



BICYCLE RESEARCH REPORT NO. 17

Oktober 1991

VILLE DE BORDEAUX (Hg.):

VIVRE ET CIRCULER EN VILLE A BORDEAUX

Autostadt setzt hohe Hürden für Fahrradförderung

Wichtigstes
Ergebnis

Mit einem umfassenden Konzept sollen in der Autostadt Bordeaux Fahrradförderung und Beschränkungen für den Autoverkehr gegen verbreitete ideologische Widerstände durchgesetzt werden. Die Strategie besteht aus drei Phasen: Erarbeitung einer überzeugenden integrierten Planung, Einbeziehung internationaler Experten und ein medienwirksamer internationaler Kongress.

Zum Inhalt

Im Stadtverkehr in Bordeaux nimmt das Auto mit 65% aller Ortsveränderungen (Zweiräder 6%, ÖPNV 11%, Zu Fuß 18%) eine europäische Spitzenposition ein. Wo das Fahrrad als Verkehrsmittel von weiten Kreisen kaum ernst genommen wird und Programme zu Lasten des Autoverkehrs bei Planern und Politikern nicht als zeitgemäß gelten, hatte die von örtlichen Radfahrgruppen und Stadträtin Helene Desplats in Bordeaux zunächst ergriffene Initiative zur fahrradfreundlichen Stadt Ville a Velo kaum Durchsetzungschancen.

Weil aber die mit dem Autoverkehr entstandenen Sicherheitsprobleme und die Staus offensichtlich sind, wird das Projekt „vivre et circuler en ville“ - Leben und Bewegen in der Stadt - vom französischen Verkehrsministerium, einer Bank, der Vereinigung zur Verbreitung von Sicherheitstechnik für den Straßenverkehr und die Europäische Kommission finanziell unterstützt.

Das Projekt war 1989 vom Stadt und Umlandverband Bordeaux gestartet worden und wurde von einer interdisziplinären Projektgruppe unter Helene Desplats bearbeitet. Mehr Verkehrssicherheit und Lebensqualität, so die Ergebnisse, konnten nur erreicht werden, wenn der Autoverkehr beruhigt wird.

Der Straßenraum solle dafür neu aufgeteilt werden (... un nouveau partage de la rue) und mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer vorsehen. Der Radverkehr, der öffentliche Verkehr und das Zu-Fuß-Gehen sollen künftig sicherer werden und stärker genutzt werden. Der öffentliche Raum darf nicht mehr überall zum Autofahren oder Parken zur Verfügung stehen, sondern



muss historische Bezüge stärker berücksichtigen.

Nach den im Ausland gewonnenen Erfahrungen, so die mit unterschiedlicher Spezialisierung (öffentlicher Raum, Fußgänger, Radfahrer, Parkraumsteuerung) hinzugeladenen europäischen Experten, sollten die zunächst für einzelne Gebiete geplanten Maßnahmen auch die besonders unfallträchtigen und umweltbelasteten angrenzenden Hauptverkehrsstraßen einbeziehen. Die bisherige städtische Verkehrsplanung dagegen, die in den kommenden Jahren erhebliche Finanzmittel für große innerstädtische Parkhäuser, eine Schnellstraßenbrücke und eine automatische U-Bahn Metro Val verplant, würde das weitere Wachstum der Belastungen durch den Autoverkehr eher noch unterstützen.

Auch auf dem zunächst abschließenden medienwirksamen Kongress im Mai 1991 traten die unterschiedlichen Ansätze voll zutage. Während viele französische Diskussionsteilnehmer auf Elektroautos, Katalysatoren, Umgehungsstraßen, Parkhäuser oder automatische U-Bahnen setzen, zeigen die von der Presse später aufgegriffenen Beiträge zum spanischen San Sebastian, dem deutschen Köln und dem niederländischen Groningen, dass ohne Reduzierung des Autoverkehrs keine wirksame Entlastung von Städten möglich ist.

- Broschüre "Vivre et Circuler en Ville a Bordeaux", 44 S., Hg. im Auftrag der Stadt Bordeaux, Bordeaux 1991.
- Anschrift Secretariat de la Mission vivre et circuler en ville, mairie de Bordeaux, place Pey-Berland, F-33077 Bordeaux cedex, Tel. +33 / 56.90.91.60.



vivre & circuler en ville à Bordeaux



La sécurité des déplacements est un impératif compte tenu de l'importance et la gravité des accidents de la circulation en ville. A Bordeaux, on dénombre chaque année, en moyenne, 213 morts et blessés graves (soit 1 habitant sur 1.000), dont plus de la moitié sont des piétons et des usagers de deux-roues. La sécurité impose d'aménager les espaces publics pour rendre plus lisibles les règles d'usage et de partage de la rue.

