

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 36 (2023)
Heft: [14]: Flâneur d'Or 2023

Artikel: Der blaue Himmel von Renens = Le ciel bleu de Renens = Il cielo celeste di Renens
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1050401>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

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



Treppe von der Passerelle auf die Place de la Gare. |
Escalier reliant la passerelle à la Place de la Gare.

Der blaue Himmel von Renens

Le ciel bleu de Renens

Die neue Fussverkehrsbrücke «Rayon Vert» verbindet die beiden Seiten des Bahnhofs Renens und ist zugleich ein identitätsstiftendes Zeichen für die ganze Region. | *La nouvelle passerelle piétonne «Rayon Vert» relie les deux côtés de la gare de Renens et se présente comme un symbole vecteur d'identité pour toute la région.*

Text | Texte: Werner Huber
Fotos | Photos: Matthieu Gafsou

Obendrüber oder untendurch? Die Aussage des Wettbewerbsprogramms von 2007 war klar: Eine zweite Unterführung solle die Perrons und die beiden Seiten des Bahnhofs miteinander verbinden. Das sei praktischer, weil die Reisenden und die Passantinnen so weniger Höhenmeter überwinden müssten als bei einer Passerelle über den Gleisen. Die Wettbewerbsteams hielten sich denn auch an diese Empfehlung – bis auf eines: das Team «Rayon Vert» mit dem Architekturbüro Farra Zoumboulakis & Associés, dem Ingenieurbüro Ingeni, dem Landschaftsarchitekturbüro L'Atelier du Paysage und der Projektmanagementfirma Tekhne. «Wir hatten die Idee, eine Brücke als öffentlichen Raum, eine Art Belvédère über den Gleisen, zu gestalten», sagt Architekt Emmanuel Colomb und beschreibt ein Bild von «zwei Ufern des eisernen Flusses». Schon vor Jahrzehnten gab es bereits einmal eine Passerelle, wie alte Postkarten zeigen.

Die Verhältnisse vor Ort sind kompliziert: Wer in Renens aus dem Bahnhof tritt und 50 Schritte geht, befindet sich schon in Chavannes-près-Renens, und 200 Meter weiter fängt bereits Ecublens an. Im Westen Lausannes ist die Agglomeration so dicht verwachsen wie sonst nur an wenigen Orten im Land. Vor 20 Jahren entstand das Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) mit dem Ziel, die Entwicklung in den Gemeinden um Renens herum zu koordinieren. Seit 2008 bilden acht →

Par-dessus ou par-dessous? L'énoncé du concours de 2007 était clair: un second passage souterrain devait relier les quais et les deux côtés de la gare de Renens. Une solution pratique: les voyageurs et les passantes auraient ainsi moins de hauteur à franchir qu'avec une passerelle au-dessus des voies. Les équipes en lice ont donc respecté cette recommandation, à l'exception de celle du «Rayon Vert» composée du bureau d'architecture Farra Zoumboulakis & Associés, du bureau d'ingénieurs Ingeni, du bureau d'architecture du paysage L'atelier du Paysage et de la société de gestion de projets Tekhne. «Nous avons eu l'idée de concevoir une passerelle comme un espace public, une sorte de belvédère au-dessus des voies ferrées», explique l'architecte Emmanuel Colomb, brochant le tableau de deux «berges d'un fleuve d'acier». D'ailleurs, autrefois, il y avait une passerelle, comme l'attestent d'anciennes cartes postales.

Sur le terrain, la situation est compliquée: en sortant de la gare on fait cinquante pas et on se trouve déjà à Chavannes-près-Renens, et 200 m plus loin, c'est Ecublens. Rares sont les agglomérations aussi denses que l'Ouest lausannois. Il y a 20 ans, le bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) a été créé pour coordonner le développement des communes autour de Renens. Depuis 2008, huit communes forment le nouveau «District de l'Ouest lausannois» dont Renens est le chef-lieu. →



→ Gemeinden den neuen «District de l'Ouest lausannois» mit Renens als Hauptort, 2011 erhielten sie den Wakker-Preis. 2016 unterzeichneten die Gemeinden eine Vereinbarung, um die Entwicklung zu koordinieren, und gaben dem Akronym SDOL eine neue Bedeutung: «Stratégie et développement de l'Ouest lausannois».

Wahrzeichen des Wandels

Weil sich die Dynamik von Bahnhöfen nicht an Gemeindegrenzen hält, hat sich seit dem Bau der Eisenbahn 1855 am Bahnhof ein Siedlungskern entwickelt, der in den letzten Jahrzehnten stetig gewachsen ist. Der Ort, der dem Bahnhof Renens den Namen gab, liegt hauptsächlich auf der anderen Seite der Gleise – quasi auf der Rückseite. Die Verbindung zum Bahnhof bestand bislang einzig aus einer Unterführung. Bis vor wenigen Jahren hätte der Bahnhof Renens die ideale Kulisse für einen Historienfilm aus der Dampflokzeit abgegeben. Heute ist er eine Verkehrsdrehscheibe mit rund 30 000 Reisenden pro Tag, auf die wohl manche vergleichbaren Orte neidvoll blicken. In Renens treffen Interregio- und S-Bahn-Züge, die Métro M1 und zahlreiche Busse aufeinander. In Zukunft sollen hier vermehrt auch Intercity-Züge halten, und ab 2026 hat auf der Nordseite der Gleise die neue Tramlinie, die von Lausanne hierherführt, ihre Endstation. Das Wahrzeichen dieses Wandels liegt quer über den Gleisen: die Passerelle «Rayon Vert», der grüne Strahl. Der Ausbau des Bahnhofs und die neue Querverbindung sind denn auch eines der Hauptprojekte des Programms «Léman 2030» für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur entlang des Genfersees.

