

Die städtebaulichen Projekte in und um Bordeaux

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **86 (1999)**

Heft 7/8: **Bordeaux**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-64595>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die städtebaulichen Projekte in und um Bordeaux

Bordeaux erlebt zurzeit, wie die meisten europäischen Städte, tiefgreifende städtebauliche Umwälzungen. Ausgelöst durch zwei gegenläufige – historisch allerdings eng miteinander verbundene – Prozesse, nämlich der Agglomerationsbildung seit der Nachkriegszeit mit den bekannten Problemen der Erreichbarkeit Zentrum–Peripherie einerseits, und den durch die Entindustrialisierung des Stadttinnern in den letzten Jahren frei gewordenen, riesigen Flächen an hervorragenden Lagen andererseits, verlagern sich Standortgunst und städtebauliche Entwicklungsperspektiven, insbesondere die Ausbildung städtischer Zentren und Korridore. Die Planungsschwerpunkte in Bordeaux liegen dementsprechend auf dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs mit dem Ziel, die Region an das Zentrum anzubinden, und auf der Reintegration von Quartieren ehemaliger Hafenanlagen, Industrieeinrichtungen und Lagerhäusern. Ein spezielles Problem stellt sich mit der Zweiteilung der Stadt in einen grossbürgerlichen linksufrigen Teil mit dem alten Zentrum und einen industriell-populären rechtsufrigen Teil, auf dem nun grosse Flächen frei werden. Wo neue Verbindungen der beiden Stadtteile mittels zusätzlicher Brücken beziehungsweise Tunnels angelegt werden sollen, ist für die Entwicklung des städtebaulichen Gefüges von Bordeaux von zentraler Bedeutung.

Comme la plupart des villes européennes, Bordeaux est aujourd'hui le siège de profondes transformations. Provoquées par deux processus inverses bien qu'étroitement liés historiquement: d'une part, le développement de l'agglomération qui suivit l'après-guerre avec les problèmes de liaison centre-périphérie bien connus et d'autre part, la libération de vastes surfaces particulièrement bien situées en raison de la désindustrialisation du centre-ville des dernières années, les avantages économiques du site et des perspectives de développement apparaissent, notamment dans la formation de centres urbains et d'axes de liaison. En conséquence, les points forts de la planification bordelaise se situent dans l'aménagement des transports publics en vue de relier la région au centre et dans la réintégration d'anciens quartiers portuaires, d'ensembles industriels et d'entrepôts. Un problème spécial est posé par la division de la ville en deux parties: une rive gauche de la grande bourgeoisie avec l'ancien centre et une rive droite industrielle populaire comportant de vastes friches libérées. L'implantation de nouvelles liaisons entre les deux parties de la ville, qu'il s'agisse de ponts supplémentaires ou de tunnels, est d'une importance centrale pour le développement du tissu urbain de Bordeaux.

Like most European towns, Bordeaux is currently undergoing radical and far-reaching town planning changes. Triggered by two contradictory, although historically closely connected, processes, on the one hand, the formation of agglomerations since the war and the associated problems of accessibility between the centre and the periphery, and on the other the huge areas of prime sites which have become free through the de-industrialisation of the city centre in recent years – a change in the preferred sites and town planning potential has taken place, in particular in connection with the development of urban centres and corridors. Thus, the planning emphasis in Bordeaux falls on the development of public transport with the aim of linking the region with the city centre and of re-integrating the districts of former dockyards, industrial premises and warehouses. The division of the town into two parts, an upper-class left bank area including the old city centre, and a popular industrial part in which large areas have recently become free, represents a particular problem. An issue of the utmost importance for the development of Bordeaux's urban structure is the location of new connections between the two parts of the town by means of additional tunnels and bridges.

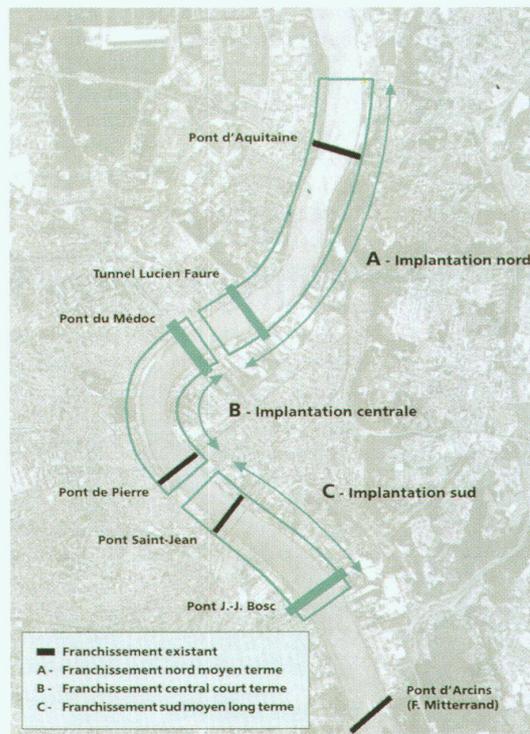
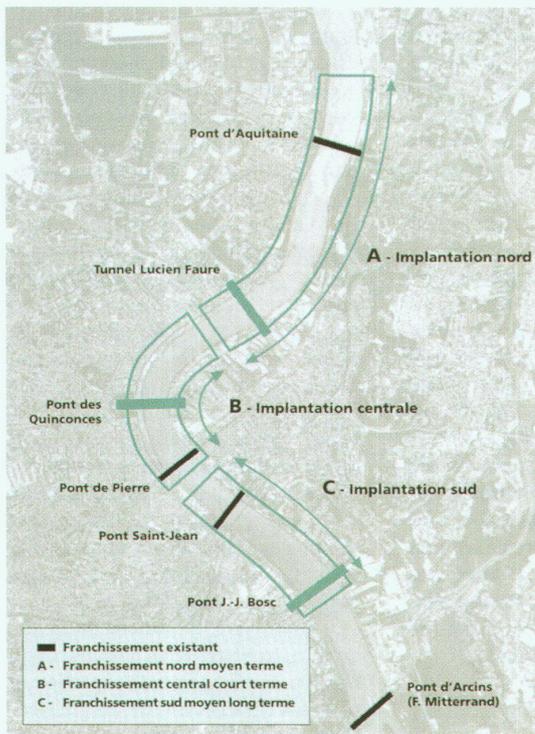
**Städtebauliche Projekte im
Grossraum Bordeaux** ▶ Projets
d'urbanisme dans le grand
Bordeaux ▶ Urban projects in
Greater Bordeaux



