

Zeitschrift: Tec21
Band: 138 (2012)
Heft: 47: Vorbild Lausanne West

Artikel: Aus Chaos geboren
Autor: Weidmann, Ruedi
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-309444>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 22.11.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

AUS CHAOS GEBOREN

Der Lausanner Westen ist ein Paradebeispiel ungeplanter Suburbanisierung. Acht Gemeinden sind jedoch entschlossen, zusammen ihre Zukunft in den Qualitäten der europäischen Stadt zu suchen. Was bisher fehlte, soll nun geschaffen werden: öffentlicher Raum und sanfte Mobilität, Nutzungsvielfalt und öffentlicher Verkehr – eine neue Stadt im Westen von Lausanne.

Titelbild

Felder und Siedlungsrand in Lausanne West.
(Foto: Franziska Werren/SDOL)

In und um Lausanne sind die Standorte klar verteilt: Im Osten Villen und stille Gärten, hier verstreicht die Zeit langsam. Im Westen dagegen Lärm und Dynamik: Fabrikareale und Arbeiterquartiere, Güterbahnhöfe und Autobahnen, Verteilzentren und Hochschulen, Einfamilienhäuser und Lagerhallen, Einkaufszentren und Tankstellen, Parkplätze, Garagen und Wohnblöcke bilden ein gewaltiges Durcheinander. Das Gebiet umfasst die westlichen Quartiere der Stadt Lausanne und die acht Gemeinden Renens, Prilly, Ecublens, Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Saint-Sulpice, Villars-Sainte-Croix.

Auf der sanft gegen den See abfallenden Geländeschulter wurde 1877 der Güterbahnhof Renens angelegt. In der Folge wurden zwischen den Bauerndörfern Fabriken errichtet – allmählich entstand der heutige Flickenteppich. Mit dem Bau der Autobahn 1964 zogen weitere Industrieunternehmen und 1970 die beiden Hochschulen aus der Enge der Stadt Lausanne hierher. In den 1990er-Jahren begann die Industrie zu serbeln und ins Ausland abzuwandern, dafür schossen nun Einkaufs- und Logistikzentren aus dem Boden. Mit 65 000 Einwohnern und 46 000 Arbeitsplätzen wäre Lausanne West die zweitgrösste Stadt in der Waadt – aber es ist eben keine Stadt. Die Gegend ist stark fragmentiert, ohne Zentrum, zu Fuss kaum zu bewältigen, fast ohne öffentlichen Verkehr und ohne öffentlichen Raum, der diesen Namen verdiente – ein typisches Agglomerationschaos. Doch die acht Gemeinden unterscheiden sich stark. So ist etwa das am Seeufer gelegene St-Sulpice wohlhabend, Renens dagegen ist arm und hat einen Ausländeranteil von über 50%.