Auf einer Verkehrsdrehscheibe hat die schnellstmögliche Verbindung von A nach B oberste Priorität – die Reisenden sollen keine Zeit verlieren. Doch in Renens übertrug das Wettbewerbsteam der Fussgänger Verbindung

→ Elles ont obtenu le Prix Wakker en 2011. En 2016, elles ont signé une convention intercommunale et ont donné une nouvelle signification à l'acronyme SDOL: Stratégie et développement de l'Ouest lausannois.

Un changement emblématique

La dynamique des gares ne s'arrêtant pas aux limites des communes, un noyau urbain s'est développé à la gare depuis la construction de la voie ferrée en 1855 et n'a cessé de s'étendre au cours des dernières décennies. La localité qui a donné son nom à la gare de Renens est située pour l'essentiel de l'autre côté des voies, quasiment à l'arrière. Jusqu'à présent, la seule liaison avec la gare était assurée par un passage souterrain. Il y a quelques années, la gare aurait constitué le décor idéal pour un film historique de l'époque des locomotives à vapeur. C'est aujourd'hui un hub de mobilité où transitent environ 30 000 voyageurs par jour et qu'environnent bien des sites comparables. C'est à Renens que se croisent les trains InterRegio, ceux qui desservent l'agglomération, le métro M1 et de nombreux bus. De plus en plus de trains InterCity desserviront la ville et à compter de 2026, la nouvelle ligne de tramway en provenance de Lausanne aura son terminus du côté nord des voies. Emblème de ce changement, la passerelle piétonne «Rayon Vert», enjambe les voies. L'extension de la gare et cette nouvelle connexion transversale sont en effet l'un des projets majeurs du programme «Léman 2030» destiné à développer l'infrastructure ferroviaire le long du lac.

Sur un hub de mobilité, la liaison la plus rapide possible entre un point A et un point B est une priorité absolue pour minimiser les temps de trajet. Mais à Renens, l'équipe de concours a attribué à juste titre une autre mission à la liaison piétonne: valoriser les places situées de part et d'autre de la gare et créer entre elles un lien

zu Recht eine weitere Aufgabe: die Plätze beidseits des Bahnhofs aufzuwerten und sichtbar zueinander in Beziehung zu setzen. Wenn man vom «Rayon Vert» spricht, ist damit denn auch nicht nur die Fussgängerbrücke gemeint, sondern auch die Place de la Gare beim Bahnhofsgebäude und die Place du Terminus diesseits der Geleise. Helles Blättermotive sind in den Asphalt eingelassen: grosse an den Einfahrten zur Begegnungszone, kleine in Streifen auf den Platzflächen und mittelgrosse im Randbereich der Passerelle. So werden die einzelnen Teile zu einem Ganzen zusammengebunden.

An der Place de la Gare ist der Auftritt der neuen Fusswegverbindung fulminant: Eine breite, von einem hoch aufragenden Dach überdeckte Treppe führt auf ein breites Zwischenpodest, das den grossen Höhenunterschied überspielt; eine Rolltreppe und ein Lift helfen beim Aufstieg. Ist man oben angekommen, überrascht die Passerelle durch ihre Breite und ihre differenzierte Gestaltung. Der westliche Bereich, wo die Treppen der Bahnhofsperrons andocken, ist eine Durchgangszone, in der zur Stosszeit hektischer Betrieb herrscht. Der östliche Abschnitt der Passerelle gleicht eher einem langgezogenen städtischen Platz und ist gekennzeichnet durch die hellen Blättereinlagen im Boden. Eine lange, von den Liften →

visible. Si l'on évoque le «Rayon Vert», on pense à la passerelle piétonne, mais aussi à la Place de la Gare près du bâtiment de la gare et à la Place du Terminus de l'autre côté des voies. Des motifs de feuilles de couleur claire ont été insérés dans l'asphalte: grands aux entrées de la zone de rencontre, petits et en bandes sur les places et de taille moyenne en bordure de la passerelle. Ces différents éléments forment ainsi un tout.

La nouvelle liaison piétonne sur la Place de la Gare éblouit par sa présence: un large escalier couvert d'un toit imposant mène à un vaste palier intermédiaire qui masque la grande différence de niveau; un escalier roulant et un ascenseur permettent d'y accéder. Une fois en haut, la passerelle étonne par sa largeur et son aménagement différencié. La partie ouest où s'arriment les escaliers des quais est une zone de transit où règne une grande effervescence aux heures de pointe. La section est ressemblait plutôt à une place urbaine étirée et se distingue par les incrustations de feuilles claires dans le sol. Un long banc dynamisé par les ascenseurs invite les passants à s'asseoir. La végétalisation qui a donné son nom au «Rayon Vert» comprend les 25 arbres répartis sur les deux places, des plantes grimpantes aux montées et du lierre qui se déploie sur la face orientale de la →



Blick über den Bahnhof und die Baustelle für die 2026 in Betrieb gehende Tramhaltestelle. |
Vue sur la gare avec, au premier plan, le chantier de l'arrêt de tram qui entrera en fonction en 2026.



