seulement les zones protégées en tant que zones de transition, mais éventuellement aussi de les intégrer. Dans le prolongement, les vallées débouchant des zones montagneuses permettent leur raccordement aux grands espaces forestiers qui représentent en même temps des zones de loisirs et de calme importantes. Dans ce cadre, il sera possible d'utiliser et de mettre en œuvre de manière exemplaire les propositions du schéma paysager commun. Ces axes verts et leur prolongement constitueraient le noyau d'un parc régional urbain du Rhin supérieur.

■ **3ème objectif : Améliorer l'esthétique des entrées de villes et autres zones-clés**

Ceci suppose une intervention sur la mise en valeur des situations d'entrées de ville, surtout des axes principaux, à l'aide d'aménagements verts et d'une mise en valeur architecturale, le développement d'un " verdissement " des franges urbaines à l'aide de plantations conformes aux traditions régionales ; la même chose vaut pour les axes de chemin de fer accédant aux agglomérations.

■ **4ème objectif : Préserver les césures vertes entre les unités urbaines**

Cet objectif implique la nécessité de maintenir et de mettre en valeur des espaces interstitiels (césures vertes) entre les unités urbaines qui risquent de se confondre.

eine Strukturierung des Siedlungskörpers mit Mitteln ermöglichen, die charakteristisch für die oberrheinischen Städte sind und zu ihrer hohen Lebensqualität beiträgt. Um so weiter sich diese Grünachsen ins Umland erstrecken, desto naturnaher sollte ihre Gestaltung ausfallen, womit sich auch ihre Funktion ändert: von der siedlungsgliedernden Grünflächenversorgung der Stadtbevölkerung hin zum Biotopverbund. Entlang dieser grünen „Achsen“ sollten Fuß- und Radwegenetze entwickelt werden. Die landwirtschaftlich genutzten Randbereiche von Gewässern in der Peripherie und im ländlichen Raum sollten mit den Möglichkeiten des Vertragsnaturschutzes in eine ökologische Landbewirtschaftung überführt werden.

Die Fortsetzung und Ausweitung dieser „Grünachsen“ in agglomerationsferneren Räumen lässt sie die Funktion von regionalen Grünzügen übernehmen. Neben der Gliederung der Siedlungsstruktur sollen sie v.a. dem großräumigen Biotopverbund dienen, dabei Schutzgebiete einschließen oder diese als Puffer- oder Übergangzone vernetzen. Im weiteren Verlauf ist über die Täler, die aus den Mittelgebirgen münden, auch eine Verbindung mit den großen naturnahen Waldgebieten anzustreben, welche zugleich wichtige Ruhe- und Erholungsräume darstellen. Hierbei sollten die Vorschläge des gemeinsamen Freiraumkonzeptes einfließen und exemplarisch umgesetzt werden. Diese „Grünfinger“ oder „Grünachsen“ und ihre Fortsetzung bilden das Rückgrat, den Kern eines regionalen Landschaftsparks am Oberrhein.

■ **3. Ziel: Gestalterische Aufwertung der Städteingänge und anderer Schlüsselbereiche der Städte.**

Zu nennen sind diesbezüglich die grünordnerische und bauliche Betonung von Torsituationen an Stadteinfallsstraßen, die regionaltypische Begrünung der von Stadt- und Ortsumfahrungen aus sichtbaren Orts- und Stadträndern; ähnliches gilt in Bezug auf die gestalterische und grünordnerische Aufwertung von Randbereichen der Eisenbahntrassen, die in die Städte oder aus ihnen hinaus führen.

■ **4. Ziel: Bewahrung von Grünzäsuren zwischen den Siedlungskörpern**

Aus diesem Ziel leitet sich das Erfordernis ab, die Zwischenräume zwischen jenen Siedlungen, die zusammenzuwachsen drohen, zu bewahren und aufzuwerten.

Pour cela, des césures vertes devraient être définies ou conservées le long des grands axes routiers ou de transports en commun, mais aussi le long du piémont.