STOPP DEM WILDWUCHS

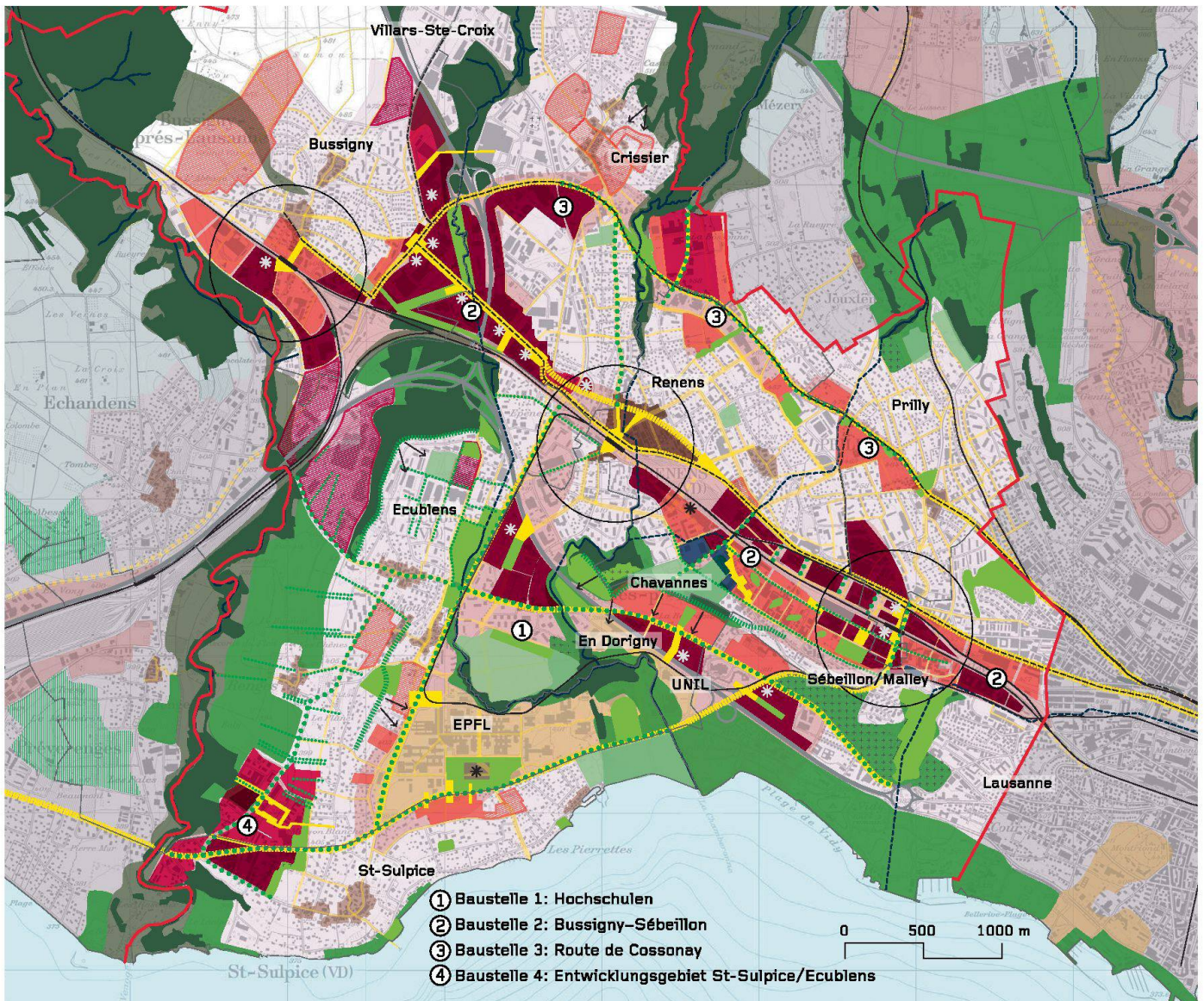
Seit 1991 führt eine Metrolinie vom Lausanner Stadtzentrum über Uni und EPFL zum Bahnhof Renens. Trotzdem fuhren im Jahr 2000 in den acht Gemeinden zwischen 67 und 94% der Pendler mit dem Auto zur Arbeit. In jenem Jahr waren die Luftqualität so besorgniserregend, die Verkehrsüberlastung und die räumliche Desorganisation so unhaltbar geworden, dass die Kantonsregierung für Vorhaben wie Einkaufszentren und Einfamilienhauszonen, die viel Verkehr verursachen, einen Baustopp verhängte. Ein ausserordentlich hartes Vorgehen, das aber den Weg zur Zusammenarbeit ebnet sollte: Den Gemeinden wurde eine Vereinbarung vorgeschlagen, wonach sie ihre weitere Entwicklung unter der Leitung des Kantons gemeinsam koordinieren sollten.

Zunächst ging es aber darum, die vom industriellen Niedergang verursachte Mutlosigkeit zu überwinden und bewusst zu machen, über welche Trümpfe das Gebiet verfügt: eine wunderbare Lage über dem Genfersee mit Blick in die Alpen, gute Erschliessung durch Bahn und Autobahn, intakte Ortskerne, zwei Hochschulen, Baulandreserven und Verdichtungspotenzial auf Industriebrachen. Doch wegen der planlosen Überbauung war die Gegend zu unattraktiv geworden, um dieses Potenzial nutzen zu können. Nach vielen Diskussionen, vor allem mit den Gemeindepräsidenten, setzte sich die Einsicht durch, dass eine überkommunale Planung wünschenswert sei.