- ◀▶
- Eingangsportale der Stadt**
 - ▶ Portails d'accès à la ville
 - ▶ Portals to the town
- ↔
- Aktuelle städtebauliche Projekte**
 - ▶ Projets d'urbanisme actuels
 - ▶ Current urban projects
-
- «Zone franche»: Zone mit Steuer-
erleichterung für kleinere und
mittlere Unternehmen**
 - ▶ «Zone franche»: zone bénéficiant
d'avantages fiscaux pour les petites
et moyennes entreprises
 - ▶ "Zone franche": zone with tax
relief for small and medium-sized
businesses
-
- Zukünftige Strassenbahnlinien**
 - ▶ Lignes de tramway futures
 - ▶ Future tram lines
-
- Eisenbahnlinien**
 - ▶ Voies ferrées
 - ▶ Railway
-
- Korridore mit Landschafts-
gestaltung**
 - ▶ Bandes de verdure paysagées
 - ▶ Landscaped corridors
-
- Neu zu gestaltende städtische
Boulevards**
 - ▶ Boulevards urbains à réorganiser
 - ▶ Urban boulevards to be designed



Bebaute Fläche der Agglomeration Bordeaux 1950, 1975 und 1990 ▶ Surface bâtie dans l'agglomération bordelaise en 1950, 1975 et 1990 ▶ Built-up area of the agglomeration of Bordeaux in 1950, 1975 and 1990



Übergänge vom linken zum rechten Ufer der Garonne: links die Variante mit einer Brücke im Garonne-Knie auf der Höhe der Place des Quinconces, rechts die Variante mit tangentialer Verbindung vom Quai du Médoc zum Quartier de la Bastide. ▽ Passages entre les rives gauche et droite de la Garonne: à gauche, solution avec un pont au droit du coude de la Garonne, à la hauteur de la Place des Quinconces; à droite, solution avec liaison tangentielle entre le Quai du Médoc et le quartier de la Bastide. ▽ Transitions from the left to the right bank of the Garonne: on the left the version with a bridge over the river bend at Place de Quinconces, on the right the version with a tangential connection from Quai du Médoc to the Bastide district.

Die Communauté Urbaine von Bordeaux (CUB), der Regionalverband der Stadt Bordeaux mit ihren umliegenden Gemeinden, hat sich seit 1995 darum bemüht, ihre Ziele bezüglich Stadtentwicklung und Städtebau neu zu definieren. In entsprechenden Studien und spezifischen Betrachtungen befasste man sich mit Verkehrspolitik, Wohnungsbau, wirtschaftlicher Entwicklung und langfristiger Stadtplanung.

In diesem Zusammenhang sind zu nennen: die Revision des regionalen Richtplanes (in Zusammenarbeit mit 64 ausserhalb der CUB gelegenen Gemeinden), der regionale Verkehrsrichtplan, der dem städtischen Verkehrsplan (für den das Bewilligungsverfahren noch im Gange ist) vorausgegangen ist, der Einsatz eines Wohnbauprogramms (verbunden mit einer Umverteilung der Kompetenzen), die Ausarbeitung eines Leitbildes zur Förderung von Wirtschaft und Handel.

Diese übergeordneten Erwägungen der CUB wurden ergänzt oder waren begleitet von kurz- oder mittelfristigen operativen Massnahmen. Das Projekt für den Bau einer Stadtbahn, die Umgestaltung der Quais und der Plan Garonne zur Gestaltung, Rückgewinnung und Aufwertung der Flussufer sind interkommunale Massnahmen, um die Agglomeration in die Stadtplanung einzubeziehen.

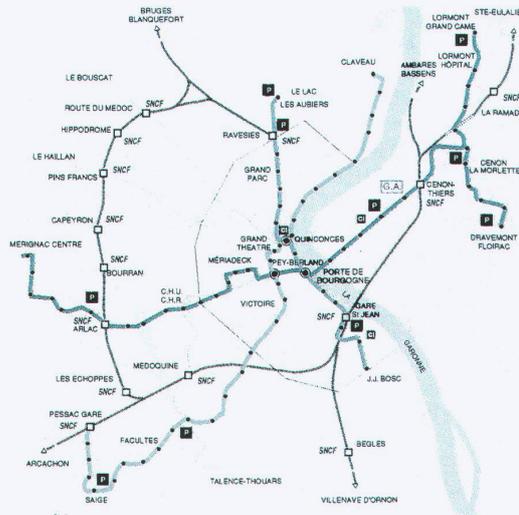
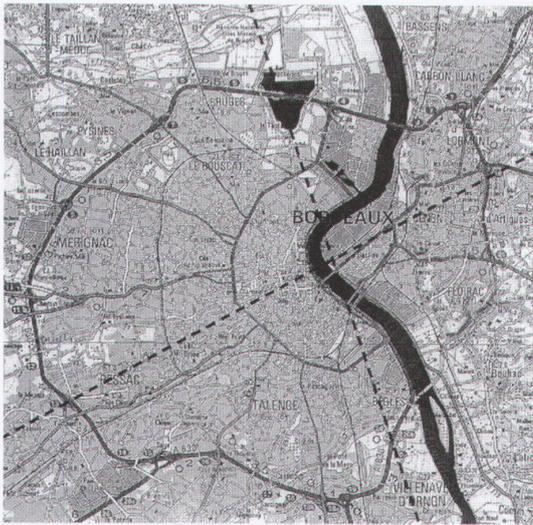
Dazu kommen zahlreiche Projekte seitens der Gemeinden, mit denen der CUB direkt assoziiert ist. Da ist vor allem das Projet urbaine de la ville de Bordeaux zu nennen, bei dem es vorab um die Gestaltung der Strassenräume entlang den für die Stadtbahn vorgesehenen Strecken geht, um die Restrukturierung der drei Quartiere

Bacalan-Bordeaux Nord, La Bastide rive droite und Saint-Jean-Belcier und um die Gewichtung und Rehabilitierung des architektonischen und städtebaulichen Erbes (öffentliche Einrichtungen, öffentlicher Raum, historische Bauten, usw.)