Les trois propositions de projets et de mesures suivantes ont été sélectionnées par la Conférence du Rhin Supérieur.

C1 Ceintures vertes - éléments centraux de trames vertes transfrontalières et de parcs régionaux urbains à grande échelle

Bien que les conditions naturelles comparables dans le Rhin supérieur conduisent à des enjeux similaires, les solutions qui ont été développées dans les différents territoires se distinguent souvent nettement. Les différences historiques et culturelles, ainsi que les traditions respectives, conduisent à des perceptions et des approches divergentes, à différents accents et méthodes. Cette diversité constitue une richesse majeure du Rhin supérieur, à condition de la valoriser pour développer les meilleures solutions dans l'intérêt commun.

Cela vaut également pour la protection et la mise en valeur des espaces naturels, ainsi que des espaces verts urbains. Pour que l'idée d'un parc régional urbain du Rhin supérieur puisse devenir réalité, les meilleures pratiques dans le Rhin supérieur doivent être collectées, analysées, mises en relation et exploitées. Enfin, la mise en œuvre de ce parc devra être amorcée en même temps à plusieurs endroits. Les premières étapes sur cette voie sont l'objet du projet proposé ci-après.

La première phase de ce projet consiste en une comparaison des approches et conceptions respectives et des outils pour le développement de ceintures vertes et d'autres éléments charnières entre les espaces urbains et naturels, pour la gestion et la mise en valeur des espaces naturels et pour la détente de proximité.

Une deuxième phase de ce projet visera à analyser et à approfondir ces connaissances par l'échange de fonctionnaires et l'organisation de

Hierzu sollten v.a. bei Siedlungen entlang leistungsfähiger Straßen oder den Achsen des ÖPNV, aber auch an attraktiven Hanglagen Grünzäsuren ausgewiesen bzw. bewahrt werden.

Die drei nachfolgende Projekt- und Maßnahmevorschläge wurden von der Oberrheinkonferenz ausgewählt.

C1 Grüngürtel - Ausgangspunkte grenzüberschreitender Freiraumverbundsysteme und regionaler Landschaftsparks

Obgleich sich aufgrund der naturräumlichen Gemeinsamkeiten am Oberrhein vielfach ähnliche Herausforderungen stellen, sind die in den Teilräumen entwickelten Lösungen oft sehr unterschiedlich. Historische und kulturelle Unterschiede und Traditionen führen zu unterschiedlichen Sicht- und Herangehensweisen, zu unterschiedlichen Schwerpunkten und Modellen. Diese Vielfalt ist ein wesentlicher Reichtum des Oberrheins, vorausgesetzt, er wird auch zur Verwirklichung der bestmöglichen Lösungen im gemeinsamer Interesse aller genutzt.

Dies gilt auch für den Bereich des Freiraumschutzes und der Freiraumentwicklung einschließlich städtischer Grünstrukturen. Soll die Idee eines regionalen Landschaftsparks Oberrhein Erfolg haben, müssen die „best practices“ am Oberrhein gesammelt, ausgewertet, verknüpft und genutzt werden und es muss mit dem phasenweisen Aufbau dieses Parks an mehreren Stellen begonnen werden. Die hierfür erforderlichen ersten konkreten Schritte sind Gegenstand des vorgeschlagenen Projektes.

Die erste Projektphase besteht im Vergleich und Verständnis der jeweiligen Vorgehensweisen, Konzepte und Instrumente der Partner zur Entwicklung von Grüngürteln und anderen Elementen zur Verknüpfung von Siedlung und Freiraum, der Freiraumgestaltung und der siedlungsnahen Erholung.

In der zweiten Projektphase werden die gewonnenen Erkenntnisse ausgewertet sowie durch den grenzüberschreitenden Austausch

formations communes au niveau transfrontalier, ce qui augmentera également les chances de succès des phases ultérieures de ce projet.