01 Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL): Synthesekarte Städtebau und Landschaft 2009. (Plan: SDOL/Feddersen & Klostermann; Brühlmann Loetscher)

ÜBERKOMMUNALE PLANUNG

Instrument dazu ist das Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), ein Masterplan für das ganze Gebiet, der 2003/2004 von den Gemeinden, der Stadt Lausanne und vom Kanton



01

- Stadtentwicklung gemäss SDOL**
- Gemischte Nutzung, v.a. Wohnen, niedrige und mittlere Dichte (SDOL-Baustellen/kommunale Planungen)
 - Gemischte Nutzung, v.a. Arbeiten, hohe Dichte (SDOL-Baustellen/kommunale Planungen)
 - Gemischte Nutzung, v.a. Arbeiten, niedrige und mittlere Dichte (SDOL-Baustellen/kommunale Planungen)
 - Neue öffentliche Einrichtungen
 - Neue grössere öffentliche Räume
 - Künftige städtische Hauptachsen
 - Architektonische Akzente
 - Mögl. Standorte für architektonische Akzente
 - ÖV-Hauptachsen
-
- Grünräume
 - Agglomerationsparks
 - Stadtparks, Grünanlagen
 - Sportanlagen
 - Campus
 - Baumpflanzungen
 - Promenaden mit Aussicht
 - Fernsicht
-
- Entwicklungsgebiete
 - Historische Siedlungskerne
 - Fusswegennetz
 - Wald
 - Bachläufe
 - Eisenbahn/Metro
 - Autobahn
 - SDOL-Perimeter

unterzeichnet wurde und Bestandteil des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges und des kantonalen Richtplans ist. Der SDOL basiert auf der Raumplanungsstudie eines interdisziplinären Teams unter der Leitung des Stadtplaners Pierre Feddersen. Dieses schlug ein prinzipielles Schema für die raumplanerische Gestaltung vor und schuf ein dreidimensionales Modell, die bis heute als Referenzen dienen.¹ Feddersen setzte viel Vertrauen in die Zusammenarbeit der Gemeinden und machte daraus eine Methode: Die vier territorialen und drei thematischen «Baustellen» sind gemeindeübergreifend angelegt. Aus dem Neben- und Gegeneinander der Dörfer soll Stadt werden, Verantwortungsgefühl für das Ganze soll kommunale Partikularinteressen ablösen (vgl. S. 24).

Der SDOL strebt eine rationelle Nutzung des Baulands an. Er krepelt Lausanne West aber nicht komplett um, sondern stützt sich auf vorhandene Infrastruktur und Siedlungskerne ab, nutzt vorhandene Situationen und Ressourcen. Die neue Stadt soll eine starke Identität bekommen, zugleich sollen Autonomie und Charakter der Gemeinden erhalten bleiben. Nebst den sieben «Baustellen» ist der SDOL richtungweisend für den Ausbau von Bahnhöfen, S-Bahn-Stationen, Bus- und Tramlinien, die Aufwertung öffentlicher Räume und die Erhaltung des industriellen Erbes. Ausserdem legt er Bedingungen für Bauvorhaben bezüglich Dichte und funktionaler Durchmischung fest.

ORGANISATION UND WERKZEUGE

2003 wurde das Büro des SDOL eingerichtet. Unter der Leitung von Ariane Widmer koordiniert es mit vier Vollzeitstellen die Planungen. Es erarbeitet selbst keine Projekte, sondern beauftragt spezialisierte Firmen mit Studien und wertet die Ergebnisse aus. Die Leitung

CHRONOLOGIE

2000 Die Waadtländer Regierung verhängt einen Baustopp für verkehrsentensive Vorhaben in acht Gemeinden in Lausanne West.

2001 Landschaftsstudie für Lausanne West, erarbeitet unter der Leitung von Pierre Feddersen im Auftrag des kantonalen Raumplanungsamts.

2002–2003 Erarbeitung des Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL), Gespräche mit Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten.

2003 Eröffnung des SDOL-Büros, Aufbau der Projektorganisation, Start der Studien und Testplanungen.

2003–2004 Unterzeichnung des SDOL durch Kanton und Gemeinden.

