

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



Startseite / Lebensräume

Lebensräume

Redaktion: **Simone Delsemmé**, Aachen, **Dr. Karen Denni**, Strasbourg (Mobilität); **Lehrer der Akademie Nancy-Metz** (Mobilität und Stadtentwicklung); **Kristian Raum**, Dresden (Stadtentwicklung Hoyerswerda); **Paula Theurich**, Frankfurt am Main (Demografie)

[Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei](#)



Die demografische Situation in China

Redakteurin: **Paula Theurich**, Frankfurt a.M.

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

[Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei](#)

Abbildung links: Practicing birth control is beneficial for the protection of the health of mother and child / Designer unknown (佚名). - early 1960s?. - Part of the IISH / Stefan R. Landsberger Collections. - <http://chineseposters.net/posters/e15-717.php> (17.08.2015)



Mobilität

Redaktion: **Karen Denni**, Strasbourg; **Lehrer der Akademie Nancy-Metz**

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

[Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei](#)

Abbildung links: Ein Treffen zweier Generationen von Oberhausener Straßenbahnwagen - <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Stoag25lipperfeld030905.jpg>



Stadtentwicklung

Redaktion: **Lehrer der Akademie Nancy-Metz** und **Kristian Raum**, Dresden

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

[Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei](#)

Abbildung links: « Haut du Lièvre 9935 » par G.Garitan — Travail personnel. Sous licence CC BY-SA 3.0 via Wikimedia Commons - https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Haut_du_Li%C3%A8vre_9935.JPG



Tourismus

Redakteurin: **Simone Delsemmé**, Aachen

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

[Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei](#)

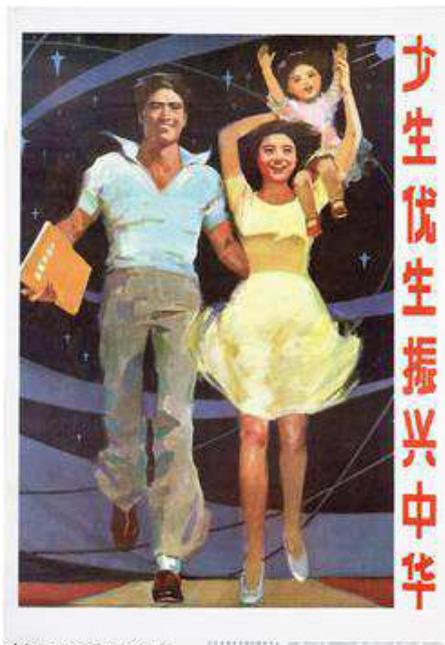
Abbildung links: „Cape Town 30 Jan 2012 029“ von Discott - Eigenes Werk. Lizenziert unter CC BY-SA 3.0 über Wikimedia Commons - https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cape_Town_30_Jan_2012_029.JPG



Startseite / Lebensräume / Demografie (Beispiel China)

La situation démographique en Chine

Rédactrice : **Paula Theurich**, Frankfurt a.M.



china****posters.net
Less births, better births, to develop China vigorously / Designer unknown (佚名). - 1987. - Part of the IISH / Stefan R. Landsberger Collections. - Source: chineseposters.net/gallery/e13-871.php (31.07.2015)

[Commentaire didactique](#)

Moins de naissances pour un développement vigoureux de la Chine !

Introduction - Affiche de la politique démographique en Chine ([Affiche - fichier PDF](#))

I Le pays le plus peuplé du monde – la Chine

[Doc. I.1 : Accroissement des populations indienne et chinoise / et](#)
[Doc. I.2 : Pyramides des âges \(2000 et projection 2030\) de la Chine](#)

[Doc. I.3 : Espérance de vie et](#)
[Doc. I.4 : Taux de mortalité infantile \(décès des enfants de moins d'un an par 1000 naissances\)](#)

[Doc. I.5 : Vieillesse de la population : les personnes ayant plus de 65 ans \(en % de la population totale\) et](#)

[Doc. I.6 : Chine : taux de fécondité \(nombre d'enfants par femme\)](#)

[Sujets d'étude](#)

II La politique démographique en Chine

[Doc. II.1 : La politique démographique en Chine](#)

[Doc. II.2 Déclaration universelle des droits de l'homme et le planning familial](#)

[Sujets d'étude](#)

La politique de l'enfant unique en Chine

[Schéma vide \(PDF\)](#) - [Schéma prérempli \(PDF\)](#) - [Schéma \(Word\)](#)



Startseite / Lebensräume / Demografie (Beispiel China) / Didaktischer Kommentar

Didaktischer Kommentar „La politique démographique en Chine“

China ist als eines der beiden bevölkerungsreichsten Länder der Erde neben Indien ein Paradebeispiel dafür, welche gesellschaftlichen und politischen Herausforderungen mit einer stetig wachsenden Bevölkerung verbunden sind. Gleichzeitig lässt sich an diesem Länderbeispiel sehr gut analysieren, wie Bevölkerungspolitik konkret gestaltet wird und welche menschenrechtlichen Fragen die gewählten Maßnahmen nach sich ziehen.

Planung und Zeitrahmen	
Klassenstufe	Oberstufe
Zeitbedarf	3-4 Unterrichtsstunden
Lehrplanbezüge	Überbevölkerung, demographischer Wandel
Sozialformen	Gruppenarbeit, Partnerarbeit

Der Stundenaufbau richtet sich nach dem think-pair-share-Prinzip – dem Grundprinzip kooperativer Lernformen (BAHR 2010:5). Der Themenblock enthält demnach Einzelarbeitsphasen (think), Tandem- und Kleingruppen-Arbeitsphasen (pair) sowie Plenumsphasen (share), in denen die Ergebnisse der vorangegangenen Phasen präsentiert bzw. angewendet werden.

1 Die Bevölkerungsentwicklung in China

Der Einstieg in den Themenblock „Bevölkerungspolitik in China“ erfolgt über ein Plakat zur Familienplanung in China. An die Wand projiziert, kann das Plakat als stummer Impuls eingesetzt werden, um erste Assoziationen zu wecken und Fragen aufzuwerfen. Die Schüler sollen anhand des Plakates eine Leitfrage ableiten, z.B. Pourquoi est-ce qu'il y a une politique démographique si restrictive en Chine?. Nachdem die Leitfrage so oder ähnlich formuliert wurde, kann im Plenum überlegt werden, welche Schritte notwendig sind, um diese Frage zu beantworten (1. Analyse der demographischen Situation; 2. Analyse der Bevölkerungspolitik inkl. Maßnahmen und Folgen).

Die Analyse der Bevölkerungssituation in China erfolgt in Kleingruppen. Bewährt hat sich eine Gruppengröße von nicht mehr als 4 Schülern. Nach einem individuellen Studium der Dokumente sollen die Schüler in den Kleingruppen zunächst die bisherige Bevölkerungsentwicklung Chinas analysieren und dabei auf die unterschiedlichen Aspekte, die in den Dokumenten dargestellt werden (Gesamtbevölkerung, Altersverteilung, Lebenserwartung, Kindersterblichkeit, alternde Gesellschaft und Fruchtbarkeitsrate) eingehen. Methodisch steht hier die Auswertung von Diagrammen im Fokus. Den Schülern sollten die Diagrammart (Bevölkerungspyramide, Säulendiagramme) und die Vorgehensweise bei deren Auswertung bereits vorher vertraut sein. In einem zweiten Schritt sollen die Schüler die hochgerechneten Daten für eine wahrscheinliche zukünftige Entwicklung analysieren (Gesamtbevölkerung und Altersverteilung). Gemeinsam sollen sie ein Plakat erstellen, auf dem die Ergebnisse der demographischen Analyse dargestellt sind. Die Plakate sollen anschließend im Plenum präsentiert werden. Dies könnte z.B. in Form eines Museumsrundganges geschehen.

2 Bevölkerungspolitik in China

Im zweiten Teil sollen die Schüler die Instrumente der Bevölkerungspolitik in China erörtern. Hier steht die Textanalyse im Vordergrund. Nach der individuellen Lektüre des Textes sollen sie in Einzelarbeit das Schema zur Ein-Kind-Politik ausfüllen und dabei die Gründe, Maßnahmen, Ausnahmen und Folgen der chinesischen Bevölkerungspolitik benennen. Anschließend sollen die Schüler ihre Ergebnisse mit denen des Nachbarn vergleichen, indem sie zu zweit die chinesische Ein-Kind-Politik erklären. Ein Tandem kann anschließend die Ergebnisse im Plenum vorstellen.

Nach dieser Präsentation und Klärung eventueller Fragen, wird die chinesische Ein-Kind-Politik in einen menschenrechtlichen Kontext gestellt. Dazu sollen die Schüler zunächst die Artikel 12 und 16 der allgemeinen Menschenrechtserklärung der Vereinten Nationen mit ihren eigenen Worten erklären. Dieser Schritt kann auch als Hausaufgabe gegeben werden. In sprachlich schwächeren Gruppen bietet sich hier aber auch eine Partnerarbeit an. Abschließend sollen die Schüler die chinesische Bevölkerungspolitik vor dem Hintergrund der Menschenrechte anhand der beiden Artikel und auf Grund der zuvor erworbenen Kenntnisse bewerten und dabei den Konflikt zwischen den Maßnahmen der chinesischen Bevölkerungspolitik einerseits und der Achtung der Menschenrechte andererseits herausarbeiten. Um den Themenblock abzuschließen, sollen sie schließlich noch einmal in Kleingruppen zusammengehen und Ideen sammeln, wie man die chinesische Bevölkerungspolitik vor allem im Hinblick auf die Vereinbarkeit mit den Artikeln 12 und 16 der allgemeinen Menschenrechtserklärung verbessern könnte. In der Kleingruppe sollen sie ein bevölkerungspolitisches Konzept entwerfen und dieses abschließend im Plenum präsentieren und diskutieren.

Materialquellen und verwendete Literatur

BAHR, M. (2010): Kooperatives Lernen im Geographieunterricht. In: Praxis Geographie 12/2010, S. 4-5.

Chinese posters Foundation (o.J.) (Hrsg.): Plakat zur chinesischen Familienplanung. Internet: <http://chineseposters.net/gallery/e13-871.php> (31.07.2015).

HAUB, C. (2008): Indiens Bevölkerungspolitik. Internet: http://www.berlin-institut.org/fileadmin/user_upload/handbuch_texte/pdf_Haub_Indien.pdf (31.07.2015)

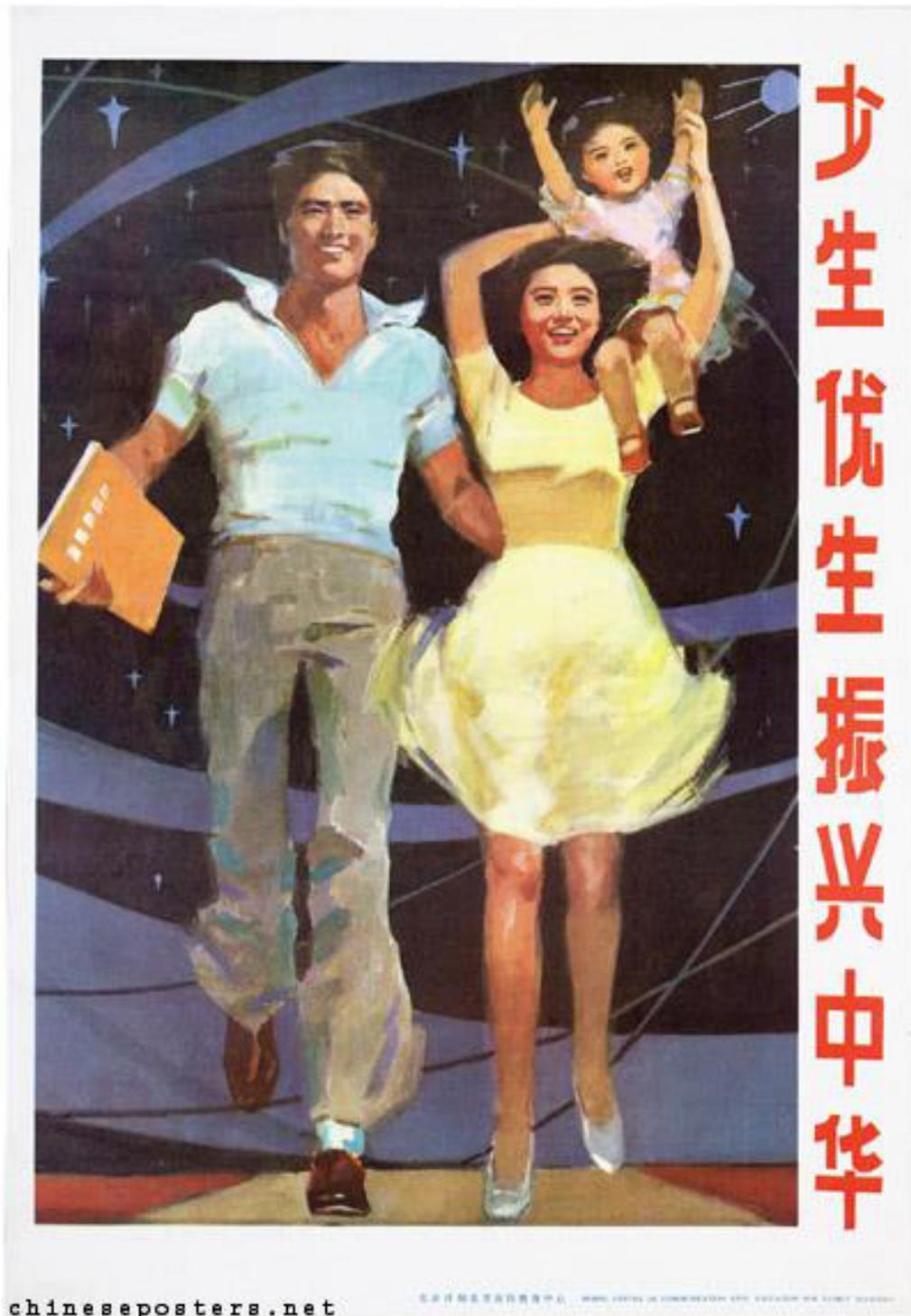
KROCK, L. (2004): Population Campaigns. Internet: <http://www.pbs.org/wgbh/nova/earth/population-campaign.html> (31.07.2015).

Weltbank (Hrsg.): Online-Datenbank. Internet: data.worldbank.org (30.09.2014)

SCHARPING, T. (2006): Birth control in China 1949-2000. London/ New York.

Université de Sherbrooke (Hrsg.): Perspective monde. Internet : <http://perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMPagePyramide?codePays=CHN> (31.07.2015)

Affiche de la politique démographique en Chine



Less births, better births, to develop China vigorously / Designer unknown (佚名). - 1987. -
Source: <http://chinese posters.net/gallery/e13-871.php> (31.07.2015)

Moins de naissances pour un développement vigoureux de la Chine !

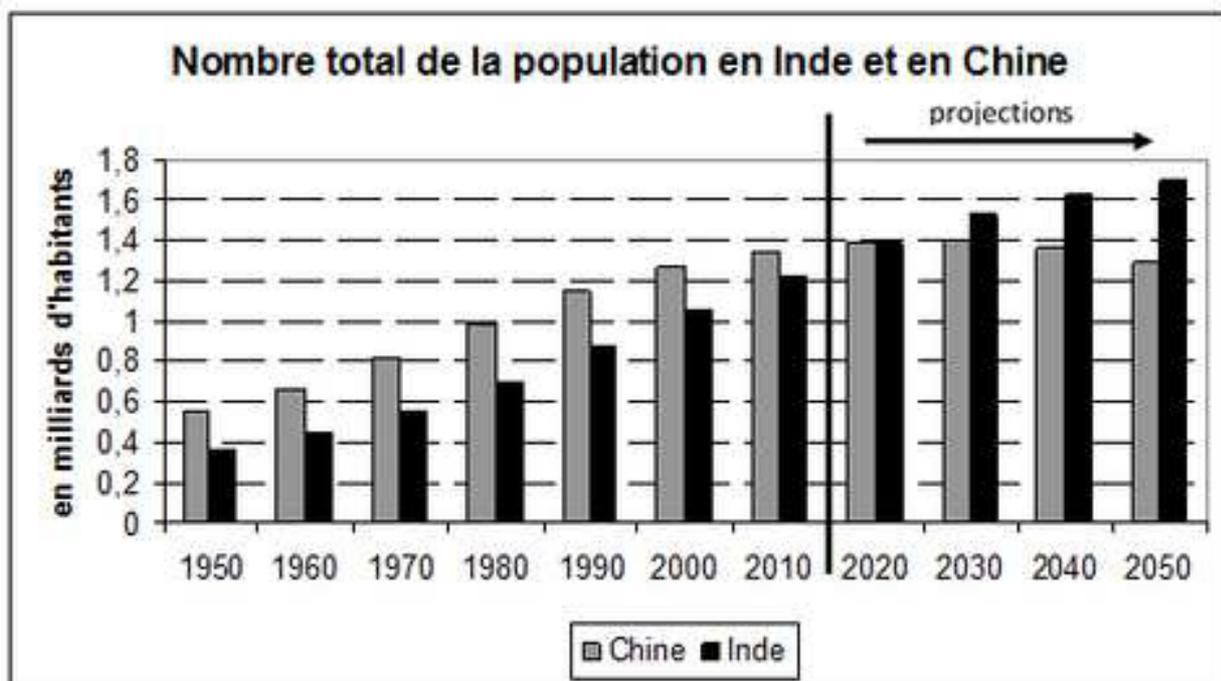
Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Demografie (Beispiel China) / Bevölkerungsentwicklung

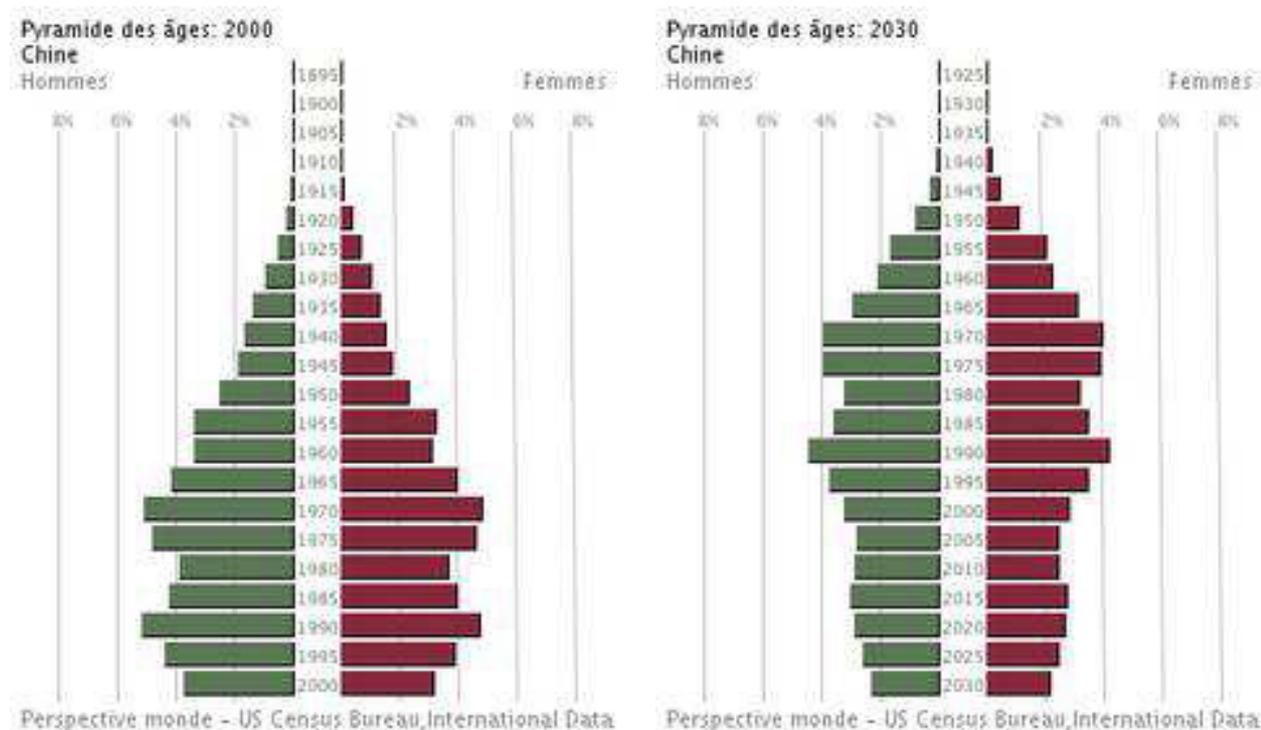
I Le pays le plus peuplé du monde – la Chine

Doc. I.1 : Accroissement des populations indienne et chinoise



Source des dates : United Nations Population Division, Internet : esa.un.org/unpd/wpp/unpp/panel_population.htm (16.05.2011)

Doc. I.2 : Pyramides des âges (2000 et projection 2030) de la Chine



Source:

perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMPagePerspectif

(31.07.2015)

Source:

perspective.usherbrooke.ca/bilan/servlet/BMPac

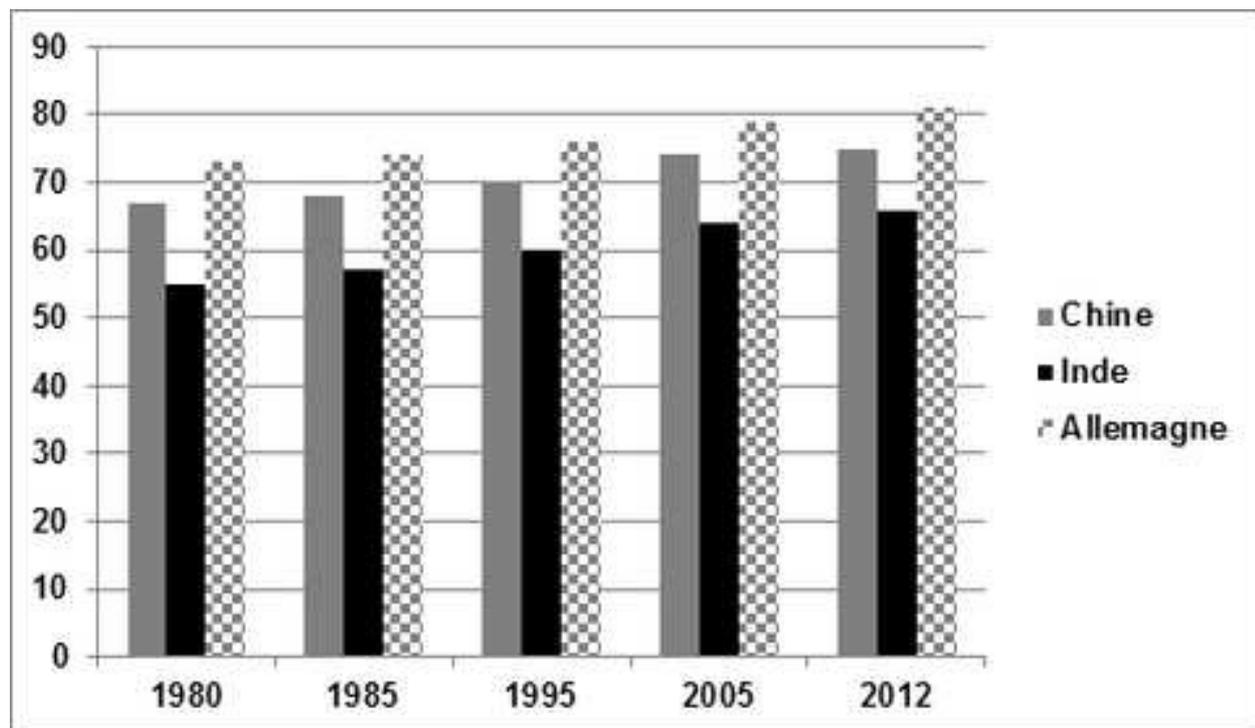
(31.07.2015)



Startseite / Lebensräume / Demografie (Beispiel China) / Lebenserwartung und Kinders

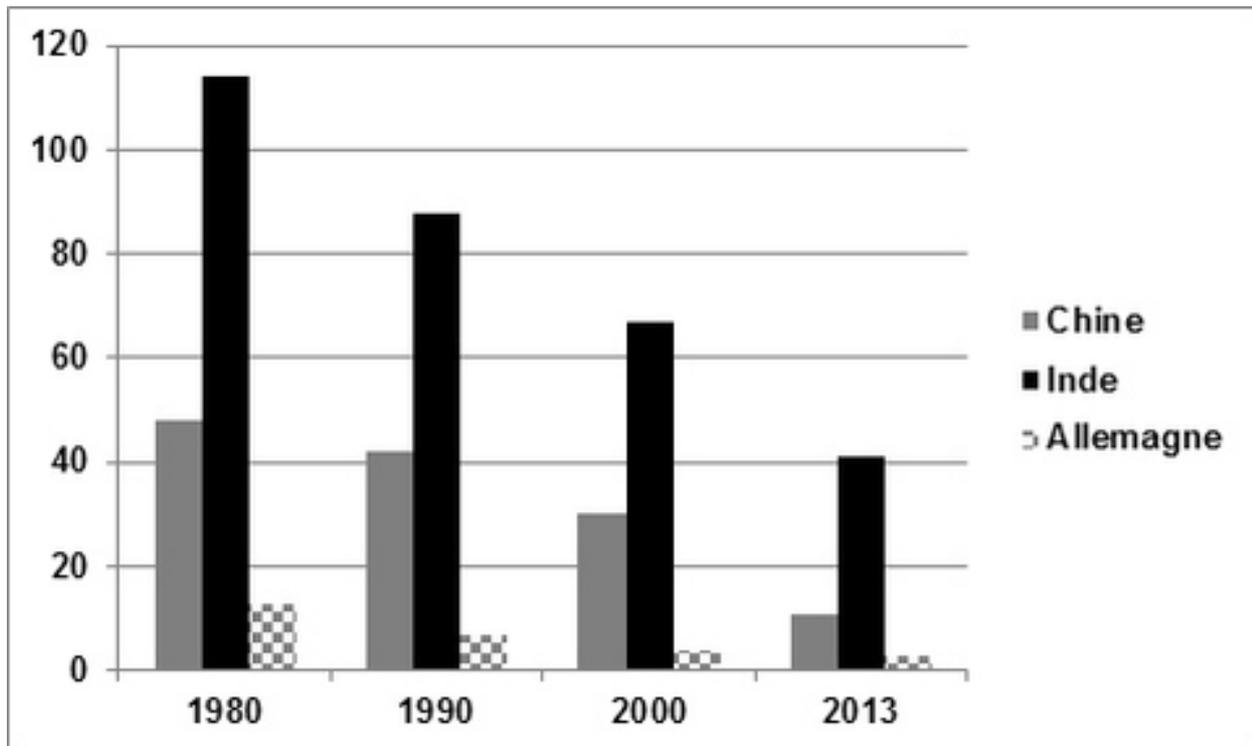
I Le pays le plus peuplé du monde – la Chine

Doc. I.3 : Espérance de vie (1)



Source des dates : Banque mondiale 2014 (Internet : data.worldbank.org ; 30.09.2014)

Doc. I.4 : Taux de mortalité infantile (2) (décès des enfants de moins d'un an par 1000 naissances)



Source des dates : Banque mondiale 2014 (Internet : data.worldbank.org; 30.09.2014)

Vocabulaire

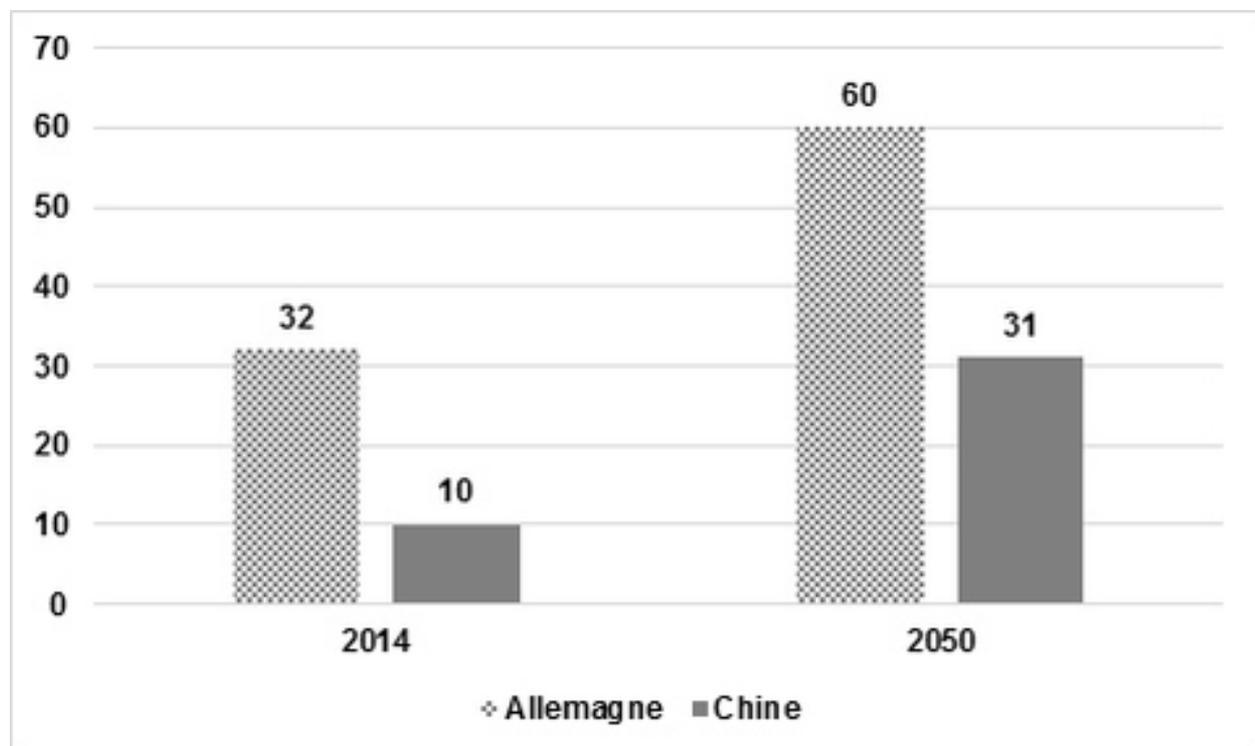
1	l'espérance de vie (f.)	die Lebenserwartung
2	le taux de mortalité infantile	la Kindersterblichkeitsrate



Startseite / Lebensräume / Demografie (Beispiel China) / Alterung und Fruchtbarkeitsra

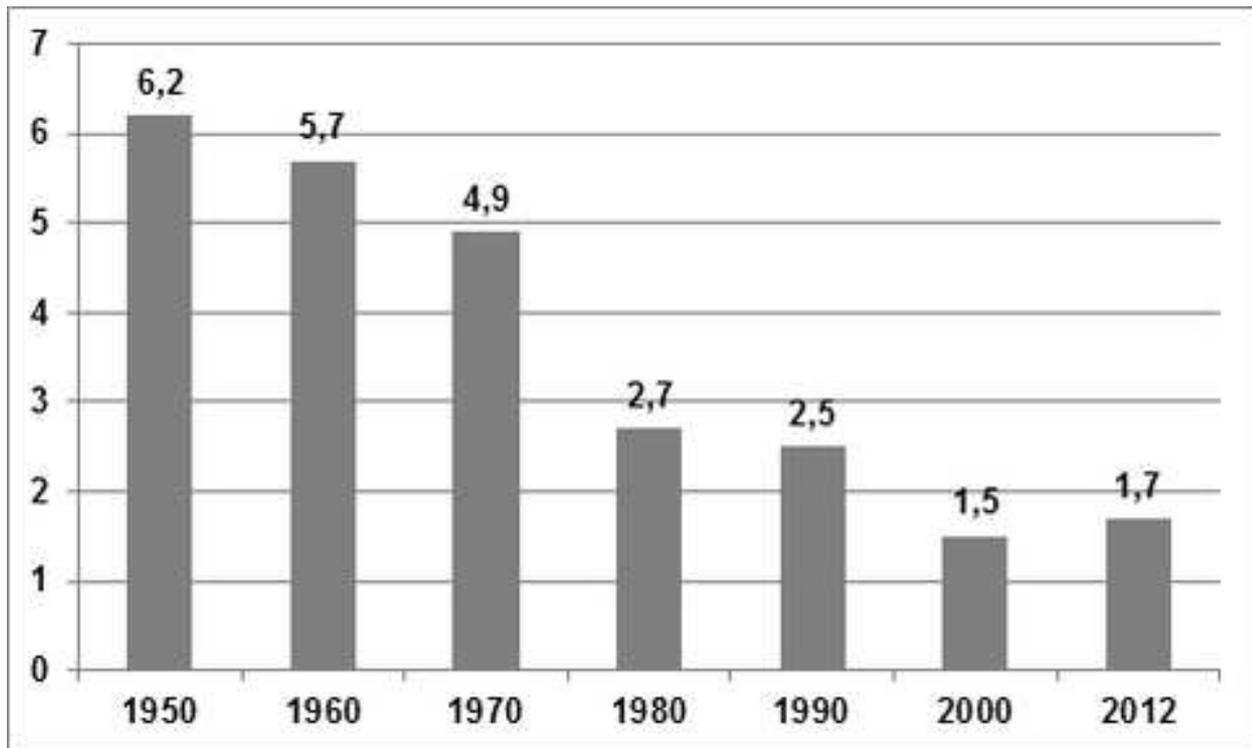
I Le pays le plus peuplé du monde – la Chine

Doc. I.5 : Vieillissement de la population : les personnes ayant plus de 65 ans (en % de la population totale)



Source des dates : Banque mondiale 2014 (Internet : data.worldbank.org; 30.06.2015)

Doc. I.6 : Chine : taux de fécondité (1) (nombre d'enfants par femme)



Source des dates : Banque mondiale 2014 (Internet : data.worldbank.org; 30.09.2014)

Vocabulaire

1	le taux de fécondité	die Fruchtbarkeitsrate (=Anzahl der Lebendgeburten pro Frau)
---	----------------------	--



Startseite / Lebensräume / Demografie (Beispiel China) / Arbeitshinweise I

I Le pays le plus peuplé du monde – la Chine

Sujets d'étude :

Travail individuel

1. Etudiez bien les documents.

Travaillez en petits groupes (4 élèves par groupe)

2. Analysez le développement démographique en Chine (Docs. I.1-I.6). Prenez en compte tous les aspects présentés dans les documents.
3. Analysez les projections démographiques pour les décennies qui viennent.
4. Préparez une présentation de vos résultats sur affiche.

Travail en classe

5. Présentez vos résultats en classe.



Startseite / Lebensräume / Demografie (Beispiel China) / Bevölkerungspolitik Chinas

II La politique démographique en Chine

Doc. II.1 : La politique démographique en Chine



Less births, better births, to develop China vigorously / Designer unknown (佚名). - 1987. - Part of the IISH / Stefan R. Landsberger Collections. - Source: chinese-posters.net (31.07.2015)

Au début des années 1950, l'avortement² et la contraception sont interdits en Chine. La 1^{re} campagne pour restreindre le nombre de naissances commence en 1954 et permet la contraception ainsi que l'avortement en cas d'indication médicale. Mais cette campagne est limitée aux grandes villes et brusquement arrêtée en 1958.