La troisième phase tentera de synthétiser les meilleures pratiques des différents côtés et de les appliquer en coopération étroite avec les acteurs locaux sur deux territoires pour développer une conception visant à structurer un développement intégré des espaces urbains et des paysages, s'appuyant sur le schéma paysager commun. Les ceintures vertes constitueront le noyau dur d'une telle approche.

L'un des espaces pilotes pour ce projet devrait être situé près d'un passage sur le Rhin ayant des qualités de pôle de développement d'importance régionale, comme par exemple la zone de Brisach / Neuf-Brisach ici proposée. Cette zone présente l'avantage de faire l'objet d'une multitude d'idées et d'approches dans ce domaine grâce aux résultats du concours "planifier et construire par delà les frontières" organisé par les Landesentwicklungsgesellschaften (sociétés d'aménagement des Länder) en l'an 2000. L'autre espace-projet devrait être une ville ayant des qualités de ville-pilote, comme p. ex. Wörth, Rastatt, Sélestat ou Colmar, dans laquelle des "meilleures pratiques" identifiées seraient réunies de manière cohérente dans une conception d'ensemble. Si les réactions au niveau local s'avèrent positives, il pourrait y avoir d'autres villes participantes dans cette phase-pilote.

La quatrième phase de ce projet s'attacherait à préciser les détails et à mettre en œuvre les éléments majeurs de ces concepts. Dans ce cadre, il faudra veiller à contribuer à mettre en réseau les zones NATURA 2000. L'expérience et les connaissances qu'une telle application permettra d'acquérir, devront être utilisées pour réaliser d'autres éléments d'un parc régional urbain du

von Mitarbeitern und gemeinsame Ausbildungsmaßnahmen vertieft und zugleich die Grundlagen für eine erfolgreiche Durchführung der nächsten Projektphase gelegt.

In der dritten Projektphase werden die besten und erfolgversprechendsten Ansätze aller Seiten miteinander verknüpft und für zwei beispielhafte Projekträume in enger Zusammenarbeit mit den lokalen Akteuren in einem Strukturmodell zur integrierten Siedlungs- und Landschaftsentwicklung konkretisiert, das auf dem gemeinsamen Freiraumkonzept für den

Oberrhein aufbaut. Ausgangspunkte sind die Grüngürtel.

Einer dieser Projekträume sollte an einem Rheinübergang mit regional bedeutsamen Entwicklungsschwerpunkten liegen, so z.B. der hier vorgeschlagene Bereich Breisach / Neuf Brisach, der zudem den Vorzug bietet, dank der Beiträge zum Wettbewerb „Planen und Bauen über Grenzen hinweg“ der Landesentwicklungsgesellschaften im Jahre 2000 über zahlreiche nutzbare Ideen und Ansätze zu verfügen.

Der andere Projektraum sollte eine geeignete Pilotstadt wie z.B. Wörth, Rastatt, Sélestat oder Colmar sein, in der modellhaft die ermittelten „best practices“ in kohärenter, sich ergänzender Form in einem Gesamtkonzept zusammengeführt werden sollen. Insofern vor Ort ein reges Interesse daran besteht, schon in dieser Pilotphase „dabei“ zu sein, könnte es auch mehrere Pilotstädte geben.

In der vierten Projektphase sollen wesentliche Maßnahmen zur Verwirklichung dieses Strukturmodells im Detail geplant und durchgeführt werden. Dabei sollte versucht werden, auch einen Beitrag zur Vernetzung der NATURA 2000-Gebiete zu leisten. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse sollen dazu genutzt werden, um weitere Bausteine eines regionalen



Rhin supérieur. Ce parc régional serait à mettre en réseau avec les approches similaires dans le Hochrhein ("Rheinlandschaft") et l'espace Rhein-Neckar (Regionaler Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz). Un tel parc régional urbain pourra aussi intégrer les mesures prises dans le contexte du festival de l'art du paysage Strasbourg-Kehl en 2004 ("jardin des deux rives") ou encore les travaux préparatoires à la candidature de la ville de Karlsruhe pour l'Exposition fédérale sur les jardins en 2006. S'il s'avère possible de se concerter avec d'autres approches de ce type dans le Rhin moyen (Bingen-Coblence) et le Rhin inférieur (jusqu'à l'estuaire), il serait envisageable de donner au Rhin sur toute sa longueur le caractère d'une zone modèle dans ce domaine.