Weitere städtebauliche Zielsetzungen, die von anderen Gemeinden der CUB entwickelt wurden, schliessen sich den gemeinsamen Bestrebungen an:

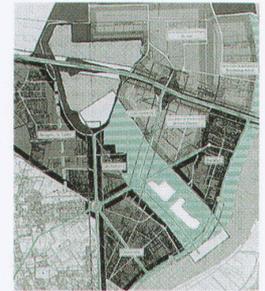
- Das Projet urbain des Haut-Garonne auf dem Gebiet der Gemeinden Floirac, Cenon und Lormont befasst sich mit der Aufwertung der Quartiere mit Sozialwohnungsbau, parallel zur Planung der Stadtbahn und den wirtschaftlichen Aktionen im Rahmen des pacte de relance, eines Programms zur Ankurbelung der Wirtschaft (u.a. mit der Schaffung einer «Zone franche», das heisst Gebieten mit Steuererleichterungen für kleinere und mittlere Unternehmen).
- Die Zentren der wichtigsten Gemeinden der Peripherie (Mérignac, Pessac, Saint-Médard-en-Jalles, Talence) will man bezüglich ihrer Rolle und Funktionalität aufwerten; man verspricht sich davon eine belebende Wirkung auf die gesamte Agglomeration. Diese Vorhaben sind oder werden in Form eines Gestaltungsplans durchgeführt, mit gemischten Programmen (Wohnen, Kommerz, Freizeit, öffentliche Einrichtungen) und unter besonderer Berücksichtigung der Gestaltung des öffentlichen Raumes, vor allem entlang der vorgesehenen Stadtbahn (Pessac, Mérignac, Talence). Ähnliche Projekte sind in anderen Gemeinden in Entwicklung begriffen, so in Bruges, Bègles, Saint-Aubin-du-Médoc, Blanquefort, Ambarès-la-Grave, Ambès, usw.

Projekt für ein Strassenbahnnetz zur Erschliessung der Agglomeration. ▶ Projet de réseau de tramways pour desservir l'agglomération. ▶ Project for a tram network serving the agglomeration.



Die beiden urbanen Hauptachsen der Bordelaiser Stadtsituation.
 ▶ Les deux axes urbains principaux du complexe urbain bordelais.
 ▶ The two main urban axes of the city system of Bordeaux.

Das geplante Streckennetz
 ▶ Réseau de voies projeté
 ▶ The planned network



Planungsschwerpunkt Bordeaux-Nord (Quartier du lac). Grünzüge sollen See und Fluss verbinden.
 ▶ Planification de Bordeaux-nord (quartier du lac). Des bandes de verdure doivent relier lac et fleuve.
 ▶ Planning emphasis in Bordeaux-Nord (Du Lac district). The lake and the river are connected by green sections.

– Projekte zur Verbesserung der Infrastruktur und für die grossen öffentlichen Einrichtungen. Sie sollen dazu beitragen, die Organisation und das Niveau der Dienstleistungen des Gemeindeverbandes zu optimieren (Ausbau der universitären Einrichtungen im Stadtzentrum und auf dem Campus von Talence-Pessac-Gradignan, Ausbau der Anlagen für die städtische Abfallentsorgung in Bègles, Ausbau des Hauptstrassennetzes, des Dockhafensektors, usw.)

Diese Massnahmen und Aktionen werden weiter entwickelt im Rahmen der Neudefinition einer interkommunalen Bodenpolitik, um insbesondere den veränderten Anforderungen der Agglomeration und der Stadtentwicklung sowie der Neubewertung der Stadtzentren gerecht zu werden. Begleitend zu diesen Projekten ist man gegenwärtig daran, eine neue Strategie auszuarbeiten, um den Einfluss der CUB auf die städtischen Zentren, den Ausbau des Strassennetzes, des öffentlichen Raumes und die Bodenpolitik zu regeln.

Langfristig sieht die CUB mit den an ihr beteiligten Gemeinden die Planung und Durchführung vom städtebaulichen Projekten vor, die ihr eine neue Kohärenz verleihen. Zu nennen sind hier: der städtische Verkehrsrichtplan (mit dem Bau der Stadtbahn), das Wohnbauprogramm und eine demnächst stattfindende Totalrevision des Zonenplans.

Bordeaux' städtebauliche Perspektiven

Im Oktober 1996 hat die Stadt Bordeaux ihre städtebauliche Zukunft in einem projet de ville festgeschrieben. Dieses städtebauliche Programm will in grossen Zügen die Massnahmen koordinieren,

die in den kommenden Jahren ergriffen werden sollen, um die lokale Wirtschaft anzukurbeln, den Kampf gegen die Ausgrenzung zu führen und Bordeaux eine neue Ausstrahlung zu verleihen. Zwei Feststellungen liegen dem Vorhaben zugrunde: das Ungleichgewicht zwischen der in letzter Zeit erfolgten Entwicklung des Stadtzentrums im Verhältnis zum Rest der Agglomeration und die Notwendigkeit, die Stadt und ihr historisches Erbe, das ihren Reichtum und ihren Ruf ausmacht, in ein günstiges Licht zu setzen.