Une 2^e campagne antinataliste³ commence en 1962. A partir des années 1963/64, des produits contraceptifs⁴ sont gratuits et la pratique des avortements se libéralise. [...] En 1971, ces moyens d'intervention sont accompagnés de nouvelles mesures comme p.ex. l'augmentation de l'âge nubile⁵ et un maximum limité de deux enfants par famille. En même temps, la limitation de l'accroissement démographique devient un objectif primordial⁶ de la politique chinoise.

A l'aube des réformes économiques en 1979 et 1980, les mesures antinatalistes s'aggravent de nouveau, car maintenant, la surpopulation est considérée comme entrave⁷ principale à la modernisation du pays. Suite à l'intensification des mesures, la Chine vit plusieurs phases d'avortements et de stérilisations de coercition⁸. C'est le début de **la politique de l'enfant unique**⁹ :

Depuis 1978, le planning familial est un commandement constitutionnel qui est interprété comme obligeant les couples chinois à utiliser des contraceptifs après la naissance du premier enfant et de pratiquer un avortement immédiat en cas de grossesse¹⁰ non permise.

Depuis les années 1990, la propagande de cette politique est de plus en plus liée aux sujets de santé, de l'émancipation des femmes et de la lutte contre la pauvreté – il y a beaucoup moins de coercitions. Mais cette tentative informative n'est pas suffisante, le nombre de naissances augmente de nouveau. Les différentes commissions du planning familial se servent donc des méthodes différents : d'un côté, il y a plusieurs **stimulants** en cas de respect de la norme de l'enfant unique (des primes¹¹ financières, une meilleure éducation pour l'enfant, des soins médicaux gratuits, une attribution¹² prioritaire d'une maison en ville ou d'un lopin de terre¹³ dans les régions rurales). De l'autre côté, il y a des **sanctions** en cas de grossesse non permise : le remboursement¹⁴ des primes reçues, des amendes pouvant s'élever à dix revenus annuels d'un couple, une réduction du salaire, le licenciement¹⁵, la confiscation des terres à la campagne et le refus e l'accès à l'éducation scolaire pour l'enfant.

Depuis 2004/2005, les mesures de la politique de l'enfant unique s'assouplissent de plus en plus. Aujourd'hui, il y a des exceptions pour les parents qui eux-mêmes sont déjà des

enfants uniques, pour les parents ayant une fille comme premier enfant et pour les parents ayant un enfant handicapé ou vivant dans une zone de risque naturel.

Les **conséquences** de cette stricte politique démographique sont lourdes : Hormis¹⁶ le vieillissement de la population qui cause d'énormes difficultés pour les systèmes sociaux (p.ex. les retraites), la politique de l'enfant unique a causé un ratio hommes-femmes¹⁷ qui est l'un des plus déséquilibrés du monde. Le déséquilibre est très évident à la naissance: le ratio hommes-femmes est ici de 117 garçons par 100 filles (et donc loin de la norme de 105 hommes par 100 femmes). Ce phénomène est dû à l'échographie¹⁸, introduite en fin des années 1980 et permettant une indication du sexe du fœtus avant sa naissance – et ainsi un avortement sélectif. Ces chiffres reflètent surtout la forte préférence des parents pour un fils qui perpétue¹⁹ la lignée familiale et qui prend en charge les parents quand ils seront vieux. Des diverses campagnes contre la discrimination des filles – notamment contre la pratique des avortements sélectifs – ont été lancées par les autorités depuis les années 1990.

Source : SCHARPING, T. (2006) : *Birth control in China 1949-2000*. London/ New York.

Vocabulaire

1	la politique démographique	die Bevölkerungspolitik
2	l'avortement (m)	der Schwangerschaftsabbruch
3	antinataliste	antinatalistisch/ geburtenverhindernd
4	un produit contraceptif	ein Verhütungsmittel
5	l'âge nubile (m)	das Heiratsalter
6	primordial, -aux	vorherrschend
7	une entrave	ein Hindernis
8	l'avortement de coercition	die Zwangsabtreibung / la stérilisation de coercition – die Zwangssterilisation
9	la politique de l'enfant unique	die Ein-Kind-Politik
10	la grossesse	die Schwangerschaft
11	une prime	ein Bonus
12	une attribution	eine Zuweisung
13	un lopin de terre	ein Stück Land
14	le remboursement	die Rückzahlung
15	le licenciement	die Kündigung
16	hormis qc.	abgesehen von...
17	le ratio hommes-femmes	der Geschlechterproporz (Anzahl der Männer je 100 Frauen in einer Gesellschaft)
18	l'échographie (f)	der Ultraschall
19	perpétuer qc.	etw. weiterführen



Startseite / Lebensräume / Demografie (Beispiel China) / Menschenrechte und Familienpla

II La politique démographique en Chine

Doc. II.2 Déclaration universelle des droits de l'homme et le planning familial

Depuis 1998, la Chine s'engage dans la politique internationale des droits de l'homme. Dès lors, la Chine a ratifié environ 20 accords concernant les droits de l'homme. Dans la déclaration universelle des droits de l'homme des Nations Unies, il y a plusieurs articles qui concernent la famille, p.ex. les articles 12 et 16 :

Article 12 : Nul ne sera l'objet d'immixtions arbitraires dans sa vie privée, sa famille, son domicile ou sa correspondance, [...]. Toute personne a droit à la protection de la loi contre de telles immixtions [...].

Article 16 : (1) A partir de l'âge nubile, l'homme et la femme [...] ont le droit de se marier et de fonder une famille. [...] (3) La famille est l'élément naturel et fondamental de la société et a droit à la protection de la société et de l'Etat.

[Source : Nations Unies (s.a.) : Déclaration universelle des droits de l'homme. Internet : <http://www.un.org/fr/documents/udhr/> (15.05.2011)]

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Demografie (Beispiel China) / Arbeitshinweise II

II La politique démographique en Chine

Sujets d'étude :

Travail individuel

1. Nommez les causes, les mesures et les conséquences de la politique démographique en Chine (doc.II.1). Complétez pour cela le schéma ci-joint (mots-clés) (doc.II.3).

Travail à deux

2. Comparez vos résultats et expliquez la politique de l'enfant unique.
3. Présentez vos résultats devant la classe.
4. Expliquez les articles 12 et 16 de la déclaration universelle des droits de l'homme (doc. 2) avec vos propres mots.

Discussion en classe

5. Jugez les mesures de la politique démographique chinoise dans le contexte des droits de l'homme.

Travail en petits groupes

6. Selon vous, comment est-ce qu'on pourrait améliorer la politique démographique Chine ? Formulez une conception politique du planning familial.

Discussion finale en classe

7. Présentez vos conceptions en classe et discutez vos propositions.



Startseite / Lebensräume / Mobilität



Quelle: wpclipart.com

In der Großregion

Redaktion: **Lehrer der Akademie Nancy-Metz**

[Nachhaltige Mobilität über Grenzen hinweg am Beispiel der Großregion \(Übersicht\)](#)

[Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei](#)

[Nachhaltige Mobilität in einem Ballungsgebiet am Beispiel des Großraums Nancy \(Übersicht\)](#)

[Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei](#)



Foto: Montage Stadt Kehl

Die Straßenbahn Strasbourg-Kehl

Redakteurin: **Dr. Karen Denni**, Strasbourg

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

[Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei](#)



Besucherscheibe Fischpass Iffezheim. - Quelle: Wanderfische Baden-Württemberg gemeinnützige GmbH (WFBW). - www.wfbw.de

Die Fischtreppe von Iffezheim

Redakteurin: **Dr. Karen Denni**, Strasbourg

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

[Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei](#)



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion

Les transports durables dans une région transfrontalière



Source : www.grande-region.lu/eportal/pages/HomeTemplate.aspx

Document 1 : [Les travailleurs transfrontaliers](#)

Document 2 : [Les Lorrains à l'assaut de l'Eldorado luxembourgeois](#)

Document 3 : [A31bis Toul – Frontière Luxembourgeoise : une priorité pour désengorger le Sillon mosellan](#)

Document 4 : [Evolution du trafic et congestion](#)

Document 5 : [Comparaison des temps d'accès](#)

Document 6 : [Le tout-voiture régresse doucement et des objectifs de développement des transports en commun](#)

Document 7 : [Développer les modes de transport alternatifs à la voiture : une politique durable](#)

Document 8 : [Des initiatives de coopération transfrontalières](#) : TER Lorraine SNCF et CFL en gare de Luxembourg et tramway « Saarbahn » en gare de Sarreguemines

Document 9 : [Parking malin en gare d'Uckange](#)

Document 10 : [Témoignage de frontaliers](#)

Consignes : Les transports durables dans une région transfrontalière

Plus de Consignes (voir ci-dessous)

Consignes

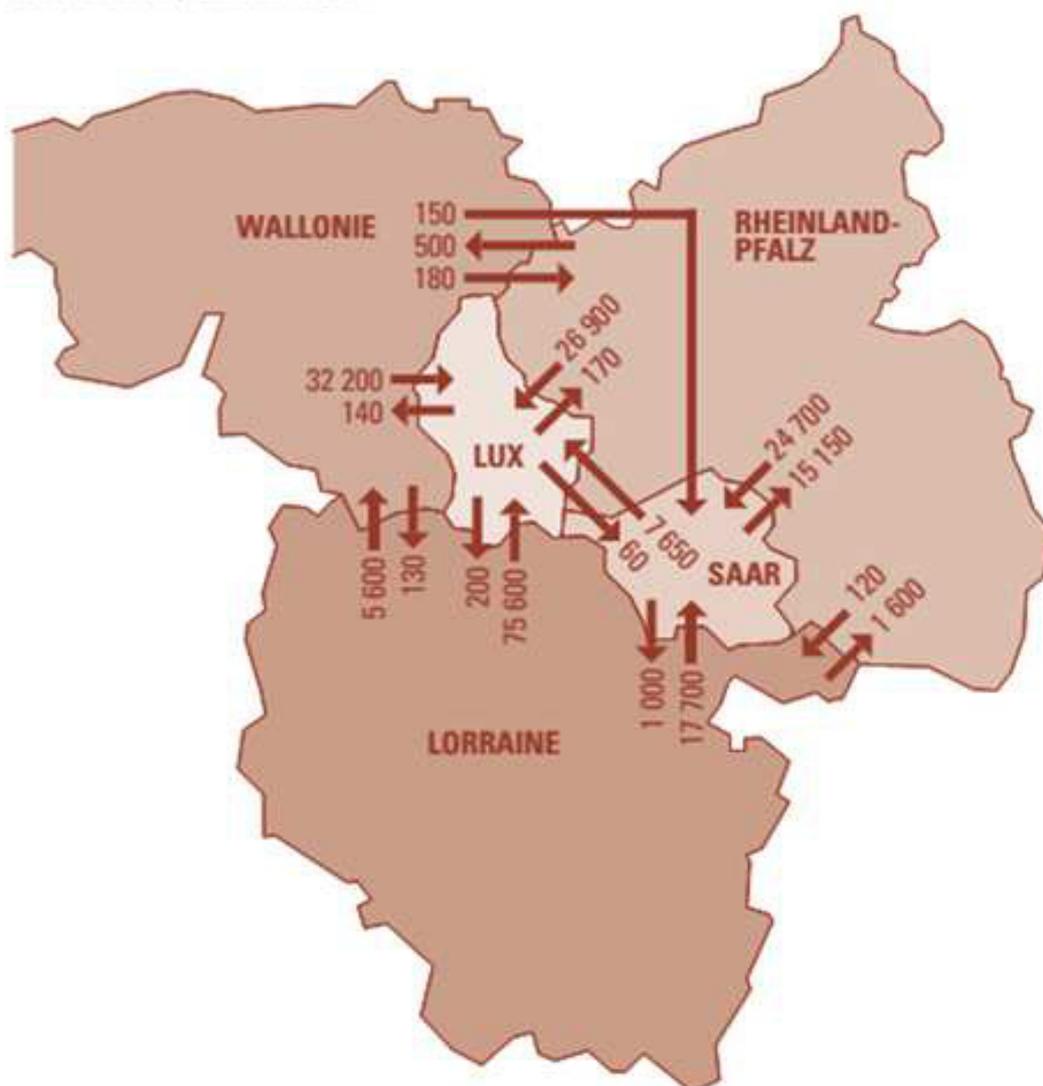
1. Localisez les mobilités dans la Grande Région : leurs acteurs, leurs tracés, leurs intensités.
2. Pourquoi y-a-t-il ces mobilités ? Est-ce des mobilités temporaires ? définitives ? Justifiez votre réponse.
3. Pourquoi faut-il parler de mouvements pendulaires ?
4. Quels problèmes créent ces mobilités à l'échelle de la Grande Région ?
5. Quelles solutions sont adoptées ou envisagées ? Quelle solution est privilégiée par les acteurs publics de la Grande Région ?
6. Pourquoi peut-on dire que les mobilités construisent le territoire de la Grande Région ?



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Grenzgänger

Document 1 : Les travailleurs transfrontaliers

Emploi frontalier / Grenzüberschreitende Berufspendler
Unité: Effectif / Einheit: Anzahl



Quelle: Die Statistischen Ämter der Großregion

Salaires (comparaison)

Gains mensuels bruts des travailleurs employés à temps plein

	Industrie et services*	Hommes	Femmes	Salaires des femmes comparés des hommes
Saarland	3.225 €	3.401 €	2.762 €	81,2%
Lorraine	2.483 €	2.682 €	2.171 €	80,9%
Luxembourg	4.274 €	5.306 €	3.877 €	73,1%
Rheinland-Pfalz	3.280 €	3.456 €	2.836 €	82,1%
Wallonie	2.906 €	-	-	-

*Wallonie: Économie au total.

Source: <http://www.grande-region.lu/eportal>

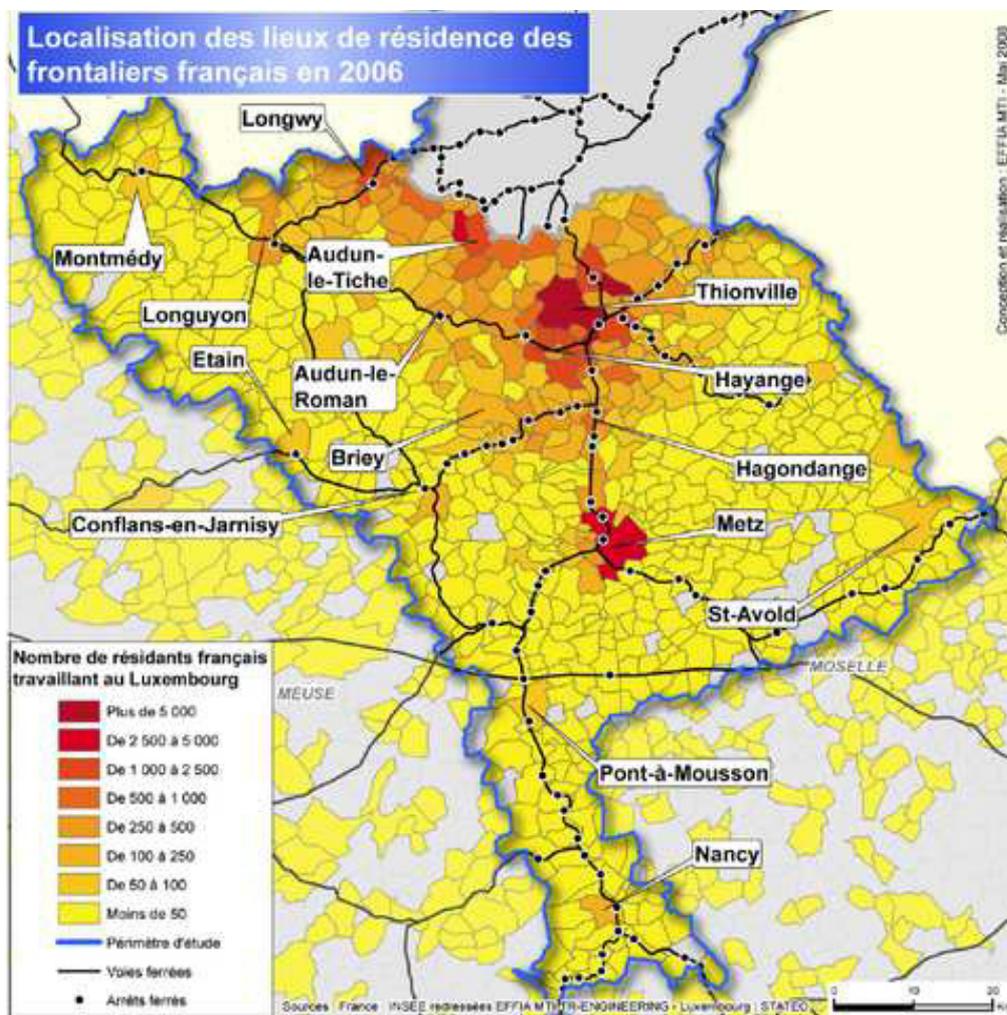
Vocabulaire

le travailleur transfrontalier	Grenzgänger
le salaire	Gehalt, Lohn
le gain brut	Bruttoverdienst
mensuel/le	monatlich
employé/e à temps plein	vollzeitbeschäftigt
les services (m)	Dienstleistungen



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Die Grenzgänger aus Lothringen

Document 2 : Les Lorrains à l'assaut de l'Eldorado luxembourgeois



Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Présentation des conclusions, 2008 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_1.pdf

Les frontaliers lorrains: quelques caractéristiques

20% des emplois au Luxembourg
 1 travailleur frontalier sur 2 est lorrain
 1 nouvel emploi sur 3 ces 5 dernières années
 +3750 nouveaux frontaliers lorrains en 2007
 Au total, 64 000 frontaliers lorrains en 2007

Des frontaliers lorrains venant de plus en plus loin:

x 9 à Metz contre x 2 sur Longwy sur les quinze dernières années
 Lié à une forte demande d'emplois tertiaires qualifiés
 La poursuite de la croissance devrait se confirmer
 Pour la Lorraine, les perspectives démographiques, de population active et de niveau d'étude sont favorables au travail frontalier

Luxembourg - Ville et son agglomération conserve son rôle de pôle d'emploi le plus important de la Grande Région

Selon les derniers chiffres de la CMT (cellule de modélisation du trafic), les frontaliers lorrains (72.000 emplois en 2008) occupent en
 ... 2015 environ 92.000 emplois.
 ... 2020 environ 106.000 emplois.
 ... 2030 environ 135.000 emplois.

Vocabulaire

le Lorrain/la Lorraine	un habitant/e de la Lorraine (Lothringen)
l'assaut (m)	ici: Ansturm
le lieu de résidence	Wohnort
le frontalier/la frontalière = le travailleur frontalier/la travailleuse frontalière	Grenzgänger(in)
la demande d'emplois	Nachfrage nach Arbeitskräften
tertiare	im Dienstleistungsbereich
la poursuite	ici: Fortsetzung
la population active	la partie de la population d'un pays qui possède un emploi ou en recherche un
le niveau d'étude	Ausbildungsniveau
être favorable à qc/qn	für etw./jdn. günstig sein
conserver qc	ici: etw. behalten
la cellule	ici: un groupement de personnes ayant un fonctionnement propre
la modélisation	Modellierung
le trafic	ici: Verkehr



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Staus an der Grenze

Document 3 : A31 bis Toul – Frontière Luxembourgeoise : une priorité pour désengorger le Sillon mosellan

« Le projet de A31bis consiste en la réalisation de barreaux en tracé neuf, couplés à l’élargissement de l’A31 entre Nancy et Metz et entre Thionville et la frontière luxembourgeoise.

Il doit permettre de remédier à la congestion récurrente actuelle sur la quasi-totalité du tracé de l’A31 dans le sillon lorrain. Cette situation handicape lourdement le développement régional et pose au-delà de sérieux problèmes de sécurité, de pollution et de qualité de vie.

Contrairement à la plupart des autoroutes françaises, le trafic le long de l’A31 ne cesse d’augmenter, en raison principalement de l’effet d’attraction des grands pôles urbains du secteur.

Les projections montrent qu’en 2030, et malgré la réalisation de plusieurs projets complémentaires proches du sillon (création de la voie rapide 52, mise à 2 x 2 voies de la RD1, développement du transport collectif notamment ferroviaire), la situation devrait tendre vers un blocage de l’axe et un accroissement des problèmes rencontrés ».

Source : *Rapport DURON, Mobilité 21* « Pour un schéma national de mobilité durable » : *Rapport au ministre chargé des transports, de la mer et de la pêche, juin 2013, - p. 57. - [http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CM21 - 27 Juin 2013 vers2 9h38 sans traits de coupe-2.pdf](http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/CM21_-_27_Juin_2013_vers2_9h38_sans_traits_de_coupe-2.pdf) (12/10/2015)*

Vocabulaire

désengorger qc	ici: etw. entlasten
le sillon mosellan	Moselgraben, Moseltal
le barreau (routier)	(Straßen-)Verbindung
le tracé	(Straßen-)Führung, Trasse, Verlauf

couplé/e à qc	mit etw. gekoppelt, in Verbindung
l'élargissement (m)	ici: Ausbau, Verbreiterung
remédier à qc	einer Sache Abhilfe schaffen, etw. beheben, beseitigen
la congestion	Stau(s), Überlastung
récurrent/e	häufig, wiederkehrend
sur la quasi-totalité du tracé	sur presque tout le tracé
en raison de qc	à cause de qc
les projections (f)	les prévisions
la voie rapide	Schnellstraße
la voie	ici: Fahrstreifen, Fahrspur
la RD1	la route départementale 1
le transport collectif	öffentliche Personen(nah)verkehr
ferroviaire	Eisenbahn-, Bahn-

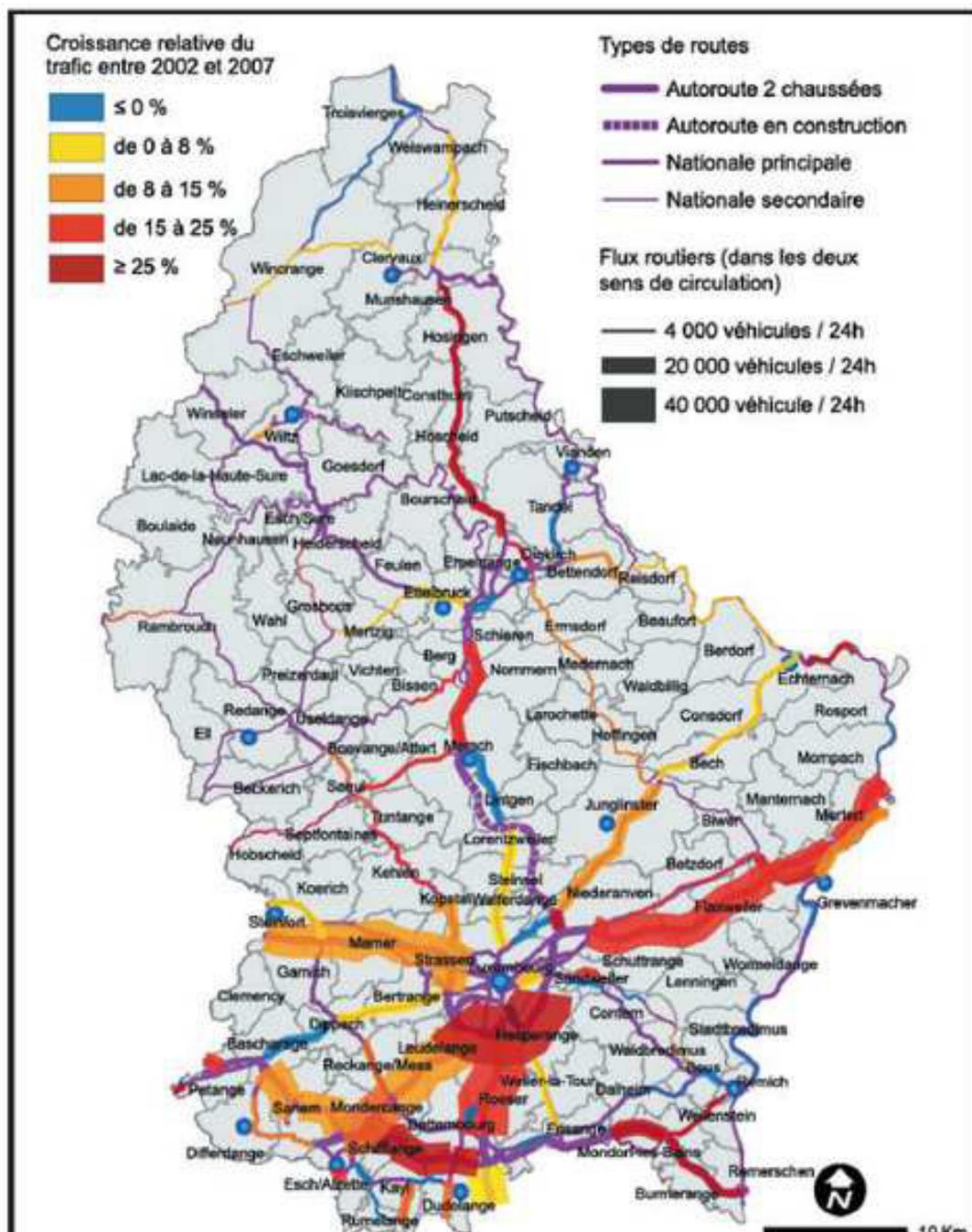
Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



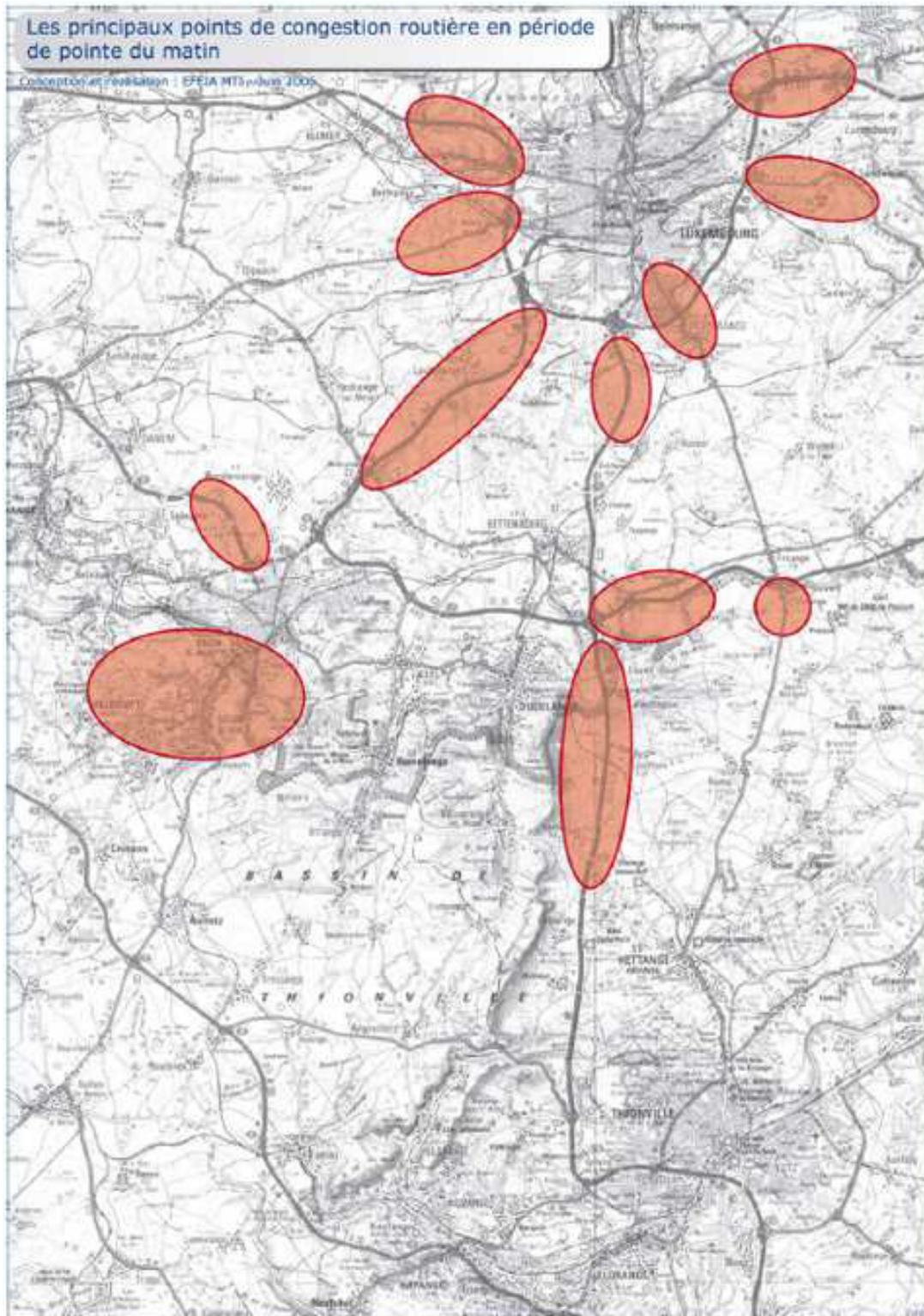
Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Verkehrsentwicklung

Document 4 : Evolution du trafic et congestion



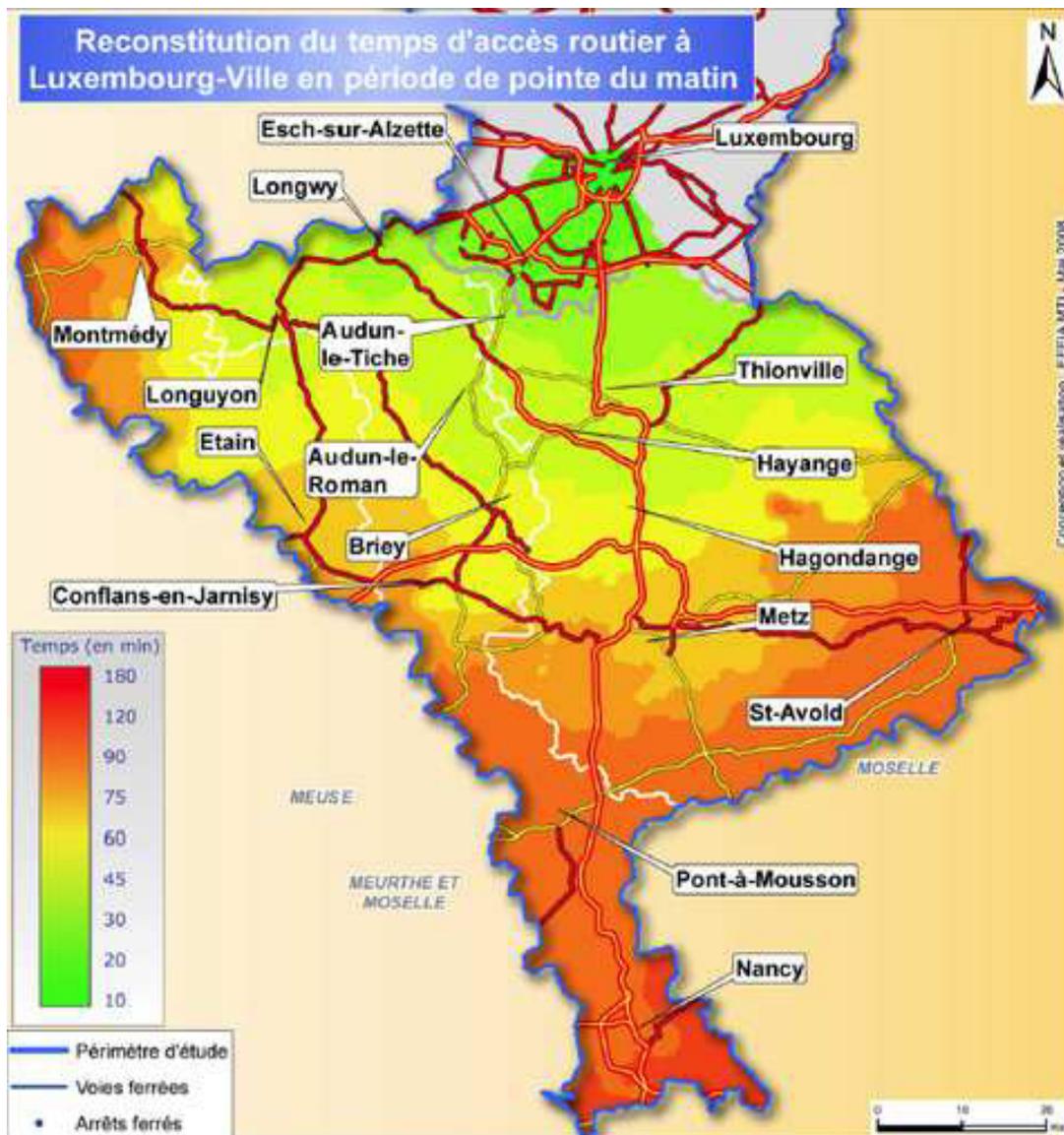
Sources : Administration des Ponts et Chaussées, 2007

Croissance relative du trafic entre 2002 et 2007. - Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Présentation des conclusions, 2008 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_1.pdf



Les principaux points de congestion routière en période de pointe du matin. - Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Présentation des conclusions, 2008 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_1.pdf

Accessibilité routière à Luxembourg le matin



Reconstitution du temps d'accès routier à Luxembourg-Ville en période de pointe du matin

Temps de parcours moyen estimé vers Luxembourg- Ville avec le trafic observé à la période de pointe du matin

Reconstitution à partir d'un modèle routier incluant les comptages et les capacités du réseau

Des facteurs ponctuels peuvent dégrader ponctuellement ce temps:

- Pannes,
- Accidents,
- Météo défavorable.