2007 Ratifizierung des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges (Palm, SDOL ist Bestandteil).

2008 Neuer kantonalen Richtplan tritt in Kraft (SDOL ist Bestandteil).

2008 Gründung des Bezirks Lausanne West aus den acht SDOL-Gemeinden mit Renens als Hauptort.

2009 Eröffnung erster neuer Buslinien, Baubeginn der S-Bahn-Haltestelle Prilly-Malley.

2011 Der Schweizer Heimatschutz vergibt den Wakkerpreis an die acht Gemeinden und Lausanne für ihr koordiniertes Vorgehen bei der Gebietsentwicklung.

SDOL-KRITERIEN FÜR BAUBEWILLIGUNGEN

Der erweiterte Stab für die technische Leitung des SDOL (Groupe ABC) evaluiert im Lauf der kommunalen Baubewilligungsverfahren sämtliche Bauprojekte ab einer gewissen Grösse, die nicht bereits Teil eines anderen Planungsverfahrens im Rahmen des SDOL sind. Mithilfe eines detaillierten Fragebogens wird abgeklärt, ob das Projekt den Zielen und Prinzipien des SDOL entspricht. Die geprüften Punkte betreffen bauliche Dichte, Nutzung, generiertes Verkehrsaufkommen und Luftbelastung. Fällt die Beurteilung negativ aus, geht das Projekt samt Empfehlungen zurück an die Gemeinde mit dem Auftrag zu Nachverhandlungen mit der Bauherrschaft. Kommt dort keine Einigung zustande, entscheidet die Pilotgruppe definitiv über die Bewilligungsfähigkeit. Weitere Infos und Fragebogen: www.ouest-lausannois.ch > La méthode ABC.

eines Planungsvorhabens liegt stets bei einer Gemeindeverwaltung. Daneben gibt es zwei koordinierende Gremien: Die «Pilotgruppe» besteht aus den Gemeindepräsidenten, zwei Regierungsräten und den Leitern der involvierten kantonalen Ämter; sie trifft alle Entscheide und trägt die politische Verantwortung. Im «Stab für die technische Leitung» treffen sich monatlich die Leiter der zuständigen Gemeindeämter und Vertreter der kantonalen Departemente, sie betreuen die einzelnen Studien, evaluieren alle wichtigen Bauprojekte im Gebiet (vgl. Kasten unten) und bereiten die Entscheide der Pilotgruppe vor.

Als Planungswerkzeuge dienen Expertenberichte, Wettbewerbe und Teststudien. Letztere erweisen sich bei komplexen Aufgaben als besonders fruchtbar: Resultate mehrerer interdisziplinärer Teams werden öffentlich verglichen und diskutiert; Fachleute und Bevölkerung erarbeiten so gemeinsam eine Vision. Jeder Eingriff verlangt nach einer sensiblen Bestandsaufnahme, muss auf einer strategischen Vision basieren und braucht Zeit für Verhandlungen, damit Gelegenheiten genutzt und Partnerschaften geschaffen werden können. Zentrales Anliegen aller Massnahmen ist die Qualität des öffentlichen Raums (vgl. S. 22).

MIT ÖFFENTLICHEN RÄUMEN BRUCHSTÜCKE VERBINDEN

Der Lausanner Westen besteht aus untereinander nicht verbundenen Teilstücken – eine Folge grosser Bahn- und Strassenbauten, aber auch von vielen ohne Blick auf das Gesamte errichteten Einzelgebäuden. Die für den Transitverkehr ausgelegten Strassen führen strahlenförmig von Lausanne weg und trennen die Agglomerationsteile, statt sie zu verbinden.

