

## Integration der dritten Straßenbahnstrecke in die „Großen Boulevards“ in Grenoble

### Auftraggeber:

**SMTC  
Syndicat Mixte  
Transports en Commun  
Agglomération Grenobloise**

### Planungszeit:

**2000**

© **Emch+Berger GmbH  
Karlsruhe**

### Charakteristische Angaben

Nach der erfolgreichen Bearbeitung der ersten und zweiten Wettbewerbsstufe waren in der dritten Stufe zwei wesentliche Teilbereiche zu vertiefen. Dargestellt wurden die städtebaulichen Auswirkungen alternativer Streckenanordnungen für Straßenbahn und Individualverkehr im Bereich des Schnittpunkts mit der bestehenden Tram-Linie A – direkt am Rand der Altstadt – wo die Einbindung in die Fußgängerzonen und die Lösung der Umsteigebeziehungen den Schwerpunkt bildet. Der „Place Gustave Rivet“ – heute eine riesige Straßenkreuzung – kann nach einem völligen Rückbau, bei künftig stark reduzierten Verkehrsmengen, zu einem Raum mit Aufenthaltsqualität umgestaltet werden, als neuer Quartiersmittelpunkt. Die Tram-Haltestelle fügt sich ein, auch eine Überbauung, für öffentliche Nutzung, erscheint möglich.

### Ausgangslage

Der Straßenraum der „Grands Boulevards“ stellt mit seiner meist zwölfgeschossigen Wohnbebauung einen Schwerpunkt für die Bevölkerung dar. Die Belastung durch Immissionen in die Wohnungen ist jedoch bis zur Unerträglichkeit gestiegen, bei rund 60.000 Kfz-Fahrten pro Tag. Immer mehr Wohnungen stehen deshalb leer, die Geschäftsinhaber klagen über abnehmende Umsätze. Entlastung soll durch die dritte Tram-Strecke geschaffen werden, welche die Boulevards in ganzer Länge – 2,9 km – durchmessen wird. Gleichzeitig muß durch Fertigstellung des Autobahnringes im Norden der Fernverkehr um die Stadt geleitet, bzw. der Ziel- und Quellverkehr neu verteilt werden. Diese Maßnahmen genügen jedoch nicht, die Entlastungswirkung in den Boulevards wäre zu gering.

### Planerische Lösung

Bei künftig rund 30.000 Kfz-Fahrten pro Tag, so die Vorgabe, wurde die Entwicklung eines



neuartigen Straßensystems für die „Grands Boulevards“ möglich. Dargestellt wurden nur noch zwei Fahrbahnen pro Richtung, statt heute bis zu sechs, sowie der Ersatz jeglicher Kreuzung durch Kreisverkehre und durch zahlreiche Wendemöglichkeiten in kurzen Abständen für Linksabbieger bzw. querenden Verkehr. Jede Querstraße wird wieder in beiden Richtungen befahrbar. So werden Umwegfahrten vermieden, Feinverteilung des Verkehrs wird ermöglicht und die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes wird ausgenutzt.

In großem Ausmaß werden Flächen für die Fußgänger, für Aufenthalt und für die Tram-Strecke mit ihren Haltestellen in Mittellage, gewonnen. Möglich wird eine grundlegende Neugestaltung des Straßenraums mit Schaffung von Grünflächen, breiten Gehwegzonen, Platz für Straßencafés rund um die Haltestellen sowie auch wieder für mehr Parkplätze und für die Einfügung von Radwegen.

Im Bereich der „Rue Bistesi“ und des „Parc Paul Mistral“ wurde eine Variante mit der Tram in einer weit ausgedehnten Fußgängerzone gezeigt, dort kann eine Doppelhaltestelle für die Umsteigevorgänge entstehen – an dem einzigen gemeinsamen Streckenabschnitt der Linien A und B. Die Strassen umfahren diesen Bereich mittels einer Verschwenkung in den „Boulevard des Diabes Bleus“, so daß auch das Westende des „Boulevard Maréchal Joffre“ zum Fußgängerbereich wird.

Die Alternative besteht in der Einschwenkung der bestehenden Tram-Strecke A in ein Teilstück der neuen Linie C, um im „Boulevard Maréchal Joffre“ die gemeinsame Haltestelle anzuordnen. Die Mittellage zwischen den Strassenflächen bleibt dabei erhalten und es entsteht eine Durchführung der „Grands Boulevards“ durch die Nordwestecke des „Parc Paul Mistral“, dort wo sich heute weiträumige Parkplätze

befinden. Gewonnen wird dabei ein Baugrundstück von Blockgröße, wo Neubebauung den Rand der Innenstadt arrondieren könnte – ein Parkhaus sollte darin enthalten sein.

Der „Place Gustave Rivet“ kann aus gewonnenen Flächen neu entstehen, mit einer begehbaren Platzmitte, wo ein Veranstaltungszentrum mit Restaurant errichtet werden könnte und wo die Tram-Haltestelle angeordnet ist. Durch ebenerdige Übergänge ist die Mitte von allen Seiten gut erreichbar. Der Straßenverkehr umfährt diese Fläche in weiten Bögen und in zwei Wendespuren, so daß sich ein großer Kreisverkehrsplatz ergibt. Die notwendigen Fahrspuren sind in einer der Varianten dargestellt. Die Stärke des querenden Verkehrsstroms war Anlass, die Entlastungswirkung einer Unterführung zu untersuchen und als Variante einen flächenreduzierten Kreisverkehr vorzuschlagen, mit mehr Fußgängerflächen.