Source : *Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Présentation des conclusions, 2008 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. -*

http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_1.pdf

Vocabulaire

le trafic	ici: Verkehr
la congestion	Stau(s), Überlastung
la chaussée	Fahrbahn
la (Route) nationale	Nationalstraße
le flux routier	Verkehrsfluss
le sens de circulation	(Fahrt-)Richtung
le véhicule	Fahrzeug
la période de pointe	ici: Hauptverkehrszeit
l'accessibilité (f) à qc	la possibilité d'accéder à qc, d'arriver à un lieu
routier/routière	relatif aux routes
l'accès (m) à qc	la possibilité d'aller, de pénétrer dans un lieu, d'entrer
le temps de parcours	Fahrzeit
estimé/e	geschätzt
le comptage	Zählung
le réseau	Netz
dégrader qc	ici: etw. verschlechtern
défavorable	ungünstig



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Fahrtdauer

Document 5 : Comparaison des temps d'accès

Origine	Destination	Durée VP 2006 à l'heure de pointe	Durée Totale Moyenne Mode Ferroviaire	Durée Transports en Commun Routiers
Audun-Le-Tiche	Luxembourg	41	30	39
Bouzonville		79	88	non pertinent
Briey		65	114	non pertinent
Conflans-en-Jarnisy		74	125	non pertinent
Etain		77	non pertinent	101
Hagondange		70	40	non pertinent
Hayange		53	37	50
Longuyon		57	48	non pertinent
Longwy		45	38	42
Metz		79	51	non pertinent
Montmédy		81	non pertinent	non pertinent
Nancy		111	92	non pertinent
Piennes		71	non pertinent	78
Saint-Avoid		95	106	non pertinent
Sierck-Les-Bains		41	non pertinent	non pertinent
Thionville		46	27	41
Villerupt	41	32	non pertinent	

Meilleur temps

Source : Diagnostic socioéconomique et analyse de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Présentation des conclusions, 2008 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_1.pdf

Vocabulaire

l'accès (m) à qc	la possibilité d'aller, de pénétrer dans un lieu, d'entrer
l'origine (f)	ici: le point de départ
la destination	Ziel
l'heure (f) de pointe	Hauptverkehrszeit
ferroviaire	relatif au chemin de fer
les transports (m) en commun	öffentliche Verkehrsmittel
routier/routière	relatif au routes
(non) pertinent/e	(nicht) zutreffend



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Entwicklung des ÖPNV

Document 6 : Le tout-voiture régresse doucement et des objectifs de développement des transports en commun

En se référant à l'étude CEPS-Instead publiée en mai 2008:

	2003	2007
Voiture uniquement	84,8%	83,4%
Autres modes	15,2%	16,6%

Objectifs de partage modal des transports alternatifs (TC + covoiturage):

- 15% en 2015
- 20% en 2020
- 25% en 2030

Source : Schéma stratégique de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Phase 2 : nouvelles orientations à court, moyen et long terme, 2009 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_2.pdf (12/10/2015)

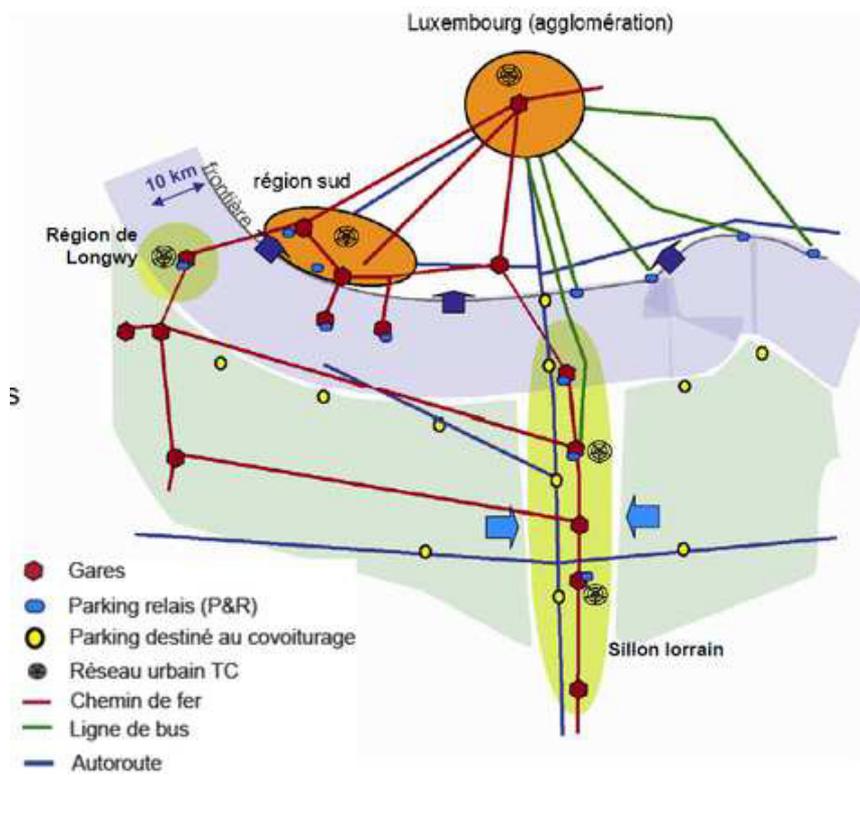
Vocabulaire

régresser	zurückgehen
doucement	lentement
les transports (m) en commun	öffentliche Verkehrsmittel
se référer à qc	sich auf etw. beziehen
l'étude (f)	ici: Studie, Untersuchung
le CEPS/INSTEAD	le centre d'études de populations, de pauvreté et de politiques socio-économiques / International network for studies in technology, environment, alternatives, development (un centre de recherche en sciences sociales basé à Etsch-sur-Alzette au Luxembourg)
uniquement	seulement
le mode	ici: le mode/le moyen de transport
le partage modal	Modal Split (Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsmittel)
les TC (m)	les transports en commun
le covoiturage	Fahrgemeinschaft(en)



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Entwicklung von Alternativen zum Auto

Document 7 : Développer les modes de transport alternatifs à la voiture : une politique durable



Stratégie

Origine (la Lorraine)

- des P&R destinés au covoiturage le long des axes principales (court terme)
- le rabattement en TC vers les gares et haltes ferroviaires (court terme)
- desserte ferroviaire Longwy - Belval - Thionville (court terme)
- 3 lignes de bus transfrontalières de la région mosellane (court terme)
- création de nouvelles capacités ferroviaires / Nancy - Luxembourg- Ville (moyen et long terme)
- Centrale de mobilité de la Grande Région (court terme)
- promouvoir le covoiturage par un site internet (court terme)
- tram léger à Luxembourg-Ville (court terme)
- gares périphériques Cessange, Howald, Kirchberg (court et moyen terme)

Destination (GD de Luxembourg)

Source : Schéma stratégique de la mobilité transfrontalière Lorraine-Luxembourg : Phase 2 : nouvelles orientations à court, moyen et long terme, 2009 / Ministère du Développement durable et des Infrastructures – Département des transports. - http://www.mt.public.lu/presse/actualite/2009/01/08_SMOT/pdf_SMOT_phase_2.pdf (12/10/2015)

Vocabulaire

le mode de transport	le moyen de transport
le parking relais / le parc relais	un espace de stationnement pour automobiles, situé en périphérie d'une ville et destiné à inciter les automobilistes à accéder au centre-ville en transport en commun
le covoiturage	Fahrgemeinschaft(en)
TC	transports en commun
l'axe principale	Hauptachse
à court/moyen/long terme	kurz-/mittel-/langfristig
le rabattement	ici: Zubringerdienst(e), Zubringerlinie(n)
la desserte	ici: Verbindung
transfrontalier/transfrontalière	grenzüberschreitend
la capacité	Kapazität
promouvoir qc	encourager, favoriser, soutenir qc
le tram	Straßenbahn
périphérique	situé à la périphérie (dans les quartiers éloignés du centre d'une ville, en banlieue)
GD	Grand-Duché



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Grenzüberschreitender Bahnverkehr

**Document 8 : Des initiatives de coopération transfrontalières :
TER Lorraine SNCF et CFL en gare de Luxembourg et tramway
« Saarbahn » en gare de Sarreguemines**



« TER Lorraine, fréquence le dimanche » par P.poschadel — Travail personnel. Sous licence CC BY-SA 2.0 fr via Wikimedia Commons - commons.wikimedia.org/wiki/File:TER_Lorraine_fr%C3%A9quence_le_dimanche.png



Source : Wikipedia.org



Source : Wikipedia.org



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Park and ride

Covoiturage



Parking de covoiturage à la sortie d'autoroute A31, à Thionville-Florange. A gauche, un arrêt de bus (ligne Thionville-Luxembourg). - Photo : Christelle Metzler

Parking malin en gare d'Uckange

Inauguré officiellement en octobre 2014, la gare d'Uckange est devenue, grâce à ses aménagements, un véritable pôle d'échanges multimodal pour la Fensch. Afin d'inciter davantage les usagers du TER vers Metz et le Luxembourg et l'utiliser, il ne reste plus qu'à « activer » le parking du covoiturage. « Une initiative innovante voulue par la Région Lorraine », comme l'a souligné hier Patrick Hatzig vice-président du conseil régional. « Ce sera chose faite le mercredi 2 septembre », a confirmé Jean-François Medves, vice-président de la Communauté d'agglomération du Val de Fensch (CAVF). L'intercommunalité sera chargée de l'entretien des installations. « L'originalité, c'est que pour entrer, le conducteur et le passager devront poser leur badge SimpliCités en même temps sur leur borne respective. a expliqué l'élu.

Le but est évidemment que les voyageurs soient au moins deux dans le véhicule pour inciter au covoiturage. »

Dans le cas où le conducteur ne disposerait plus de places disponibles sur ce parking fermé de 23 places, il aura la possibilité de se rendre vers le parking situé à l'arrière de la gare à Uckange disposant de 250 places gratuites.

Seuls les abonnés au réseau TER Lorraine ou au réseau Cîtéline du Smitu (Syndicat mixte des transports urbains Thionville-Fensch) pourront accéder au parking de covoiturage, gratuit et vidéosurveillé par quatre caméras.

Source : © Le Républicain Lorrain, Vendredi, 28 août 2015, page 5.



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Sicht der Grenzgänger

Témoignage de frontaliers :

Roland, 42 ans, marié, deux enfants, Allemand vivant à Hettange-Grande et travaillant dans une banque à Luxembourg.

« Je prends le train tous les matins à la gare d'Hettange-Grande vers 7 heures 30. Je commence mon travail vers 9h et la banque n'est pas trop loin de la gare. Ma femme et moi avons choisi d'habiter en France car mon épouse y travaille et car les maisons y sont moins chères qu'au Luxembourg. Je gagne bien ma vie et nous avons une maison confortable. »

Guillaume, 30 ans, jeune marié, habite à Metz non loin de la gare, enseignant au lycée français.

« Mes horaires sont très différents d'un jour à l'autre, c'est pourquoi le train n'est pas forcément une solution pour moi. Je préfère prendre la voiture pour être plus libre de mes mouvements. Nous habitons Metz pour pouvoir profiter de la vie culturelle et des restaurants avec nos amis. J'ai choisi de travailler au Luxembourg car les conditions de travail et le salaire y sont meilleurs. Je passe plus de 3 heures chaque jour dans les trajets. »

Amélie, 35 ans, mariée, deux enfants, habitent à Itzig au Luxembourg depuis un an, travaille au lycée Français.

« Mon mari travaille dans une banque au Luxembourg. Nos salaires sont assez élevés pour que nous puissions vivre dans la banlieue de Luxembourg-ville. Mais nous n'avons pas pu acheter de maison. Nous vivons dans un appartement avec jardin. Mes enfants sont jeunes et je ne voulais pas les laisser toute la journée en garderie. En vivant au Luxembourg, j'ai plus de temps pour m'occuper d'eux. »



Startseite / Lebensräume / Mobilität / innerhalb der Großregion / Arbeitshinweise

Consignes - Les transports durables dans une région transfrontalière

Elèves de 11 à 13 ans

Problématique générale : comment diminuer l'émission de gaz à effet de serre ?

Document 1 :

1. Observe la carte et nomme les régions de France, d'Allemagne et de Belgique qui forment avec le Luxembourg la Grande Région.
2. Calcule combien de travailleurs se rendent chaque jour de la semaine en voiture au Luxembourg pour travailler.
3. Quelle nationalité est la plus représentée ? Donne une explication grâce au tableau situé sous la carte.
4. A ton avis, quels problèmes ces déplacements provoquent-ils chaque jour ?

Document 6 :

1. Quelle évolution nous montre ce tableau ?
2. Quels sont les deux solutions citées pour diminuer les trajets en voiture ?
3. Quelles autres solutions proposerais-tu ?

Résumé :

Rédige quelques lignes pour décrire le problème étudié et les solutions mises en œuvre pour améliorer la situation.

Elèves de 14 à 17 ans :

Problématique générale : le développement durable, un enjeu qui dépasse le cadre national.

Etude de cas : migrations pendulaires et coopération transfrontalières.
Travaux autonomes réalisés en groupe.

1. Document 4 : Décrivez l'évolution récente du trafic autoroutier au Luxembourg. En quoi est-ce un problème de développement durable ?
 2. Expliquez cette évolution grâce aux documents 1 et 2.
 3. Document 5 : Existe-t-il des modes de transport alternatifs à la voiture qui soient avantageux pour les usagers ?
 4. Documents 5 et 6 : comment expliquer que ces moyens alternatifs moins polluants soient si peu utilisés par les transfrontaliers ? Distinguer plusieurs cas de figure, selon le moyen de transport et la région d'origine des travailleurs.
 5. Document 7 : quels sont les aménagements envisagés selon le ministère du développement durable luxembourgeois ?
 6. Pourquoi ces objectifs ne peuvent-ils être atteints que dans le cadre d'une coopération entre les pays ?
-

Elèves de 16 à 19 ans :

Problématique générale : intégration européenne et aménagement du territoire.

Etude de cas : migrations transfrontalières et politique de la Grande Région.

A l'aide de ce dossier documentaire, vous présenterez le problème de développement durable posé par la mobilité transfrontalière dans la Grande Région, puis les solutions d'aménagement du territoire envisagées. Vous porterez un regard critique sur cette politique.

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



Startseite / Lebensräume / Mobilität / ÖPNV am Beispiel des Großraum Nancy

La question du transport et des mobilités à l'échelle d'une agglomération : Nancy et sa communauté urbaine



« TER en gare de Nancy » par Florian Pépélin — Travail personnel. Sous licence CC BY-SA 3.0 via Wikimedia Commons -

[commons.wikimedia.org/wiki/File:TER en gare de Nancy.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:TER_en_gare_de_Nancy.JPG)

Nancy : 105 000 habitants intra muros (commune de Nancy) en 2011, 15km²
Communauté urbaine du Grand Nancy (correspond approximativement à l'agglomération nancéenne) : 266 000 habitants, 20 communes (5e de France). Source : Grand-Nancy.org.
Superficie : 142,3 km²

Aire urbaine : 435 000 habitants en 2011, 225 communes, 1835 km²

Poids économique dans la région Lorraine : 188 000 actifs se déplacent quotidiennement dans la zone d'emploi de Nancy (21% des actifs de Lorraine). Source : INSEE, juillet 2014

Document 1 : [Modes de transport à Nancy et dans le reste de la Lorraine](#)

Document 2 : [Recherche collective d'éco-mobilité](#)

Document 3 : [Nancy, ville durable](#)

Document 4 : [Quelques données sur la politique des transports durables à Nancy](#)

Document 5 : [Carte du réseau Stan](#)

Document 6 : [Schéma réseau transports Nancy](#)



Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Mobilität / ÖPNV am Beispiel des Großraum Nancy / Entwicklung

Nancy pendant les « Trente Glorieuses »



La place Stanislas dans les années 60-70 : le règne de la « bagnole ». - Source : images.forum-auto.com/mesimages/248335/NANCY.jpg

Nancy après 2005



La place Stanislas après sa rénovation en 2004-2005. - Source : « Panorama place stanislas nancy 2005-06-15 » par EmmanuelFAIVRE — Travail personnel. Sous licence CC BY-SA 3.0 via Wikimedia Commons - commons.wikimedia.org/wiki/File:Panorama_place_stanislas_nancy_2005-06-15.jpg

Modes de transport à Nancy et dans le reste de la Lorraine

	Voiture individuelle	Transports en commun	Marche	Deux roues	Aucun
Nancy	69%	16%	10%	3%	3%
Lorraine	80%	2%	8%	2%	8%

Source : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?req_id=17&ref_id=21493

Vocabulaire

les Trente Glorieuses	la période de forte croissance économique de la grande majorité des pays développés entre 1945 et 1974
la bagnole (fam)	une automobile, une voiture
le mode de transport	le moyen de transport
les transports (m) en commun	öffentliche Verkehrsmittel
la marche	ici: Gehen, Fußgänger, Fußverkehr
le deux-roues	Zweirad



Startseite / Lebensräume / Mobilität / ÖPNV am Beispiel des Großraum Nancy / Ökomobilität

Recherche collective d'éco-mobilité

« Dans un contexte d'étalement urbain, se déplacer sans automobile ne peut être envisagé sans une politique volontariste et engagée des autorités organisatrices des transports et une prise de conscience individuelle des enjeux environnementaux associés. »

Le pari à relever est complexe. Il s'agit de répondre à une demande forte et en augmentation, pour des déplacements plus rapides, moins polluants et qui touchent le plus grand nombre car une personne qui ne peut se déplacer est un exclu en puissance. Ceci dans un cadre budgétaire de plus en plus contraint pour les collectivités. Face à l'étalement urbain et ses effets de «mitage» ou «émiettement» du territoire qui limitent la possibilité de desserte par les transports en communs, la (re)densification peut aussi s'inviter dans les débats en visant par exemple une relocalisation d'une partie des populations dans les villes-centres.

Les réflexions engagées par de nombreux acteurs témoignent de cette préoccupation autour de la soutenabilité du «modèle économique» du transport de voyageurs (Avenir-Transports, GART, FNAUT, CESEL...). Le coût du transport collectif est souvent jugé trop cher par les usagers alors même qu'ils ne paient que 20 % à 30 % du coût réel, hors investissements. Leur participation est souvent allégée par la prise en charge par les employeurs, des abonnements de travail à hauteur de 50 %.

Compte tenu de la mise en place des tarifs sociaux, le facteur prix n'est pas le plus déterminant pour avoir recours aux transports collectifs. La qualité et l'importance de l'offre comptent davantage : confort, ponctualité, information, correspondances.
»

Source : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=17&ref_id=21493
(12/10/2015)

Transports en commun ou voiture individuelle ?

Un essai de calcul des temps et coûts, au départ de Lunéville

Le choix d'utiliser un mode de transports en commun ou de prendre sa voiture pour se rendre sur son lieu de travail, au-delà des souhaits, habitudes et impératifs de chaque personne, résulte aussi de calcul et arbitrage entre coût et temps.

Les transports en commun se révèlent moins chers, grâce notamment aux formules d'abonnement. De centre à centre, ils sont jusqu'à 12 fois moins chers. Mais ils nécessitent davantage de temps et des horaires compatibles. De banlieue à banlieue, les trajets prennent 3 fois plus de temps.

La voiture individuelle est nettement plus onéreuse, mais offre une liberté incomparable. Son coût d'usage peut toutefois être réduit et devenir financièrement compétitif en cas de covoiturage, pratique qui se développe.

	Temps en minutes d'un aller		Coût mensuel en euros	
	Transport en commun (train ou train + tramway)	Voiture particulière	Transport en commun (train ou train + tramway)	Voiture particulière
Lunéville-centre Nancy-centre (70km aller-retour)	20	30	36*	428*
Lunéville-centre- CHU de Brabois (62 km aller-retour)	45	23	48*	399*

* prix calculé avec abonnement + prise en charge de 50% par l'employeur pour TC. Frais réels pour voiture particulière. Sources : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=17&ref_id=21493 (12/10/2015)

Vocabulaire

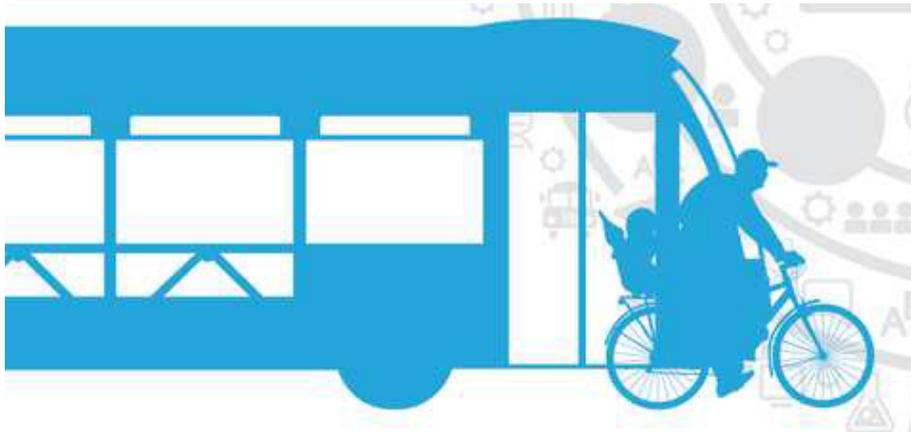
la recherche	ici: Suche
l'étalement urbain	Zersiedelung
se déplacer	sich fortbewegen
envisager qc	etw. in Betracht ziehen, ins Auge fassen, an etw. denken
volontariste	ici: gezielt, zielgerichtet
les autorités (f)	Behörden
la prise de conscience	Bewusstwerdung, Erkenntnis
l'enjeu (m)	ici: Herausforderung, Problem
relever un pari	eine Herausforderung annehmen, bestehen, bewältigen
le déplacement	ici: l'action de se déplacer, d'aller d'un lieu à un autre
moins polluant/e	umweltfreundlicher
l'exclu(e)	

	Ausgeschlossene(r), sozial Ausgegrenzte(r)
en puissance	potenziell
contraint/e	begrenzt, eingeschränkt
le mitage	la construction de logements étalée dans des zones rurales et périurbaines (un étalement urbain non maîtrisé)
l'émiettement (m)	Zergliederung, Zersplitterung, Fragmentierung
la desserte	ici: (Verkehrs-)Verbindung
la (re)densification	(Nach-)Verdichtung
la ville-centre	la commune centrale d'une agglomération
témoigner de qc	von etw. zeugen
la préoccupation	le souci
le GART	le Groupement des Autorités Responsables de Transport
la FNAUT	la Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports
le CESEL (ou CESE Lorraine)	le Conseil Economique Social et Environnemental de Lorraine
le transport collectif	le transport en commun
l'usager (m)	Nutzer
hors qc	ici: ohne etw.
alléger qc	ici: etw. senken
la prise en charge	Übernahme
déterminant/e	ausschlaggebend, entscheidend
la correspondance	ici: Anschluss
le calcul	Berechnung
l'impératif (m)	ici: la nécessité
onéreux/se	cher, coûteux
compétitif/ve	konkurrenzfähig
le covoiturage	Fahrgemeinschaft



Startseite / Lebensräume / Mobilität / ÖPNV am Beispiel des Großraum Nancy / Nancy - nachhaltige Stadt

Nancy, ville durable



Avec 87 400 personnes entrant chaque jour dans son territoire, le Grand Nancy s'engage en faveur d'une offre globale de mobilité en cohérence avec les attentes des usagers et les enjeux de développement durable. C'est dans cet esprit qu'une enquête ménages « déplacements » a été réalisée en 2013 en lien avec les intercommunalités du SCoT Sud Meurthe-et-Moselle.

Objectifs ? Fluidifier les voies de circulation, diversifier l'offre de services tout en maîtrisant son coût et son impact environnemental, favoriser un meilleur partage de l'espace public, développer des alternatives pertinentes à l'usage de la voiture individuelle, offrir une réponse plus adaptée aux besoins des usagers, et enfin articuler la réflexion autour du prochain plan de déplacements urbains avec celle du futur plan local d'urbanisme communautaire.

Harmonisé en août 2013 avec la mise en service du nouveau réseau Stan et le lancement de la ligne 2 de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), le réseau de transports collectifs a évolué en 2014 avec l'arrivée de la ligne 3, à son tour équipée de BHNS, et l'engagement de cycles d'adaptation du réseau Stan sur la base d'évaluations réalisées pour mettre en adéquation la fréquentation des lignes et les niveaux de service.

Une politique tarifaire attrayante, des solutions de stationnement dans les parkings-relais et un accès aux réseaux TER Métrolor et Sub viennent compléter l'offre de mobilité. En 2014, la Communauté urbaine a poursuivi ses engagements en faveur du vélo.

Concernant le développement de nouvelles pratiques, Citiz Lorraine, un nouveau service de voitures en libre-service, a vu le jour à Nancy et à Metz.

L'application numérique G-Ny, qui délivre depuis 2013 des informations utiles aux automobilistes pour faciliter leurs déplacements dans l'agglomération, intègre depuis 2014 le calcul des itinéraires vélos. G-Ny a par ailleurs reçu le label d'argent « Territoire Innovant 2014 » dans la catégorie « Vivre la ville ».

Enfin, un Plan de déplacements inter-établissements (PDiE) a été instauré sur le site du Technopôle de Brabois, un des territoires à enjeux les plus parcourus de l'agglomération, avec la mise en place d'un dispositif de covoiturage court, baptisé « Technostop ».

Source: Grand Nancy - Rapport développement durable, p. 15. - http://www.grand-nancy.org/fileadmin/fichiers/web/Rapports_Activites/2014/RADD-2014.pdf (12/10/2015)

Vocabulaire

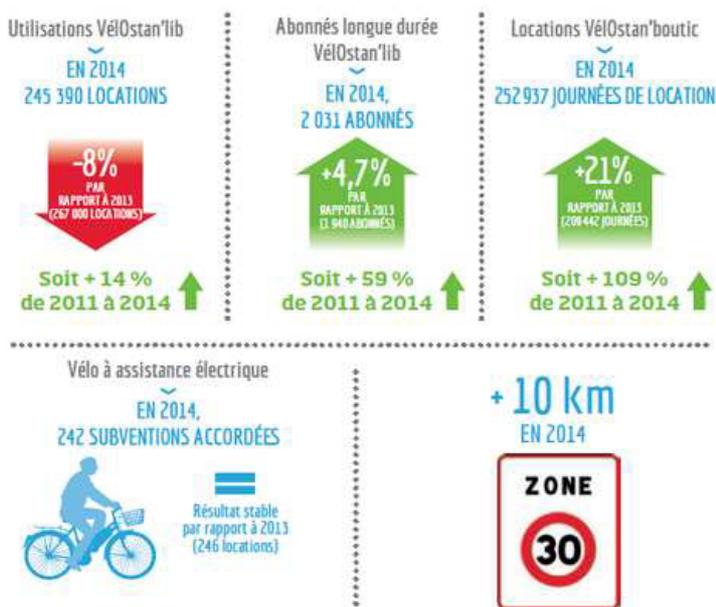
en cohérence avec qc	ici: in Übereinstimmung mit etw.
l'attente (f)	Erwartung
l'usager (m)	Nutzer
l'enjeu (m)	ici: Herausforderung
l'enquête (f)	ici: Befragung
le ménage	Haushalt
le déplacement	ici: l'action de se déplacer, d'aller d'un lieu à un autre
l'intercommunalité (f)	un regroupement de plusieurs communes destiné à mutualiser des ressources pour p. ex. des actions d'aménagement du territoire, sociales, au niveau de logement ou de la petite enfance
le SCoT	le schéma de cohérence territoriale (un outil de conception et de mise en œuvre d'une planification intercommunale)
fluidifier qc	etw. flüssig machen, verflüssigen
la voie de circulation	Verkehrsweg
l'impact (m)	l'effet
le partage	ici: Aufteilung
pertinent/e	passend, treffend
adapter qc à qc	etw. an etw. anpassen
la mise en service	Inbetriebnahme
le Stan	le service de transport de l'agglomération nancéienne
le lancement	ici: Eröffnung
mettre en adéquation qc	etw. abstimmen, in Einklang bringen
attrayant/e	attraktiv
le stationnement	Parken
le parking-relais (ou le parc relais)	Park&Ride-Parkplatz (Park+Ride-Parkplatz)
l'accès (m)	Zugang
le TER	le transport express régional ou train express régional
le service de voitures en libre-service	un service d'autopartage (Carsharing)
l'application (f) numérique	Anwendung, App
le calcul	Berechnung
l'itinéraire (m)	ici: Route
parcouru/e	ici: frequentiert
le dispositif	ici: un ensemble de moyens disposés conformément à un plan
le covoiturage	Fahrgemeinschaft(en)



Startseite / Lebensräume / Mobilität / ÖPNV am Beispiel des Großraum Nancy / Einige Daten

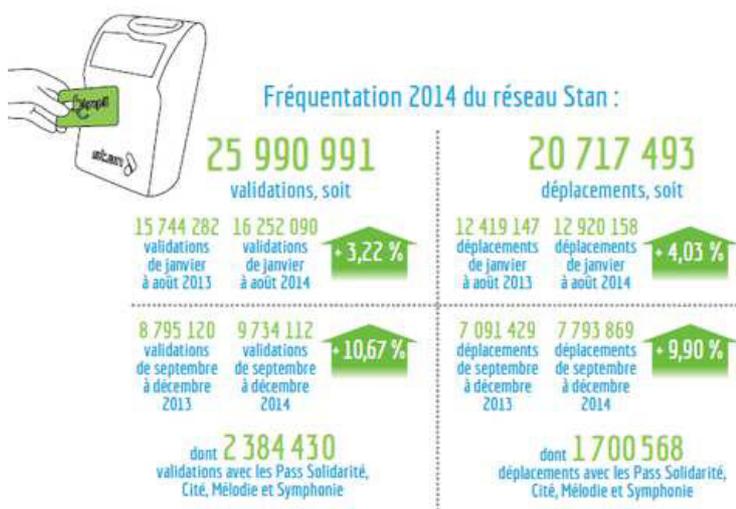
Quelques données sur la politique des transports durables à Nancy

VéloOstan



Source: Grand Nancy - Rapport développement durable, p. 16. - www.grand-nancy.org/fileadmin/fichiers/web/Rapports_Activites/2014/RADD-2014.pdf

Fréquentation du réseau Stan



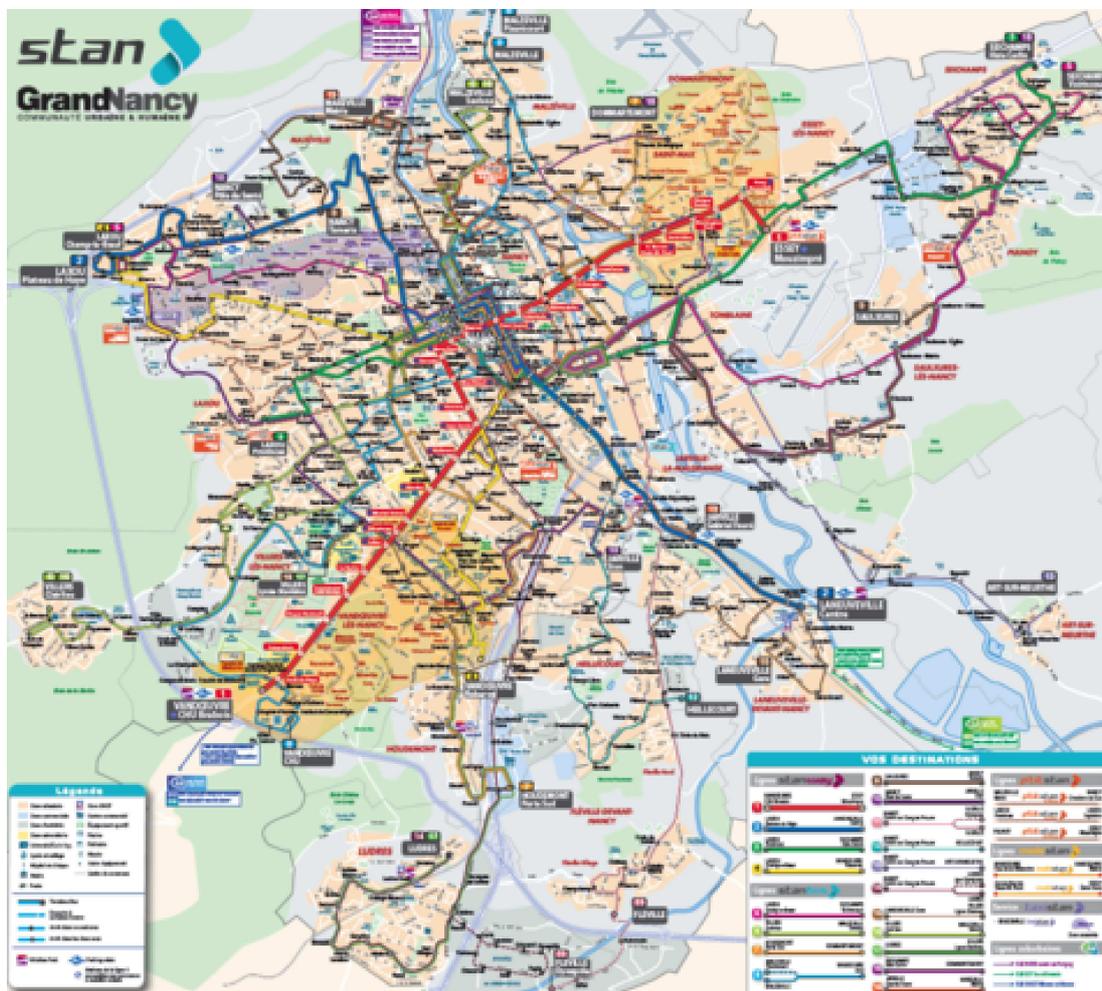
Source: Grand Nancy - Rapport développement durable, p. 17. - www.grand-nancy.org/fileadmin/fichiers/web/Rapports_Activites/2014/RADD-2014.pdf

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Mobilität / ÖPNV am Beispiel des Großraum Nancy / Netzplan

Carte du réseau Stan



Source : www.reseau-stan.com/presentation/

[Plan général du réseau](#) (12/10/2015 - Document Acrobat P.D.F. - 7255 k.o.)