Fussverkehrsbrücke
«Rayon Vert», Renens VD, 2021 | Passerelle «Rayon Vert», Renens VD, 2021
 Bauherrschaft | Maître d'ouvrage: Gemeinden Renens, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens | Communes de Chavannes-près-Renens, Crissier, Écublens et Renens (représentées par la Ville de Renens)
 Planungsteam | Équipe de conception: Arge «Rayon Vert» mit Farra Zomboulakis & Associés architectes urbanistes, Lausanne (Architektur), Ingeni, Lausanne (Ingénierie), L'Atelier du Paysage, Lausanne (Landschaftsarchitektur), Tekhne, Lausanne (Projektmanagement) | Groupement «Rayon Vert» avec Farra Zomboulakis & Associés architectes urbanistes, Lausanne (architecture), Ingeni, Lausanne (ingénierie), L'Atelier du Paysage, Lausanne (architecture du paysage), Tekhne, Lausanne (gestion de projets)
 Kosten | Coûts: Fr. 31 Mio., davon Fr. 20,3 Mio. für Brücke und Zugänge Perrons | 31 millions de francs, dont 20,3 millions de francs pour la passerelle et les accès aux quais
 Finanzierung | Financement: Beteiligte Gemeinden, Kanton, Bund (Agglomerationsprogramm) | Communes, canton, Confédération (projet d'agglomération)

Passerelle über die Gleise mit der langen Sitzbank zwischen den Liften. |
 Passerelle enjambant les voies, avec le long banc s'étirant entre les ascenseurs.



Metrostation und Liftaufgang zur Passerelle. |
Station de métro et ascenseur vers la passerelle.

→ rhythmisierte Bank lädt zum Sitzen ein. Die dem «Rayon Vert» seinen Namen gebende Bepflanzung umfasst 25 Bäume auf den zwei Plätzen, Kletterpflanzen bei den Aufgängen und den Efeu, der sich über den 150 Meter langen Rücken der Passerelle erstreckt. Über allem liegt als heller blauer Himmel ein Dach aus Polycarbonatplatten. Auf der Gleis-Nordseite führt eine lange Rampe auf die Place du Terminus. Mit einer Neigung von zehn Prozent ist die lange Rampe relativ steil. Der Übergang von der horizontalen Passerellenkante zur schrägen Trottoirkante führt zu einem spürbaren Quergefälle. Hier zeigen sich die Tücken des Bauens im dichten Siedlungsgebiet.

Die grüne Efeuwand, die die beiden baumbestandenen Plätze miteinander verbindet, gehörte von Anfang an zum Projekt. Es war dem Planungsteam ein wichtiges Anliegen, dass Konstruktion und Vegetation eins sind. Also entwickelten Architektinnen und Ingenieure ein Fachwerk, das den starren Rahmen eines üblichen Gitterträgers sprengt. Sie fassten die Druckkräfte in Y-förmigen Stäben zusammen und leiteten die Zugkräfte in filigrane, im Querschnitt H-förmige Stäbe. So entstand ein Tragwerk, das in seinem Ausdruck an ein Geflecht von Ästen erinnert und so mit dem Efeu eins wird. Gleichzeitig spart diese differenzierte Ausgestaltung im Vergleich zu einer normalen Fachwerkkonstruktion rund 20 Prozent Stahl.

→ passerelle longue de 150 m. L'ensemble est coiffé d'un toit en panneaux de polycarbonate qui forment un ciel bleu clair. Sur le côté nord des voies, une longue rampe conduit à la Place du Terminus. Sa pente à 10 % la rend assez raide. La transition du bord horizontal de la passerelle au bord incliné du trottoir entraîne un dévers perceptible. Les difficultés immanentes à la construction dans une zone urbaine dense sont ici manifestes.

Reliant les deux places arborées, le voile de lierre a été conceptualisé dès le départ. L'équipe de planification tenait à ce que la structure et la végétation ne fassent qu'un. Les architectes et les ingénieurs ont donc imaginé une ossature qui éclate le cadre rigide d'une poutre en treillis classique. Ils ont concentré les efforts de compression dans des barres en forme de Y et dirigé les efforts de traction dans des barres filigranes en forme de H en section. La structure porteuse évoque ainsi un entrelacs de branches et se marie avec le lierre. En même temps, cet aménagement différencié permet d'économiser environ 20 % d'acier par rapport à une construction en treillis classique.