Da sie nur für Autos konzipiert sind, eignen sie sich für die heutigen Bedürfnisse nicht. Heute wird jedes Bauvorhaben als Chance gesehen, Räume zu schaffen, mit denen sich die Bevölkerung identifizieren kann. Öffentliche Räume – Plätze, Parks, Wege, Brücken, Strassen und Vorgärten – schaffen Durchlässigkeit und verknüpfen, was zusammengehört, wenn eine Siedlung eine hohe Lebensqualität aufweisen soll. Die grosse Aufgabe besteht also darin, eine Stadt mit urbanen Qualitäten zu schaffen. Im suburbanen Kontext heisst das: den Autoverkehr reduzieren und kanalisieren, den öffentlichen Verkehr fördern, Wege für die sanfte Mobilität öffnen, öffentliche Räume schaffen, die Bebauung verdichten, die Funktionen sinnvoll mischen und die Zersiedelung stoppen. Dabei helfen Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm.

Die neue Stadt, die in den nächsten zehn Jahren etwa 30000 neue Einwohner aufnehmen soll, wächst nicht vom historischen Zentrum Lausanne aus, sondern soll im Westen geboren werden und ihre Gestalt aus eigenen Qualitäten entwickeln. Die Studienphase ist abgeschlossen. Die Ausgaben von Gemeinden, Kanton und Bund werden auf mehrere hundert Millionen Franken geschätzt; dazu dürften private Investitionen von mehreren Milliarden kommen.

SIEBEN BAUSTELLEN – VIELE PROJEKTE

Der SDOL hat sieben sogenannte «Baustellen» festgelegt. Vier davon sind strategische Teilgebiete (Karte S. 17), drei weitere betreffen übergreifende Aufgaben im gesamten Planungsgebiet. Jede Baustelle ist in Teilgebiete unterteilt, die Gegenstand spezifischer Analysen sind, und enthält zahlreiche, unterschiedlich weit gediehene Projekte – insgesamt sind es bisher rund 70, viele weitere werden aber in den nächsten Jahren hinzukommen. Die wichtigsten Baustellen und Projekte werden auf den folgenden Seiten vorgestellt.²

Ruedi Weidmann, weidmann@tec21.ch

Anmerkungen

1 Schéma directeur de l'Ouest lausannois, verfasst von Feddersen & Klostermann, Planel S.A., CEAT, Transitec, Metron, Joël Christin, Renens 2003. Bezug beim SDOL-Büro, www.ouest-lausannois.ch

2 Weitere Informationen finden sich im Buch «Im Westen die Zukunft» (vgl. S. 11), in der Ausstellung «Pièces à Conviction» (vgl. S. 38) und auf der Internetseite des SDOL: www.ouest-lausannois.ch



02 Baustelle 1 bildet ein Dreieck um die ETH (EPFL) und die Universität Lausanne (UNIL) und betrifft Gebiete in Lausanne, Ecublens, St-Sulpice und Chavannes-près-Renens. Die Hochschulen sind ein Trumpf der Region. Das Gebiet ist landschaftlich attraktiv und verfügt über Baulandreserven, leidet aber unter dem Lärm der Verkehrsachsen. Die vom öffentlichen Verkehr am besten erschlossenen Standorte sollen dicht bebaut, Autobahn, Metro, Kantonsstrassen und Bäche leichter querbar und die Strassen umgestaltet werden. Die Projektleitung liegt bei der Gemeinde Chavannes-près-Renens. (Plan: SDOL/Farra & Fazan)

03 Baustelle 1: Fussgängersteg über die Autobahn von Richter et Dahl Rocha. (Bild: SDOL/RDR)

04–05 Baustelle 1: Umgestaltung der Route du Lac: Die Kantonsstrasse 1 wird vom Autobahnanschluss Malley im Osten über Chavannes, Saint-Sulpice und Ecublens bis zum Flüsschen Venoge im Westen umgestaltet und leichter querbar. Das Konzept stammt von Christian Leibbrandt (Richter et Dahl Rocha), Jean-Yves Le Baron und Farhsid Assef-Vaziri (Robert-Grandpierre et Rapp). (Bild/Plan: SDOL/RDR, Le Baron, RGR)

06–07 Im Perimeter der Baustelle 1 sind mehrere kommunale Bauprojekte in Planung, etwa En Dorigny, ein neues Quartier, für das Rast Architekten den Wettbewerb für Städtebau und öffentlichen Raum gewonnen haben. (Bilder: SDOL/Rast)