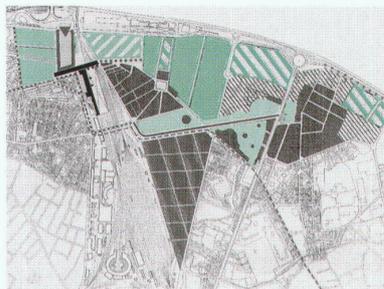
Angesichts dieser Situation und der von der Stadt anvisierten Ziele beinhaltet das städtebauliche Konzept drei Hauptthemen:

- Die Entwicklung einer Nordost/Südwest-Achse. Sie entspricht der Linienführung der Stadtbahn und erlaubt Bordeaux im Namen einer interkommunalen Zusammenarbeit, seine verlorene zentrale Stellung zurückzugewinnen.
- Die Erschliessung einer Nord-Süd-Achse. Sie entspricht dem Verlauf des Flusses und hat die Aufwertung seiner Ufer sowie die Umgestaltung der anstossenden Quartiere zum Ziel, um eine neue städtebauliche Dynamik zu erzeugen.
- Die Rehabilitation der städtebaulichen und architektonischen Zeugen aus historischer Zeit.

Die in diesem Rahmen vorgeschlagenen Massnahmen sollen Bordeaux zu einer solidarischeren, aktiveren und attraktiveren Stadt machen.

Für den Ausbau der Nordost/Südwest-Achse – die im Übrigen den Hauptachsen der historischen Entwicklung der Agglomeration entspricht – ist der Bau eines kollektiven Transportmittels am rich-

Das Quartier St-Jean-Belcier weist ein heterogenes, durch industrielle und infrastrukturelle Zonen zerschnittenes Gewebe auf. ▶ Le quartier St-Jean-Belcier présente une texture hétérogène morcelée par des zones industrielles et infrastructurales. ▶ The St-Jean-Belcier district has a heterogeneous fabric severed by industrial and infrastructural zones.



Wohnen, öffentliche Einrichtungen und Versorgung ▶ Habitat, équipements publics et approvisionnements ▶ Housing, public facilities and utilities

Industrie- und Infrastruktureinrichtungen ▶ Installations industrielles et infrastructurales ▶ Industrial and infrastructural systems

Projektvariante für die Restrukturierung der Umgebung des Bahnhofs St-Jean ▶ Différents projets pour la restructuration des environs de la gare St-Jean ▶ Project version for the restructuring of the area around the St-Jean station

tigen Ort eine die Stadt strukturierende Massnahme und ein belebender Faktor. Abgesehen von ihrem Beitrag zur Verbesserung der Verkehrslage kommt der Stadtbahn eine wichtige Bedeutung als Verbindung zwischen Stadtkern und Agglomeration zu, indem sie das Universitätszentrum, die Geschäftsquartiere in der Stadtmitte, die öffentlichen Dienststellen und Einrichtungen sowie die dichtesten Viertel des rechten Garonne-Ufers zusammenschliesst. Kleinere städtebauliche Eingriffe und Projekte zur Aufwertung der historischen Bausubstanz sowie die Umgestaltung des Areals des alten Kinderspitals begleiten das Ganze.

Ehrgeizige Pläne zur Restrukturierung und zur Entwicklung der Stadt entlang dem Fluss mit Schwergewicht auf diesen drei Orten bilden das Gerüst des städtebaulichen Konzeptes. Auf dem linken Ufer geht es vor allem um die Gestaltung der Quais, die Umnutzung der alten Hafengebäude und des Dockhafens, auf dem rechten Ufer um die Erneuerung des Quartiers La Bastide. Auch die Schaffung einer Zone franche auf dem rechten Ufer, einschliesslich der Bastide, ist Teil des Programms. Dazu kommen Projekte der öffentlichen Hand oder private Vorhaben, wie dasjenige für ein Universitätszentrum, die Eröffnung eines Megaramas im Rahmen des Gestaltungsplans im Quartier La Bastide, die Renovation des Kongresshauses und das Projekt für ein Kasino in Bordeaux-Nord. Weiter sollen die Gegend um den Bahnhof Saint-Jean und der Umschlagplatz für Agrarprodukte in Belcier um- und ausgebaut werden.

Für die Instandstellung der historisch wertvollen Bausubstanz auf dem gesamten Stadtgebiet ist Verschiedenes vorgesehen. Zum

einen sind jene architektonischen Zeugen direkt davon betroffen, deren aussergewöhnliche Qualität unbestritten ist, wie etwa die Quai-Fassade oder das Palais de la Bourse, dann aber auch die Wohnsiedlung im Quartier Saint-Michel, Einzelgebäude und verschiedene öffentliche Räume (Schulhäuser, Quartiereinrichtungen, das Stadion, mehrere Plätze).

Tiefer greifende Massnahmen zur Veränderung oder Aufwertung einzelner Stadtviertel sind in Ausführung begriffen (Gestaltungsplan für das Quartier des Chartrons) oder geplant (Projekt des Quartiers La Visitation, Rekonstruktion der Cité Carreire, Sanierung des Quartiers Renaudel/Sainte-Croix). Die Renovation der historischen Bausubstanz ist zudem von einem Beleuchtungskonzept begleitet.

Das so umrissene städtebauliche Programm der Stadt Bordeaux ist als Richtlinie gedacht für eine öffentliche Aktion, die Zeit in Anspruch nehmen wird und eine weitgehende Übereinstimmung zwischen den Bewohnern und den verschiedenen Akteuren von Wirtschaft und Gesellschaft voraussetzt, die eine Stadt ausmachen.

Dieser Text ist eine zusammenfassende (übersetzte) Beschreibung der städtebaulichen Vorhaben von Bordeaux durch das städtische urbanistische Amt «a-urba», 1998.

ZAC des Chartrons

Gestaltungsplan (ZAC, Zone d'aménagement concerté) für das Quartier Chartrons. Architekten: Daniel Berguedieu, Frédéric Brochet, Alain Charrier, Franck Réol, Bordeaux.