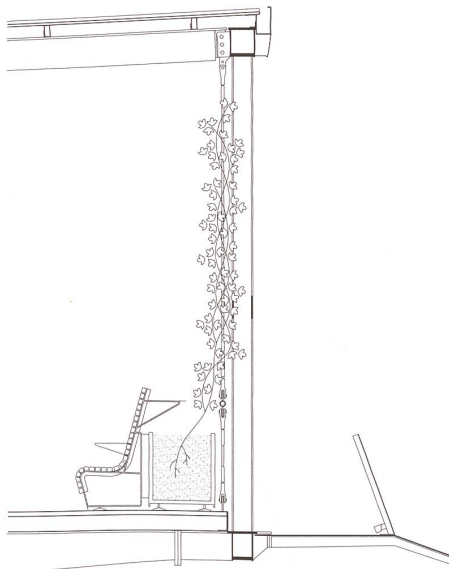
L'architecte Emmanuel Colomb souligne une autre particularité de l'ouvrage: l'absence de joints de dilatation, fruit également de l'étroite collaboration entre les différentes disciplines. La statique de l'ouvrage étant performante sur toute sa longueur, les profilés ont été encore amincis. →

Die Jury sagt

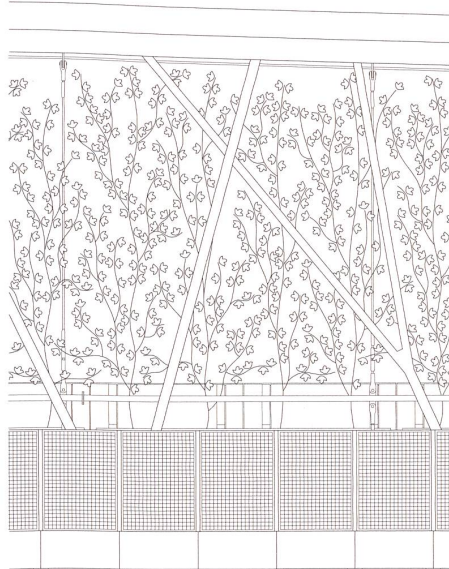
Die Passerelle ist nicht nur ein Übergang, sie ist das Herzstück einer neuen Verkehrsdrehscheibe: Die Reisenden werden zu Fussgängerinnen und Fussgängern, die ihrer Wege gehen – oder das Verkehrsmittel wechseln. Bahnhöfe sind also eigentliche «Fussgängerhöfe». Entsprechend grosszügig ist nicht nur die Passerelle dimensioniert, sondern auch die Bahnhofsanlage insgesamt. Das Ganze ist einheitlich gestaltet und auf die Bedürfnisse der zu Fuss gehenden Menschen abgestimmt. Die Passerelle besticht durch ihre Weite und Leichtigkeit. Ein hellblaues Dach beschattet den Weg über die Gleise, schützt vor Regen und erzeugt eine freundliche Atmosphäre. Hier kann man, anders als in einer Unterführung, den Blick in die Ferne schweifen lassen. Es ist angenehm, über die Passerelle zu gehen, weil es Pflanztröge, aber keine kommerziellen Einrichtungen gibt. Manche Passagiere warten lieber auf dem «Rayon Vert» auf ihren Zug als auf dem Perron; die Sitzbänke sind gut belegt. Besonders Augenmerk richteten die Planerinnen und Planer auf die beiden Enden der Passerelle: die Place de la Gare und die Place du Terminus. Beide sind sorgfältig als baumbestandene öffentliche Räume gestaltet. Am Bahnhofplatz führt eine grosszügige, überdachte Treppenlandschaft auf die Passerelle. Die Breite und die Zweiteilung des Rolltreppenaufgangs verwischen die grosse Höhe, die es zu überwinden gilt. Auf der anderen Seite führt eine Rampe sanft von der Passerelle auf den Boden. Treppen und Rolltreppen schliessen die Passerelle an die Perrons von SBB, Metro und Tram an; für Personen mit eingeschränkter Mobilität steht jeweils ein Lift zur Verfügung. Für Fussgängerinnen und Fussgänger ist es grundsätzlich angenehmer, Gleise oberirdisch zu überqueren: Mehr Licht und Luft, und der eigene Weg, auch ein möglicher Fluchtweg, ist besser im Blick. Allerdings müssen wegen der Züge und Fahrleitungen bei einer oberirdischen Passerelle mehr Höhenmeter überwunden werden als bei einer unterirdischen Passage. «Rayon Vert» löst diese Herausforderung auf elegante Art und könnte so zu einem Vorbild für andere Bahnhöfe werden.