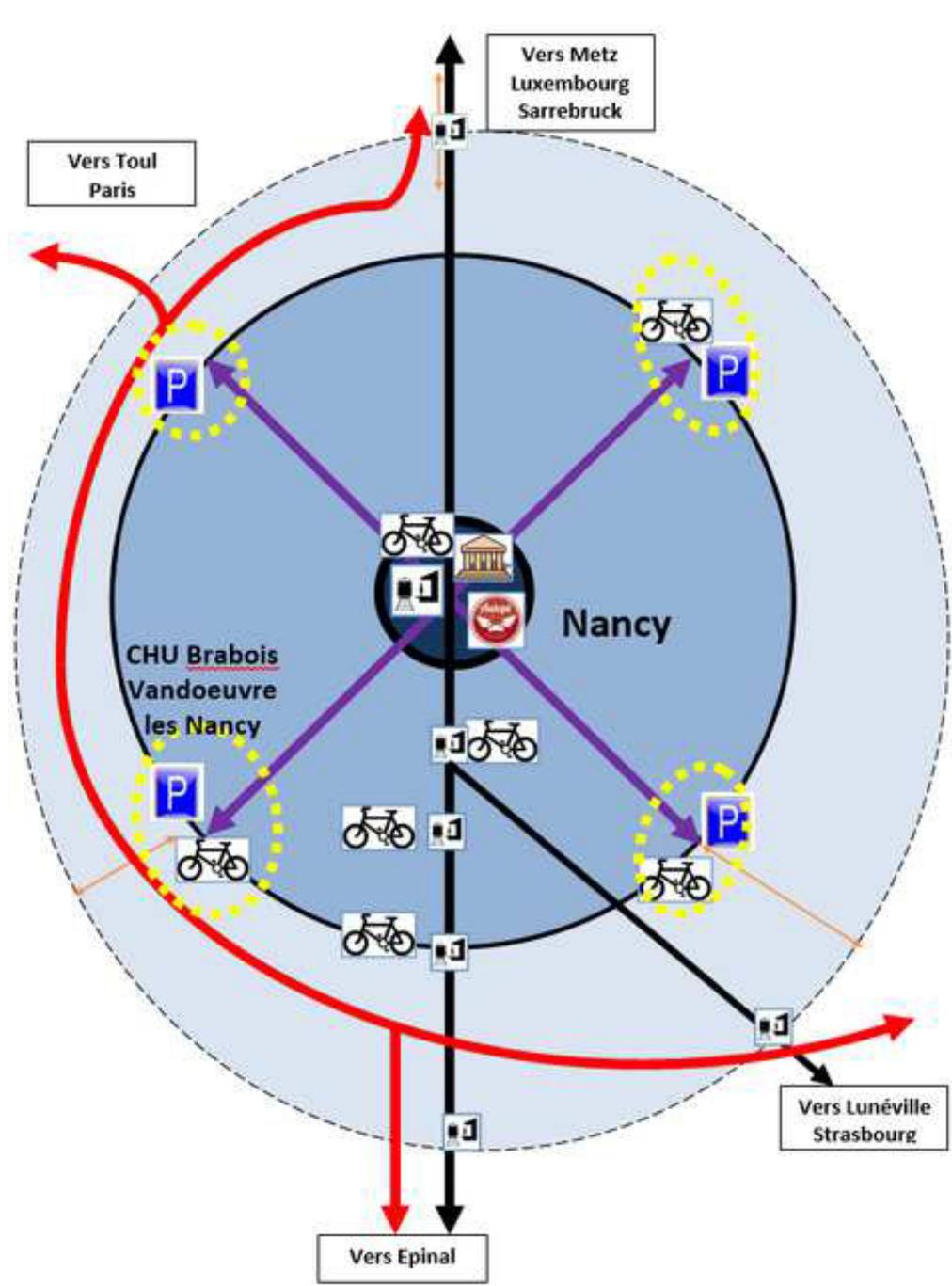
[Zoom Centre ville](#) (12/10/2015 - Document Acrobat P.D.F. - 3482 k.o.)

[Plan des lignes Stanway](#) (12/10/2015 - Document Acrobat P.D.F. - 4388 k.o.)



Startseite / Lebensräume / Mobilität / ÖPNV am Beispiel des Großraum Nancy / Netzschema

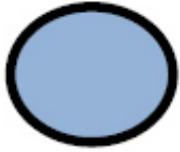
Schéma réseau transports Nancy



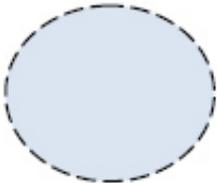
Légende



Ville-centre. Commune de Nancy. Concentration des activités et des services, réseaux de transport en commun très dense.



Communauté urbaine du Grand Nancy. Population dense, réseaux de transport en commun dense, connectés à la ville-centre



Aire urbaine de Nancy. Population dense. Réseau de transport en commun plus lâche.



Lignes de tramway. Colonne vertébrale du réseau de bus intraurbaine.



Gare TER (trains régionaux, financés par le Conseil Régional de Lorraine)



VéloOstan' Park



Parking relais. Tarifs préférentiels pour les usagers laissant leur voiture et prenant les transports en commun



Autoroutes



Lignes de bus interurbaines



Plateforme multimodale



Autopi. Service privé d'autopartage



Place Stanislas piétonne

Vocabulaire

le CHU	le centre hospitalier régional universitaire
la ville-centre	la commune centrale d'une agglomération
dense	dicht
la communauté urbaine	un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) regroupant plusieurs communes qui forment, à la date de leur création, un ensemble de plus de 250 000 habitants
connecter qc	etw. verbinden
l'aire urbaine	un ensemble de communes constitué par un pôle urbain (de plus de 10 000 emplois) et sa couronne périurbaine
lâche	locker
la colonne vertébrale	Rückgrat, Wirbelsäule
intraurbaine/e	innerstädtisch
le TER	le transport express régional ou le train express régional
le véloStan	deux services de location de vélos de la Communauté urbaine du Grand Nancy (véloStan' boutique et véloStan' lib)
le véloStan' park	le service de consignes collectives télé-surveillées de véloStan
le parking relais (ou le parc relais)	Park&Ride-Parkplatz (Park+Platz-Parkplatz)
le tarif préférentiel	Vorzugspreis
interurbain/e	qui relie plusieurs villes entre elles
la plateforme multimodale	un pôle d'échanges où les voyageurs passent d'un mode de transport à un autre
l'autopartage (m)	Carsharing
piéton/ne	à l'usage exclusif des piétons, réservé aux piétons

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Mobilität / Straßenbahn Strasbourg - Kehl

Die Straßenbahn Strasbourg-Kehl

Redakteurin: **Dr. Karen Denni**, Strasbourg



Die Brücke (Mitte) über den Rhein, über die die Tram ab 2017 fahren soll. - Foto: © Stadt Kehl

[Neubau der Straßenbahn
Strasbourg - Kehl](#)

[Straßenbahn über die
Staatsgrenze](#)

Das gesamte Dossier in
einer PDF-Datei



Startseite / Lebensräume / Mobilität / Straßenbahn Strasbourg - Kehl / Die Straßenbahn Strasbourg-Kehl

Die Straßenbahn Strasbourg-Kehl



Fotomontage: Egis

Diese Fotomontage gibt eine Vorstellung davon, wie die Straßenbahnverbindung von Straßburg nach Kehl ab 2017 verlaufen soll. Es ist vorgesehen, dass die Tramzüge im 12-Minuten-Takt verkehren.



Die Skizze zeigt, wie die Straßburger Tramlinie D bis nach Kehl weitergeführt wird.

Eine neue Bogenbrücke für die Straßenbahn



Damit die Straßenbahn den Rhein überqueren kann, wird eigens eine neue Bogenbrücke gebaut. Die Bögen der "Doppel-Bowstring-Konstruktion" sind jeweils 20 Meter hoch. Über die schon bestehende Eisenbahnbrücke kann die Straßenbahn nicht fahren, da diese mit dem TGV und ICE schon ausgelastet ist und aus technischen Gründen kein weiteres Verkehrsmittel zuließe. Auf der Europabrücke, die mit über 36 000 Autos an Wochentagen und bis zu 42 000 an Samstagen der meistbenutzte Grenzübergang zwischen Deutschland und Frankreich darstellt, könnte sie aus Platzgründen nur eingleisig fahren. Eingleisige Strecken sind allerdings viel häufiger technischen Störungen ausgesetzt.

Umweltfreundliches Verkehrsmittel



Da es sich bei gut Zweidrittel des Grenzverkehrs um lokalen Transit handelt, kann man davon ausgehen, dass an die 20% der Verkehrsteilnehmer auf die Straßenbahn umsteigen werden, wodurch diese eine tägliche Auslastung von 6000 Fahrgästen hätte. Bei der geplanten Verlängerung der Tramlinie bis zum Kehler Rathaus würden somit

30 500 Buskilometer pro Jahr und 350 Tonnen des Treibhausgases Kohlendioxid eingespart werden.



Die Bilder sind mit der freundlichen Genehmigung der Stadt Kehl veröffentlicht worden.



Startseite / Lebensräume / Mobilität / Straßenbahn Strasbourg - Kehl / Straßenbahn über c

Straßenbahn über die Staatsgrenze: Jetzt wird gebaut

von Bärbel Nückles

Lang erwartet, mehrfach gestoppt, nun feierlich begonnen: Die Tram zwischen Straßburg und Kehl bringt der Region Wachstum.



Eine Montage aus dem Jahr 2009 zeigt, wie die Straßenbahn in Kehl einmal aussehen könnte.
Foto: Montage Stadt Kehl

Nach jahrelanger Planung mit Zwangspausen ist der Bau einer Straßenbahn zwischen den Nachbarstädten Straßburg und Kehl feierlich gestartet worden. "Die deutsch-französische Freundschaft braucht konkrete Projekte wie dieses", sagte Baden-Württembergs Finanzminister Nils Schmid (SPD) am Mittwoch am Straßburger Rheinufer beim Spatenstich.¹

Deutsche und Franzosen finanzieren die grenzpassierende Tram über den Rhein gemeinsam mit rund 115 Millionen Euro. Im Juni 2016 soll die neue Trasse² in Verlängerung des Straßburger Tramnetzes bis vor den Bahnhof Kehl führen. Danach wird sie zum Rathaus der Stadt weitergebaut und bildet das Rückgrat³ eines grenzüberschreitenden Ballungsgebiets⁴.

Eine Straßenbahnlinie als historischer Wiedergänger

Finanziell ist es ein Kraftakt⁵, der auf beiden Seiten nur mit staatlicher Unterstützung möglich war. Vom deutschen Anteil, 52 Millionen Euro, stammen mehr als 25 Millionen aus Landes- und Bundesmitteln. Unterstützung kam auch aus Brüssel über die Interreg-Förderung.

Der Straßburger Oberbürgermeister Roland Ries betonte den Vorbildcharakter des Projekts für andere Grenzregionen. Für den scheidenden⁶ Kehler OB Günther Petry, der die Tram maßgeblich mit durchgesetzt hatte, liegt die Zukunft seiner Stadt ohnehin in ihrem Bezug zu Straßburg. Ohne die Hartnäckigkeit der beiden Bürgermeister wären die Pläne wohl nicht so weit gediehen. Am vergangenen Montag erst hatte der Straßburger Präfekt den Planfeststellungsbeschluss⁷ unterzeichnet.

Von Straßburg aus führt die Tram künftig von der bisherigen Endhaltestelle der Linie D zwei Kilometer nach Osten, überquert auf Straßburger Territorium das Vauban-Hafenbecken, über das eine erste Brücke gebaut werden muss, und verläuft neben den ehemaligen Zollhof⁸-Arealen zwischen der Europabrücke und der Eisenbahnbrücke auf einer neu zu bauenden Brücke über den Rhein. In nur 20 Minuten befördert die binationale Straßenbahn ihre Fahrgäste in zwei Jahren von Stadtzentrum zu Stadtzentrum.

Nutzen einmal 50.000 Menschen am Tag die Tram?

Die Straßenbahn Kehl-Straßburg ist ein historischer Wiedergänger: Ende des 19. Jahrhunderts, als Straßburg und das Elsass dem deutschen Kaiserreich angehörten, fuhr schon einmal eine Bahn über den Rhein. Hundert Jahre später kam die Idee einer neuerlichen Verbindung zusammen mit Plänen für einen grenzüberschreitenden Park am Rhein auf. Dieser entstand tatsächlich zur Landesgartenschau 2004. Die neue Straßenbahn lag allerdings nach dem Machtwechsel im Straßburger Rathaus 2001 auf Eis. 2008 waren die Sozialisten wieder am Ruder⁹ und nahmen das Projekt von Neuem auf.

Dabei lagen und liegen die Vorteile auf der Hand: Die Tram entlastet die Umwelt, vermeidet Staus und schafft Lebensqualität. Auf Straßburger Seite entstehen an der Strecke auf ehemaligen Industrie- und Hafengeländen neue Quartiere mit Wohnungen für 20.000 Menschen. Befragungen und Berechnungen zufolge könnten mittelfristig 40.000 oder gar 50.000 Menschen täglich im Eurodistrikt Straßburg-Ortenau auf die Tram umsteigen.

Veröffentlicht in der gedruckten Ausgabe der Badischen Zeitung am 27.02.2014. - Online verfügbar unter <http://www.badische-zeitung.de/suedwest-1/strassenbahn-ueber-die-staatsgrenze-jetzt-wird-gebaut--81267006.html>

Wortschatzliste

1	der Spatenstich	le coup de pioche =le début du chantier
2	die Trasse	le tracé de la ligne
3	das Rückgrat	l'échine
4	das Ballungsgebiet	l'agglomération
5	ein Kraftakt	un grand effort
6	der scheidende Bürgermeister	le maire sortant
7	die Planfeststellung	la fixation du plan
8	der Zollhof	la douane
9	« am Ruder sein »	être au pouvoir

Aufgaben

1. Beschreibe den Verlauf der neuen Tramstrecke.
2. Nenne die Kosten für das erweiterte Tramnetz. Aus welchen Mitteln wird die Tram bezahlt?
3. Zu welchem Anlass wurde die Idee einer Straßenbahn über den Rhein wieder aufgegriffen?
4. Nenne die Zielgruppe der Straßenbahnbenutzer. Welche potentiellen Fahrgäste könnten die Tram benutzen?

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



Startseite / Lebensräume / Mobilität / Die Fischtreppe von Iffezheim

Die Fischtreppe von Iffezheim

Redakteurin: **Dr. Karen Denni**, Strasbourg



[Die Fischtreppe von Iffezheim](#)

[Gast aus dem Atlantik](#)

[Wasser, Turbinen, Elektrizität](#)

Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei

Besucherscheibe Fischpass Iffezheim. - Quelle: Wanderfische Baden-Württemberg gemeinnützige GmbH (WFBW). - www.wfbw.de



Startseite / Lebensräume / Mobilität / Die Fischtreppe von Iffezheim / Die Fischtreppe von Iffezheim

Die Fischtreppe von Iffezheim

1987 hat die Internationale Kommission zum Schutz des Rheines (IKSR) Vorschläge formuliert, wie das Ökosystem des Rheins verbessert werden kann. Zielvorgabe war, den großen Wanderfischen (Langdistanz-Wanderfische) wie Lachs, Meerforelle, Aise, Meerneunauge und Stör einen stabilen Lebensraum zu bieten und damit die Rückkehr in den Rhein bis zu den angestammten Laichplätzen zu ermöglichen. Als Symbol für die Wiederbelebung wurde der Lachs gewählt. Ehemals im Rhein vorkommend - Schätzungen zufolge über einen Zeitraum von mehreren hunderttausend Jahren - war er Mitte des 20. Jahrhunderts verschwunden.

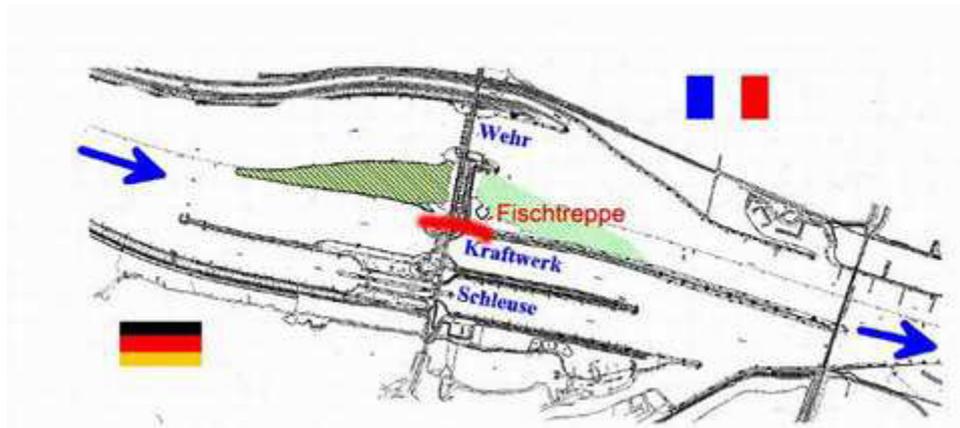


Bild 1: Übersicht Staustufe Iffezheim

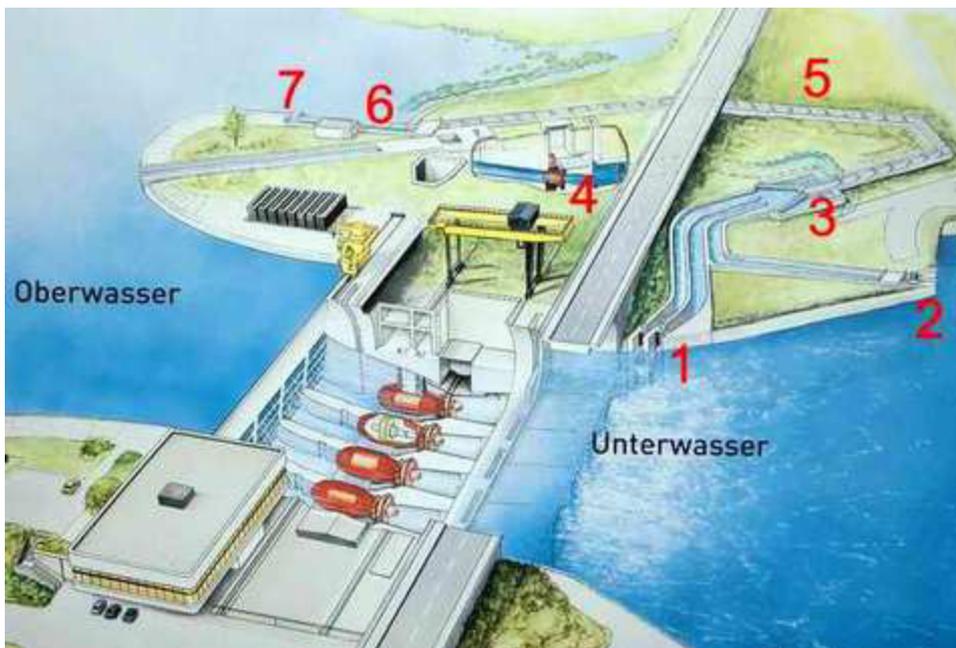


Bild 2: Die Fischtreppe

Nach eingehenden Voruntersuchungen wurden die optimale Position und Größe der Eingänge und der Becken sowie der Verteilbecken der Fischtreppe von Iffezheim ermittelt. Im Unterwasser der Staustufe Iffezheim wurden daher zwei Eingänge für Wanderfische (Punkt 1) und ein Eingang für lokale Fischarten (Punkt 2) eingerichtet.



Bild 3: Eingang lokale Fischarten



Bild 4: Eingang Wanderfische

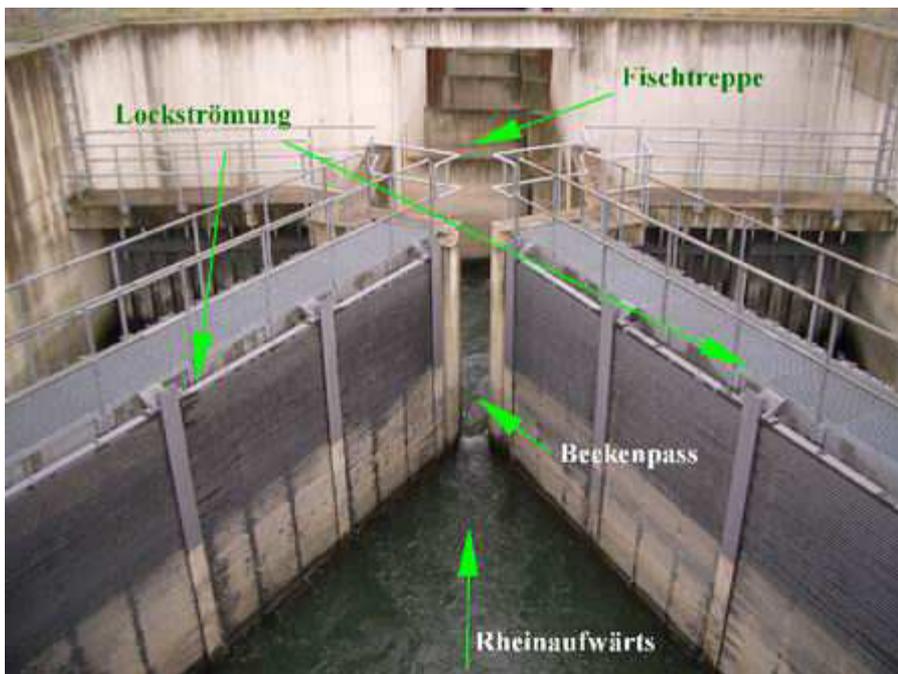


Bild 5: Verteilbecken

Über das Verteilbecken (Punkt 3) wird den Fischen die erforderliche Lockströmung zugeführt. Das Verteilbecken wird zum einen über den eigentlichen Beckenpass mit einem Durchfluss von $1,2 \text{ m}^3/\text{s}$ aufgefüllt, zum anderen über den Wasserstrom (Lockstrom), der von einer Lockstromturbine im Oberwasser der Staustufe (Punkt 4) betrieben und einen Durchfluss von bis zu $12 \text{ m}^3/\text{s}$ ermöglicht. Iffezheim ist der erste Fischpass, der eine Lockstromturbine eingesetzt hat. Diese erzeugt genug Energie, um einen Großteil der Gemeinde Iffezheim mit Strom zu versorgen.



Bild 6: Fischtreppe

Bei der Fischtreppe (Punkt 5) selbst handelt es sich um eine offene Betonrinne mit Neigung von etwas weniger als 4 Grad (1 m Anstieg auf 15 m Länge). Der oberwasserseitige Abschnitt hat eine Länge von ca. 200 m. Er besteht aus 37 hintereinander angeordneten Becken, die miteinander durch senkrechte Schlitze verbunden sind. Während des anstrengenden Aufstiegs können sich die Fische in den einzelnen Becken ausruhen. Jedes Becken hat eine Fläche von 15 m² und eine Wassertiefe von 1,50 m. 300 Meter müssen die Fische zurücklegen, bis sie am Oberwasser wieder in den Rhein zurückgelangen.



Bild 7: Besucherfenster

Ein Fenster in der Fischtreppe gibt einen Einblick in eines der Becken (Punkt 6)
 Mit einer Kamera werden die ziehenden Fische gefilmt und gezählt. Es sind tatsächlich viele Lachse und Meerforellen aufgestiegen. Die genauen Zahlen der durchschwimmenden Fische sind folgender Statistik zu entnehmen. ([Aufstiegszahlen zum Fischpass Iffezheim](#))

2004 wurde in dem 25 km entfernten Gambshaus ebenfalls ein moderner Fischpass eingerichtet.

Die Bilder und Skizzen sowie Textteile sind mit freundlicher Genehmigung von Rudi Jerger benutzt worden.

Wortschatz

der Wanderfisch	le poisson migrateur
angestammt, herkömmlich	traditionnel
der Laichplatz	la frayère
das Becken	le barrage réservoir
die Staustufe, der Staudamm	le barrage
einrichten	aménager
der Strom	1. Le courant, 2. l'électricité
locken, anlocken	attirer
die Rinne	le conduit
die Neigung	l'inclinaison
das Kraftwerk	la centrale électrique

Aufgaben

1. Nenne die Ziele, die mit dem Bau der Fischtreppe von Iffezheim verbunden worden sind.
2. Erkläre, wie der Aufstieg der Fische vom Unterwasser ins Oberwasser erleichtert wird.
3. Stelle mit Hilfe des Schaubilds und der Statistik das Fischaufkommen in Iffezheim zwischen Januar und Juni 2014 dar.

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

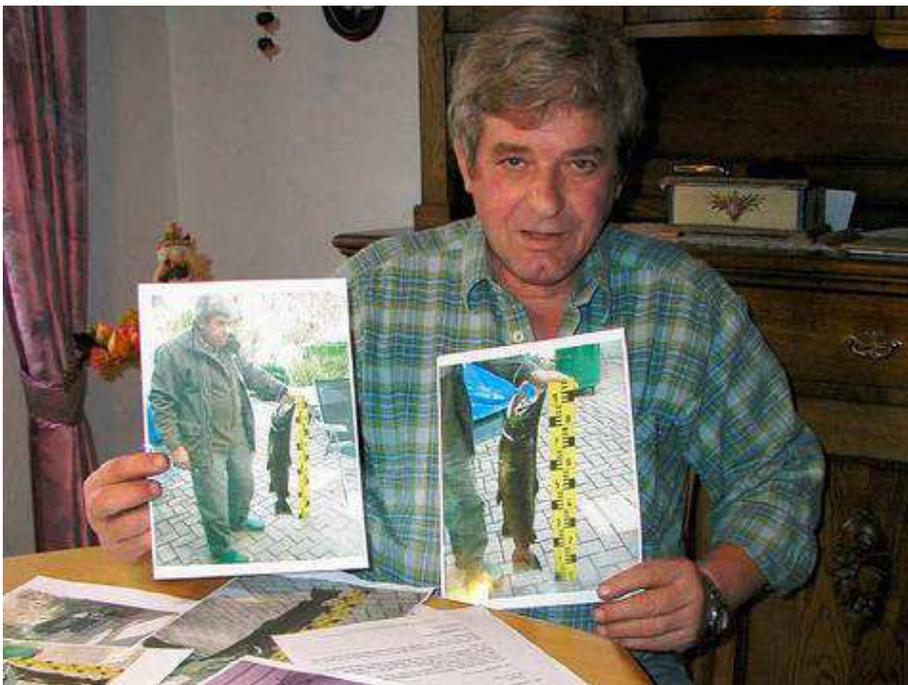


Startseite / Lebensräume / Mobilität / Die Fischtreppe von Iffezheim / Gast aus dem Atlantik

Ein seltener Gast aus dem Atlantik

von Ilona Hüge

Ein großer Fang ging bei Roland Ehret ins Netz: Ein atlantischer Lachs mit 93 Zentimeter Länge und einem Gewicht von 7,6 Kilo hatte sich bei Rheinkilometer 250 im Restrhein verfangen.



Im Netz von Roland Ehret, Mitglied der Fischerzunft Weisweil, blieb ein atlantischer Lachs hängen. Foto: Ilona Hüge

Auch bei der staatlichen Fischereiaufsicht freut man sich über die damit verbürgte¹ Tatsache, dass die Lachse wieder in der Region unterwegs sind.

Für Ehret, Jahrgang 1952 und Mitglied der Fischerzunft² Weisweil, war es ein besonderes Ereignis. Dass Lachse im Rhein sind, hatte er nur von den Erzählungen seines Großvaters gehört. Der fing vor und nach dem Krieg endlos Lachse, erinnerte er sich an die Geschichten zu Hause. Es gab Lachs satt, und der geschätzte Speisefisch war damals im Hause Ehret nichts Besonderes mehr. Im Gegenteil: Die Familie mochte Lachs kaum noch, weil er fast täglich auf den Tisch kam.

Selbst aber war Roland Ehret nie dabei, wenn es um den Lachsfang ging, auch nicht als Kind. Ab den 50-er Jahren wurde im Rhein kein Lachs mehr gesichtet. Daher ist der Fang für ihn doppelt erfreulich: Bis jetzt ist es "der erste und einzige Atlantiklachs", den Roland Ehret im Rhein sah. "Es ist schön, dass es wieder Lachs im Rhein gibt."

Ehret hatte sein Netz zwischen dem Kiosk am Rhein und der Hütte der Fischerzunft ausgelegt und wollte eigentlich Rotaugen fangen – für Backfisch. Aber bei den vielen Kormoranen in Sichtweite blieben für den Fischer gerade sechs Stück im Netz hängen. Er entdeckte aber auch etwas Größeres, und dachte zuerst an einen Hecht. Der große Fisch hatte sich im Netz verfangen, für eine Rettung der geschonten Fischart war es sichtlich zu spät. Ehret holte den Fisch heraus, erkannte ihn als Lachs und benachrichtigte die Behörden³. Die staatliche Fischereiaufsicht wird tätig, wenn eine geschonte Fischart ins Netz geht.

Die Behörde erhielt den Kopf des Fisches, der jetzt in Iffezheim am Fischpass in dem dazugehörigen Informationszentrum ausgestellt wird. Dort steht dann auch, wo und von wem der Lachs gefangen wurde. Im Fischpass bei Iffezheim werden die Lachse gezählt und gewogen: Im Schnitt bringen sie zwei Kilo auf die Waage, das schwerste Exemplar hatte stattliche 9,2 Kilogramm. 48 Aufsteiger⁴ wurden bis Mitte November in diesem Jahr in Iffezheim gezählt, bei Gamsheim waren es nur noch 41 Aufsteiger, teilte Felix Künemund von der staatlichen Fischereiaufsicht mit. Dort freute man sich über die Meldung, und über die damit verbürgte Tatsache, dass die Lachse wieder in der Region unterwegs sind.

Bei Roland Ehret wurde der stolze Fang mit den mehr als sieben Kilo fürs eigene Album fotografiert und dokumentiert. Die Fischereiaufsicht bestätigte Ehret in der Zwischenzeit auch, dass der Großsalmonide tatsächlich ein "Atlantischer Lachs (*Salmo salar*)" war "und damit seit vielen Jahren der erste Lachs, der vermutlich ins Elz-Dreisam-System aufsteigen wollte". Für den Lachs war der Restrhein das Ende der langen Wanderschaft, aber er hat seine Aufgabe erfüllt. "Er hat abgelaicht", sagte Ehret. Der Fisch trug beim Fund nicht nur Spuren der "Milch", sondern auch die typischen Reibverletzungen vom Laichen⁵. Daher vermutet der Fischer auch einen Partner in der Nähe. Wenn tatsächlich im Restrhein gelaicht wurde, dann hat Roland Ehret gute Aussichten, wieder einmal einen echten Atlantiklachs zu sichten. In zwei bis drei Jahren müsste der Nachwuchs wieder an die Stelle zurückkommen. Lachse laichen in Süßwasser, treten dann ihre Wanderschaft ins Meer an und kehren zum Laichen wieder an ihren Geburtsort zurück.

Veröffentlicht in der gedruckten Ausgabe der *Badischen Zeitung* am 07.12.2009. - Online verfügbar unter <http://www.badische-zeitung.de/weisweil/ein-seltener-gast-aus-dem-atlantik--23816123.html>.

Wortschatzliste

1	verbürgen	garantir
2	Zunft	la corporation
3	die Behörde	l'autorité, l'administration
4	der « Aufsteiger »	un poisson qui monte le fleuve en amont
5	laichen	frayer

Aufgaben

1. Beschreibe die Entwicklung des Lachsfanges von der Vorkriegszeit (2. Weltkrieg) bis in die 1950er Jahre.
2. Nenne Fischarten, die im Rhein gefangen werden.
3. Erkläre, inwiefern Robert Ehret einen besonderen Fang getätigt hat.
4. Wie kann man die Hoffnungen begründen, dass sich der von Robert Ehret gefangene Fisch reproduziert hat?
5. Schildere den Lebenszyklus eines Lachses.



Startseite / Lebensräume / Mobilität / Die Fischtreppe von Iffezheim / Wasser, Turbinen, Elektrizität

De l'eau, des turbines, de l'électricité

par Odile Weiss

35 ans après sa création, la centrale d'Iffezheim est devenue la plus grande usine hydroélectrique d'Allemagne et l'une des plus grandes d'Europe, photos dna - jean ruancois badias

EnBW et EDF ont inauguré hier la cinquième turbine de la centrale au fil de l'eau d'Iffezheim. Grâce à cet investissement de 120 millions d'euros, qui a nécessité quatre ans de travaux, cette unité de production est aujourd'hui la plus grande usine hydroélectrique d'Allemagne et l'une des plus grandes d'Europe.



Grâce à cette cinquième turbine, la centrale hydroélectrique dispose d'une puissance installée de 148 MW.

Des dix centrales hydroélectriques¹ d'EDF aménagées sur le Rhin, l'usine d'Iffezheim est la plus septentrionale². Depuis le 17 juin, date de la mise en service³ commerciale d'une cinquième turbine, elle est aussi la plus puissante.

Elle est désormais en mesure de produire à elle seule suffisamment d'électricité pour alimenter⁴ 250 000 foyers⁵, ce qui en fait, 35 ans après sa construction, « la plus grande centrale au fil de l'eau d'Allemagne et l'une des plus grandes d'Europe », s'est félicité hier Frank Mastiaux, président du directoire d'EnBW (Energie Baden-Württemberg AG), en inaugurant l'installation devant un parterre d'invités allemands et français.

Les 120 millions d'euros investis par EDF et EnBW (qui détiennent chacune 50 % du capital de Rheinkraftwerk Iffezheim GmbH, la société qui exploite la centrale) ont en effet permis d'augmenter la capacité de production de l'unité de 30% et de gagner 100 GWh par an. Cela représente, a souligné Silke Krebs, ministre au sein du Staatsministerium du Bade-Wurtemberg. « une économie de 110 000 tonnes de CO2 par an ».

Une véritable prouesse technique

Pour en arriver là, a rappelé Frédéric Hofmann, directeur de la production hydraulique Est d'EDF, il a fallu quatre ans de travaux, précédés par cinq années d'études. « Le cinquième groupe de cette centrale a été installé alors que les quatre autres étaient toujours en exploitation⁶, ce qui représente une véritable prouesse⁷ technique. Et pour cause ; « Normalement, pour ce type de chantier, il faut dévier⁸ la rivière. Nous avons du coup eu recours à une fouille⁹ elliptique autoporteuse très innovante », a expliqué M. Mastiaux.

Le rotor de la nouvelle turbine (qui pèse à lui seul 100 tonnes) et la roue (160 tonnes) auraient en fait pu être installés plus tôt si le chantier n'avait pas connu une série d'aléas. « Nous avons découvert des obstacles dans le fond du fleuve », indique le responsable des travaux d'EnBW. Surtout, « nous avons subi une inondation la deuxième année du chantier qui nous a coûté onze mois ».

À présent, la centrale est en tout cas pleinement en mesure « d'apporter sa contribution à la transition énergétique¹⁰ », a souligné M. Mastiaux. Une contribution essentielle dans la perspective du développement des énergies renouvelables, a rappelé le commissaire européen à l'Énergie Günther Oettinger. « Souple, flexible » et moins fluctuante que l'éolien ou le photovoltaïque, « l'hydroélectricité est un vecteur idéal pour garantir l'approvisionnement énergétique ».



De g. à d.: Frank Mastiaux, président d'EnBW, Frédéric Hofmann, directeur de la production hydraulique Est d'EDF, Philippe Richert, Günther H. Oettinger, commissaire européen chargé de l'énergie.

Cette réalisation témoigne également du potentiel que peut encore présenter l'hydroélectricité si l'on optimise les installations existantes. C'est précisément ce qu'EDF est en train de faire en Alsace, a rappelé Frédéric Hofmann. L'opérateur n'entend pas se contenter des 8,5 milliards de kWh que produisent chaque année les dix centrales sur le Rhin. En plus de son programme de modernisation des écluses (80 millions d'euros en dix ans), de la construction pour 15 millions d'euros d'une nouvelle passe à poissons à Strasbourg et de la reconstruction de la station du Lac Noir, il se prépare à investir 50 millions d'euros dans la centrale de Kembs.

« Ce projet franco-allemand montre aussi que les grands groupes industriels peuvent avancer ensemble » et qu'il est possible de développer une approche transfrontalière, a relevé le président de la Région Alsace Philippe Richert. À tous ces titres, a estimé M. Oettinger, « Iffezheim est un projet de dimension et d'importance européennes ».

Source : © *Dernières Nouvelles D'alsace*, Nr. 47110, 19 Octobre 2013. - P. 15.