L'amélioration des déplacements est une nécessité imposée par la mobilité croissante et l'augmentation de la population bordelaise (une hausse de 10% de la demande en déplacements motorisés, pour le centre-ville, est prévisible d'ici l'an 2000). Avec un fort volume d'emplois et d'activités (notamment commerciales et culturelles), le centre-ville de Bordeaux, poumon de l'agglomération, doit rester accessible dans des conditions satisfaisantes (temps, possibilités de stationnement).

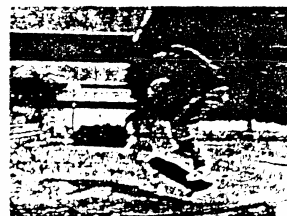
La qualité de la vie concerne aussi bien les habitants que l'ensemble des usagers du centre-ville. Elle traite de l'amélioration des conditions de vie (accessibilité, stationnement, cheminement, vie sociale...), et renvoie à l'embellissement des espaces publics et à la réduction des nuisances (bruit, pollutions...). C'est une condition essentielle au dynamisme d'une agglomération, et au maintien d'une dimension résidentielle forte.

Les espaces publics sont un bien rare. Ils constituent l'armature de la composition urbaine en conjuguant des exigences fonctionnelles, de sécurité et de qualité de la vie. Le centre de l'agglomération bordelaise est riche d'une dimension historique exceptionnelle, avec des monuments et des espaces majeurs.

Bordeaux est une belle ville qui s'est construite au fil des siècles, et ce patrimoine — bien commun de tous ses habitants — constitue l'un des supports de son image internationale.

un projet pour la ville et l'agglomération bordelaise

Le projet vivre & circuler en ville a été engagé en 1989 par la Ville et la Communauté urbaine de Bordeaux, avec l'objectif d'établir de nouvelles règles de partage de la rue. Partant de la nécessité de modérer la circulation automobile en répondant au double impératif de la sécurité et de la qualité de la vie, le projet vivre & circuler en ville propose la mise en place d'une politique globale des déplacements et une nouvelle qualification de l'espace public.





un projet pour la ville et l'agglomération bordelaise

Le projet vivre & circuler en ville
a été engagé en 1989
par la Ville et la Communauté
urbaine de Bordeaux,
avec l'objectif d'établir de nouvelles
règles de partage de la rue.
Partant de la nécessité de modérer
la circulation automobile en
répondant au double impératif de la
sécurité et de la qualité de la vie,
le projet vivre & circuler en ville
propose la mise en place
d'une politique globale
des déplacements
et une nouvelle qualification
de l'espace public.

*Ce document présente les résultats essentiels de
l'étude vivre & circuler en ville à Bordeaux, menée de février 1990 à
avril 1991. Pour toutes informations complémentaires, il est possible
de consulter le rapport de synthèse et le rapport détaillé auprès du
secrétariat de la **Mission vivre & circuler en ville**, mairie de Bor-
deaux, place Pey-Berland 33077 Bordeaux cedex.*

L'étude « vivre & circuler en ville » a été menée à la demande de la Ville de Bordeaux de février 1990 à mars 1991.

Conduite technique

Laurent Béchaux (CREHAM)
ingénieur-urbaniste, chef de projet.

Équipe pluri-disciplinaire

Laurent Fagart architecte-urbaniste,
Hans Kremers (Atelier BKM), paysagiste,
Véronique Denis (Comité d'Expansion), économiste,
Benoît Juster (BETURE-SETAME)
et **Brigitte Ducourtioux**, spécialistes déplacements,
Corine Pin et **André Fratti** (SESIRT), spécialistes sécurité,
Sylvie Darregert (CREHAM), psychosociologue.

Mission d'expertise en design urbain

Michel Jacques (arc en rêve), architecte DPLG.

Information, sensibilisation

Francine Fort (arc en rêve).

La brochure « vivre & circuler en ville à Bordeaux » a été
conçue et mise en forme par **Presse Papier**. Elle est illustrée
par les photographies de **Claude Trescartes**, faites dans
les rues de Bordeaux en avril 1991.

Autre crédit photo : L. Gouyou-Beauchamps (p. 7).

achevé d'imprimer le 22 mai 1991

sur les presses de l'imprimerie B.M. 33610 Canejan

Composition en Futura dans ses différents destins.

Cartes et dessins : Laurent Fagart (p. 21, 22, 24, 25, 34,

35, 36, 37, 38, 39, 40, 41), autres crédits : Presse Papier.

Photogravure : Photogravure d'Aquitaine.

© Presse Papier, Bordeaux 1991.

vivre & circuler en ville à Bordeaux • 44