L'avis du jury

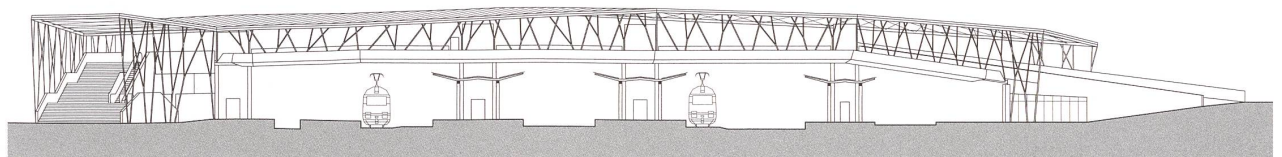
La passerelle n'est pas seulement un passage, elle est le cœur d'un nouveau hub de mobilité: descendant du train, on poursuit son chemin à pied ou y change de mode de transport. Les gares sont de véritables espaces publics. Non seulement la passerelle, mais aussi tout le complexe de la gare sont dimensionnés en conséquence. Aménagé de manière homogène, l'ensemble satisfait aux besoins des personnes à pied. La passerelle séduit par son envergure et sa légèreté. Un toit bleu clair ombrage le parcours au-dessus des voies, protège de la pluie et crée une ambiance conviviale. Au contraire d'un passage souterrain, le regard peut se perdre dans le lointain. Agrémentée de bacs plantés, mais dépourvue de tout commerce, la traversée de la passerelle est agréable. Certains passagers préfèrent attendre leur train sur le «Rayon Vert» que sur le quai, les bancs sont pris d'assaut. L'équipe de planification a accordé une attention particulière aux deux extrémités: la Place de la Gare et la Place du Terminus, qui ont été aménagées avec soin en espaces publics arborés. Sur la Place de la Gare, un vaste escalier couvert mène à la passerelle. La largeur et la division en deux de l'escalator gomme la grande hauteur à franchir. À l'autre extrémité, une rampe mène doucement de la passerelle au sol. Des escaliers et des escalators la connectent aux quais CFF, au métro et au tram. Un ascenseur est à chaque fois à disposition des personnes à mobilité réduite. Généralement, on préfère traverser les voies en surface: l'espace est plus lumineux, plus aéré et il est plus facile de voir son chemin, voire de repérer une sortie de secours. Mais en raison des trains et des caténaires, la hauteur à franchir est plus importante pour une passerelle en surface que pour un passage souterrain. Le «Rayon Vert» apporte une réponse élégante à ce défi et pourrait bien devenir un modèle pour d'autres gares.



Detailquerschnitt |
Coupe transversale détaillée.



Detailansicht der Y-förmigen Stahlkonstruktion. |
Détail de la structure métallique en Y.



Ansicht | Vue



Energiestadt

Das Gehen spielt eine wesentliche Rolle bei der Senkung des verkehrsbedingten Energieverbrauchs. Renens und alle anderen Gemeinden, die beim Flâneur d'Or 2023 ausgezeichnet wurden, gehören zu den fast 500 Gemeinden in der Schweiz, die das Label Energiestadt (Partner des Preises) tragen. Sie gehen bei der Erreichung der Klimaziele mit gutem Beispiel voran, indem sie den Fussverkehr fördern. Diese Bemühungen werden im Rahmen des Labels gewürdigt. | *La marche joue un rôle essentiel pour réduire la consommation d'énergie liée aux transports. Renens et toutes les communes primées lors du Flâneur d'Or 2023 font partie des près de 500 communes en Suisse qui portent le label Cité de l'énergie, (partenaire du prix). Elles montrent l'exemple face aux objectifs climatiques au travers d'aménagements en faveur des déplacements à pied. Des efforts qui sont valorisés dans le cadre du label.*

www.energiestadt.ch

Rampe bei der Place du Terminus. |
Rampe près de la Place du Terminus.

→ Architekt Emmanuel Colomb weist auf eine weitere Besonderheit des Bauwerks hin: Es gibt keine Dilatationsfuge – auch das ein Ergebnis der engen Zusammenarbeit der verschiedenen Disziplinen. Weil die Konstruktion so über ihre ganze Länge statisch wirksam ist, konnten die einzelnen Profile noch schlanker ausgebildet werden.

Schlüsselbau im Grossprojekt

Mehr als 15 Jahre sind seit dem Wettbewerb vergangen, rund vier Jahre betrug die Bauzeit für die neuen Anlagen am Bahnhof Renens. Der «Rayon Vert» ist zwar ein Schlüsselobjekt, aber beileibe nicht das einzige Bauwerk. Im gleichen Zug – und vom gleichen Planungsteam angeleitet – wurde auch der Bahnhof umgebaut. Die Perrons wurden verlängert, verbreitert und mit neuen Dächern versehen. Ein grosszügiger Neubau ersetzt die alte Unterführung, und auf der Nordseite bereitete man die Haltestelle für das künftige Tram vor. So unterschiedlich alle diese Teile sind, sie gehören doch zu einem einzigen Projekt, das ein einziges Bewilligungsverfahren durchlaufen musste: das eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr. Diese Bündelung

→ L'ouvrage clé d'un projet d'envergure

Plus de 15 ans se sont écoulés depuis le concours. Les travaux de construction ont duré environ 4 ans. Si le «Rayon Vert» est l'ouvrage clé du projet, ce n'est certainement pas le seul. Dans la foulée, sous la houlette de la même équipe de conception, la gare a également entamé une mue. Les quais ont été allongés, élargis et dotés de nouveaux toits. Un bâtiment spacieux remplace l'ancien passage souterrain, tandis que du côté nord, on a préparé l'arrêt du futur tram. Aussi différents soient-ils, ces éléments font tous partie d'un seul projet, soumis à une seule procédure d'autorisation de construire: la procédure d'approbation des plans relevant du droit ferroviaire déposée auprès de l'Office fédéral des transports. Ce regroupement a obligé les acteurs du projet à conjuguer leurs efforts. Ils ont dû s'engager sans relâche pour une vision commune tout en faisant preuve d'une grande souplesse et d'une capacité d'adaptation pour répondre aux différentes exigences. C'est ainsi qu'est née un ouvrage d'un seul tenant, les architectes allant jusqu'à concevoir les bancs des quais CFF, des structures pliables compactes.



Die Passerelle und die Perrondächer sind aus einem Guss gestaltet. |
La passerelle et les toits des quais sont conçus d'un seul tenant.