Vocabulaire

1	La centrale hydroélectrique	das Wasserkraftwerk
2	septentrional	nördlich
3	la mise en service	die Inbetriebnahme
4	alimenter	versorgen
5	le foyer	der Haushalt
6	l'exploitation	die Nutzung
7	la prouesse	die « Heldentat »
8	dévier	umleiten
9	la fouille	die Ausgrabung, die Aushubarbeiten
10	la transition énergétique	die Energiewende

Tâches

1. Décris les capacités de production de la centrale hydroélectrique d'Iffezheim.
2. Quelle place détient-elle en Allemagne et en Europe ?
3. En quoi l'usine hydroélectrique d'Iffezheim contribue-t-elle à la transition énergétique?
4. Cite d'autres projets dans la région transfrontalière.



Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung

Nachhaltige Stadtentwicklung



Escalier végétalisé, Eco Quartier Strasbourg. - Crédit photo : Association Eco-Quartier Strasbourg. - www.ecoquartier-strasbourg.net

Redaktion: **Lehrer der Akademie Nancy-Metz**

Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei

Die écocités - ein neues Model zur nachhaltigen Stadtentwicklung in Frankreich

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

"Alzette-Belval" an der französisch-luxemburgischen Grenze als Beispiel für eine écocité

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

Die Umgestaltung des Viertels "Haut-du-lièvre" in Nancy

[Übersichtsseite des Dossiers](#)



Zeichnung: Lene Weber

Hoyerswerda – Hoytopia ?!

Redaktion: **Kristian Raum**, Dresden

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Städte und nachhaltige Entwicklung in Frankreich

Les EcoCités



Les 19 territoire écocités en France. - Source : www.territoires.gouv.fr/les-ecocites (12/10/2015)

Les EcoCités sont des grands projets d'aménagement urbain durable avec une cohérence architecturale, énergétique, sociale. (...) 19 grandes opérations EcoCité sont aujourd'hui en cours de développement et de réalisation, pour définir et mettre en œuvre des projets intégrés, innovants et démonstrateurs de ce que sera la ville de demain.

(...)

19 grands territoires urbains s'engagent aux côtés de l'Etat français pour conduire la transition écologique des villes.

L'enjeu est de soutenir la croissance et l'attractivité des villes, de les rendre plus respectueuses de leur milieu, moins consommatrices d'énergie ou d'espace périurbain, tout en répondant aux attentes de leurs habitants actuels et futurs. Plus globalement, la démarche s'inscrit dans la lutte contre l'artificialisation des sols, la pollution de l'air et le réchauffement climatique.

L'État encourage la réalisation, par ces collectivités volontaires, d'opérations exemplaires d'aménagement durable.

Echelle d'intervention : le territoire métropolitain

Chaque projet ÉcoCité est pensé à l'échelle du territoire métropolitain et s'intéresse au renouvellement de grands sites délaissés. Les projets tiennent compte de différentes échelles territoriales : typologie des espaces de vie, évolution des pratiques et des usages de la ville, dynamiques de métropolisation. Les projets contribuent à faire émerger de nouvelles polarités urbaines. Celles-ci sont appelées à jouer un rôle majeur dans le fonctionnement des agglomérations.

Source : <http://www.territoires.gouv.fr/les-ecocites> (12/10/2015)



Les EcoCités - Chiffres clé. - Source : www.territoires.gouv.fr/les-ecocites (12/10/2015)

Les écocités doivent permettre de répondre à tout un ensemble de questions

La démarche ÉcoCité s'appuie sur des volontés locales d'innover, d'expérimenter et de mettre en œuvre. C'est une démarche nationale qui relève d'une nouvelle forme de partenariat entre les collectivités et l'État, pour faire progresser l'aménagement et le développement durables par la connaissance des outils et des méthodes, mais aussi par un soutien financier. Ainsi, au titre des financements du Grand Emprunt national, un milliard d'euros sera consacré à l'émergence de la "ville de demain" et notamment aux projets ÉcoCité.

Assurer la mixité urbaine et sociale dans le cadre du renouvellement urbain

- Quel avenir pour les cités ouvrières ?
- Quelle politique de l'habitat pour ce territoire ?
- Quel devenir des territoires péri-urbains pavillonnaires et agricoles ?
- Quelle mission culturelle et éducative pour demain ?

Développer une politique globale de maîtrise de l'énergie

- Quelle place pour les énergies renouvelables ?
- Quelle valorisation des ressources locales ?
- Quel rôle pour l'énergie dans l'espace public à construire ?

Développer un schéma de mobilité équilibré et durable

- Quelle place pour la voiture à l'horizon 2030 ?
- Quelle politique de transport en commun ?
- Quelle volonté en matière de déplacements alternatifs ?

Développer un aménagement écologiquement responsable

- Quelle envie de nature en ville ?
- Quelle politique des espaces naturels dans l'Eco-Cité ?
- Quelle prise en compte des milieux humides dans l'aménagement urbain ?

Source : Atelier de projet VTS M2-1 « Vers un urbanisme durable ». Cycle Master 2010-2011 ENSAN CCPHVA Ville d'Esch sur Alzette. Enseignant responsable : André VAXELAIRE. - <http://www.ensan-ecocite.sitew.com/#Accueil.F> (12/10/2015)

Vocabulaire

l'aménagement urbain	Stadtplanung
le territoire urbain	zone délimitée par une ville et ses environs
la transition	Übergang
l'enjeu (m)	ici: Herausforderung
périurbain/e	Stadttrand-, am Stadttrand
la démarche	Vorgehen(sweise)
l'artificialisation (f) des sols	Bodenversiegelung
le réchauffement climatique	Klimaerwärmung
les collectivités (f)	Gebietskörperschaften
l'aménagement (m)	Raumplanung
l'échelle (f)	ici: Ebene
le territoire métropolitain	Metropolraum
délaissé/e	abandonné/e
la métropolisation	processus de développement et de renforcement des métropoles
émerger	se manifester, apparaître plus clairement
le soutien	Unterstützung
le Grand Emprunt national	programme d'investissement de l'État français, débuté en 2010
la politique de l'habitat	Wohnungspolitik
pavillonnaire	formé de pavillons (Einfamilienhäuser)
le déplacement	action de se déplacer, d'aller d'un lieu à un autre

Consignes

1. Où les projets d'écocité sont-ils implantés ? (doc.1-2)
2. Quels objectifs poursuivent-ils en termes de développement durable ? (doc 2-4)
3. Quels sont les acteurs majoritairement concernés par ces projets ? (doc.2)
4. Portez un regard critique sur ces projets. Quels problèmes leur réalisation peut-elle entraîner ? (tous les documents)



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Alzette-Belval

Un exemple de projet d'écocité : « Pays Haut Val d'Alzette » ou « Alzette-Belval » (France-Luxembourg)

Document 1 : [La conversion des friches sidérurgiques à la frontière franco-luxembourgeoise : un enjeu transfrontalier](#)

Document 2 : [A l'origine, la volonté de reconversion de la zone industrielle de Belval par le Grand Duché du Luxembourg](#)

Document 3 : [Le prolongement du projet Belval de l'autre côté de la frontière. « Vers une écoagglomération transfrontalière ... ». Les arguments](#)

Document 4 : [Regard sur la Terrasse des Hauts-Fourneaux de Belval depuis la commune de Russange, de l'autre côté de la frontière](#)

Document 5 : [Les acteurs du projet et le découpage institutionnel. Un projet complexe](#)

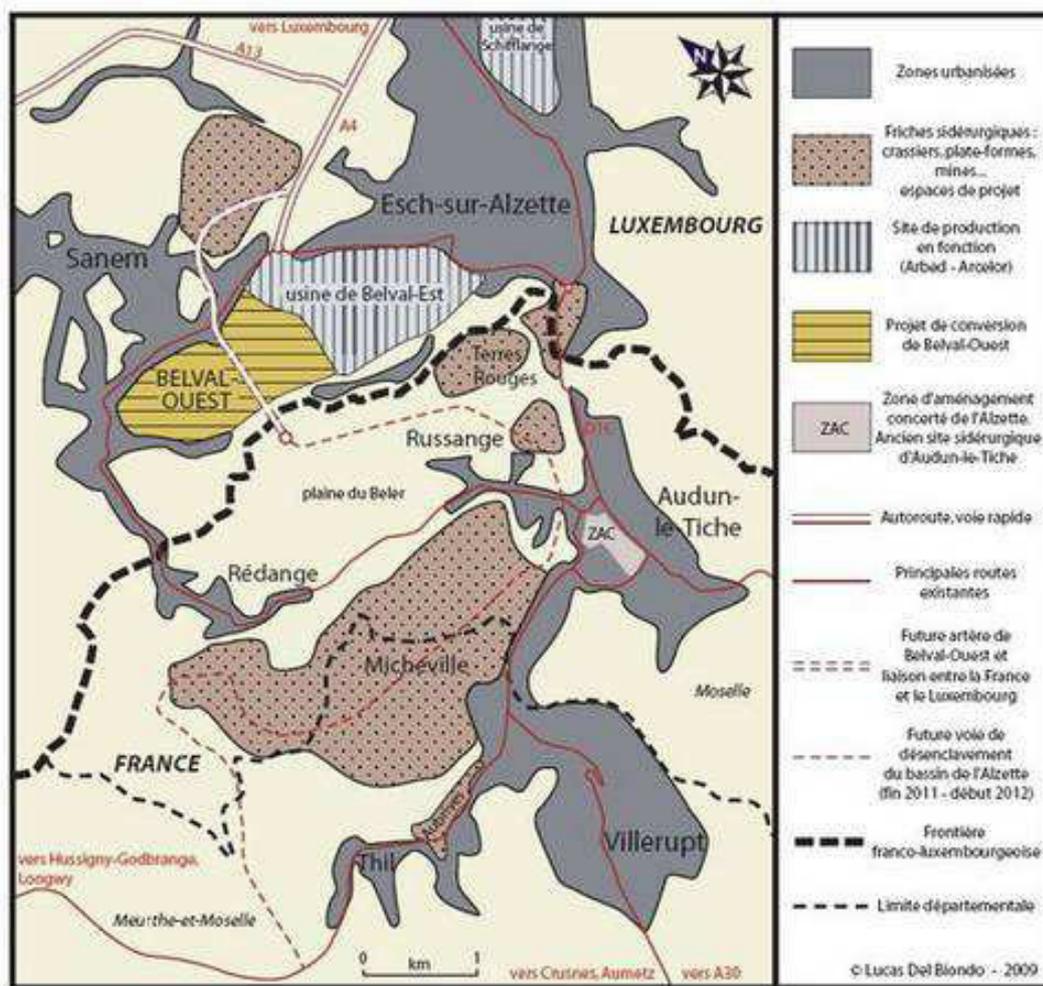
Consignes

1. Expliquez le choix du site d'Alzette-Belval pour y implanter une écocité. (doc.1-3)
2. En quoi le projet d'écocité respecte-t-il les trois dimensions du développement durable ? (doc.4)
3. Quels problèmes la localisation transfrontalière du projet peut-elle entraîner ? (doc.5)
4. Renseignez-vous sur les évolutions récentes du projet à partir du site Internet : <http://www.espaces-transfrontaliers.org/ressources/territoires/agglomerations-transfrontalieres/ecocite-alzette-belval-0/ecocite-alzette-belval-1/>



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Alzette-Belval / Konversion I

Document 1 : La conversion des friches sidérurgiques à la frontière franco-luxembourgeoise : un enjeu transfrontalier



Source : Lucas Del Biondo : La conversion des friches sidérurgiques à la frontière franco-luxembourgeoise : un enjeu transfrontalier. Paru dans L'Information géographique, 2009/3 (Vol. 73), Armand Colin).

La frontière franco-luxembourgeoise, qui sépare la Moselle et la Meurthe-et-Moselle du Grand-Duché de Luxembourg, traverse des bassins de vie transfrontaliers, notamment dans sa partie occidentale, entre Longwy et Audun-le-Tiche, où les flux pendulaires de travailleurs frontaliers et les densités démographiques et urbaines sont particulièrement élevés. Historiquement, les agglomérations du Pôle Européen de Développement (PED) (120 000 habitants) et de Villerupt – Esch-sur-Alzette (74 000, 55 000 habitants au Luxembourg et 19 000 en France) ont bâti leur croissance sur l'industrie sidérurgique ; l'ensemble de ce bassin transfrontalier a vécu au rythme des mines et usines sidérurgiques durant plus d'un siècle. Depuis 30 ans, le contexte transfrontalier a évolué en fonction de la crise sidérurgique principalement, en faisant du secteur lorrain un gisement d'emplois et une "aubaine résidentielle" pour son voisin luxembourgeois et ses salaires attractifs.

Alors que les programmes de conversion urbaine et de gestion des friches industrielles et minières prévus depuis les années 1970-80 peinent à avancer dans les communes françaises, le développement du site de Belval-Ouest, friche sidérurgique de 120 ha à l'ouest d'Esch-sur-Alzette et collée à la frontière, s'annonce comme la création d'un référentiel architectural et urbain d'envergure européenne.

Source : Lucas Del Biondo : *La conversion des friches sidérurgiques à la frontière franco-luxembourgeoise : un enjeu transfrontalier*. Paru dans *L'Information géographique*, 2009/3 (Vol. 73), Armand Colin. - http://www.cairn.info/zen.php?ID_ARTICLE=LIG_733_0046 (12/10/2015)

Vocabulaire

la friche	Brache
sidérurgique	qui appartient à la sidérurgie/métallurgie
l'enjeu (m)	ici: Herausforderung
transfrontalier/ière	grenzüberschreitend, grenzübergreifend
le bassin de vie	le plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services les plus courants (définition de l'INSEE)
le flux pendulaire	Pendlerstrom
le gisement d'emplois	Arbeitsplatzreservoir
l'aubaine (f)	un avantage/un profit inattendu/inespéré
peiner à faire qc	avoir du mal à faire qc
le référentiel	Referenz(system)
l'envergure (f)	ici: Bedeutung, Format



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Alzette-Belval / Konversion II

Document 2 : A l'origine, la volonté de reconversion de la zone industrielle de Belval par le Grand Duché du Luxembourg



Globalement, l'ensemble urbain doit se structurer en quatre grands quartiers :

La Terrasse des Hauts-Fourneaux, futur centre névralgique de 28 ha, où se développera en grande partie le programme universitaire et culturel.

Le Square Mile, quartier mixte de 20 ha prolongera la terrasse des hauts-fourneaux. Il comportera au moins 25 % de logements mais sa vocation devrait être essentiellement tertiaire (services, commerces, bureaux).

Le Quartier Belval (39 ha), à vocation résidentielle (au moins 75 %), se construira dans la continuité du village de Belvaux (commune de Sanem), en privilégiant les nouvelles normes d'urbanisme durable. Il intégrera des services (école, crèches,...) et des commerces de proximité. Le quartier se partagera en deux ensembles : Belval Nord, qui sera relié aux habitations déjà existantes, et Belval Sud, qui sera plus densément construit. Le premier plan d'aménagement particulier [\[11\] Document d'urbanisme luxembourgeois destiné à l'aménagement... \[11\]](#) (PAP), adopté le 9

octobre 2006, concerne la partie Nord et prévoit la construction de 250 logements ; les premiers habitants sont attendus au quatrième trimestre 2009.

Le Parc Belval, vaste espace de nature, de loisirs et de détente où se situeront également le centre sportif et le lycée technique, s'étirera sur 33 ha entre les futurs quartiers résidentiels de Belval et les deux centres d'activités que seront le Square Mile et la Terrasse des Hauts-Fourneaux.

Source : Agora, Roger Dos Santos. - Extrait de l'article de Lucas Del Biondo : La conversion des friches sidérurgiques à la frontière franco-luxembourgeoise : un enjeu transfrontalier. Paru dans L'Information géographique, 2009/3 (Vol. 73), Armand Colin). - http://www.cairn.info/zen.php?ID_ARTICLE=LIG_733_0046 (12/10/2015)

Vocabulaire

le haut-fourneau	Hochofen
la vocation	ici: Bestimmung
résidentiel/le	propre à l'habitation, à la résidence
la crèche	Kinderkrippe, Kindertagesstätte
le commerce de proximité	un commerce de détail (Einzelhandel) réalisé par des points de vente de petite taille et situé à proximité du lieu de travail et du domicile de ses clients
le plan d'aménagement particulier	Teilbebauungsplan
s'étirer	ici: sich ausdehnen, sich erstrecken



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Alzette-Belval / Konversion III

Document 3 : Le prolongement du projet Belval de l'autre côté de la frontière. « Vers une écoagglomération transfrontalière ... ». Les arguments

Un bassin de vie transfrontalier

Une aire urbaine transfrontalière de 210 000 habitants

Une communauté de communes transdépartementale de 27 000 habitants sur 8 communes : Rédange, Russange, Thil, Villerupt, Audun-le-Tiche, Ottange, Aumetz, Boulange

Un destin commun autour d'une rivière l'Alzette et d'une activité la sidérurgie pour une population venue d'ailleurs

Des pressions et des attentes

Une dynamique forte côté luxembourgeois

Un développement économique et démographique soutenu

Un projet phare sur la frontière : Belval 5 à 7 000 habitants 20 à 25 000 emplois

1Milliards d'euros d'investissements publics sur 15 ans

1,3 Millions de m² de bâtiments / des équipements publics majeurs (Université, centre de recherche, équipements culturels et sportifs)...

Des pressions côté français

Habitat

Migrations pendulaires transfrontalières (70 000 Lorrains)

Perte fiscale pour les collectivités

Fuite des compétences et de la main d'oeuvre qualifiée

Et les attentes d'une population renouvelée

Services

Cadre de vie

Qualité des espaces publics

Des enjeux de vie quotidienne

Bâti à réhabiliter

Espaces et friches à requalifier

Consommation d'espaces à maîtriser

Qualité de vie à améliorer

Patrimoine naturel à préserver

Mobilité à organiser

Cohésion sociale et mixité entre anciens et nouveaux arrivants

Formation et accès à l'emploi à assurer

(...)

Un projet global

Améliorer le cadre de vie des habitants présents et soigner celui des nouveaux venus

Créer ou mettre en valeur la diversité et la mixité urbaine

Veiller à la cohésion sociale

Préserver et valoriser la qualité environnementale

Favoriser le développement économique local en complémentarité avec le projet luxembourgeois

Maîtriser les déplacements et la mobilité

Pour cela la Communauté de Communes fait le pari de l'innovation et du long terme

*Auteurs : **André Parthenay**, Président de la CCPHVA, **Daniel Codello**, Conseiller communal, Esch-sur-Alzette, **Luc Gwiazdzinski**, Agence d'urbanisme Lorraine Nord*

Vocabulaire

le prolongement	l'action de prolonger dans l'espace, l'augmentation de longueur
l'aire urbaine	un ensemble formé par un pôle urbain (unité urbaine de plus de 10 000 emplois) et par sa couronne périurbaine (définition de l'INSEE)
la sidérurgie	la métallurgie (du fer, de la fonte, de l'acier et des alliages ferreux)
soutenu/e	durable
le phare	Leuchtturm
la migration pendulaire	Pendelmigration
les collectivités (f)	Gebietskörperschaften
l'enjeu (m)	ici: Herausforderung
le cadre de vie	l'entourage, le milieu physique ou humain dans lequel on vit
le bâti	ici: Baubestand, Gebäude
réhabiliter qc	ici: etw. sanieren
la friche	Brache
le patrimoine naturel	Natur(erbe)
la cohésion	Zusammenhalt
soigner qc/qn	etw./jdn. pflegen
valoriser qc	donner de la valeur à qc, en augmenter la valeur
la complémentarité	Ergänzung
faire le pari de qc	ici: auf etw. setzen



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Alzette-Belval / Konversion IV

Document 4 : Regard sur la Terrasse des Hauts-Fourneaux de Belval depuis la commune de Russange, de l'autre côté de la frontière



Source : Lucas Del Biondo : La conversion des friches sidérurgiques à la frontière franco-luxembourgeoise : un enjeu transfrontalier. Paru dans L'Information géographique, 2009/3 (Vol. 73), Armand Colin.



Pour travailler sur tout le projet, à partir de thèmes ou de sites précis, consultez le site :

<http://www.ensan-ecocite-projet.sitew.com/#accueil.A>
(12/10/2015)



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Alzette-Belval / Konversion V

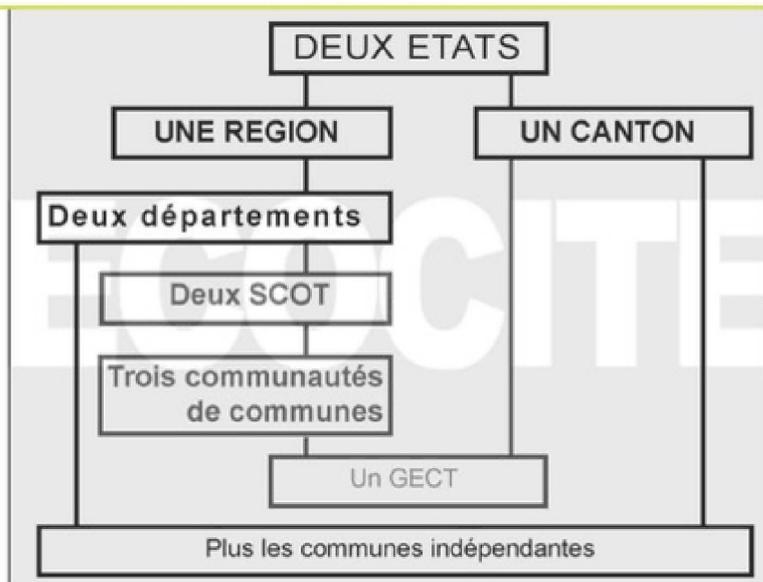
Les acteurs du projet et le découpage institutionnel. Un projet complexe

Decoupage institutionnel du territoire



Proposition d'aménagement pour une éco-agglomération transfrontalière
Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nancy // Cycle Master 2 // Atelier de projet Ville Territoire et Société - Vers un urbanisme durable
Dans le cadre d'un partenariat avec la CCPHVA - ville d'Esch-sur-Alzette // Janvier 2011

Decoupage institutionnel complexe



GECT :
Groupement Européen de Coopération Territoriale
Communauté de communes interdépartementale
SCOT de Thionville interdépartemental

Comment les décisions sont-elles prises actuellement?
Quel est l'influence des découpages institutionnels sur le fonctionnement de l'écocité?

Source : Atelier de projet VTS M2-1 « Vers un urbanisme durable ». Cycle Master 2010-2011
ENSAN CPHVA Ville d'Esch sur Alzette.

Vocabulaire

SCOT : schéma de cohérence territoriale

GECT : groupement européen de coopération territoriale



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Haut du Lièvre

Ecoquartier, rénovation et ville durable : l'exemple de Nancy

Document 1 : [Situation du Haut du Lièvre](#)

Document 2 : [Chiffres clés INSEE 2009](#)

Document 3 : [Histoire et géographie du Haut du Lièvre](#)

Document 4 : [La rénovation du Haut du Lièvre](#)

Document 5 : [Le projet « Îlot Laverny » - Quartier du Haut-du-Lièvre – Nancy, une nouvelle manière de concevoir l'habitat social](#)

Document 6 : [Un projet urbain ambitieux](#)

Consignes

1. Localisez le quartier du Haut du Lièvre dans l'agglomération nancéienne (doc.1-3).
2. Décrivez de façon nuancée la vie quotidienne dans ce quartier dans les années 1960. (doc. 4)
3. Caractérissez la situation socio-économique du quartier à l'heure actuelle. A quels défis le quartier est-il confronté en termes de développement durable ? (doc. 3-4)
4. Décrivez le paysage urbain de ce quartier dans le futur. (doc. 5)
5. Sur quelle(s) dimension(s) du développement durable cette rénovation met-elle l'accent ? (doc. 6)

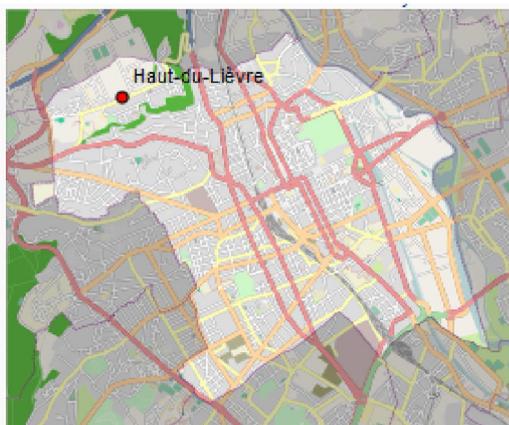


Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Haut du Lièvre / Lage des Viertels

Situation du Haut du Lièvre



« Hautlievre » par ske — Travail personnel. Sous licence Domaine public via Wikimedia Commons - commons.wikimedia.org/wiki/File:Hautlievre.jpg



« Plus grande façade d'Europe », quartier construit entre 1958 et 1971.

Modèle typique de la banlieue française telle qu'elle fut conçue dans les années 60-70.

Ce quartier a été construit sur les hauteurs de Nancy, ce qui complique l'accessibilité de ce quartier au centre ville. Près de 12 000 personnes vivent dans la Zone Urbaine Sensible (ZUS) du Haut du Lièvre (11.696 en 2006. Source : INSEE)

27 nationalités se côtoient dans ce quartier.

Sur le Haut du Lièvre et son histoire : <http://www.histoire-immigration.fr/la-cite/le-reseau/les-actions-du-reseau/2009-journees-europeennes-du-patrimoine/cite-du-haut-du-lievre-nancy> (12/10/2015)

Vocabulaire

concevoir qc	créer, imaginer, inventer qc
la hauteur	ici: Anhöhe, Hügel
l'accessibilité (f) à qc	la possibilité d'accéder, d'arriver à qc
la Zone Urbaine Sensible (ZUS)	un territoire infra-urbain défini par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville (définition de l'INSEE)
se côtoyer	ici: vivre, se rencontrer



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Haut du Lièvre / Schlüsselzahlen der Insee 2009

Chiffres Clés Insee 2009

	Haut du Lièvre	Nancy
Population des ménages fin 2009	8 864	255 049
Revenu par unité de consommation médian 2009	9 108	19 066
Part de la population à bas revenus 2009	32.4 %	9.8 %
Indicateur de jeunesse fin 2008	3.0	1.1
Part des jeunes adultes sans diplôme de niveau au moins égal au baccalauréat début 2007	61.4 %	32.4 %
Surface du logement (en mètres carrés) par personne 2009	33.0	40.0
Indicateur de monoparentalité avec jeunes enfants fin 2009	8.6 %	3.9 %
Part des ménages locataires fin 2009	85.1 %	52.5 %
Part des ménages locataires en HLM fin 2009	81.0 %	20.4 %
Part des ménages concernés par une allocation chômage 2009	23.4 %	14.4 %
Part des employés et ouvriers dans la population active occupée début 2007	77.9 %	54.6 %

Source : <http://sig.ville.gouv.fr/Tableaux/4102110> (12/10/2015)

Vocabulaire

l'INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
le ménage	Haushalt
le revenu	Einkommen
la part	Anteil
le diplôme	ici: Abschluss
la surface du logement	Wohnfläche
le mètre carré	Quadratmeter
l'indicateur (m) de monoparentalité	représente la part des familles monoparentales (familles comprenant un seul parent et un ou plusieurs enfants n'ayant pas d'enfants) parmi l'ensemble des familles
le locataire	Mieter
le HLM	l'Habitation à Loyer Modéré (Sozialwohnung)
l'allocation (f) chômage	une aide financière versée par l'État aux chômeurs



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Haut du Lièvre / Geschichte und Geographie

Histoire et géographie du Haut du Lièvre



Cartographie indicative de la Zone franche urbaine (ZFU) de : 'Le haut-du-Lièvre, Les Aulnes, Le Champ le Boeuf, Les Nation', Nancy, Vandoeuvre-lès-Nancy, Laxou, Maxéville (Meurthe-et-Moselle, (54)). - Source : I-Ville - Base documentaire de la politique de la ville. - i.ville.gouv.fr/index.php/reference/2765

Le Haut-du-Lièvre est limitrophe avec les communes de Maxéville, au nord et à l'est ; et Laxou, à l'ouest. Il est relativement excentré par rapport au reste de la ville de Nancy, notamment par sa situation géographique : en effet, le centre-ville s'étant développée dans une cuvette, alors que ce quartier est situé sur le plateau.

Historique

Le quartier fut longtemps connu pour abriter les anciennes carrières de l'entreprise Solvay.

En 1956, la municipalité envisage un développement urbain dans cette zone jusqu'à présent épargnée par l'urbanisation. Le programme prévoit alors 3 388 logements dont 2 797 sociaux pour l'OPHLM (actuel OPAC de Nancy) et 420 pour le CILOF (Compagnie immobilière pour le logement des fonctionnaires), mais aussi un quartier pavillonnaire, deux centres commerciaux (de 2 050 m² et 3 380 m²), 4 groupes scolaires, l'église de la Vierge-des-Pauvres, des équipements sportifs et culturels. L'architecte Bernard Zehrfuss est chargé du projet le 9 décembre 1957 et la première pierre est posée en mars 1958.

Le grand ensemble, tout en longueur, prend la forme, avant tout, de deux barres géantes : le Cèdre bleu (400 mètres, 15 niveaux, 917 logements) et le Tilleul argenté (300 mètres, 17 niveaux, 716 logements). La presse locale parle alors des « plus longues barres d'Europe ». En réalité, en 1959, au début du chantier du Haut-du-Lièvre, une barre d'un kilomètre d'un seul tenant est construite à Novi Beograd alors en Yougoslavie¹ ; les barres du Haut-du-Lièvre étaient néanmoins, et sont encore aujourd'hui, les plus longues de France.

Ces barres sont complétées par trois tours en étoile aux extrémités, ainsi que, sur le territoire de Maxéville, la tour panoramique les Aulnes achevée en 1971. (...).

Le quartier atteint 12 500 habitants en 1968. Cependant, il perd rapidement de son attractivité : le recensement de 1975 montre une baisse de la population à 10 650 habitants, et un rapport de l'OPHLM montre qu'entre 1970 et 1976, la totalité des logements ont changé de locataire : le grand ensemble est devenu de fait une « cité de

transit ». En 1980, 800 logements sont vacants. L'ensemble fait alors l'objet d'une réhabilitation complète de 1981 à 1988, menée par l'architecte Alain Sarfati.

C'est un quartier populaire, classé zone urbaine sensible par un décret de 1996. Jusqu'en 2007, ce quartier avait un code postal en 54100 et non 54000 comme le reste de la ville. Considérée comme stigmatisante par les habitants, cette spécificité a été supprimée. Administrativement, la ville de Nancy étant divisée en quatre cantons, le Haut du Lièvre appartient au canton de Nancy-Nord ; il appartient au conseil de quartier dénommé « Plateau de Haye : Haut du Lièvre - Parc des Carrières - Gentilly », également appelé « Haut-du-Lièvre, Gentilly » entre 2002 et 2008.

Durant l'été 2007 et 2008, une opération intitulée HDL Plage a été mise en place, à l'initiative des habitants eux-mêmes, visant à reproduire la plage au pied des immeubles, à l'image de Paris Plages.

Source : <https://fr.wikipedia.org/wiki/Haut-du-Li%C3%A8vre> (12/10/2015)

Vocabulaire

limitrophe	angrenzend
excentré/e	qui n'est pas placé au centre de qc
la cuvette	Kessel, Mulde
abriter qc	ici: etw. beherbergen
la carrière	Steinbruch
la municipalité	Stadtverwaltung
épargner qc/qn	etw./jdn. (ver)schonen
l'urbanisation (f)	Verstädterung
l'OPHLM (m)	l'office public d'habitations à loyer modéré
l'OPAC (m)	l'office public d'aménagement et de construction
le quartier pavillonnaire	Einfamilienhaussiedlung
charger qn de qc	jdn. mit etw. beauftragen
la barre	ici: Wohnblock
le cèdre	Zeder
le tilleul	Linde
le chantier	Bauarbeiten, Baustelle
d'un seul tenant	in einem Stück, zusammenhängend
la tour	ici: Hochhaus
l'extrémité (f)	äußerstes Ende, Endpunkt
l'aulne (f)	Erle
achever qc	finir, terminer qc
le recensement	Volkszählung
vacant/e	leerstehend
la réhabilitation	Sanierung
la zone urbaine sensible	un territoire infra-urbain défini par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville (définition de l'INSEE)
supprimer qc	etw. abschaffen, beseitigen, streichen

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Haut du Lièvre / Sanierung des Viertels

La rénovation du Haut du Lièvre - Le Haut du Lièvre dans les années 60

1967

La cité du Haut-du-Lièvre située au nord de Nancy dont la première pierre fut posée en 1958 est caractérisée par deux barres géantes, les plus longues de France, et compte en 1967 une population de 20 000 habitants. Divers interviews - un commerçant, des habitantes - qui évoquent des problèmes psychologiques et matériels, évoquent certaines erreurs commises par les promoteurs : isolement, absence d'espace verts pour les enfants en dépit de nombreux équipements, confort mais difficultés pour se chauffer, bruit lié à l'insonorisation des bâtiments et à la promiscuité, enfin, prix élevé des loyers. Questions sociales - Habitat.

Source : <http://www.ina.fr/video/SXF01017451> (12/10/2015)

La rénovation du Haut du Lièvre - Réhabilitation durable et démocratie locale en 2010

Nancy: Concertation au Haut du Lièvre par *StanTV*

Source : http://www.dailymotion.com/video/xdolnt_nancy-concertation-au-haut-du-lievr_news (12/10/2015)

Vocabulaire

la cité	ici: (Hochhaus-)Siedlung
poser la première pierre de qc	den Grundstein zu etw. legen
la barre	ici: Wohnblock
géant/e	riesig
le promoteur	ici: Bauträger, Baufirma
l'isolement (m)	Einsamkeit, Isolation
en dépit de qc	malgré qc
les équipements (m)	ici: Anlagen, Einrichtungen
l'insonorisation (f)	Schalldämmung, Schallschutz
la promiscuité	la situation d'une personne soumise à des voisinages nombreux
le loyer	Miete



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Haut du Lièvre / das Projekt « Îlot Laverny »

Le projet « Îlot Laverny » - Quartier du Haut-du-Lièvre – Nancy, une nouvelle manière de concevoir l’habitat social



Le bâtiment est composé d'un rez-de-chaussée et d'un étage : 30 logements adaptés ou adaptables aux personnes à mobilité réduite :

- 8: T2 - 54 m² environ
- 14: T3 - 72 m² environ
- 4: T4 - 107 m² environ
- 4: T5 - 120 m² environ

Logements « semi-individuels » avec entrée privative, jardinet ou terrasse, garage

Surface vitrée importante pour favoriser l'ensoleillement maximal

Système de récupération des eaux de pluie

Isolation naturelle par le bois

Jardin partagé

Coût total de l'opération : 3 592 0000 € TTC

Dont subventions : ANRU : 17%

Source : « Îlot Laverny » - Quartier du Haut-du-Lièvre - Nancy / Architectes : Zoméno, Thomas, Cochet. - P. 1 - 2. -

http://www.anru.fr/fraru/fraru2008/Mulhouse/Ateliers/Atelier_4/OPAC_Nancy.pdf
(12/10/2015)

Vocabulaire

l'îlot (m)	un petit groupe de maisons, isolé des autres constructions
l'habitat social	sozialer Wohnungsbau
concevoir qc	etw. konzipieren, gestalten
la personne à mobilité réduite	Person mit eingeschränkter Mobilität
le T2	un deux pièces (logement comprenant un salon et une chambre plus la cuisine, la salle de bain et éventuellement des toilettes séparées)
le T3/T4/T5	un trois/quatre/cinq pièces
l'entrée privative	eigener, separater Eingang
le jardinet	un petit jardin
la surface vitrée	Fensterfläche
important/e	ici: grand
la récupération des eaux de pluie	Regenwassernutzung
l'isolation (f)	Isolierung
TTC	toutes taxes comprises
l'ANRU (f)	l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Haut du Lièvre / Gesamtsicht des Projekts

Vue d'ensemble du projet



Sources : ALEXANDRE CHEMETOFF & ASSOCIÉS. -
www2.nancy.fr/documents/nancymag/2010_11/version_multimedia/pdf/contes_du_hdl.pdf
(12/10/2015)

Un projet urbain ambitieux

Le Plateau de Haye accueille 14 300 habitants, à la jonction des communes de Nancy, Laxou et Maxéville. Le projet urbain, sous convention ANRU depuis janvier 2007, prévoit des déconstructions de logements locatifs sociaux avec des reconstructions sur et hors site, la réalisation de programmes neufs assurant diversité et mixité de l'offre, la modernisation des services publics de proximité et la création d'équipements publics, places, rues... La rénovation urbaine du Plateau de Haye mobilise 248,8 millions d'euros pour réinventer 440 hectares à vivre.