Das Quartier Chartrons entstand im 19. Jahrhundert als Weinbereitungs- und Weinhandelsquartier der führenden Bordelaiser Firmen, bevor die Abfüllungen und Fasslagerungen auf den Domainen und Châteaux selbst erfolgte. Heute sind die dicht angeordneten und in die Tiefe der Parzellen längs gestreckten Kellerei- und Lagergebäude zweckentfremdet. Ein Gestaltungsplan für die Erneuerung des Kerns des Chartrons-Quartiers (4,5 ha) sieht die Anlage von 300 Wohnungen, Handwerkerbetriebe, Künstlerateliers, einer Schulanlage, Turnhalle

und Kulturzentrum vor. Der Plan strebt eine behutsame Öffnung der beinahe flächendeckenden Bebauung der alten Weinkellereien an und sucht die wichtigsten Elemente der überlieferten Struktur zu bewahren.

Plan directeur (ZAC, zone d'aménagement concerté) pour le quartier des Chartrons. Architectes: Daniel Berguedieu, Frédéric Brochet, Alain Charrier, Franck Réol, Bordeaux.

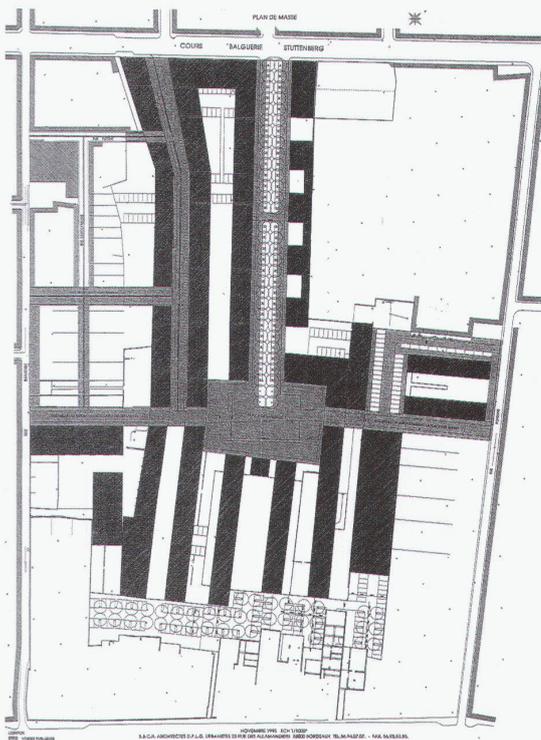
Le quartier des Chartrons s'est constitué au 19^e siècle avec l'activité de préparation et de commercialisation des vins produits par les grandes sociétés viticoles bordelaises, avant que la mise en bouteilles et l'entreposage ne se fassent directement dans les domaines et les châteaux. Aujourd'hui, les longs bâtiments qui abritaient les pressoirs et les fûts et qui occupent la

longueur des parcelles, ne sont plus utilisés. Un plan de réorganisation pour la rénovation du noyau du quartier des Chartrons (4,5 ha), prévoit l'implantation de 300 logements, d'ateliers d'artistes, d'artisanats, d'une école, d'une halle de gymnastique et d'un centre culturel. Le plan se propose d'ouvrir avec précaution le tissu des constructions couvrant presque toute la surface des anciennes caves viticoles, en essayant de préserver les principaux éléments de l'ancienne structure.

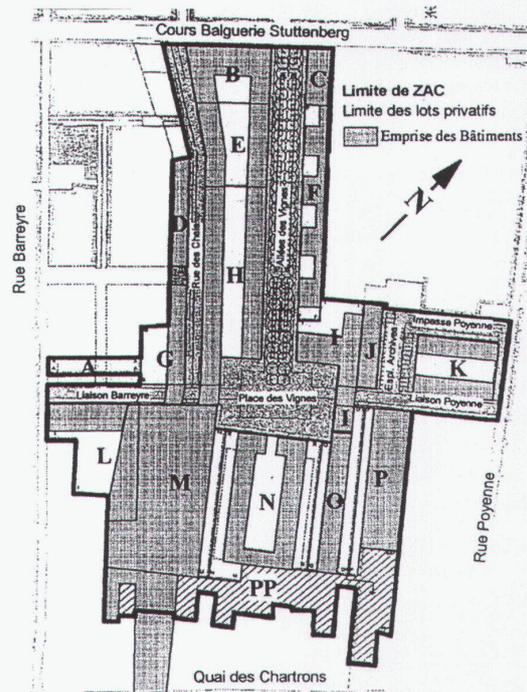
Development plan (ZAC, Zone d'aménagement concerté) for the Chartrons district. Architects: Daniel Berguedieu, Frédéric Brochet, Alain Charrier, Franck Réol, Bordeaux.

The Chartrons district developed in the 19th century providing

premises for the preparation and selling of wine by the leading wine companies before bottling and storage in barrels was carried out on the estates of the Châteaux. Nowadays, the pressing and storage buildings densely built upon the depth of the lots are put to a different purpose. A plan for the restoration of the centre of the Chartrons district (4,5 hectares) envisages the construction of 300 dwellings, artists' studios, handicraft businesses, a school, a gymnasium and a cultural centre. The plan aims at a careful opening up of the dense fabric of the old wine cellars and the preservation of the salient elements of the traditional structure.