Fussverkehr Schweiz

Seit 1975 ist der Verein Fussverkehr Schweiz Vordenker für eine fussgängerfreundliche Verkehrsgestaltung und mischt sich immer wieder in aktuelle Verkehrsdebatten ein. Der Fachverband mit Sitz in Zürich setzt sich dafür ein, dass Fussgängerinnen und Fussgänger in Städten und Dörfern genügend Platz und Rechte haben. Dafür lanciert er Kampagnen, schreibt verkehrspolitische Stellungnahmen, verfasst verkehrsplanerische Studien und betreibt interdisziplinäre Forschung, die die zu Fuss gehenden Menschen ins Zentrum stellt. Mitglieder sind neben Einzelpersonen auch Gemeinden, für die der Verband auch eine beratende Funktion einnimmt. Er richtet jährlich eine Fachtagung zum Thema Fussverkehr aus. Als nationaler Verband nimmt Fussverkehr Schweiz Einfluss auf die Aktivitäten des Bundes. Gleichzeitig ist er mit Regionalgruppen lokal verankert und begleitet Verkehrsprojekte vor Ort. Regelmässig schreibt der Verband den Preis «Flâneur d'Or» aus, um schweizweit exemplarische Lösungen zu zeigen, die das sichere und schöne Gehen zu Fuss fördern.

www.fussverkehr.ch

Der Wettbewerb, die Jury, die Preise

Der «Flâneur d'Or» – Fussverkehrspreis Infrastruktur prämiiert Infrastrukturen im öffentlichen Raum der Schweiz, die Qualität, Attraktivität und Sicherheit des Gehens erhöhen. Der Wettbewerb wird von Fussverkehr Schweiz durchgeführt und vom Bundesamt für Strassen (ASTRA) und von weiteren Partnern unterstützt. In der Jury des «Flâneur d'Or» 2023 sassen:

- Sophie Ambroise, Officina del Paesaggio, Landschaftsarchitektin BSLA,
- Nathanaël Bruchez, Leiter Verkehrspolitik und Digitalisierung, Schweizerischer Städteverband, Geograf
- Mirjam Hauser, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, Kanton Aargau, MSc Geografie
- Werner Huber, Co-Geschäftsleiter und Redaktor Hochparterre, Architekt
- André Magnin, Kantonsingenieur des Kantons Freiburg, Bauingenieur EPFL
- Pascal Regli, Geschäftsleiter Fussverkehr Schweiz, Verkehrsplaner SVI, Geograf
- Michael Rytz, dipl. phil. II, Geograf, NDS Raumplanung, Verkehrs-Club der Schweiz VCS
- Barbara Schwickert, Co-Geschäftsführerin des Trägervereins Energiestadt

– Michèle Tranda-Pittion, TOPOS urbanisme, Architektin EPFL, Dr. (Städtebau)
– Anita Schnyder, Bundesamt für Strassen (ASTRA), Langsamverkehr

Den mit 10 000 Franken dotierten Hauptpreis stiftet Burri Public Elements. Daneben werden mehrere Auszeichnungen vergeben. Die prämierten Projekte werden anlässlich einer feierlichen Preisverleihung bekannt gemacht. Ausserdem werden sie in diesem Themenheft von Hochparterre porträtiert.

Ausgezeichnet werden fussverkehrsfreundliche Projekte in den Kategorien:

- Verkehrskonzepte und -planungen, Leitbilder
- Infrastrukturen auf Kantonsstrassen
- Infrastrukturen auf Gemeindestrassen, Wegen und Plätzen
- Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr

Die Jury bewertet die Eingaben nach den Kriterien:

- Umsetzung
- Funktionalität, Gestaltungsqualität und Aneignung durch die Bevölkerung
- Sicherheit, Komfort und Hindernisfreiheit
- Modellcharakter: Übertragbarkeit auf andere Orte
- Innovation: visionär, ideenreich, unkonventionell, ästhetisch
- Vorgehensweise: Engagement der Beteiligten (Einbezug der Bevölkerung, Hartnäckigkeit, Mut)
- Effizienz: Verhältnis zwischen Aufwand und Mehrwert für die Öffentlichkeit
- Qualität der Unterlagen

verpflichtete die Beteiligten, am gleichen Strick zu ziehen. Immer wieder mussten sich die Akteure zur gemeinsamen Vision verpflichten, gleichzeitig aber auch eine grosse Flexibilität und Anpassungsfähigkeit bewahren, um auf die diversen Ansprüche reagieren zu können. Entstanden ist so ein Gesamtwerk aus einem Guss, im Rahmen dessen die Architekten selbst die Sitzbänke auf den SBB-Perrons – platzsparende Klappkonstruktionen – entwerfen konnten.