Source : *Pose de la première pierre du nouveau pôle commerçant site des anciennes carrières Solvay - plateau de Haye – Nancy : dossier de presse, p. 3. – 16.12.2010.* -
<http://www.epareca.org/fichiers-presse/dp-pose-1ere-pierre-solvay-nancy-epareca-1210.pdf> (12/10/2015)

Les acteurs du projet : exemple du nouveau pôle commercial

Chiffres clés

Budget de l'opération : 5,5 millions d'euros

Financeurs :

Epareca (30,5 %)

ANRU (21 %)

Communauté urbaine du Grand Nancy (11,5 %)

Conseil général de Meurthe et Moselle (4,5 %)

FEDER (32,5 %).

A lire :

[A Nancy, un nouveau quartier pour changer l'image du plateau de Haye, www.lemonde.fr](http://www.lemonde.fr),
28.02.2014 (12/10/2015)

Vocabulaire

ambitieux/se	ehrgeizig
à la jonction des communes	an der Grenze zwischen den Gemeinden
la convention	un accord, un contrat
l'ANRU (f)	l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine
la déconstruction	Rückbau
le logement locatif	Mietwohnung
le site	Ort, Stelle
la mixité	Mischung
les services publics	öffentlicher Dienst
de proximité	hier: vor Ort
les équipements (m)	Anlagen, Einrichtungen
le pôle commercial	un regroupement de magasins proches les uns des autres (définition de l'INSEE)
l'Epareca (m)	l'Établissement public national d'aménagement et de restructuration des espaces commerciaux et artisanaux
le FEDER	le Fonds européen de développement régional

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda



Zeichnung: Jakob Flockerzi

Hoyerswerda – Hoytopia ?!

Redakteur: **Kristian Raum**,
Dresden

[Didaktischer Kommentar](#)

[Das gesamte Dossier in
einer PDF-Datei](#)

Annäherung an das Forschungsobjekt ‚Hoyerswerda‘:

1. Beschreibe das Stadtbild von Hoyerswerda beim Rundblick vom Lausitzturm aus: www.hoyerswerdsche.de/stadttour/neustadt.php#/lausitzturm/ (Virtuelle Stadttour)
 2. Beschreibe Deine Eindrücke beim Betrachten der Fotos und Filme aus dem Jahr 2008 vom Abriss des Hochhauses Schöpsdorfer Straße 36-38. (Die roten Kreise weisen auf die ehemalige Wohnung von K. Raum, Verfasser dieses Dossiers, in der 9. Etage des Hochhauses hin; die Abendfotos sind ca. 1995 von dort aus aufgenommen worden.)
[Abriss](#) (Fotos) - [Abriss](#) (Filme) - [Abendstimmung](#) (Fotos)
 3. Suche das Hochhaus Schöpsdorfer Straße 36-38 bei [Google-Earth](#) und auf dem [Stadtplan aus dem Jahr 1990](#). Vergleiche die Struktur des Stadtviertels „Wohnkomplex VIII“ heute mit 1990.
 4. Formuliere Forschungsfragen ausgehend von deinen Beobachtungen aus 1) – 3).
-

Entdecken und Verstehen (geographische Perspektive): Stadt im Umbau

1. Ordne Hoyerswerda geographisch mit Hilfe einer Karte ein. Beachte dabei die politische Zuordnung sowie die Natur- und Wirtschaftsräume, in denen sich die Stadt befindet.
2. Analysiere die Statistiken aus dem Stadtentwicklungsbericht (S. 14-18) und fasse deren Aussage zusammen. Informiere dich über die neuesten demographischen Erhebungen
Bevölkerungsentwicklung in Hoyerswerda 2005 - 2014 bzw. Stadt Hoyerswerda: Statistischer Bericht - II. Quartal 2015.
Begründe, wie es zu dieser Entwicklung kommen konnte und definiere den Begriff ‚Stadtumbau‘.
"Schrumpfung" Hoyerswerdas / Stadtentwicklungskonzept INSEK / Maßnahmen des Stadtumbaus (siehe hierzu Terra auch : Geographie 10 ; Mittelschule Sachsen. - Stuttgart ; Leipzig : Klett, 2007. - ISBN: 978-3-623-26460-8, S. 112 - 113)
3. Untersuche die Ferienkarte „Lausitzer Seenland“ im Hinblick auf das touristische Potential der Region. Nutze hierfür auch www.lausitzerseenland.de und die dort abrufbaren Videos.
4. Ist Hoyerswerda noch zu retten? Schätze die Zukunftspotentiale dieser Stadt ausgehend von deinen Erkenntnissen ein.

Entdecken und Verstehen (historische Perspektive): Zwischen Utopie und Realität

1. Erkläre, warum um Hoyerswerda in den letzten Jahrzehnten mehrere neue Seen entstehen konnten und informiere dich in diesem Zusammenhang über „Schwarze Pumpe“
Stark, Florian: Das war die größte Dreckschleuder der DDR. - Die Welt, 31.10.2013
2. Skizziere die historische Entwicklung Hoyerswerdas. Beschreibe mindestens drei historische Fotos und ordne sie in ihren Kontext ein.
Historischer Überblick - Historische Fotos von Hoyerswerda
3. Erarbeite den Kontrast zwischen dem ideologischen Anspruch der DDR-Architektur und der historischen Realität in dem du
 - a) die Aussagen des Textes von 1974 zusammenfasst,
 - b) sie der Sichtweise der Schriftstellerin Brigitte Reimann gegenüberstellst (Weitere Informationen zur DDR-Autorin Brigitte Reimann und ihrer Beziehung zu Hoyerswerda sind hier zu finden-> www.brigittereimann.de)
 - c) und deine Erkenntnisse anhand der Informationen des Textes von 1995 überprüfst.
 Text von 1974: Vorwort aus: Krenz, Gerhard: **Architektur zwischen gestern und morgen** : ein Vierteljahrhundert Architekturentwicklung in der Deutschen Demokratischen Republik. - Berlin : Verl. für Bauwesen, 1974. - S. 5.
Anspruch und Wirklichkeit : 40 Jahre Hoyerswerda-Neustadt 1955-1995 / [Hrsg. u. Red.: Gesellschaft für Heimatkunde e.V. Hoyerswerda]. - Hoyerswerda, 1995. - S. 6 - 8.
Brigitte Reimann - Spaziergang durch Hoyerswerda. - Hoyerswerda :

Hoyerswerdaer Kunstverein, 2003. - ISBN: 3-9808957-1-8. - S. 10 - 15.

Fotos vom Aufbau der Stadt

4. Lege deine Vorstellung einer idealen Stadt dar.
-

Hoytopia

1. [Betrachte die Zeichnungen und gib deine Eindrücke wieder.](#) (Die Bilder wurden von Dresdner Schülern nach ihrem Besuch in Hoyerswerda gezeichnet)
 2. Erkläre, worin der Sozialanthropologe Felix Ringel das Potential der Stadt Hoyerswerda sieht
[Forscher in der Platte.](#) - Zeit-Online, 10.12.2010 / [Wissenschaftler Felix Ringel erforscht das Leben in Hoyerswerda.](#) - Tagesthemen, 08.03.2009. Min. 3'37 – 6'54
 3. Engagierte Hoyerswerdaer wie die Architektin Dorit Baumeister versuchen ihrer Stadt durch Kunstprojekte eine Zukunftsperspektive zu geben. Beschreibe eines der von ihr unter dem Begriff „Superumbau“ durchgeführten Projekte.
[SUPERUMBAU | Hoyerswerda 2003 - Ein Kunstprojekt zur Erforschung urbanen Lebens in schrumpfenden Städten](#)
 4. Zeige mit welchen Ideen die Hoyerswerdaer Kulturfabrik zum (Über-)Leben der Stadt beitragen möchte.
[Internetseite des Kulturfabrik Hoyerswerda e.V.](#)
 5. Nimm Stellung zu den in 1) – 4) untersuchten Initiativen und diskutiere, inwiefern „Hoytopia“ auch auf andere Orte und Regionen übertragbar sein könnte.
-

Weiterführende Informationen:

Ringel, Felix: [Hoytopia allerorten? Von der Freiheit zu bleiben.](#) - Aus: Aus Politik und Zeitgeschichte (APuZ 30-31/2010)

Raum, Kristian: [Heimat - Hoyerswerda - Hoytopia partout!](#) - Eine Exkursion in eine schrumpfende Stadt im Rahmen des bilingualen Geographie- und Geschichtsunterrichts. - Aus: Quoi de neuf – Nouvelles du bilingue 1/2014

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



[Startseite](#) / [Lebensräume](#) / [Stadtentwicklung](#) / [Hoyerswerda](#) / [Didaktischer Kommentar](#)

Didaktischer Kommentar

Dieses Dossier versteht sich als Einladung die Stadt Hoyerswerda als ein Fallbeispiel zu untersuchen und dabei analog zum Forschungsprozess von Beobachtungen zu eigenen Fragestellungen zu gelangen. Ausgehend von der geographischen Einordnung dieser „schrumpfenden Stadt“ werden ihre gravierenden ökonomischen und sozialen Veränderungsprozesse erarbeitet. Die gewonnenen Erkenntnisse lassen nach den historischen Wurzeln der heutigen Situation fragen, was uns zum Großprojekt des sozialistischen Städtebaus und dessen Spagat zwischen Utopie und Realität führt. Mit der Erklärung der Problemlage möchte es dieses Dossier aber nicht bewenden lassen. Bezug nehmend auf die sozial-anthropologischen Forschungen von Felix Ringel, der für seine Doktorarbeit in Cambridge 16 Monate teilnehmende Beobachtung in Hoyerswerda durchführte, wird die Frage nach der Reaktion der Menschen auf ihre sterbende Stadt gestellt und der Begriff Hoytopia beleuchtet.

Anhand des Fallbeispiels Hoyerswerda trainieren die Schüler also den Umgang mit geographischen und historischen Methoden. Sie formulieren eigenen Prognosen im Hinblick auf das möglicherweise vorhandene Zukunftspotential dieser Stadt. Darüber hinaus diskutieren sie allgemein bedeutsame Fragen wie die nach der Menschenwürdigkeit des Städtebaus, den Folgen politischer Umbrüche für das Alltagsleben und den ungeahnte Kreativität freisetzenden Umgang von Menschen mit scheinbar unvermeidlichen sozio-ökonomischen Schrumpfungsprozessen.



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / Abriss

Abriss des Hochhauses Schöpsdorfer Straße 36-38 (Fotos)



Foto: Kristian Raum



Foto: Kristian Raum



Foto: Kristian Raum



Foto: Kristian Raum



Foto: Kristian Raum



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / Abendstimmung

Abendstimmung in und über Hoyerswerde Mitte der 90er-Jahre



Foto: Kristian Raum



Foto: Kristian Raum



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / „Schrumpfung“ Hoyerswerda

„Schrumpfung“ Hoyerswerdas

Hoyerswerda, 1956 als „zweite sozialistische Wohnstadt der DDR“ für die Kohle- und Energiearbeiter des „größten Braunkohle- und Steinkohleveredlungskombinats Europas“, Schwarze Pumpe, errichtet, durchläuft seit der Wiedervereinigung einen dramatischen Deindustrialisierungsprozess:

Tausende Arbeitsplätze sind verloren gegangen. Gleichzeitig nimmt die Bewohnerschaft der Stadt stetig ab und die verbleibende wird immer älter. In etwa zehn Jahren, so die Prognosen, wird die einst „jüngste Stadt“ der DDR annähernd zur Hälfte von PensionärInnen bewohnt sein. Heute handelt es sich bei diesen zwar noch um die relativ gut versorgten KnappschaftsrentnerInnen.

Aber künftig werden jene Personengruppen überwiegen, deren Bezüge als Folge von Vorruhestand und jahrelanger Arbeitslosigkeit eine eher trostlose Perspektive bieten: Einkommen/Vermögen und künftige Rentenansprüche sind gering. Hier droht ein Wiederanstieg der Altersarmut. Hinzu kommt, dass die gesamte technische und soziale Infrastruktur der Stadt angesichts der sinkenden Einwohnerzahlen überdimensioniert ist.

Quelle: Hannemann, Christine: *Schrumpfende Städte in Ostdeutschland – Ursachen und Folgen einer Stadtentwicklung ohne Wirtschaftswachstum.* - In: *Aus Politik und Zeitgeschichte*, B 28/2003. - S. 16. - <http://www.bpb.de/system/files/pdf/G43J1X.pdf>



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / Stadtentwicklungskonzept IN

Stadtentwicklungskonzept INSEK

Die Stadt Hoyerswerda hat ein Integriertes Stadtentwicklungskonzept - INSEK - erarbeitet, welches für die nächsten 10 bis 15 Jahre die Entwicklungsziele deutlich darstellt. (...) Es setzt sich aus mehreren Teilkonzepten (u.a. Wirtschaft, Tourismus, Infrastruktur, Wohnungsbau, Verkehr, Soziales usw.) zusammen (...). Im wirtschaftlichen Bereich verfolgt die Stadt Hoyerswerda das grundlegende Ziel, bestehende Dienstleistungs- und Gewerbestrukturen zu erhalten (...). Weitere Ziele sind:

Erschließung innovativer Wirtschaftsfelder in den Bereichen der Erneuerbaren Energien und der Angewandten Biotechnologien (...)

Qualifizierung der vorhandenen touristischen Infrastrukturen und Schaffung von neuen touristischen Angeboten im Lausitzer Seenland

Schaffung von ca. 1000 neuen Arbeitsplätzen im verarbeitenden Gewerbe und im Bereich Handel/Dienstleistung bis 2010 (...)

Erhalt des Status als Dienstleistungs und Handelsstandort in der Region

Quelle: Hoyerswerda - eine Stadt im Wandel. - Nordhorn : BVB-Verl.-Ges., 2005. - S. 6.



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / Maßnahmen des Stadtumbau

Maßnahmen des Stadtumbaus

Bereits 1997 wurde ein Hochhaus um 3 Geschosse zurückgebaut und zu altersgerechtem Wohnraum umgestaltet. Im Jahr 2000 begann der Abriss leer stehender Wohnungen. Durch den punktuellen Rückbau in den zentrumsnahen Wohnkomplexen entstanden Freiflächen für Parkplätze. Im Jahr 2005 wurde aus einem ehemaligen Bürohochhaus eine Seniorenresidenz „Neustädter Eck“ geschaffen.

Der großflächige Abriss erfolgt von außen nach innen. Die Freiflächen sollen als Grünflächen das Wohnumfeld verbessern. Ein Freiraumkonzept sieht die Gestaltung einer Park- und Gartenlandschaft vor.

Durch den Rückgang der Bevölkerung verringerte sich auch die Schmutzlast in den Abwasserkanälen. Die Nachfrage nach Trinkwasser, Strom und Fernwärme ging zurück. So müssen einzelne Netzabschnitte stillgelegt, andere an den perspektivischen Bedarf angepasst werden.

Quelle : Terra : Geographie 10 ; Mittelschule Sachsen. - Stuttgart ; Leipzig : Klett, 2007. - ISBN: 978-3-623-26460-8. - S. 113.

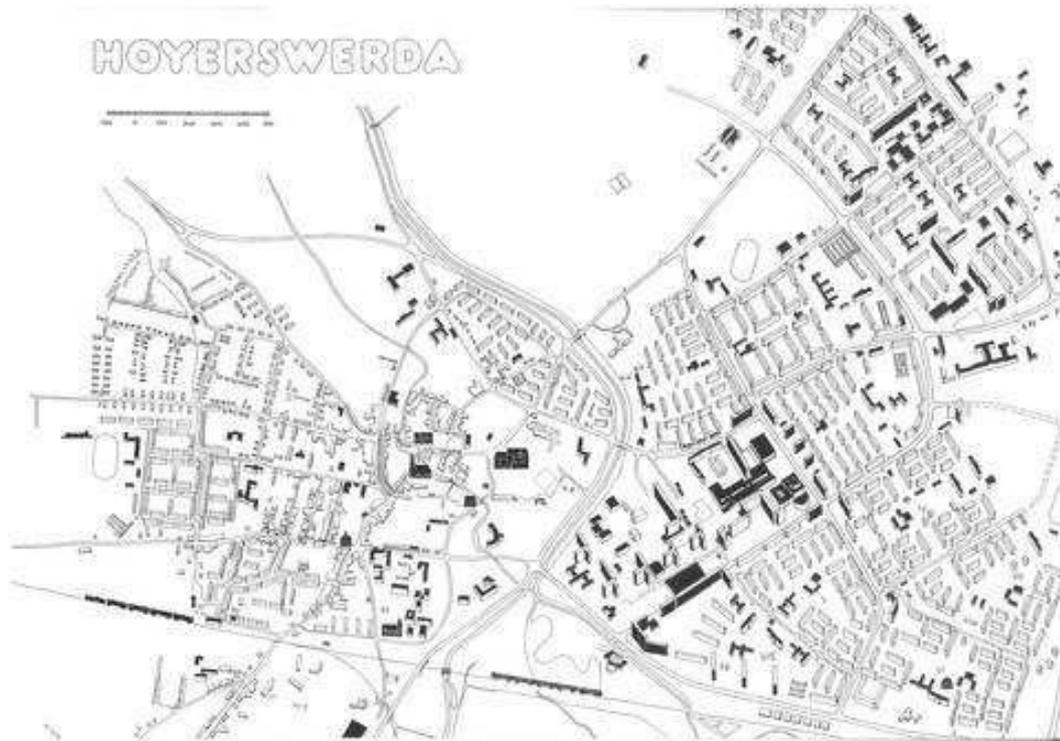
Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / Historischer Überblick

Hoyerswerda im historischen Überblick



Quelle: Architektour Hoyerswerda : Stadt - Bau - Kunst / [Autor: Peter Biernath]. - 1. Aufl. - Hoyerswerda : Kulturbund, 2005. - Rückseite Buchtitel.

Hoyerswerda ist seit 1952 Kreisstadt und seit 1996 kreisfreie Stadt. Sie liegt im Norden des Freistaates Sachsen, am Südrand des Lausitzer Urstromtales an beiden Ufern der Schwarzen Elster und wurde ehemals von vielen Wasserarmen durchquert. In der Stadt kreuzen sich die beiden Bundesstraßen B 96 (Zittau - Bautzen - Senftenberg - Berlin - Stralsund - Saßnitz) und B 97 (Dresden - Cottbus - Guben) sowie die Eisenbahnstrecke Falkenberg - Horka.

Dem an einer ehemaligen Wasserburg des späten 13. Jahrhunderts gegründeten Ort, im Jahre 1268 erstmalig urkundlich erwähnt, wurde 1371 das Markt- und 1423 das Stadtrecht verliehen. Sächsische und preußische Herrschaft wechselten und ließen über die Jahrhunderte eine kleine deutsch-sorbische Ackerbürgerstadt entstehen. Die Industrialisierung Ende des 19. Jahrhunderts hat Hoyerswerda nur zögernd erfasst. Von Bedeutung waren der Eisenbahnbau, Werkstätten und eine Glasfabrik.

Im Umfeld der Stadt wurden umfangreiche tertiäre Braunkohlelagerstätten erschlossen. Vor fünfzig Jahren, im April 1954, beschloss die Regierung der DDR den Aufbau des Kombines "Schwarze Pumpe" zur Erschließung, Nutzung und Veredelung der in der Lausitz vorhandenen Braunkohlevorkommen. Für den Bau des größten Braunkohleveredelungswerkes Mitteleuropas, im Süden des damaligen Bezirkes Cottbus, bestimmte man Hoyerswerda als Standort für die künftige Wohnstadt der Arbeiter des Kombines.

Hoyerswerda wurde wegen seiner Vorzüge hinsichtlich Zentralität im Gebiet und günstiger Verkehrslage zum Kokskombinat und zu den Tagebauen sowie benachbarten Zentren, aber auch wegen der guten landschaftlichen und bioklimatischen Lage, der vorteilhaften Möglichkeiten einer Anbindung der neuen Wohnstadt an die vorhandene Kreisstadt und der gegebenen günstigen Voraussetzungen für eine künftige technische Versorgung als Standort bestätigt.¹ ...und Hoyerswerda, etwa 12 Kilometer südwestlich vom Kombinat gelegen, stand auf kohlefreiem Grund.

Im Jahr 1955 wurden die Prinzipien für den Aufbau der neuen Wohnstadt festgelegt:

1. «Sicherung der günstigsten Wohn- und Lebensbedingungen der Bevölkerung zur Erfüllung der maximalen Bedürfnisse hinsichtlich Arbeit, Wohnung, Kultur und Erholung auf der Grundlage eines wissenschaftlich-technisch begründeten städtebaulichen Programms der Wohnungen und Gemeinschaftseinrichtungen,
2. Gewährleistung industrialisierter und mechanisierter Baumethoden bei Berücksichtigung der Tatsache, dass in Hoyerswerda die Wohnbauten überwiegend in Großplattenbauweise und zum restlichen Teil in Großblockbauweise zu errichten sind.
3. Erreichung eines höchsten Grades der Wirtschaftlichkeit der städtebaulichen Planung zur maximalen Senkung der Baukosten für Hochbauten, Verkehrseinrichtungen und Versorgungsanlagen im Sinne der Forderung "besser, schneller und billiger bauen" ohne Beeinträchtigung der Qualität,
4. Städtebauliche Einordnung der neuen Wohnstadt in das Gebiet unter Beachtung der Gebietsplanung für das Industriegebiet Spremberg-Hoyerswerda»¹

Die Deutsche Bauakademie und das Stadt- und Dorfplanungsbüro Halle entwickelten für Hoyerswerda den Grundgedanken zum Wohnkomplex. Etwa 3.500 bis 4.500 Menschen ordneten sie jeweils eine zweizügige Grundschule, Kinderkrippe, -garten und -hort zu. Der Wohnkomplex ist klar gegliedert nach Wohnbereich und Einrichtungen für Kinder.

Ein städtebaulicher Ideenwettbewerb - für Architekten, Ingenieure, Garten- und Landschaftsgestalter der DDR und Berlin ausgeschrieben - erbrachte den im Jahr 1956 mit dem ersten Preis ausgezeichneten Entwurf eines Kollektivs des damaligen Entwurfsbüros für Stadt- und Dorfplanung Halle.

Die städtebauliche Idee war folgende: Entlang einer von Norden nach Süden zum zukünftigen Bahnhof hin verlaufenden "Magistrale" werden sieben Wohnkomplexe mit jeweils etwa 3.500 - 4.500 Einwohnern angeordnet. Die zentralen Einrichtungen für Verwaltung, Kultur und Versorgung sollten in kompakten Gebäudekomplexen im flächigen Zentrum zusammengefasst und von den Wohnkomplexen hufeisenförmig in Richtung Altstadt umschlossen werden. Von hier konzipierten die Architekten eine grüne Querachse als Fußgängerverbindung über den zwischen beiden Stadtteilen liegenden Kultur- und Sportpark zum Zentrum der Altstadt. Das Zentrum plante man nicht als Aufreihung gesellschaftlicher Gebäude entlang einer "Magistrale", sondern als eine Komposition in einem zentralen Raum.

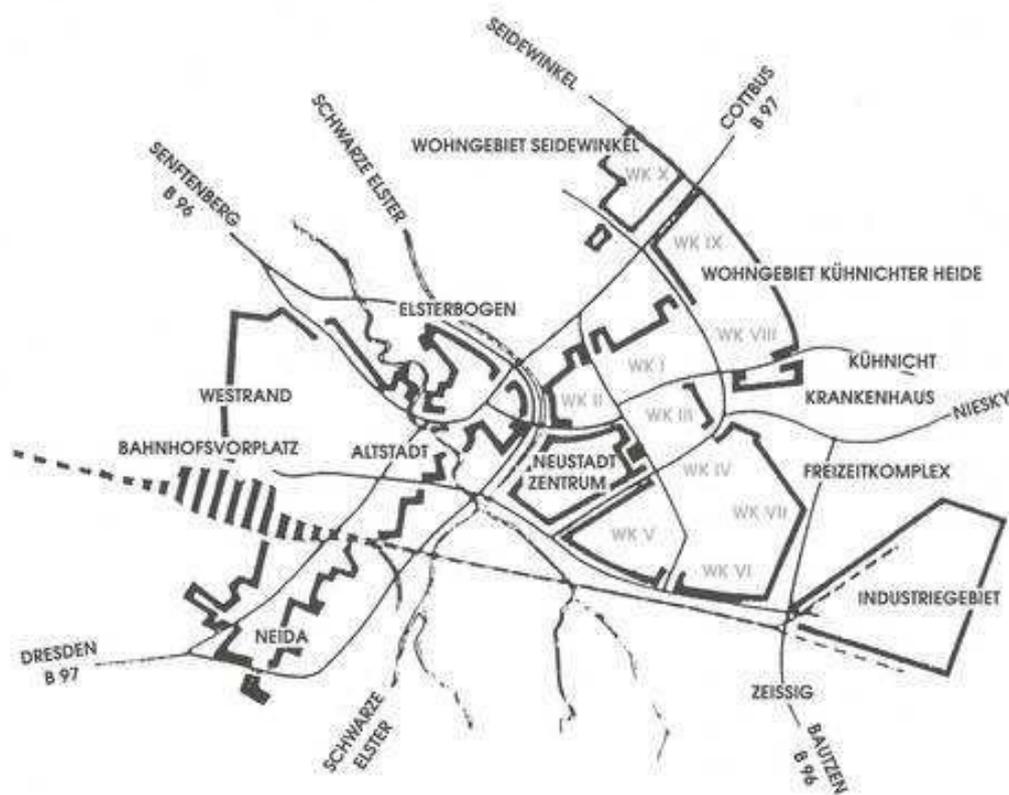
Die Zielstellung war, eine Mittelstadt mit etwa 37.000 Einwohnern - möglich bis 48.000 - jedoch nicht mit über 50.000 Einwohnern, zu errichten.

Am 30. Juni 1956 bestätigte der Ministerrat der DDR den Stadtbebauungsplan, das städtebauliche Programm und terminliche Festlegungen des Bauablaufes.

Mit dem in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre begonnenen Aufbau von Hoyerswerda entwickelte sich die Stadt zu einer der ersten Neubautstädte der DDR, bei deren Errichtung erstmals industrielles Bauen erprobt und eingeführt wurde.

'zitiert aus Deutsche Bauakademie. Städtebau und Siedlungswesen Heft 8/1957

Quelle : *Architektour Hoyerswerda : Stadt - Bau - Kunst / [Autor: Peter Biernath]. - 1. Aufl. - Hoyerswerda : Kulturbund, 2005. - S. 3 - 4.*



Hoyerswerda Stadtstruktur (um 1990)

Quelle : *Architektour Hoyerswerda : Stadt - Bau - Kunst / [Autor: Peter Biernath]. - 1. Aufl. - Hoyerswerda : Kulturbund, 2005. - S. 5.*



Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / Anspruch und Wirklichkeit - I

Anspruch und Wirklichkeit der sozialistischen Architektur in der DDR

Die Bürger der Deutschen Demokratischen Republik können in diesem Jahr, in dem wir den 30. Jahrestag der Befreiung vom Faschismus begehen, mit Stolz auf die erfolgreiche Entwicklung ihres sozialistischen Staates zurückblicken, eines Staates, den sie unter Führung der Arbeiterklasse und ihrer marxistisch-leninistischen Partei selbst aufgebaut und gestaltet haben.

Dieses Buch soll deshalb all jenen gewidmet sein, die mit ihren Leistungen dazu beigetragen haben, die Deutsche Demokratische Republik zu dem zu machen, was sie heute ist: ein in der Welt geachteter, aufstrebender sozialistischer Staat, der mit der Sowjetunion und den anderen Ländern der sozialistischen Staatengemeinschaft fest verbunden ist. Mit dem Aufbau der sozialistischen Gesellschaftsordnung haben auch der Städtebau und die Architektur in der DDR entscheidende Impulse erhalten.

Die Entwicklung des Städtebaus und der Architektur wurde, von der Partei der Arbeiterklasse weitsichtig gefördert, zu einem demokratischen Anliegen der ganzen Gesellschaft. Die Einflußnahme der Bürger auf die Entwicklung der Architektur umfaßt das breite Spektrum der sozialistischen Demokratie von der Tätigkeit der gewählten Volksvertretungen und ihrer Räte bis zur aktiven Mitgestaltung ihrer Umwelt im Wettbewerb „Schöner unsere Städte und Gemeinden - mach mit!“. Das architektonische Schaffen hat damit den Charakter einer umfassenden, schöpferischen Gemeinschaftsarbeit angenommen, in der das Volk zum Schöpfer der neuen Architektur geworden ist.

Der VIII. Parteitag der SED und das aus seiner sozialpolitischen Zielsetzung abgeleitete Wohnungsbauprogramm der DDR bis zum Jahre 1990 haben dem Schaffen der Architekten weit in die Zukunft reichende, begeisternde Perspektiven gegeben. Das Wohnungsbauprogramm ist geradezu ein Beispiel dafür, wie sich im Sozialismus die tägliche Sorge um die Verbesserung der Lebensbedingungen der Menschen mit revolutionärer Phantasie verbindet.

Die Zukunft der sozialistischen Architektur wird unter diesen Bedingungen nicht zum Objekt utopischer Spekulationen, sondern nimmt, getragen von der schöpferischen Initiative aller Bauschaffenden, bereits heute auf den Baustellen unserer Republik, in Plänen, Projekten und Forschungsergebnissen reale Gestalt an. In diesem Sinne soll hier die Leistung der Aktivisten der ersten Stunde, der vielen freiwilligen Aufbauhelfer, der Trümmerfrauen, der Arbeiter auf den Baustellen und in den Werken der Baumaterialienindustrie, der Ingenieure und Wissenschaftler, der Mitarbeiter staatlicher Organe und nicht zuletzt der Architekten gewürdigt werden, die das neue architektonische Antlitz der DDR gestalteten.

Ohne einer umfassenden wissenschaftlichen Analyse vorgreifen zu wollen, soll mit dieser Arbeit versucht werden, ein Vierteljahrhundert Architekturentwicklung in der DDR

darzustellen und zu werten. Eine solche Einschätzung der Fortschritte in der Architektur wird, wie mir scheint, am deutlichsten, wenn sie in den Rahmen von Vergangenheit und Zukunft eingeordnet wird. Deshalb soll hier auch ein Ausblick auf die Architektur von morgen gewagt werden, der - wie ich hoffe - zugleich Anlaß zur Diskussion und zum Meinungsstreit geben wird.

Denn die Würdigung der Leistungen von gestern und heute darf uns nicht zur Selbstzufriedenheit verleiten. Sie soll vielmehr dazu beitragen, die Architekturentwicklung nach vorn, auf die neuen Aufgaben bei der Gestaltung der entwickelten sozialistischen Gesellschaft zu orientieren.

Gerhard Krenz

Vorwort aus: Krenz, Gerhard: Architektur zwischen gestern und morgen : ein Vierteljahrhundert Architekturentwicklung in der Deutschen Demokratischen Republik. - Berlin : Verl. für Bauwesen, 1974. - S. 5.

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / Anspruch und Wirklichkeit - II

Anspruch und Wirklichkeit



Die städtebauliche Idee des Bebauungsplanes der Neustadt ging von einer breiten Magistrale mit links- und rechtsseitig angeordneten und industriell zu errichtenden 7 Wohnkomplexen gleichen funktionellen Aufbaus sowie zentralen und repräsentativen gesellschaftlichen Bauten aus, die überwiegend sowohl im Zentrum als auch entlang der

Magistrale errichtet werden sollten. Die fehlende städtebauliche Anbindung an die Altstadt sollte durch eine breite Fußgängerzone vom Neustadt-Zentrum zum Altstadtmarkt über einen zwischen den beiden Stadtteilen liegenden Kulturpark geschaffen werden.

In jedem mit großzügigen Grünflächen versehenen Wohnkomplex waren 3- bis 4geschossige Wohnbauten für 3500 bis 4000 Einwohner sowie als Mittelpunkt und gesellschaftliches Zentrum das 1 geschossige, sogenannte Versammlungshaus mit angeschlossener Gaststätte vorgesehen. Innerhalb des Wohnkomplexes sah der Bebauungsplan 1 geschossige Ladengruppen und am Rande als Übergang zur umgebenden Landschaft niedrig gehaltene Schulen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Kinderkrippen, Großgaragen und Wäschereien vor, die über breite Fußwege erreicht werden konnten. Außerdem waren Sport- und Spielplätze geplant. Mit schmalen Stichstraßen aus den Wohnkomplexen heraus sollte der fließende Verkehr bewältigt werden. An städtisch zentral zu nutzenden und zum Teil repräsentativen Bauten enthielt der Bebauungsplan:

- mehrere städtebaulich dominante Verwaltungsgebäude
- mehrere vielgeschossige Hotelbauten
- ein Mehrzwecktheater (Kulturhaus)
- mehrere Branchen-Kaufhäuser und eine Markthalle
- ein neues Krankenhaus
- 2 vielgeschossige Ledigen-Wohnheime
- zentrale Sportstätten
- einen Neustadt-Bahnhof.