Landschaftsparks am Oberrhein zu realisieren. Dieser sollte mit den Ansätzen am Hochrhein („Rheinlandschaft“) und im Rhein-Neckar-Raum („Regionaler Landschaftspark Rhein-Neckar-Pfalz“) verknüpft werden. Ein solcher Landschaftspark kann auch an den Maßnahmen im Zusammenhang mit der grenzüberschreitenden Landesgartenschau im Raum Straßburg-Kehl 2004 („Garten der zwei Ufer“) oder den Vorarbeiten für die Bewerbung Karlsruhes um die Bundesgartenschau 2006 anknüpfen. Gelingt darüber hinaus eine Abstimmung mit ähnlich gerichteten Projekten am Mittelrhein und am Niederrhein, käme dem Rhein auf seiner ganzen Länge Modellcharakter zu.

C2 Pour un modèle urbain centré sur les espaces verts et l'eau

Les espaces verts urbains et l'eau dans la ville sont importants à de multiples égards. Dans un premier temps, ils sont facteurs majeurs du bien-être et de la qualité de vie des citoyens, puisqu'ils compensent le manque d'espaces verts privés des habitants. Ils ont aussi une grande importance sociale pour la vie dans la ville. D'un point de vue urbanistique, les espaces verts et l'eau sont des moyens importants de structuration, qu'il s'agisse de créer des lieux centraux, de délimiter les quartiers, ou de les relier entre eux. L'objectif d'un tel projet pourrait être de valoriser l'expérience des villes rhénanes dans ce domaine, par exemple à Bâle ou à Rheinfelden.



C2 Durch Grünflächen und Gewässer geprägte Städte

Die Bedeutung von Grünflächen und Gewässern in der Stadt ist vielschichtig: Zunächst stellen sie wesentliche Elemente des Wohlbefindens und der Lebensqualität der Stadtbewohner dar, da sie den Mangel an privaten Grünflächen ausgleichen. Sie haben daher eine hohe soziale Relevanz für das Leben in der Stadt. In städtebaulicher Hinsicht stellen Grünflächen und Gewässer wichtige Mittel zur städtebaulichen Gliederung dar. Sei es als zentraler Bereich eines Viertels, als Mittel der Trennung und Abgrenzung einzelner Viertel oder zu ihrer Verknüpfung: Dieses charakteristische Merkmal oberrheinischer Städte herauszustellen und unter Nutzung der besten diesbezüglichen Ansätze aufzuwerten, könnte Gegenstand eines Pilotprojektes sein, z.B. in Basel oder in Rheinfelden.

C3 Agriculture et ville : le rôle d'une agriculture écologique dans un parc régional urbain

Ce projet devra concrétiser l'idée de parc régional urbain intégrant les zones habitées avec les espaces verts. Mais ces éléments essentiels ne pourront remplir leurs fonctions que s'ils se situent dans un contexte favorable. Ceci implique une réflexion sur les pratiques agricoles et la gestion des paysages dans les zones environnantes. Les agriculteurs devraient être encouragés à s'inscrire dans une telle perspec-



tive. Outre les programmes de soutien existants, il est proposé de soutenir de tels agriculteurs dans la zone d'un parc naturel urbain par des conventions de longue durée - éventuellement transfrontalières- d'achats de leurs produits par les cantines d'institutions urbaines (hôpitaux, universités, administrations etc.). Les espaces de Strasbourg-Ortenau et de l'Agglomération Trinationale de Bâle pourraient être des zones pilotes.