Zurück auf dem «Rayon Vert»: An ihrer breitesten Stelle misst die Brücke 16 Meter. Platz genug also für Fussgängerinnen, die es eilig haben, aber auch für jene, die gemütlich schlendern. Vereinzelt gibt es zwar auch Velos, doch erlaubt sind die Zweiräder nicht. Die Veloorganisationen seien von Anfang an in den Planungsprozess einbezogen worden, betont Architekt Emmanuel Colomb. So gebe es beidseits der Fussgängerbrücke grosse Velostationen (die nördliche muss noch gebaut werden), und ausserdem werde als bevorzugte Veloroute eine Verbindung unter den Gleisen hindurch ausgebaut. Den Normen ist es laut Colomb zu verdanken, dass es auf der Passerelle keinen Kiosk oder andere kommerzielle Einrichtungen gibt: So gelte die Brücke als Ingenieurbauwerk. Befände sich auf ihr eine Verkaufsstelle, gälte sie als Gebäude, das ganz anderen Vorschriften unterworfen wäre. Dass es auch keine Werbetafeln gibt, sei den Gemeinden zu verdanken: Sie wollen in ihren öffentlichen Bauten keine Werbung.

Viel Sonnenschein also über dem Bahnhof Renens. Was könnte dies besser symbolisieren als der blaue Himmel, der sich über der Passerelle, aber auch über den Perrons aufspannt. Doch warum ist er auch bei Regenwetter blau? Langzeitversuche mit farblosen Platten hätten gezeigt, dass die Platten sich mit der Zeit leicht gelblich verfärbten, was unter den Dächern eine triste Stimmung erzeugen würde, erläutert Emmanuel Colomb. Die blaue Farbe – nötig war gerade mal ein Prozent Blauanteil – verhindere dies. Und als identitätsstiftendes Markenzeichen stärkt das Blau die gestalterische Kraft des «Rayon Vert» und des ganzen Bahnhofs. ●

Mais revenons au «Rayon Vert»: la passerelle mesure 16 m à son point le plus large. Elle offre assez d'espace, aux personnes pressées comme aux flâneurs. On voit parfois passer quelques cyclistes, mais les deux-roues ne sont pas autorisés. L'architecte précise que les associations de cyclistes ont été intégrées dès le début au processus de planification. De grandes vélostations ont été installées de part et d'autre de la passerelle (celle au nord reste à construire) et pour l'itinéraire cyclable, on privilégiera une liaison sous les voies. Selon Emmanuel Colomb, le respect des normes a permis d'éviter l'installation de kiosques ou de tout autre commerce: la passerelle est considérée comme un ouvrage d'art. Dotée d'un point de vente, ce serait un bâtiment soumis à de tout autres prescriptions. On doit l'absence de panneaux publicitaires aux communes qui refusent toute publicité dans les bâtiments publics.

Plein soleil donc au-dessus la gare de Renens. Et pour symboliser cela, le ciel bleu qui se déploie au-dessus de la passerelle, mais aussi des quais. Mais pourquoi reste-t-il bleu même par temps de pluie? Des essais de longue durée réalisés avec des panneaux incolores ont montré que ceux-ci jaunissaient légèrement avec le temps, créant une ambiance lugubre sous les toits, explique Emmanuel Colomb. Choisir le bleu, c'était l'éviter – 1 % de bleu suffisait. Couleur vectrice d'identité, le bleu souligne la force créatrice du «Rayon Vert» et de toute la gare. ●

Il bando di concorso del 2007 era chiaro: un secondo sottopassaggio doveva collegare le banchine e i due lati della stazione. Una soluzione più agevole per chi viaggiava, visto il minore dislivello rispetto a una passerella sopra i binari. I team partecipanti al concorso si sono attenuti a quanto richiesto – tutti meno uno: «Rayon Vert», che riunisce lo studio di architettura Farra Zoumboulakis & Associés, lo studio di ingegneria Ingeni, lo studio di architettura del paesaggio L'atelier du Paysage e l'azienda di project management Tekhne. «Abbiamo pensato di creare un ponte adibito a spazio pubblico, una sorta di belvedere sospeso sui binari», spiega l'architetto Emmanuel Colomb.

La situazione sul posto non è semplice: dalla stazione di Renens sono solo 50 passi per arrivare a Chavannes-près-Renens e 200 metri dopo inizia Ecublens. L'agglomerato a ovest di Losanna presenta un tessuto urbano denso come in pochi altri luoghi del Paese. Il Bureau du Schéma directeur de l'Ouest lausannois (SDOL) è stato creato 20 anni fa per coordinare lo sviluppo dei comuni limitrofi a Renens. Dal 2008, otto comuni con capoluogo Renens costituiscono il nuovo «District de l'Ouest lausannois» a cui, nel 2011, è stato conferito il Premio Wakker. Nel 2016 i comuni hanno firmato un accordo per coordinare lo sviluppo, dando all'acronimo SDOL un nuovo significato: «Stratégie et développement de l'Ouest lausannois».