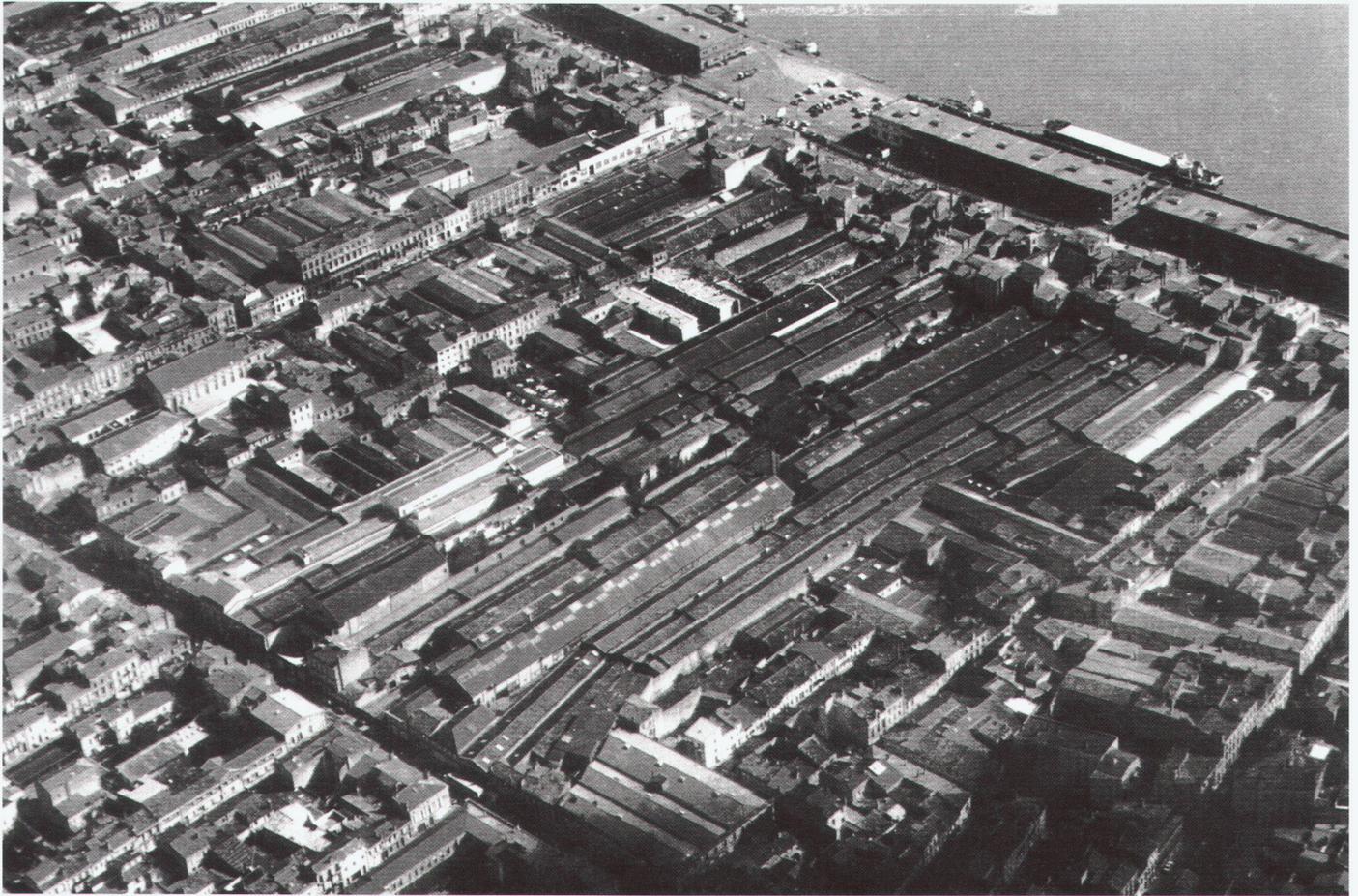


Übersichtsplan des restrukturierten Quartiers ▷ Plan schématique du quartier restructuré ▷ General plan of the restructured district

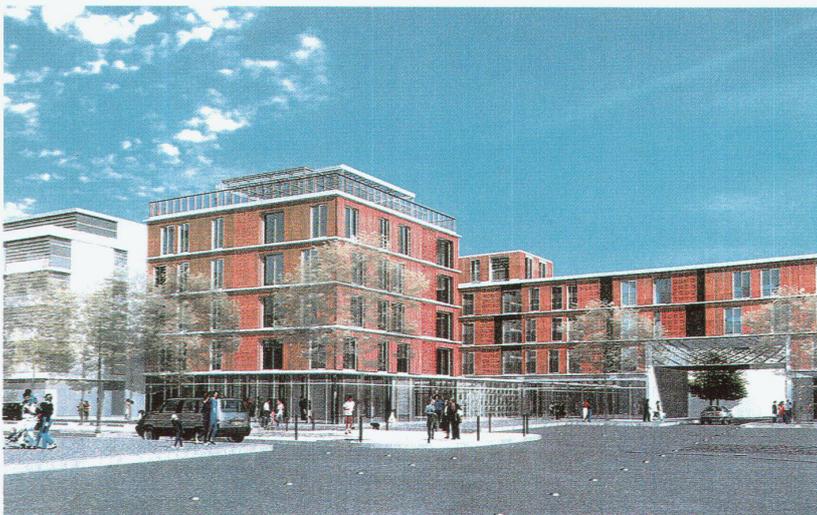


Einzelne Projektabschnitte ▷ Différentes parties du projet ▷ Individual project sections

B: Luc Arsène-Henry, Alain Triaud
C, D, E, G: Bernard Bühler
F: BBCR (Daniel Berguedieu, Frédéric Brochet, Alain Charrier, Franck Réol)
I: Olivier Brochet, Emmanuel Lajus, Christine Pueyo
K: Alain Loisir
N: BBCR