C3 Landwirtschaft und Stadt: Die Rolle einer umweltschonenden Landwirtschaft in einem regionalen Landschaftspark

Dieses Projekt zielt auf die Konkretisierung des regionalen Landschaftsparks, der Siedlungsräume und Freiräume gleichermaßen beinhaltet. Die Kernzonen dieses Landschaftsparks sind, um funktionsfähig zu sein, darauf angewiesen, von möglichst unbelasteten Flächen umgeben zu sein. Im Mittelpunkt dieser Überlegungen stehen die landwirtschaftlichen Wirtschaftsweisen und die Landschaftspflege in den



umliegenden Bereichen. Die Landwirte sollen dazu ermuntert werden, sich an einem solchen Vorhaben zu beteiligen. Neben den bestehenden Förderprogrammen sollen derartige landwirtschaftliche Betriebe in regionalen Landschaftsparks durch - evtl. auch grenzüberschreitende - längerfristige Abnahmeverträge ihrer Produkte mit öffentlichen Nutzern / Verbrauchern (Krankenhäuser, Universitäten, Verwaltungen usw.) unterstützt werden. Hierfür böten sich als Piloträume z.B. der Raum Straßburg - Ortenau und die Trinationale Agglomeration Basel an.

Crédits photographiques

■ Bob Fleck

pages 12 a, 18 b-c, 25 b, 26 c, 35, 46, 47

■ Jean Isenmann/ADEUS

pages 12 b-c, 18 a, 26 a

■ Lukas Einsele

page 15

■ Patrick Bogner

pages 51, 52

■ ADEUS

pages 26 b, 40

■ Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Generalverkehrsplan Baden-Württemberg)

pages 25 a (Enchaînement du TGV Est à Kehl), 33 b (Port de Kehl, 1995), 45 (RER de Fribourg)

■ Regionalverband Hochrhein-Bodensee (Gemeinsames Strukturmodell Hochrhein D-CH)

pages 33 a (Bad Säckingen/Stein en 1988), 33 c
(Zone d'activités entre Dogern et Albrück)

■ Société Lohr Industrie

page 38

■ Airdiasol

page 41

Fotografien

■ Bob Fleck

Seiten 12 a, 18 b-c, 25 b, 26 c, 35, 46, 47

■ Jean Isenmann/ADEUS

Seiten 12 b-c, 18 a, 26 a

■ Lukas Einsele

Seite 15

■ Patrick Bogner

Seiten 51, 52

■ ADEUS

Seiten 26 b, 40

■ Verkehrsministerium Baden-Württemberg (Generalverkehrsplan Baden-Württemberg)

Seiten 25 a (Verknüpfung mit dem TGV Est bei Kehl), 33 b (Hafen Kehl, 1995), 45 (Freiburger Stadtbahn)

■ Regionalverband Hochrhein-Bodensee (Gemeinsames Strukturmodell Hochrhein D-CH)

Seiten 33 a (Bad Säckingen/Stein um 1988), 33 c
(Gewerbegebiet zwischen Dogern und Albrück)

■ Société Lohr Industrie

Seite 38

■ Airdiasol

Seite 41

Ce document a été conçu sous l'égide de la Conférence du Rhin Supérieur par le groupe de travail "aménagement du territoire". Sa réalisation technique a été confiée à l'ADEUS.

© Conférence franco-germano-suisse du Rhin supérieur, 2001.
Les droits de reproduction (textes, cartes, graphiques, photographies) et de traduction sont réservés sous toutes formes. La reproduction peut être autorisée sur demande, sous réserve de citer les sources.

Dieses Dokument wurde von der Arbeitsgruppe "Raumordnung" der Oberrheinkonferenz erarbeitet. Die technische Ausführung erfolgte durch ADEUS.

© Deutsch-französisch-schweizerische Oberrheinkonferenz, 2001.
Alle Rechte für Verwendung und Vervielfältigung der Texte, Karten, Graphiken und Fotografien sind vorbehalten, dies gilt auch für Übersetzungen. Die Vervielfältigung kann auf Anfrage genehmigt werden unter der Bedingung, dass die Quelle zitiert wird.