Für die Altstadt-Bebauung wurden 1955/ 56 3 neue Wohngebiete als notwendiger Vorlauf für den Baubeginn der Neustadt in traditioneller Bauweise mit ca. 1200 Wohneinheiten (WE), zwei Schulen, Sportplätzen, Kindertagesstätten, Kinderkrippen, dem Neubau der Oberschule, einer weiteren Grundschule südlich der Bahn, einem Jugendklubhaus und dem Neubau eines Festsaaes am ehemaligen Schützenhaus geplant.

Für den späteren zeitlich versetzten Aufbau einer städtischen Versorgungsindustrie war das verkehrstechnisch günstige Gebiet östlich von Klein-Neida vorgesehen.

Damit der regionale Verkehr, insbesondere der Berufsverkehr, von den Hauptwohngemeinden des Gebietes zu den umliegenden Tagebauen und dem Veredlungskombinat zügig abgewickelt werden konnte, sah das Verkehrskonzept einen Eisenbahn-Ringschnellverkehr vor, der Hoyerswerda, Senftenberg, das Veredlungskombinat und die Tagebaue im Einzugsbereich verbinden sollte. Die beabsichtigte Erweiterung der Altstadt und der Bau der Neustadt mit 7 Wohnkomplexen sollten im Wesentlichen bis 1963 mit einem Kostenaufwand von 770 Mio. DM verwirklicht werden, wobei das benötigte umfangreiche Bauland durch zwangsweise Enteignung per Aufbaugesetz mit Entschädigungszahlungen weit unter dem damaligen Verkehrswert in der Kostenbilanz kaum zu Buche schlug.

Unzureichende Material- und Geldreserven sowie die fehlende Refinanzierung des eingesetzten Kapitals führten beim Aufbau der Neustadt bereits frühzeitig zu der Tendenz, vorzugsweise Wohnungen und jeweils verspätet nur die unbedingt notwendigen Folgeeinrichtungen zu Lasten ursprünglich vorgesehener urbaner Bauelemente zu errichten. So fiel beispielsweise das sogenannte Stadtzentrum von einem zum anderen Planungszeitraum dem Rotstift zum Opfer und blieb bis zum Ende der DDR in Ansätzen stecken. Das gleiche Schicksal erlitten auch die stadtbestimmenden Verwaltungsbauten, Hotels, Branchen-Kaufhäuser, die Markthalle, Neustadt-Bahnhof und Ringschnellbahn, Sportstätten u. a. Außerdem ergaben die volkswirtschaftlichen Bedingungen, daß die konzipierte Größe der Neustadt mit 7 Wohnkomplexen und 30000 Einwohnern flächenmäßig zu großzügig und einwohnerseitig viel zu gering geplant war.

Bereits 1963, dem ursprünglich vorgesehenen Bauende der Neustadt, sah der Plan für das gesamte Stadtgebiet 75000 Einwohner mit 2 weiteren Wohnkomplexen und Verdichtungsbebauung in den bisherigen Baugebieten, den freigehaltenen Flächen des Stadtzentrums und des Kulturparks sowie der Altstadt vor. Bei diesen Erweiterungsplänen für das Stadtgebiet ergaben sich aus der bisherigen Neustadtentwicklung große Schwierigkeiten, die teilweise nur durch städtebaulich unzureichende und teure Kompromisse überwunden werden konnten:

- Die Aufreihung der Wohnkomplexe entlang der Magistrale konnte durch den erfolgten

Kläranlagenbau westlich nicht weitergeführt werden.

Die unzulässige Unterschätzung des fließenden Straßenverkehrs ließ eine weitere Belastung der Magistrale nicht zu.

Der ebenfalls besonders unterschätzte ruhende Verkehr mit den geringen Parkmöglichkeiten innerhalb der Wohnkomplexe hatte am Ostrand der Neustadt zum Bau von Garagenkomplexen geführt. Zudem begrenzten der neue Friedhof und das neue Industriegebiet auf Zeißiger Flur eine Osterweiterung der Stadt.

Das stadttechnische, auf 54000 Einwohner konzipierte Versorgungsnetz erwies sich teilweise als ungeeignet für Erweiterungen, so daß auch großzügig angelegte Stadtteile in der Bebauung nicht verdichtet werden konnten.

Das vorhandene Handels- und Versorgungsnetz war wenig leistungsfähig und unattraktiv für die Einwohner. Ebenso degradierte das Fehlen der ursprünglich geplanten, aber nicht realisierten zentralen städtischen kulturellen und wirtschaftlichen Einrichtungen die „2. Sozialistische Wohnstadt“ zu einer Schlafstadt,

Mit dem zunehmenden Wachstum der Neustadt wurde die Diskrepanz zwischen der ursprünglichen finanziellen Planung und der Realität offensichtlich, die durch mehrere sogenannte „Industriepreisreformen“ und gestiegene Löhne bestimmt wurde. Gleichzeitig wuchsen die stark subventionierten Betriebskosten dieser volkseigenen Wohnungen an. Ihnen standen nur mehr oder minder symbolische Mieteinnahmen gegenüber, ein Zustand, der auch privaten Vermietern über Jahrzehnte zugemutet wurde.



Dieses Problem existierte DDR-weit, und es bedurfte einer Mietenreform, einem Tabu der sozialistischen Ideologie. Sie blieb nach realen Ansätzen in „westideologischer Gegenargumentation“ stecken. Aus diesen Schwierigkeiten heraus konnte eine Stadterweiterungsplanung nur über weitere Flächen nördlich der bisherigen Bebauung unter Opferung von Wald und innerstädtischen Grünflächen - u, a, Teile des „Kulturparks“, die ursprünglich für die Naherholung vorgesehen waren - sowie durch eine verstärkte

Wohnbebauung im Stadtzentrum und in bestehenden Wohnkomplexen erfolgten.

Durch ein neues Verkehrskonzept mit einer 2. Magistrale wurde der neuen Situation Rechnung getragen. Durch diese veränderte Stadtentwicklung ergaben sich völlig neue funktionelle Beziehungen in der Gesamtstruktur der Stadt, aber damit konnte eine zukünftige Erweiterung der Stadt gewährleistet werden. Mit dem Bau der Wohnkomplexe 8 und 9 im Gebiet der Kühnichter Heide mit ca. 20.000 Einwohnern wurde diese, der ursprünglichen Bebauungsdichte kraß entgegenstehende Stadterweiterung begonnen und durch den Wohnkomplex 10 westlich der F97 auf Seidewinkler Gebiet fortgesetzt.

In der Altstadt tat sich außer der Formulierung von Planungsabsichten nichts, und Teile von ihr verfielen zusehends, was letzten Endes nur zum Abriß führte.

Quelle: Anspruch und Wirklichkeit : 40 Jahre Hoyerswerda-Neustadt 1955-1995 / [Hrsg. u. Red.: Gesellschaft für Heimatkunde e.V. Hoyerswerda]. - Hoyerswerda, 1995. - S. 6 - 8.

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / Spaziergang durch Hoyerswerda

Brigitte Reimann – Spaziergang durch Hoyerswerda

5a Bau - „Magistrale“ (heute: „Bautzener Allee“)



„Ich haßte die Monotonie ihrer Blöcke und Straßen, die ihren Namen zweisprachig anzeigten (trotzdem verirrten sich Fremde, die eine Adresse suchten, wie im Labyrinth), und die jahrelang ungepflasterten Plätze, die im Herbst verschlammten und sommers Sandfahnen schlepten im böigen Wind, und das schwitzende Gedränge in der Kaufhalle, nach Feierabend, und an den Kassen, wo du deine Tasche vorzeigen mußtest - „unaufgefordert“ verlangte ein Schild -, und Sirenenengeheul bei Tag und Nacht und die Lautsprecherwagen mit Marschmusik, die gequäkten Plakate statt Litfaßsäulen, die dröhnende Werbung für Fußball, Kreismeisterschaft, Boxmatch und NAW, Schlagerstars und Sparsamkeit beim Wasserverbrauch.“

Quelle: Franziska Linkerhand : Roman. - Berlin : Aufbau-Taschenbuch-Verl., 2013. - ISBN: 978-3-7466-1535-6. - S. 516.



Der von Professor Richard Paulick, Entwicklungsbüro für Stadt- und Dorfplanung Halle/Saale, vorgelegte Gestaltungsentwurf für die Neustadt, der den Sieg in einem deutschlandweiten Wettbewerb errang, sah sieben Wohnviertel vor. Alle beiderseits der Hauptverkehrsachse „Magistrale“ (heute: Bautzener Allee) angeordnet, von der aus der

Verkehr zu und von den Arbeitsorten sich vollzog.

Von der Magistrale führte jeweils eine „Grünachse“ (ausschließlich fußläufig) durchs Viertel zum „Versorgungszentrum“, zu Schule, Kindergarten, Hort und Krippe. Dem angeblichen Ruhebedürfnis entsprechend, verlief keine weitere Hauptstraße innerhalb bzw. durch eines der Viertel, so dass bei Störung der Magistrale der Durchgangsverkehr innerhalb der Stadt zusammenzubrechen drohte. Individualverkehr war nicht vorgesehen „Die Straßen ignorierten die Erfindung des Autos“, sagte Brigitte Reimann dazu.

5b Festplatz



„Draußen Trommeln und Fanfaren, man übt Feststimmung. [...] Man ist wehrlos ausgeliefert dieser Stadt und ihrem sozialistischen Lärm. Ich mache Gegenlärm mit Armstrong und Mulligan - die waren damals wenigstens verboten.“

Quelle: Reimann, Brigitte: Alles schmeckt nach Abschied. - Berlin : Aufbau-Verl., 1998. - ISBN: 3-351-02836-9. - 30.04.1965, S. 124.

„Sonntag war Bergmannstag. Unter dem Fenster lärmte ein Jahrmarkt, auf dem Platz, wo 1970 unser Theater gebaut werden soll. Neulich sagte der Professor, daß ein Wettbewerb um die Projektierung des Zentrums ausgeschrieben werde. Aber müßte ein Architekt nicht sehr genau die geistige und soziale Struktur der Stadt kennen, bevor er ihr die Räume für Erholung und Begegnung entwirft? Möglich, daß ein anspruchsvolles Theater leer stehen würde; wahrscheinlich brauchten wir etwas in der Art zwischen Theater, Kino und Konzertcafé. Wir träumen immer noch von einem unbestechlich arbeitenden Forscherteam: Soziologen, Ökonomen, Künstlern und Kybernetikern...“

Quelle: Reimann, Brigitte: Das grüne Licht der Steppen. - Berlin : Aufbau-Taschenbuch-

Verl., 2004. - ISBN: 3-7466-1534-8. - S. 10.



„...Nachmittags liefen wir auf dem Rummel herum, zwischen Waffelbuden und Schimmel und Schwan, und das war noch lustiger, als aus einem Fenster im 7. Stock zuzuschauen: wir hörten hundertmal denselben Schlager aus der „Westside-Story“ und amüsierten uns vor einer Schaubude,...

...Es gab Zuckerwatte und Karussells und einen Fotografen mit einem ausgestopften Löwen, und wir fühlten uns ein bißchen wie früher auf den lauten, bunten, reißerischen Jahrmärkten unserer Kindheit....“

Quelle: Reimann, Brigitte: Das grüne Licht der Steppen. - Berlin : Aufbau-Taschenbuch-Verl., 2004. - ISBN: 3-7466-1534-8. - S. 12.

Als Kernstück der neuen Stadt war in der Mitte der sieben Wohnkomplexe an der Magistrale ein Platz ausgespart, auf dem Stadtverwaltung, Kulturhaus, Theater, Schwimmhalle, Kaufhaus usw. untergebracht werden sollten. Nachdem 1968 das Centrum-Warenhaus errichtet war, wichen die Stadt-Erbauer immer mehr von jener Konzeption ab.

Seit 1975 wurde verstärkt Wohnungsbau mit elfstöckigen Häusern um eine unbefestigte Sandfläche betrieben, die - entsprechend damaliger Vorstellung - als „Aufmarschplatz“ bei „gesellschaftlichen Höhepunkten der DDR“ vorgesehen war. Brigitte Reimanns Ehemann Hans K. wohnte in dem Haus „Magistrale“ 49 (heute: Bautzener Allee). Die Fenster der Wohnung blickten genau auf den „Festplatz“, das leere „Stadtzentrum“, auf dem Rummel und Aufmärsche stattfanden.

5c Magistrale am „Stadtzentrum“



„Das Stadtzentrum soll nun doch, eventuell, wahrscheinlich, im nächsten oder übernächsten Jahr. Die ersten Baubuden am Manegeplatz. Klingt nicht schlecht, wie?..“

„Trotzdem haben wir für ein Theater gekämpft; das war mein letzter Streich hier, und die Leute vom Bezirk werden mich jedenfalls in übler Erinnerung behalten. Der Theaterbau war, nachdem Siegfried ihn durchgesetzt hatte (nach jahrelangen Kämpfen) wieder gestrichen worden. Cottbus will ein repräsentatives Zentrum bauen, auch auf unsere Kosten. Wir beschwerten uns beim Staatsrat, ich schrieb an Gotsche - [...] jedenfalls soll

das Theater nun doch gebaut werden. Aber der Bezirk ist sauer; die Dreistigkeit, zum Staatsrat zu gehen, wird mir als angeblicher Initiatorin angelastet („organisierte Aktion“),...“

Quelle: Reimann, Brigitte: *Alles schmeckt nach Abschied.* - Berlin : Aufbau-Verl., 1998. - ISBN: 3-351-02836-9. - 9.08.1968, S. 212 ff.

„...Was wird schon sein? Ein paar Wohnscheiben, ein standardisiertes Restaurant, ein Aufmarschplatz, die übliche Zigarrenkiste für Rat und Kreisleitung... Und meine Bummelstraße, die tröstliche, atmende, hunderttägige Doppelzeile von Trottoirs und Schaufenstern, in der du allein sein kannst, aber unter Leuten, und in der ein Schritt, ein Blick der Anfang einer Geschichte sein kann, die vielleicht geschrieben wird, vielleicht schon zu Ende ist, eh du den ersten Satz buchstabiert hast, - meine Passage unter gläsernem Himmel?“

Quelle: Franziska Linkerhand : Roman. - Berlin : Aufbau-Taschenbuch-Verl., 2013. - ISBN: 978-3-7466-1535-6. - S. 515.

Ein Theaterbau war, auf einen gemeinschaftlichen Brief des „Freundeskreises der Künste und Literatur“ (heute: Hoyerswerdaer Kunstverein) mit Brigitte Reimann im Frühjahr 1968 an den Staatsratschef W. Ulbricht hin, fordern 01.04.1973 zugesagt worden. Dieses Versprechen wurde nicht eingehalten.

Das Kombinat Schwarze Pumpe erbaute 1977-84 dann fast in Eigeninitiative das „Haus der Berg- und Energiearbeiter“ (heute: Lausitzhalle), Dies wurde 1990/91, nach dem Zusammenbruch der DDR, von der Stadt übernommen und in eine GmbH überführt.

Ein „Stadtzentrum der Neustadt“ wurde dieser Platz erst 1994/95 mit dem Bau des Lausitz-Centers durch ECE Hamburg.

Quelle der sonstigen Texte und Photos: Brigitte Reimann - Spaziergang durch Hoyerswerda / [Hrsg.: Hoyerswerdaer Kunstverein e.V., Freundeskreis der Künste und Literatur. Red.: Helene und Martin Schmidt. Zitate: Brigitte Reimann]. - Hoyerswerda : Hoyerswerdaer Kunstverein, 2003. - ISBN: 3-9808957-1-8. - S. 10 - 15.



Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / Anspruch und Wirklichkeit - III

Anspruch und Wirklichkeit - III



Bundesarchiv, Bild 183-58152-0002
Foto: Hesse, Rudolf | 4. September 1958

Hoyerswerda, Wohnblocks. - Foto: Rudolf Hesse, 04.09.1958. - Quelle: Bundesarchiv, Bild 183-58152-0002 / CC-BY-SA 3.0 [CC BY-SA 3.0 de (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/deed.en>)], via Wikimedia Commons



Bundesarchiv, Bild 183-D1126-0016-001
Foto: Schutt, Erich | 26. November 1968

Hoyerswerda, Wohnkomplex Künichter Heide. - Foto: Erich Schutt, 26.11.1968. - Quelle: Bundesarchiv, Bild 183-G1126-0016-001 / CC-BY-SA 3.0 [CC BY-SA 3.0 de (<http://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/de/deed.en>)], via Wikimedia Commons

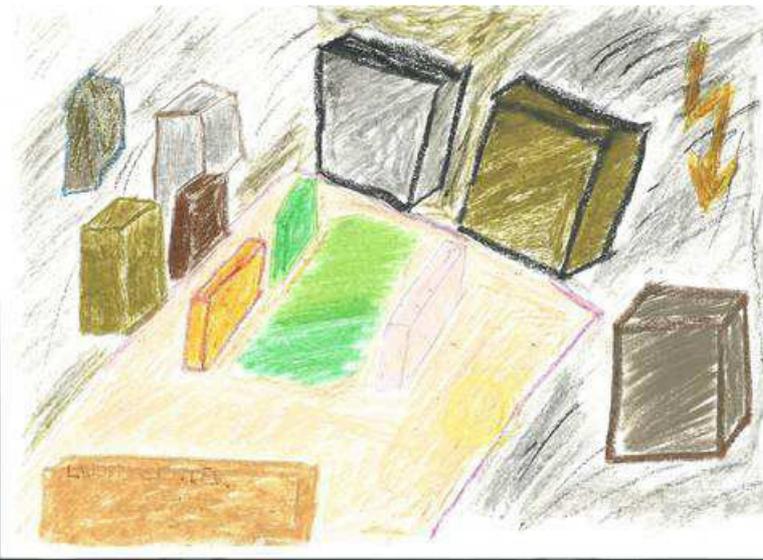


Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Stadtentwicklung / Hoyerswerda / Hoytopia - Zeichnungen

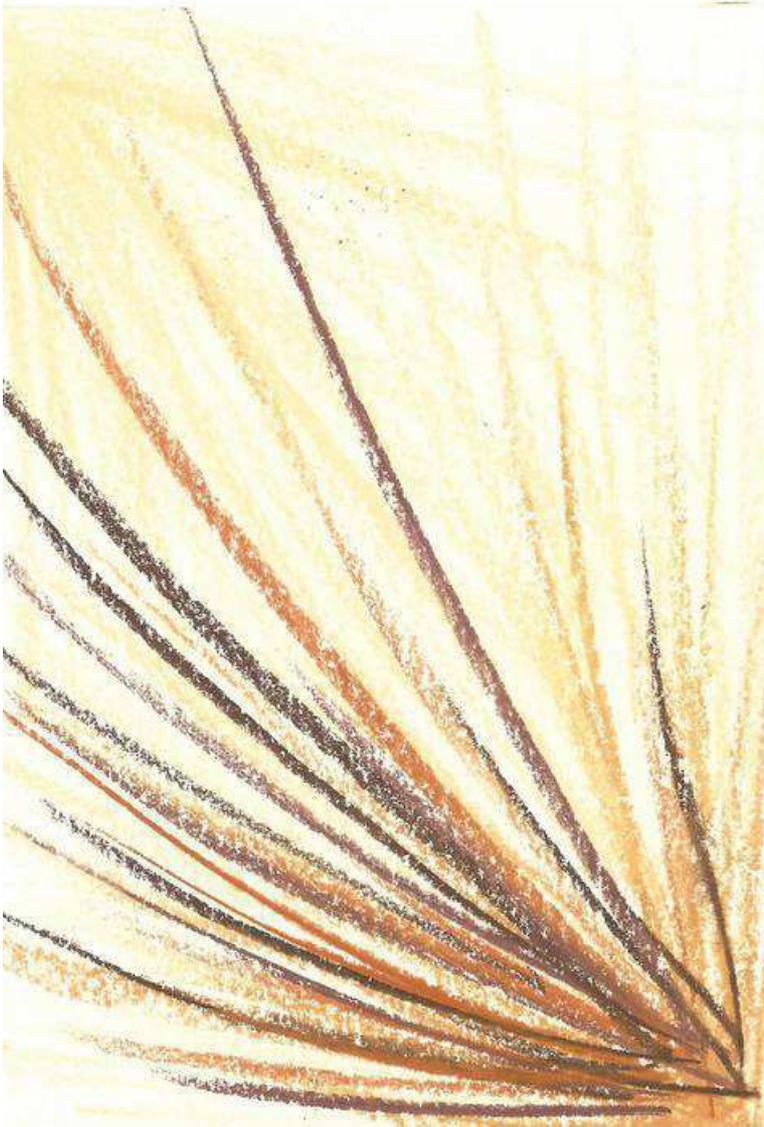
Hoytopia - Zeichnungen



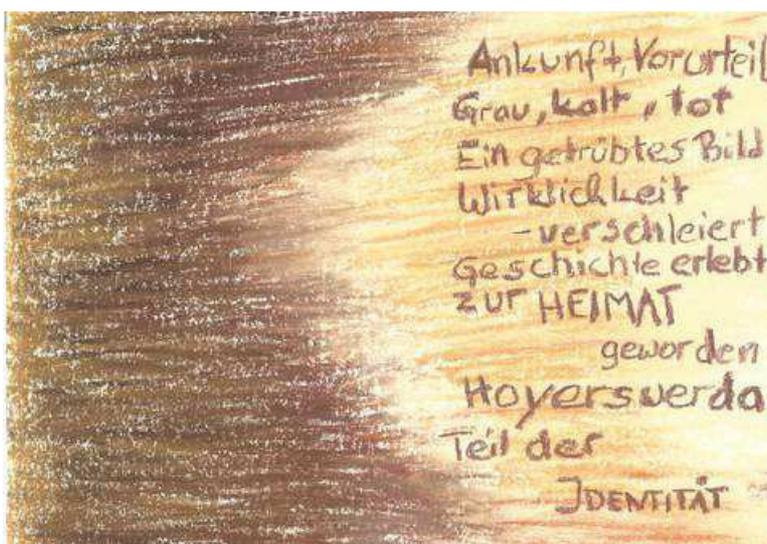
Zeichnung: Annika Giesecke



Zeichnung: anonym



Zeichnung: Antonia Bau



Zeichnung: Hannah Martius



Zeichnung: Jakob Flockerzi



Zeichnung: Lene Weber



Zeichnung: Marla Korth

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus

Tourismus

Redakteurin: **Simone Delsemmé**, Aachen

[Reihenplanung](#)

Das gesamte Dossier in einer PDF-Datei



„Tourist Serengeti“ von Wegmann - Eigenes Werk.
Lizenziert unter CC BY-SA 3.0 über Wikimedia
Commons - [commons.wikimedia.org/wiki/](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tourist_Serengeti.png)
[File:Tourist_Serengeti.png](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Tourist_Serengeti.png)

[Nachhaltiger Tourismus - Definition](#)

[Das wirtschaftliche Gewicht des
Tourismus weltweit in einigen Zahlen](#)

[Einige Präzisierungen](#)

**Fallstudie : der Tourismus - eine
Chance für die nachhaltige
Entwicklung der Insel Mallorca**

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

**Fallstudie : der internationale
Tourismus, ein Zeichen für den
Aufstieg Südafrikas**

[Übersichtsseite des Dossiers](#)

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Reihenplanung

Le tourisme international – chance ou risque pour le développement durable d'un pays

1.Stunde:

Einstieg in das Thema: Fotos als Impuls

Bilder unterschiedlicher Ziele, Arten und Herausforderungen des Tourismus werden als stummer Impuls gezeigt und die Schüler aufgefordert, ihre Eindrücke zu notieren, z.B. Wintersport in Les-Deux-Alpes, Bettenburgen in Le Cap d'Agde, Badeurlaub auf Mallorca, Safari in Kenia, Phuket nach dem Tsunami etc..

Erarbeitung: Mindmap zum Thema Tourismus

In einer Mindmap werden die Assoziationen der Schüler zum Thema Tourismus festgehalten und strukturiert.

Erste Fachbegriffe werden dabei in einer Vokabelliste festgehalten.

Mögliche Fragestellungen zu dem Thema werden an der Tafel / auf Folie notiert, z.B.:

La localisation

Les facteurs d'attraction (naturels: le climat, la végétation, la faune, le paysage; culturels: la religion, des sites historiques; ...)

Type de tourisme (p.e. balnéaire, d'hiver / alpin, d'aventure, de masse, ...)

L'évolution du tourisme (p.e.l'origine des touristes, les nuitées, les recettes touristiques)

Les aménagements: l'infrastructure de transport, d'hébergement, d'approvisionnement, d'évacuation (les eaux usées, les déchets,...)

Les impacts économiques, écologiques et sociaux => La durabilité

les flux touristiques (les origines, les destinations)

2. / 3. Stunde: Fallstudie zum Tourismus, z.B. Majorque

In Partnerarbeit füllen die Schüler anhand unterschiedlicher Dokumente zum Tourismus auf Mallorca zunächst die folgende Tabelle aus und geben jeweils in Klammern an, aus welchem Dokument ihre Informationen stammen.

In Kleingruppen vergleichen sie anschließend ihre Ergebnisse und überlegen sich gemeinsam, welche wirtschaftlichen, sozialen und ökologischen Folgen der Tourismus für Mallorca hat. Auf Folie werden die Überlegungen der Gruppen festgehalten.

Bei der Präsentation stellt jeweils eine Gruppe die wirtschaftlichen, eine Gruppe die sozialen und eine Gruppe die ökologischen Konsequenzen vor. Die anderen Schüler ergänzen.

Abschließend wird darüber diskutiert, inwiefern der Tourismus als nachhaltig beurteilt werden kann.

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

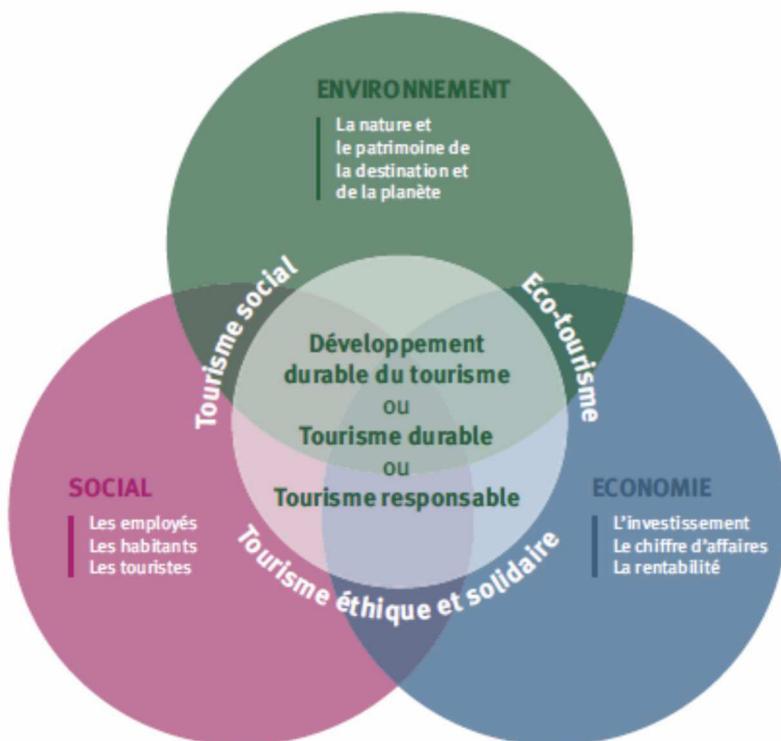
Startseite / Lebensräume / Tourismus / Nachhaltiger Tourismus - Definition

Le tourisme durable - définition

Didaktischer Hinweis : Die Erschließung des Begriffs « nachhaltiger Tourismus » soll in Partnerarbeit erfolgen. Einer der beiden Partner erarbeitet eine eigene Definition des Begriffs, der andere Partner bereitet das Schema für seinen Partner auf.

Schéma du développement durable du tourisme

SCHÉMA DU DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TOURISME



Quelle: www.ecobase21.net/Bonsexemplesdudd/365bonsexemplesetvideosT.html

Consignes de travail:

Partenaire A réfléchit à ce qu'il entend par « tourisme durable » et présentera ses idées en forme d'un schéma à son partenaire.

Partenaire B étudie le schéma suivant et l'expliquera à son partenaire.

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Wirtschaftlicher Stellenwert

Le poids économique du tourisme dans le monde en quelques chiffres



Crédits photo : Olivier Châté / Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. - www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/OC000026-1.jpg

La France est la 1^{ère} destination touristique mondiale

l'industrie du tourisme représente 9% du PIB mondial, 4% du PIB européen et 6,5% du PIB français.

Le tourisme, c'est aussi 8% de l'emploi mondial

On comptait 924 millions de touristes en 2008 et 1 milliard et demi est prévu en 2020 contre 25 M en 1950 avec une croissance de 4% par an dans les dix prochaines années

En 2020, la Chine devrait devancer la France (130 millions de touristes pour plus d'un milliard d'habitants contre 106,1 en France pour environ 64 millions d'habitants)

Le tourisme est la source principale de devises pour 46 des 49 pays les moins avancés (PMA)

Le tourisme représente 200 millions d'emplois directs dans le monde, et en France, génère près de 900 000 emplois salariés directs.

En France, les déplacements touristiques, essentiellement effectués en voiture, représentent 6% des émissions de gaz à effet de serre soit environ 30 millions de tonnes de CO₂ par an.

Le tourisme génère 4,8 millions de tonnes de déchets par an. En France, 80 % de la fréquentation touristique est concentrée sur 20 % du territoire national.

Source: Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.
- <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-tourisme-en-quelques-chiffres.html>
(19.11.2015)

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Präzisierungen

...Quelques précisions



Crédits photo : Laurent Mignaux / Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. - www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/LM008017-copie.jpg

L'éco-tourisme est principalement lié aux formes de tourisme pratiquées en milieu naturel. Les notions de préservation du milieu, d'éducation -interprétation des composantes naturelles ou culturelles du milieu- et de bénéfices socio-économiques locaux sont les éléments fondamentaux de cette activité touristique.

Le tourisme équitable permet d'assurer aux communautés locales une part des revenus générés et de concilier le tourisme avec l'amélioration de leur condition de vie. Le respect des habitants et de leur mode de vie, leur implication dans l'activité touristique et le bénéfice des retombées économiques sont les points clef de tourisme.

Le tourisme solidaire est directement associé à des projets socio-économiques locaux. Dans ce cadre, le touriste et le voyageur peuvent participer directement à des actions de développement. Ils peuvent également financer un projet de réhabilitation : bâtiment, équipement, aménagement...ou un projet social grâce à une partie du prix du voyage.

Le tourisme social préconise le droit aux vacances et l'accessibilité au tourisme à tous les groupes de la population notamment les jeunes, les familles, les retraités, les handicapés, les personnes aux revenus modestes.

Source : Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. - <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Le-tourisme-durable-definitions.html> (19/11/2015)

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Mallorca

Étude de cas : Le tourisme - chance ou risque pour le développement durable de l'île de Majorque ?



„Cala Fornels“ von Guenter Wieschendahl - Eigenaufnahme--selfmade. Lizenziert unter Gemeinfrei über Wikimedia Commons - commons.wikimedia.org/wiki/File:Cala_Fornels.JPG

[Pistes de travail et documents 1 - 2](#)

Document 3 : [Une île "baléarisée" ?](#)

Document 4 : [Diagramme climatique de Majorque](#)

Documents 5 - 7 : [Évolution du tourisme sur l'île de Majorque / Photo de Palma de Majorque / Carte postale de Majorque](#)

Document 8 : [La population et les employés dans les secteurs d'activités aux Baléares](#)

Document 9 : [Mallorca vollzieht die Kehrtwende mit Vollgas](#)

Fiche de travail : [Le tourisme sur l'île de Majorque](#)

[Buts de l'apprentissage](#)

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

[Startseite](#) / [Lebensräume](#) / [Tourismus](#) / [Fallbeispiel Mallorca](#) / [Der Tourismus auf den Balearen](#)

Le tourisme aux Baléares

Pistes de travail :

1. Localisez l'île de Majorque et présentez son potentiel touristique.
 2. Analysez l'évolution du tourisme.
 3. Discutez la question de savoir si le tourisme est une chance ou un risque pour le développement durable de Majorque.
-

Doc. 1: Atlas - cartes aux choix

Doc. 2: Carte - le tourisme aux Baléares

Diercke-Weltatlas. - 5., aktual. Aufl. - Braunschweig : Westermann, 2002. - ISBN: 3-14-100650-4. - p. 103.

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

[Startseite](#) / [Lebensräume](#) / [Tourismus](#) / [Fallbeispiel Mallorca](#) / [Eine massakrierte Küste](#)

Doc. 3 : Une île "baléarisée"

La baie qui unit Palmanova et Magaluf, sur la côte Ouest de l'île de Majorque, est enchâssée dans le béton. Les tours, parfois rongées par le passage du temps et des embruns, succèdent aux longues barres d'immeubles, certaines dignes des plus tristes banlieues espagnoles.

(...)

Cette surexploitation touristique du littoral a laissé au monde un nom: la « baléarisation ». « C'est-à-dire l'exemple de ce qui n'aurait jamais dû être fait », confirme M. Najera, maire de Calvia.

(...)

Avec ses 32 km de côtes, Calvia disposait d'une situation idéale, pour profiter de la manne du tourisme de masse, au début des années 1960.

(...)

Depuis sept ans, Calvia tente de réagir. Une dizaine de vieux hôtels ont été dynamités, remplacés par des parkings, des espaces verts ou des zones de loisirs.

(...)

Des centaines d'hectares ont été déclarés non-urbanisables.

Cette politique d'« esponjamiento », « d'épongeage du béton », a valu à Calvia le prix européen des villes à développement durable.

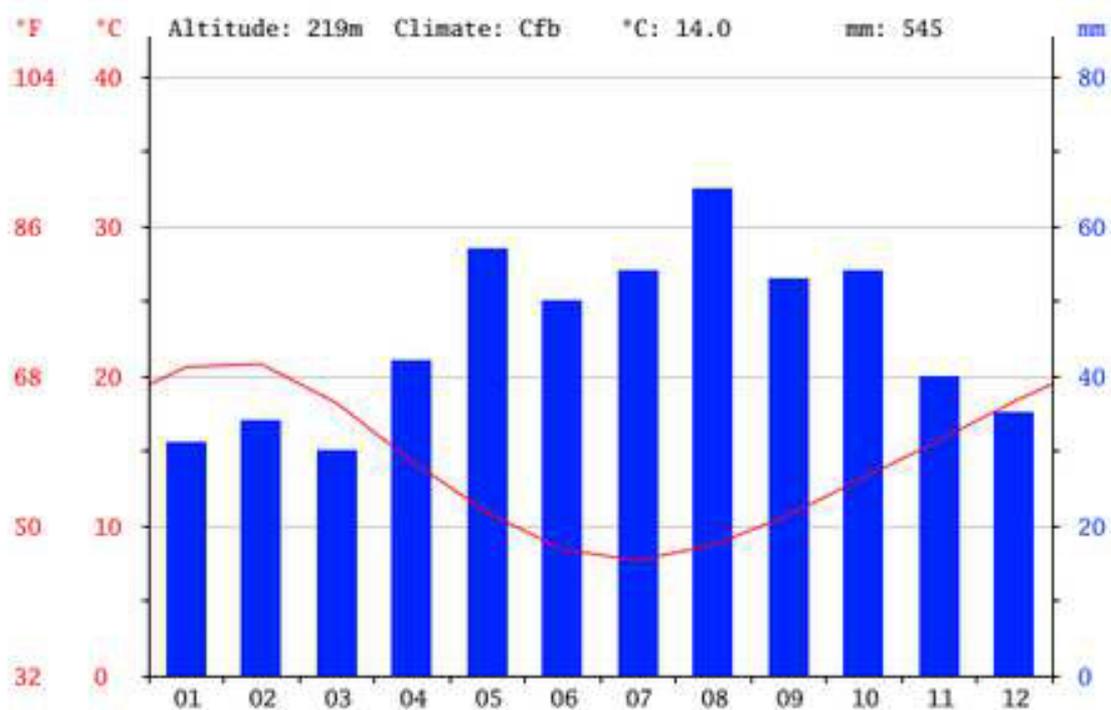
Source : Armengaud, Jean-Hébert: Majorque: un littoral massacré. - Le Point, No. 1352, p. 145. - 15/08/1998.