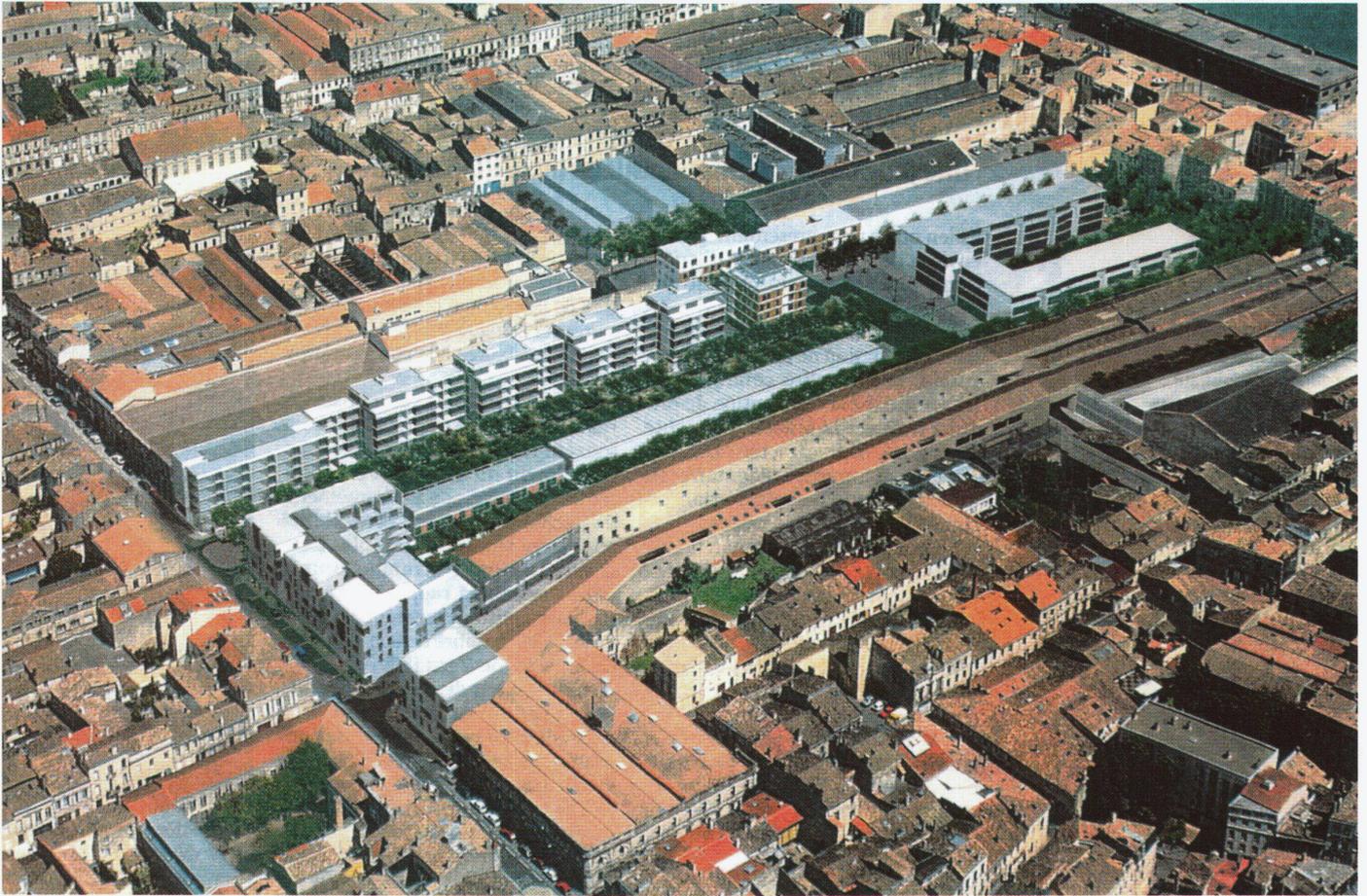


Luftbild des bisherigen Zustands
 ▷ Vue aérienne de l'état actuel
 ▷ Aerial view of the former situation



Projekt von Olivier Brochet, Emmanuel Lajus, Christine Pueyo, Bordeaux
 ▷ Projet Olivier Brochet, Emmanuel Lajus, Christine Pueyo, Bordeaux
 ▷ Project by Olivier Brochet, Emmanuel Lajus, Christine Pueyo, Bordeaux

Ansicht von Westen (im Vordergrund das Projekt von Henry und Triaud)
 ▷ Vue de l'ouest (au premier plan, le projet de Henry et Triaud)
 ▷ View from the West (with the project by Henry and Triaud in the foreground)



Luftbild des zukünftigen Zustands

- ▷ Vue aérienne de l'état futur
- ▷ Aerial view of the future situation



Projekt von Daniel Berguedieu, Frédéric Brochet, Alain Charrier, Franck Réol, Bordeaux ▷ Projet Daniel Berguedieu, Frédéric Brochet, Alain Charrier, Franck Réol, Bordeaux ▷ Project by Daniel Berguedieu, Frédéric Brochet, Alain Charrier, Franck Réol, Bordeaux



Gestaltungsplan (ZAC, Zone d'aménagement concerté) für das Quartier de la Bastide. Architekten: Alain Charrier, Dominique Perrault, Bordeaux/Paris.

Das rechte Ufer der Garonne hat seit Anfang der 80er-Jahre eine bewegte Planungsgeschichte erlebt. Aus einer Abfolge von Studien und Wettbewerben ging zunächst ein monumentales, wie üblich klassizistisch angehauchtes Projekt von Riccardo Bofill siegreich hervor, bevor sich schliesslich Dominique Perrault und Alain Charrier mit ihrem behutsamen, beinahe informellen Planungsvorschlag durchsetzten. Mit einem Minimum an Vorgaben