02



03



04



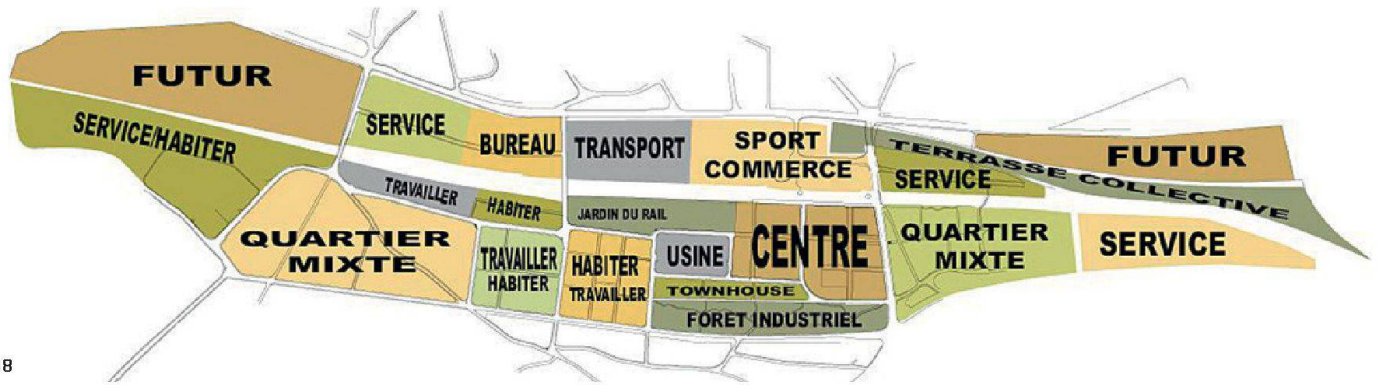
05



06



07



08

08 Baustelle 2 umfasst das Gebiet beidseits der Bahnlinie von Bussigny bis Sébeillon. An dieser zentralen Entwicklungsachse von Lausanne West mit vielen Industriebrachen liegen einige Schlüsselprojekte wie das geplante Zentrumsgebiet rund um die 2012 eröffnete S-Bahn-Station Prilly-Malley (vgl. S. 6). Von einer neuen Tramlinie erschlossen, soll hier rund um urbane öffentliche Räume eine dichte Bebauung mit Arbeits-, Wohn- und Einkaufsflächen wachsen. Beteiligt sind Bussigny, Crissier, Renens, Prilly und Lausanne. (Plan: SDOL/KCAP)



09



10

09–10 Projekt in der Baustelle 2: Der Bahnhof Renens ist der wichtigste ÖV-Knoten in Lausanne West. Er könnte einmal zum drittgrößten Bahnhof der Westschweiz werden. S-Bahn- und Metro-Frequenzen werden erhöht, ein Tram und neue Buslinien entstehen. Eine Fussgängerbrücke wird die Bahnhofplätze beidseits der Gleise verbinden. Das Projekt stammt von Farra & Fazan, Tekhne und Jean-Yves Le Baron, die 2007 den Wettbewerb gewannen, und soll 2014–2019 realisiert werden. (Bilder: SDOL/Farra & Zoumboulakis)