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Mallorca / Das Klima auf Mallorca

Doc. 4 : diagramme climatique de Majorque



Source : images.climate-data.org/location/428559/climate-graph.png (accès: 20-08-2015)

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Mallorca / Ansicht Palma de Mallorcias

Doc. 5 : évolution du tourisme sur l'île de Majorque

Source : <http://mallorca.de/images/tourismus/touristenzahlen.gif> (accès: 23/11/2015)

Doc. 6 : photo de Palma de Majorque



Stadt von Palma de Mallorca. - Urheber: lunamarina.

Doc. 7 : carte postale de Majorque

Source : static.skynetblogs.be/media/75554/dyn001_original_1211_831_pjpeg_2667735_d4d3ea60f8bf962d341b2f1d193c29c8.jpg
(accès: 23/11/2015)

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Mallorca / Anteil der Angestellten

Doc. 8 : La population et les employés dans les secteurs d'activités aux Baléares

Années	population (en 1000)	secteur primaire (en %)	secteur secondaire (en %, bâtiment et construction y compris)	secteur tertiaire (en %)
1950	419	40	33	27
1970	533	18	35	47
1991	709	4	29	67
2000	842	2	24	74

Annotation : En 2000, 84 % du P.I.B, des îles baléares proviennent du tourisme, 3/4 des activités touristiques aux Baléares se concentrent sur l'île de Majorque. Le revenu/tête/an des Majorquins (610.000 habitants dont 50.000 résidents allemands) est avec 17.000 € un des plus élevés de l'Espagne (moyenne espagnole: 13.500 €).

Source: D'après: <http://www.caib.es/rooWindex.csjsp> (accès: 21-11-2006); Praxis Geographie H. 3, Braunschweig 2002, p. 31

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Mallorca / Kehrtwende mit Vollgas

Doc. 9 : Stuttgarter Zeitung, 16.02.2004: Mallorca vollzieht die Kehrtwende mit Vollgas

von Axel Veiel, Madrid

Umweltschutz war gestern. Jetzt heißt es auf den Balearen wieder „volle Kraft zurück“. (...)

Jaume Matas, der im Sommer 2003 in den Regierungspalast von Palma eingezogene konservative Regierungschef der Balearen, setzt zur ökologischen Kehrtwende an. Wobei der von Hoteliers wie Reiseveranstaltern gepriesene Abbruchunternehmer Matas nicht von störendem Naturschutz spricht, den es zu beseitigen gelte, sondern von „Wachstumshemmnissen“.

Im Mallorquiner Naturpark Albufera soll ein Golfplatz entstehen, im Schutzgebiet von Es Trenc ein Hotel, das klinische Betreuung anbietet. Eine neue Autobahn wird die Städte Inca und Manacor verbinden.

Mehr Wachstum soll es sein, um fast jeden Preis. Wobei der Regierungschef darauf verweisen kann, dass es mit dem Wirtschaftswachstum auf den Balearen zuletzt nicht weit her war. En gemessen am spanischen Durchschnitt von 2,3 % bescheidenes Plus von 0,2 gab es 2003. Die Hoteliers der Balearen zählten 1,4 Millionen Übernachtungen weniger als noch 2002, einem Jahr, das seinerseits bereits von einem deutlichen Rückgang der Übernachtungszahlen geprägt war.

Schon im Herbst 2003 hatte Matas die im Mai 2002 zu Lasten der Hoteliers eingeführte Ökosteuer (1 € pro Tourist und Übernachtung) wieder abgeschafft. Für den Naturschutz auf den Balearen bedeutet dies einen Einnahmeausfall von jährlich mehr als 30 Millionen Euro. (...)

Source : Veiel, Axel: Mallorca vollzieht die Kehrtwende mit Vollgas. - Stuttgarter Zeitung, 16.02.2004.

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



[Startseite](#) / [Lebensräume](#) / [Tourismus](#) / [Fallbeispiel Mallorca](#) / [Arbeitsblatt](#)

Fiche de travail: le tourisme sur l'île de Majorque

1. Travaillez en tandem et remplissez le tableau suivant à l'aide des documents donnés dans l'étude de cas sur Majorque.
2. Comparez vos résultats en groupe de quatre élèves.
3. Discutez sur les conséquences économiques, écologiques et sociales du tourisme pour l'île de Majorque.

Localisation	
Facteurs d'attraction	
Type de tourisme	
Évolution du tourisme	
Aménagements touristiques	

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

[Startseite](#) / [Lebensräume](#) / [Tourismus](#) / [Fallbeispiel Mallorca](#) / [Lernziele](#)

Buts de l'apprentissage

1. situation géographique et potentiel touristique

1. situation géographique de l'île de Majorque (atlas)
 2. description des facteurs climatiques favorables au tourisme : zone climatique, étés chauds / hivers doux, précipitations basses en saison (atlas, doc.5)
 3. mise en relief de l'attractivité du milieu naturel : montagnes, plages, mer, baies, végétation (atlas)
 4. présentation de l'infrastructure favorable au tourisme : aéroport => bonne accessibilité, hôtels, ... (atlas)
 5. différenciation de l'offre touristique culturelle et sportive (doc.4, 7, atlas)
 6. d'autres aspects:
-

2. évolution du tourisme

1. description de l'évolution quantitative du tourisme (atlas)
 2. analyse de l'évolution de la capacité d'hébergement (atlas)
 3. étude du développement économique dû au tourisme :
tertiarisation avec une concentration sur le secteur touristique (3/4 de la population active travaille dans le secteur tertiaire en 2000 par rapport à 1/3 en 1950, 84% du PIB en 2000 proviennent du tourisme) (doc.3)
revenus élevés sur l'île par rapport au reste de l'Espagne (doc.3)
 4. conclusion : forte concentration sur le tourisme => tourisme de masse
 5. d'autres aspects :
-

3. chance ou risque pour le développement durable de l'île

1. **impacts économiques :**
positifs : facteur dominant de l'économie majorquine (84% du PIB), grâce au tourisme des revenus plus élevés (doc.3)
négatifs : concentration sur le secteur touristique au dépens du secteur primaire (2% en 2000 - 40% en 1950 => risque de disparition de l'agriculture sur l'île) et secondaire
=> dépendance du tourisme
2. **impacts sociaux :**
positifs : grande offre d'emploi dans le secteur touristique, revenus élevés => standard de vie élevé (doc.3)
négatifs : dépendance du tourisme, présence permanente et massive de touristes

3. impacts écologiques :

positifs : en 2002 taxe écologique garantissant plus de 30 moi. d'euros pour la protection de la nature (doc.6)

négatifs :

abolition de la taxe écologique en 2003

bétonisation de l'île et destruction du milieu naturel: p.e. par la construction d'hôtels dans des parcs naturels, des nouvelles autoroutes => menaces pour faune et flore

pollution de l'air à cause du fréquent trafic aérien

pollution et gaspillage d'eau (doc.7)

4. conclusion : le tourisme constitue des chances et des risques, mais du point de vue d'un développement durable les risques dominant

car la concentration sur le secteur touristique rend l'île dans une dépendance et la négligence de la nature en faveur d'une augmentation de l'offre touristique

(hôtels, routes, ...) peut mener à une perte d'attractivité de l'île

5. d'autres aspects :

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Südafrika

Étude de cas : Le tourisme international, marqueur de l'émergence de l'Afrique du Sud?



« Buffle de cafrerie-Hluhluwe Umfolosi Game Reserve » par Wayne77 — Travail personnel. Sous licence CC BY-SA 3.0 via Wikimedia Commons - [commons.wikimedia.org/wiki/File:Buffle de cafrerie-Hluhluwe Umfolosi Game Reserve.JPG](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Buffle_de_cafrerie-Hluhluwe_Umfolosi_Game_Reserve.JPG)

Sujets d'étude et deux images du potentiel touristique de l'Afrique du Sud (Doc. 1 et 2)

Doc. 3 : Les motifs de visite des touristes internationaux, en 2003 (en %)

Doc. 4 et 5 : Les motifs de visite des touristes internationaux, en 2003 (en %)

Doc. 6 : La Coopération entre le parc et les communautés villageoises

Doc. 7 : Le tourisme international en Afrique du Sud

Doc. 8 : Tourisme responsable en Afrique du Sud

Doc. 9 : Hluhluwe-Imfolozi-Park
Buts de l'apprentissage

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Südafrika / Touristisches Potential Südafrikas

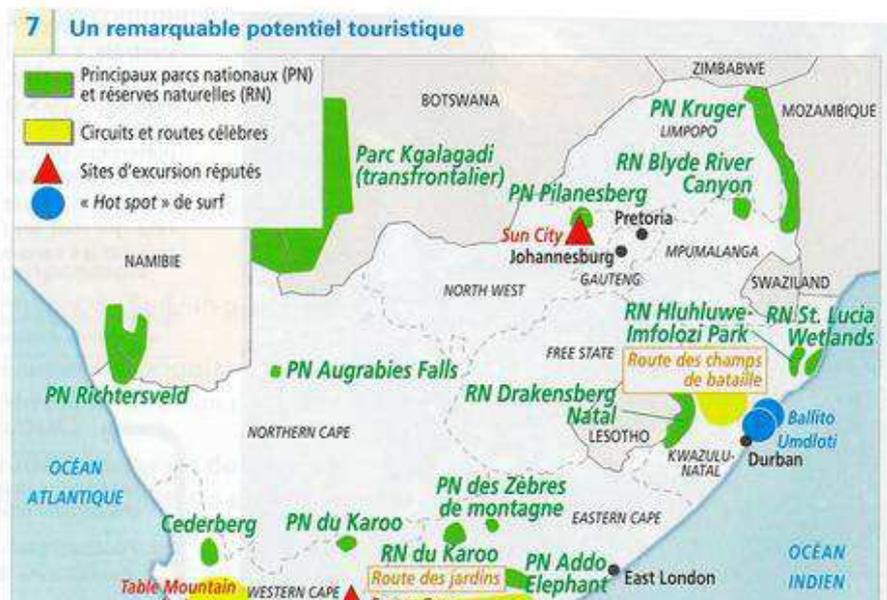
Sujets d'étude

1. Décrivez l'évolution du tourisme international en Afrique du Sud, l'origine et les motifs des touristes.
2. Localisez les régions touristiques de l'Afrique du Sud et analysez le potentiel touristique du pays.
3. Jugez dans quelle mesure l'écotourisme est important pour le développement durable de ce pays émergent.

Deux images du potentiel touristique de l'Afrique du Sud



Un remarquable potentiel touristique



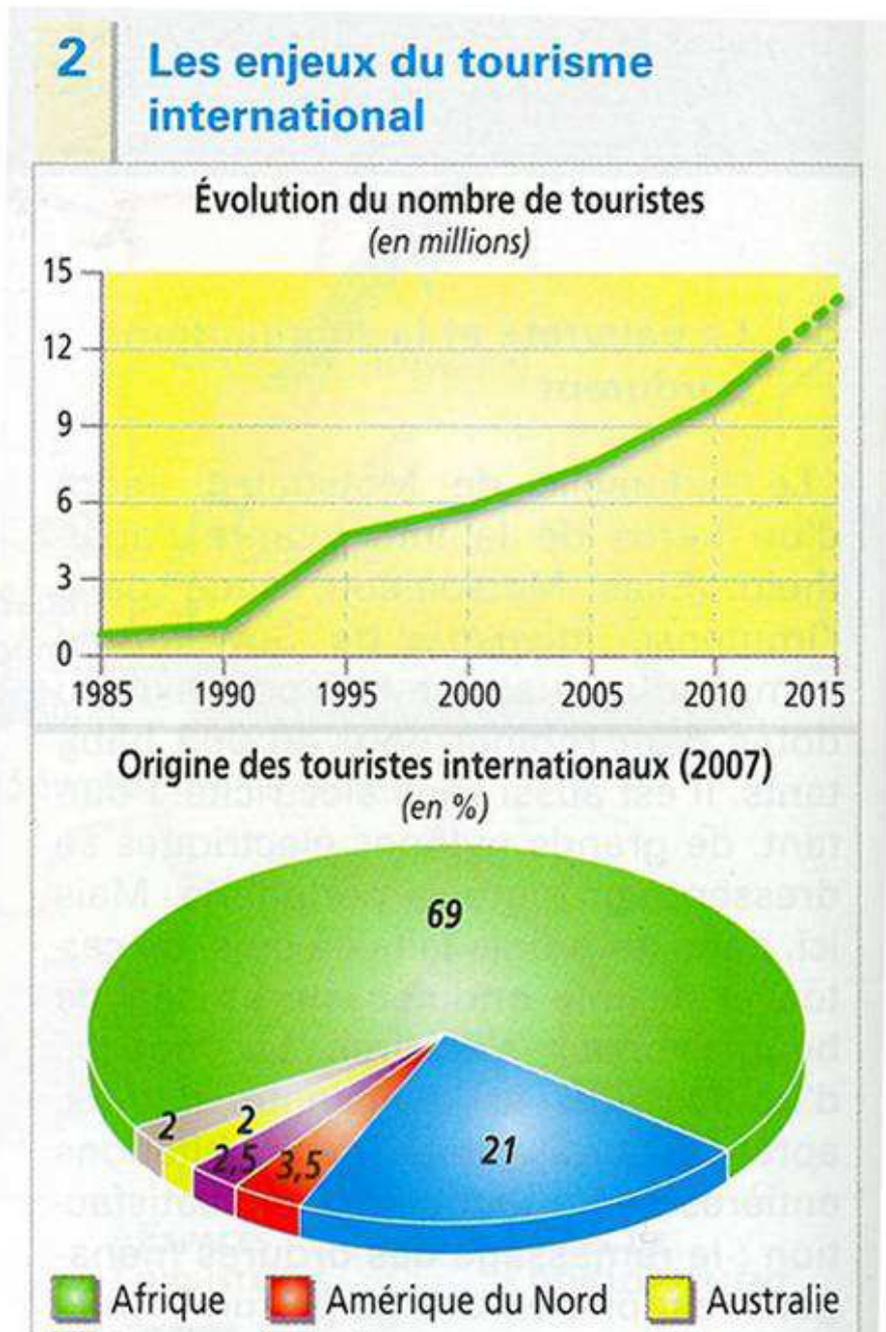
Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Südafrika / Diagramme zu Südafrika

Les motifs de visite des touristes internationaux, en 2003 (en %)

Doc. 3: Les enjeux du tourisme international

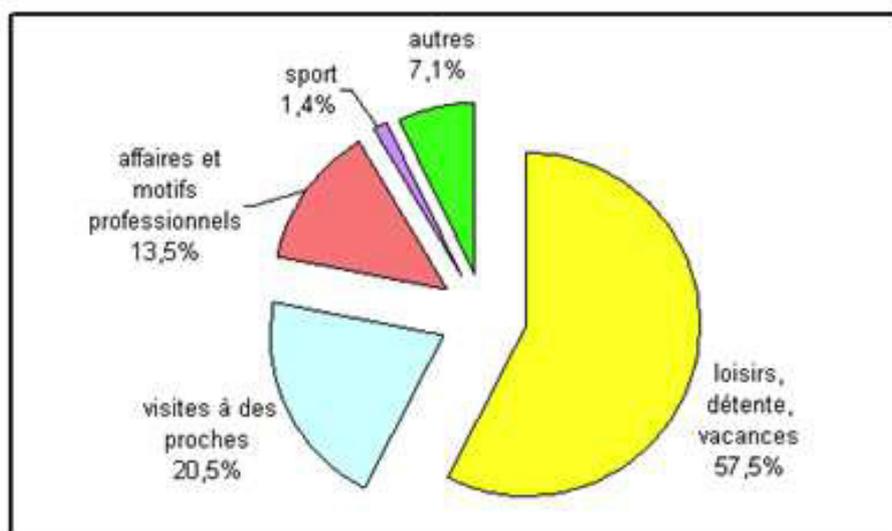


Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

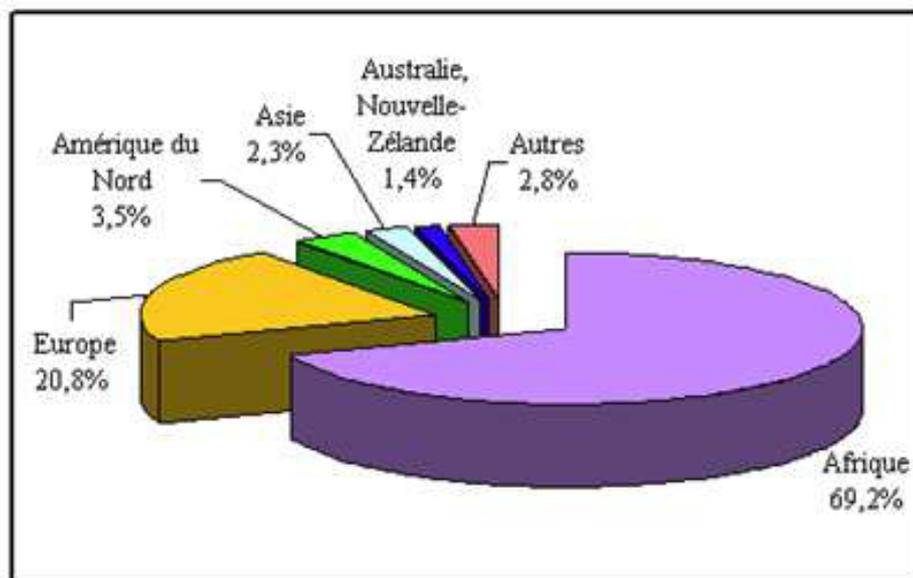
Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Südafrika / Motive der Touristen

Doc. 4 et 5 : Les motifs de visite des touristes internationaux, en 2003 (en %)



Source: SA tourisme. - cybergeog.revues.org/docannexe/image/2954/img-7.png



Source: SA tourisme. - cybergeog.revues.org/docannexe/image/2954/img-4.png

Motifs/ Origine	Loisirs, détente, vacances en %	Visite à des proches en %	Affaires et autres motifs professionnels en %	Autres en %	Total
Africains	51,3	26	12,1	10,6	100
Européens	75,1	8,7	15,2	1,0	100
Nord-Américains	64	12	24	0	100
Asiatiques	52	8,2	39,8	0	100
Australiens et Néo-Zélandais	65	20	14	1	100

Source: SA Tourism

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Südafrika / Kooperation

Doc. 6 : La Coopération entre le parc et les communautés villageoises

À un kilomètre avant l'entrée de Hluhluwe, un jardin potager. Zizamela, est tenu par des villageois en vue de la consommation locale; les surplus sont vendus aux restaurants des camps situés dans les réserves. À l'intérieur du parc se trouvent aussi les Vulamehlo et Vukuzame Craft Centers : ils proposent aux touristes un assortiment hétéroclite d'artisanat local.

Les populations locales accèdent gratuitement et sous contrôle à certaines sections de la réserve. Elles peuvent se servir en surplus de ressources produites par le milieu en prélevant du bois pour le feu, des roseaux ou du chaume. Cet accès est utile à tous puisqu'il contribue au contrôle de l'empiètement du bush tout en répondant aux besoins des populations locales. Enfin, des opérations ponctuelles d'éradications manuelles de pestes végétales (comme la **Chromolaena rata** qui met en péril l'habitat des rhinocéros) impliquent en priorité les sans-emploi de la région.

*D'après Folio, Fabrice : **Les nouvelles dynamiques du tourisme dans le monde : Que nous apprennent les initiatives écotouristiques en Afrique australe ? Leçons d'expériences croisées en Afrique du Sud et au Mozambique.** - Publié le 10/05/2011.
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/tourisme/TourScient7.htm>*

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Südafrika / Internationaler Tourismus

Doc. 7: Le tourisme international en Afrique du Sud

L'Afrique du Sud, qui couvre une superficie de 1 219 912 km², offre une multitude de paysages variés ; aux étendues désertiques ou semi-désertiques de l'ouest du pays s'opposent les forêts tropicales ou les savanes du veld des régions orientales et septentrionales. Parcs nationaux où l'on peut apercevoir les big five¹, grottes ou rochers tapissés de peinture dont les plus anciennes remontent à 28 000 ans, villages traditionnels zoulous ou ndebeles, font la richesse de ce vaste pays.

L'Afrique du Sud a accueilli, en 2003, 6,5 millions de touristes internationaux², dont 69,2% arrivent de pays africains et 30,8% d'outre-mer. Elle se classe au trentième rang mondial, derrière le Danemark et l'Irlande et se présente comme la principale destination touristique du continent africain. Le développement touristique du pays est relativement spectaculaire, la fréquentation a été multipliée par 6,4 entre 1990 et 2003. Durant la même période, le nombre d'habitants/touristes³ a connu un véritable saut, passant de 38 à 6,3.

Le tourisme contribue à hauteur de 7,1% au PIB et emploie 510 000 personnes, soit 3% de la population active. La part du tourisme international dans les recettes touristiques du pays s'élève à 53,5% (6,79 milliards d'euros), contre 46,5% pour celle du tourisme national qui draine pourtant un plus grand nombre d'individus (28,8 millions). Si le tourisme international génère aujourd'hui d'importants revenus, il n'en a pas toujours été ainsi. En raison de sa politique ségrégationniste, appliquée officiellement avec l'arrivée au pouvoir des nationalistes en 1948, l'Afrique du Sud fut écartée du grand tourisme international. Durant plusieurs décennies, le pays, théâtre de nombreux affrontements⁴, fut potentiellement dangereux. L'abolition des principales lois d'apartheid, au seuil des années 90, devait permettre au pays d'entrer véritablement dans l'ère du tourisme.

Depuis lors, le gouvernement travaille, par le biais de son département, à gommer l'image négative du pays. Des campagnes de promotion, visant surtout les clientèles africaines (des pays voisins), européennes et nord-américaines, mettent en avant tantôt le cachet européen des villes, tantôt le côté nature sauvage du pays.

Une décennie après la fin du régime d'apartheid et le début du processus de touristification du pays comment se porte aujourd'hui le tourisme international en Afrique du Sud ?

Source : *Le tourisme international en Afrique du Sud* / Marie-Annick Lamy-Giner et Jean-Louis Guébourg. - cybergeog, european journal of geography, 2005. - <https://cybergeog.revues.org/2954> (accès: 19/11/2015)

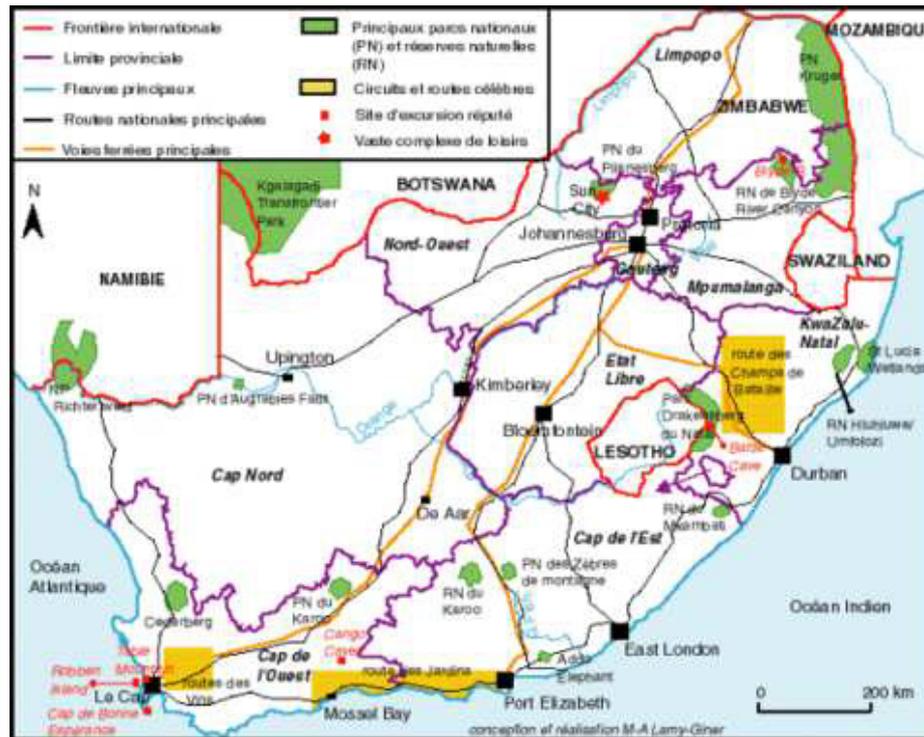
1. On appelle les « cinq grands » : le buffle, le lion, le léopard, l'éléphant et le rhinocéros noir.
2. L'Afrique du Sud a adopté la définition de l'Organisation Mondiale du Tourisme.
3. À titre de comparaison, il est de 7,2 au Maroc en 2001 (le pays reçoit 4 millions de touristes internationaux/an) et de 2,4 en Namibie en 2003 (700 000 touristes/an).
4. Les partisans de la liberté organisaient grèves et manifestations, qui se terminaient parfois dans des bains de sang, pour faire plier les suppôts de l'apartheid. Parallèlement, pour combattre le régime d'oppression, la lutte armée, qui donna lieu à des campagnes de sabotage, fut inévitable.

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Südafrika / Nachhaltiger Tourismus

Tourisme responsable en Afrique du Sud



Sources : South African National Parks ; SA Tourism. - cybergeorge.revues.org/docannexe/image/2954/img-1.png (accès: 19/11/2015)

Le programme Fair Trade in Tourism South Africa fut le premier au monde et le pays propose aujourd'hui diverses formes d'écotourisme allant de l'hébergement écologique à l'« avitourisme » (tourisme ornithologique). Au Limpopo, trois lodges de tourisme équitable constituent un point de départ idéal pour explorer le Soutpansberg et la Venda Region. Parmi les nombreuses options offertes par le Kruger National Park et ses environs figure le Makuleke Contract Park, où la communauté locale joue un rôle actif dans le tourisme. Les amateurs de cyclotourisme pourront participer au tour du Kruger.

Sur la route du sud, passez la nuit au Serenity Lodge, à Malelane, qui propose des suites en chaume le long de passerelles surélevées dans la forêt, ou traversez la frontière swazi pour gagner la Phophonyane Lodge & Nature Reserve, gérée par des défenseurs de l'environnement. Le KwaZulu-Natal compte plusieurs parcs, dont l'iSimangaliso Wetland Park, qui abrite cinq écosystèmes différents et plusieurs sociétés d'écotourisme. Au Lesotho, une promenade équestre ou pédestre permet une immersion au cœur de la vie locale.

Plus à l'ouest, les reliefs désertiques cèdent la place au manteau de fleurs printanières du Namakwa. Dans le Kalahari, le !Xaus Lodge du Kgalagadi Transfrontier Park est tenu par des San Khomani. Le sud du pays présente de multiples opportunités, dont l'Ecoshrine et autres jardins de Hogsback, l'observation des baleines dans la De Hoop Nature Reserve et l'auberge de jeunesse équitable du Cap, Backpack.

Source: Afrique du Sud : Itinéraires d'écotourisme. - <http://www.lonelyplanet.fr/destinations/afrique/afrique-du-sud/itineraires/itineraires-decotourisme#2wyQTS4dRMPbSMbX.99> (accès: 19/11/2015)

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts

Startseite / Lebensräume / Tourismus / Fallbeispiel Südafrika / Hluhluwe-Imfolozi-Park

Doc. 8 : Hluhluwe-Imfolozi-Park



Source: Mondialisation et dynamiques géographiques des territoires [Texte imprimé] : géographie, Tle ES, L. - ISBN: 978-2-210-10420-4. - P. 250.

Le HIP est une des plus vieilles réserves de chasse de l'Afrique du Sud. Il est un sanctuaire pour les « grands » de la brousse sud-africaine, connus sous le nom de Big Five (lion, éléphant, rhinocéros, buffle et léopard).

Ce parc affiche une politique écotouristique ambitieuse; il est le cadre d'initiatives parfois pionnières dans les domaines de la protection environnementale, de l'exploitation touristique et de l'association des villageois.

L'activité touristique accompagne de nos jours la préservation. Cette Stratégie est préférable à l'interdiction des visiteurs : le touriste payeur soutient en partie la conservation. L'espace entourant le HIP est constitué de villages zoulous nguni et d'un habitat assez diffus... Le HIP est tout d'abord un employeur (268 postes, 7,5 millions de rands dans l'économie environnante).

Un Community Conservation Programme associe les autorités traditionnelles à la conservation. Son but est d'encourager le développement local dans une logique d'échanges de « bons services » (vente de produits alimentaires et d'artisanat, droit de prélèvement de ressources du parc, bois de feu, chaume...).

*D'après Folio, Fabrice : **Les nouvelles dynamiques du tourisme dans le monde : Que nous apprennent les initiatives écotouristiques en Afrique australe ? Leçons d'expériences croisées en Afrique du Sud et au Mozambique.** - Publié le 10/05/2011.
- <http://geoconfluences.ens-lyon.fr/doc/typespace/tourisme/TourScient7.htm>*

Nachhaltige Entwicklung in Frankreich und Deutschland

Ein Projekt zur Unterstützung des bilingualen Unterrichts



[Startseite](#) / [Lebensräume](#) / [Tourismus](#) / [Fallbeispiel Südafrika](#) / [Lernziele](#)

Buts de l'apprentissage

Teilaufgabe 1 : Évolution du tourisme, origine et motifs des touristes

1. Le tourisme connaît un développement spectaculaire depuis la fin de l'apartheid, à la fin des années 80. Entre 1990 et 2000, le nombre de touristes s'est accru d'environ 1 à 6 millions. (doc.2)
Cette évolution se poursuit jusqu'en 2011 où on compte déjà près de 12 millions de touristes. (doc.2)
D'après les pronostics, le nombre total de touristes atteindra 15 millions en 2015. (doc.2)
 2. Cette évolution fulgurante du tourisme a déjà créé un grand nombre d'emplois (2 mio. en 2009) et, d'après des pronostics, en créera encore 700.000 de plus jusqu'en 2015 (doc.2). En même temps, la valeur ajoutée de l'industrie du tourisme se doublera (de 174 milliards de rands à 340).
 3. Les touristes proviennent essentiellement des pays limitrophes (Botswana, Zimbabwe).
Cependant, près du quart des touristes sont européens.
Les touristes des autres continents, Amérique du Nord, Australie et Asie, ne représentent qu'une minorité avec 2 – 3,5% du total des touristes.(doc.3)
 4. Les loisirs et la détente constituent le motif principal pour plus de la moitié des touristes en Afrique du Sud, suivi par la visite à des proches (20,5%) et par des voyages professionnels (13,5%). (doc.4)
Si on différencie les motifs de voyage selon l'origine des touristes, on constate par exemple que plus d'un quart des touristes africains rend visite à des proches et ne profitent donc pas à l'hôtellerie locale. (doc.5)
Ce qui saute aux yeux, c'est que près de la moitié des touristes asiatiques (39,8%) se rend en Afrique du Sud pour des raisons professionnelles. (doc.5)
 5. erfüllt ein weiteres aufgabenbezogenes Kriterium.
-

Teilaufgabe 2 : les régions touristiques et le potentiel touristique

Localisation de l'Afrique du Sud :

sur la pointe sud du continent africain

au bord de l'Océan Atlantique à l'ouest et l'Océan Indien à l'est

les pays voisins au Nord sont la Namibie, le Botswana, le Zimbabwe, le Mozambique, à l'intérieur du pays se trouve le Lesotho

la capitale : Pretoria

Les régions les plus touristiques sont celles du Cap au Sud-Ouest du pays et l'Est du pays au Nord de Durban. (doc.2)

L'ouest du pays, la région du Northern Cape, est cependant encore très peu exploité par le tourisme. (doc.2)

L'Afrique du Sud possède de nombreux atouts touristiques naturels et culturels:

Des paysages spectaculaires p.e. la Table Mountain ou le Cap de Bonne-Espérance dans le Sud-Ouest du pays (doc.1,2)

Différentes zones de végétation, p.e. déserts, savanes, forêts tropicales

une faune sauvage dans les parcs naturels (doc.2,8)

un climat de contre-saison pour les Européens (atlas)

des vastes littoraux avec des plages sauvages (doc.1)

une grande diversité culturelle. (doc.1, 2, 6, 7)

On trouve en Afrique du Sud différents types de tourisme comme

les littoraux du Sud et de l'Est du pays propose un tourisme balnéaire avec une grande offre de sports nautiques p.e. le surf à Durban (doc.1,7) ainsi que le tourisme de croisière

un tourisme vert / écologique comme p.e. dans le HIP dans l'Est du pays (doc.6,8)

un tourisme historique dans des villes comme le Cap ou la capitale Johannesburg (doc.2)

le tourisme d'aventures (parcs naturels) (doc.2,8)

le tourisme sportif grâce à d'importants événements comme le Cape Argus Cycle Race (doc7)

le tourisme médical « lié à la renommée de la chirurgie sud-africaine » (doc.7)

mais aussi un important tourisme d'affaires dans les grandes villes comme Durban ou Le Cap qui organisent des conférences d'importance mondiale (doc.7)

En 2010, un programme pour le développement du tourisme a été mis en place dans le but de renforcer les différentes niches touristiques du pays telles que le tourisme d'affaires qui profite d'une vaste infrastructure de centres de congrès. (doc.7)

erfüllt ein weiteres aufgabenbezogenes Kriterium.

Teilaufgabe 3 : l'importance de l'écotourisme pour le développement durable

Impacts positifs du HIP :

Sociaux :

Création d'emplois (268 postes) pour la population locale (doc.8)

Implication des chômeurs de la région dans le maintien du parc (doc.6)

Accès gratuit au parc pour la population locale ayant le droit de prélever certaines matières du parc, comme p.e. le bois de feu (doc.6)

Economiques :

Contribution au PIB par les recettes touristiques du parc et de l'artisanat local (doc.6,8)

Soutien de l'artisanat et de la gastronomie locaux (doc.6)

Ecologiques :

Protection de la faune typique, les rhinocéros, anciennement chassés dans le parc (doc.8)

Préservation de la nature