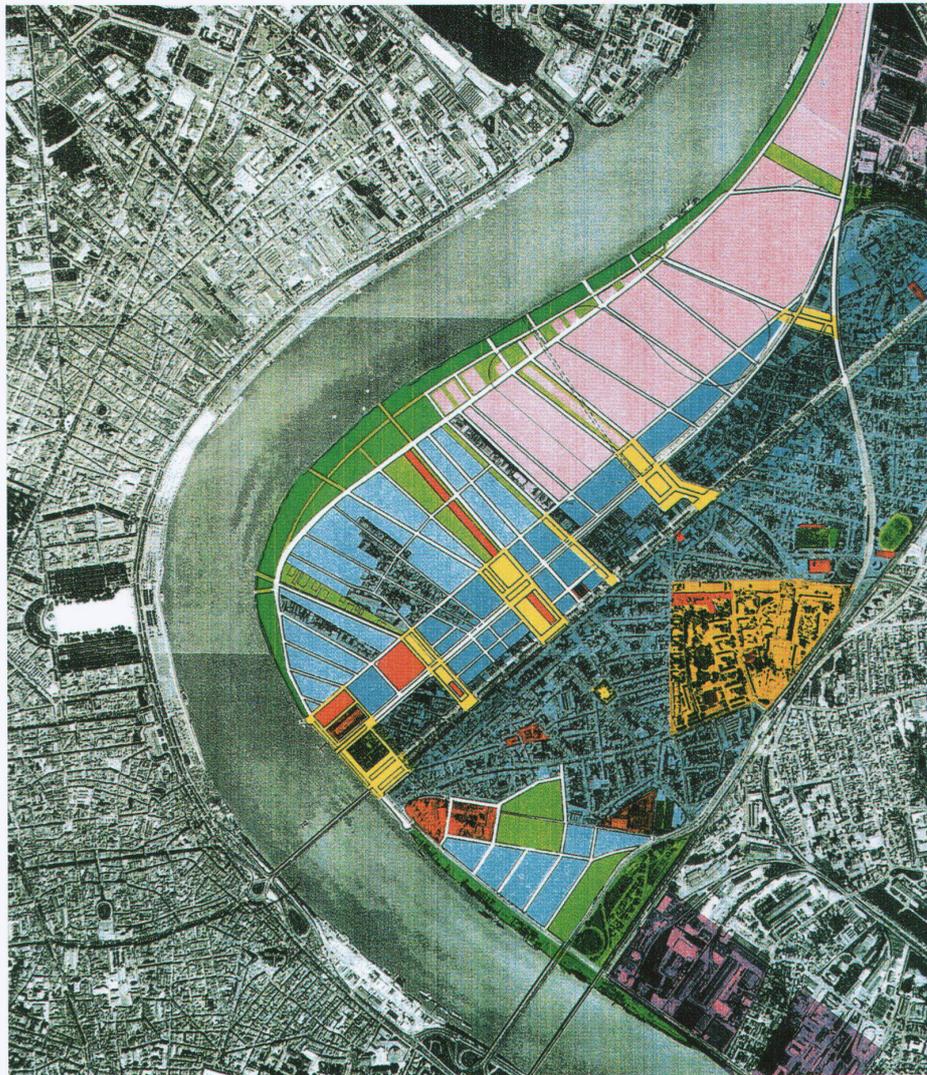
soll ein Maximum an Ordnung und Freiheit der privaten Bebauung ermöglicht werden. Die Festlegungen konzentrieren sich auf die Strassenführung, die Grünräume und einzelne öffentlich finanzierte Einrichtungen (zum Beispiel den botanischen Garten) sowie gezielte Vorschriften für geschlossene beziehungsweise offene Baufluchten. Der Plan der Bastide nimmt in seiner inneren Struktur auf die neu vorzuziehende Flussüberquerung, deren Standort noch nicht feststeht, keine Rücksicht – die zukünftige Brücke wird im Bereich der Grünanlagen entlang der Ufer «aufgefangen».

Plan directeur (ZAC, zone d'aménagement concerté) pour le quartier de la Bastide. Architectes: Alain Charrier, Dominique Perrault, Bordeaux/Paris.

Depuis le début des années 80, la rive droite de la Garonne a vécu une histoire de planification agitée. Parti d'une suite d'études et de concours, un premier projet monumental, teinté comme toujours de classicisme, fut remporté par Riccardo Bofill, jusqu'à ce que Dominique Perrault et Alain Charrier, finissent par s'imposer avec une proposition de planification mesurée, presque informelle. Un minimum de contraintes doit permettre un maximum d'ordre et

de liberté dans les constructions privées. La réglementation se limite à la définition du tracé des rues, des espaces verts et de quelques équipements financés par des fonds publics (notamment le jardin botanique), ainsi que de certains alignements fermés ou ouverts. Dans sa structure intérieure, le plan de la Bastide ne tient pas compte de la nouvelle traversée du fleuve prévue dont l'implantation n'est pas encore fixée: le futur pont sera «repris» dans la zone de verdure, le long des berges.

Luftbild des bisherigen Zustands (links) und neuer Richtplan (rechts). Der Plan sieht auf einem Gelände von 30 ha die Anlage von 700 Wohnungen mit einer Fläche von 61 000 m² vor, zuzüglich 82 000 m² Dienstleistung sowie 49 000 m² öffentliche und universitäre Nutzungen. Zusammen mit den nordöstlich anschließenden Erweiterungsgebieten werden in den nächsten Jahren ungefähr 80 ha neu urbanisiert. ▸ Vue aérienne de l'état actuel (à gauche) et du nouveau plan directeur (à droite). Sur une étendue de 30 ha, le plan prévoit l'installation de 700 logements avec une surface de 61 000m², auxquels s'ajouteront 82 000m² de services ainsi que 49 000m² d'installations publiques et universitaires. Avec les territoires d'extension nord-est contigus, environ 80 ha seront réurbanisés dans les prochaines années. ▸ Aerial view of the former situation (left) and the new master plan (right). The plan proposes 700 dwellings covering an area of 61,000 m² on a site of 30 hectares, as well as 82,000 m² of services and 49,000 m² public and university facilities. Together with the extension area to the north-east, approximately 80 hectares will be urbanised during the next few years.



Development plan ZAC (Zone d'aménagement concerté) for the Bastide district. Architects: Alain Charrier, Dominique Perrault, Bordeaux/Paris

The right bank of the Garonne has experienced an eventful planning history since the early 1980s. A series of studies and competitions resulted first of all in a monumental project – predictably with neoclassicist tendencies – by Riccardo Bofill, before Dominique Perrault and Alain Charrier finally succeeded through their careful, almost informal proposal which, with a minimum of regulations, aimed at achieving maximum order and freedom for private develop-

ment. The stipulations were focused on the road network, the green spaces and some publicly financed facilities (such as the botanical gardens), as well as some specific regulations for closed and open building alignments. In its inner structure, the plan of Bastide makes no provision for the projected river crossing, the exact site of which is not yet certain, yet the future bridge will be received in the park area along the river bank.



Modell ▸ Maquette ▸ Model