Le dinamiche delle stazioni ferroviarie non si fermano ai confini comunali. Così è anche a Renens: con la costruzione della ferrovia nel 1855, intorno alla stazione si è sviluppato un nucleo urbano che negli ultimi decenni ha continuato a crescere. Il luogo che ha dato il nome alla stazione di Renens si trova prevalentemente dall'altra parte dei binari – sul retro, per così dire. Oggi la stazione di Renens è una piattaforma dei trasporti attraversata ogni giorno da circa 30 000 persone, in cui si incrociano i treni interregionali, i tram, la metro M1 e numerosi autobus. L'obiettivo è che in futuro sempre più treni Intercity si fermino, dal 2026 inoltre a nord dei binari sarà presente la stazione terminale della nuova linea del tram proveniente da Losanna. Sospeso sui binari, l'emblema di tutti questi cambiamenti: la passerella «Rayon Vert», il raggio verde. Una piattaforma dei trasporti dà sempre la massima priorità al collegamento più veloce – i viaggiatori non devono perdere tempo. A Renens però il team di concorso ha, a ragione, affidato al collegamento pedonale l'ulteriore compito di valorizzare e far interagire le piazze situate ai due lati della stazione. Il «Rayon Vert», infatti, non è solo la passerella pedonale: comprende anche la Place de la Gare, adiacente l'edificio della stazione, e la Place du Terminus, al di qua dei binari. L'asfalto è stato arricchito da motivi incastonati: foglie luminose grandi agli ingressi della zona di incontro, piccole e disposte a strisce sulle piazze e di dimensioni medie ai margini della passerella. Così le singole parti vengono unite in un tutt'uno.

Il nuovo collegamento pedonale di Place de la Gare è impressionante: un'ampia scala coperta da un tetto svettante conduce a un largo pianerottolo intermedio che colma il grande dislivello; una scala mobile e un ascensore agevolano la salita. Arrivati in cima, la passerella sorprende per larghezza e design differenziato. L'area esposta a ovest, dove arrivano le scale delle banchine ferroviarie, è una zona di transito frenetica nelle ore di punta. La sezione orientale della passerella assomiglia invece a una piazza cittadina dalla forma allungata; una panchina lunga, cadenzata dagli ascensori, invita a sedersi. La piantuma-

zione che dà il nome al «Rayon Vert» comprende in tutto 25 alberi distribuiti sulle due piazze, piante rampicanti in prossimità delle risalite e l'edera che corre lungo i 150 metri del dorso della passerella. Il tutto sovrastato da un tetto celeste in pannelli di polycarbonato. Sul lato nord dei binari una lunga rampa porta alla Place du Terminus – con il 10% di inclinazione è relativamente ripida. La pendenza trasversale dal bordo orizzontale della passerella al bordo inclinato del marciapiede è notevole. Queste, d'altronde, sono le insidie del costruire in un'area ad alta densità abitativa.

Il muro ricoperto di edera verde, punto di collegamento tra le due piazze alberate, era previsto sin dall'inizio. Per il team di progettazione, costruzione e vegetazione dovevano essere concepite come un'unica cosa. Il gruppo di esperte ed esperti in architettura e ingegneria ha sviluppato una struttura in grado di superare la rigidità delle convenzionali travi reticolari, facendo confluire le forze di compressione in aste a forma di Y e dirigendo le forze di trazione in sottili aste a forma di H in sezione trasversale. Il risultato è una struttura portante la cui fisionomia estetica – che richiama un intreccio di rami – si fonde con l'edera in un tutto armonico. Inoltre questa struttura permette di risparmiare il 20% circa di acciaio rispetto a una normale struttura intelaiata. Emmanuel Colomb fa notare un'altra particolarità dell'opera: non ci sono giunti di dilatazione – anche questo grazie alla stretta collaborazione tra le discipline. L'effetto statico così generato su tutta la lunghezza della costruzione ha consentito di snellirne ulteriormente i profili. Le nuove strutture della stazione di Renens sono il frutto di quasi quattro anni di lavoro. Ma il «Rayon Vert» non è l'unica opera portata a termine. Lo stesso periodo ha visto anche la ristrutturazione della stazione con banchine prolungate, allargate e dotate di nuovi tetti. Un edificio nuovo e spazioso ha sostituito il vecchio sottopassaggio e, sul lato nord, è stata allestita la fermata del futuro tram. Il risultato è un'unica grande opera di carattere omogeneo.

Il punto più largo della passerella misura 16 metri: spazio a sufficienza per chi ha fretta e per chi se la prende comoda. Le biciclette non sono ammesse. Al riguardo, l'architetto Colomb precisa che le organizzazioni di ciclisti sono state coinvolte nella progettazione sin dall'inizio, tanto che si è deciso di installare ampie velostazioni su entrambi i lati della passerella (quella a nord è in attesa di costruzione) e di realizzare una pista ciclabile sotto i binari. Grazie alle norme vigenti, spiega Colomb, sulla passerella non ci sono strutture commerciali: il ponte è considerato un'opera di ingegneria. Se ci fosse anche un solo punto vendita, sarebbe considerato un edificio e dovrebbe rispondere a normative di tutt'altro tipo. Ed è merito dei comuni se sulla passerella, in quanto costruzione pubblica, vige il divieto di affiggere cartelloni pubblicitari.

Splende dunque un bel sole sulla stazione di Renens. Ma perché il cielo sopra la passerella e le banchine è celeste anche se piove? Esperimenti a lungo termine hanno mostrato che col passare del tempo i pannelli incolori si ingialliscono leggermente creando un'atmosfera piuttosto tetra sotto i tetti della stazione. È bastato aggiungere giusto un 1% di colore blu per risolvere il problema. Il celeste è diventato così il tratto distintivo della passerella, rafforza il valore artistico del «Rayon Vert» e di tutta la stazione.



Schutzdächer, Bäume und Sitzbänke bieten viel Aufenthaltsqualität |
Les abris, les arbres et les bancs offrent un espace détente de qualité.