11

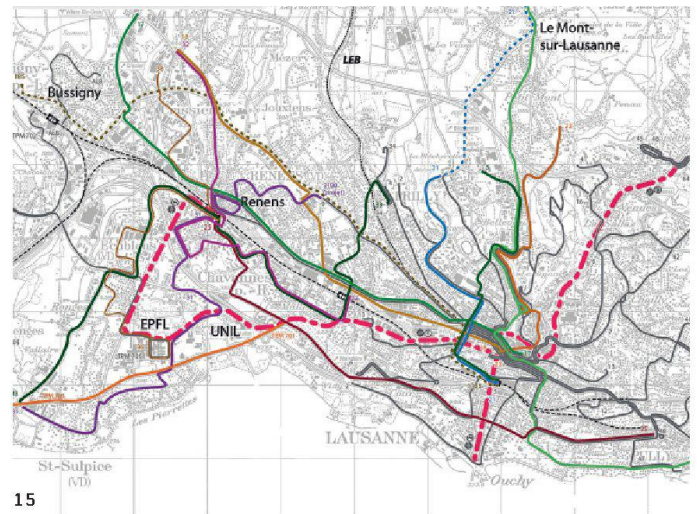


12

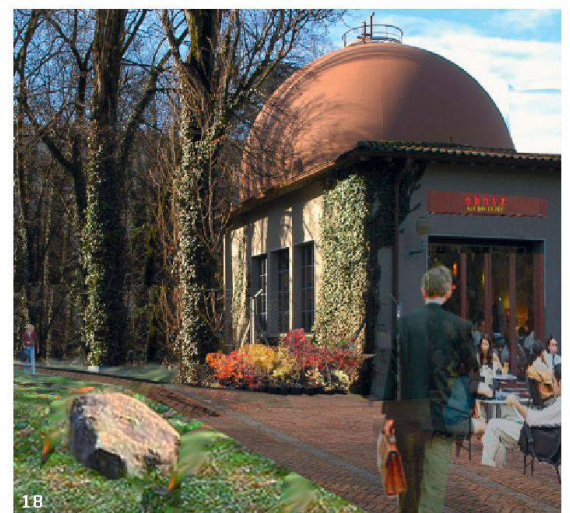
11–12 Projekt in der Baustelle 2: Kees Christiaanse gewann 2009 den Wettbewerb für ein neues Quartier mit gemischter Nutzung auf der Südseite des Rangierbahnhofs in Renens. Das Areal CFF Entrepôts liegt unmittelbar westlich des Bahnhofs Renens und gehört den SBB, heute stehen hier einfache hölzerne Lagerhallen. Es soll ein dichtes Stadtquartier mit rund 400 Wohnungen und 600 Arbeitsplätzen, Läden, Cafés, einem Gymnasium und öffentlichen Einrichtungen entstehen. Die Realisierung ist ab 2015 geplant. (Plan, Bild: SDOL/KCAP)



13 Baustelle 3, Route de Cossonay (Ausschnitt). Dieses Planungsgebiet erstreckt sich entlang der Kantonsstrasse 251, berührt Crissier, Renens und Prilly und ist in mehrere Studienperimeter aufgeteilt. Die Strasse soll zur Avenue mit mehr Raum für die sanfte Mobilität umgestaltet werden. Die Quartiere entlang der Achse werden verdichtet und besser mit öffentlichem Verkehr erschlossen. Neue Bäume und der Einbezug des Waldstreifens entlang dem Bach Mèbre werden die Achse landschaftlich auf. Die Planung leitet die Gemeinde Prilly. (Plan: SDOL/ADR, Citec, Itinera)



14–15 Baustelle öffentlicher Verkehr – motorisierter Individualverkehr. Diese gebietsübergreifende Baustelle verbessert die Nutzung der Strassen und das ÖV-Angebot. Dessen Ausbau wird auf die bauliche Verdichtung abgestimmt. Dank neuen Anschlüssen in Chavannes, Malley und Ecublens wird die Autobahn besser ausgelastet. Weitere Studien betreffen die Parkplatzpolitik und die Reduktion des Strassenlärms. Beteiligt sind die Gemeinden, kantonale Ämter, die SBB und die Verkehrsbetriebe Lausanne. (Bild: SDOL/AFTPU, GEA; Plan: SDOL/AFTPU, TL)



16 Baustelle öffentliche Räume und Langsamverkehr. Diese gebietsübergreifende Baustelle hat drei Ziele: Gestaltung öffentlicher Räume, Aufwertung der Landschaft und Förderung des Langsamverkehrs – hier ein Plan mit neuen Querungen für die sanfte Mobilität. (Plan: SDOL/ADR, Citec, Itinera)
 17–18 Baustelle Denkmal- und Landschaftsschutz. Sie soll das Verständnis für Landschaft und Baukultur in breiten Kreisen wecken. Landschaftsprojekte werden als Bedingung für das Verdichten verstanden. Prägende Elemente sollen respektiert und zur Geltung gebracht werden: Grünraum der Campagne de Renges in Ecublens und der Gasometer von Malley als Wahrzeichen und Treffpunkt. (Plan: SDOL/Planel; Bild: SDOL/KCAP)