

# Im Westen viel Neues : wo die Vorstadt geplant gedeiht : eine Rundfahrt durch Lausanne-Ouest

Autor(en): **Schindler, Anna**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **97 (2010)**

Heft 10: **Die Vorstadt = Le faubourg = The Suburbs**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-144829>

## **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.



Synthesekarte des SDOL: Städtebau und Landschaft, Stand 1. Mai 2009

# Im Westen viel Neues

## Wo die Vorstadt geplant gedeiht: Eine Rundfahrt durch Lausanne-Ouest

**Text:** Anna Schindler, **Bilder:** Marielle Savoyat Der Ovest Lausannois ist ein heterogenes Konglomerat aus acht Gemeinden. Gemein ist ihnen allen ein enger Bezug zur Stadt Lausanne und eine individuell ausformulierte Abhängigkeit. Zusammen bilden sie heute die «zweitgrösste Stadt im Kanton Vaud»: die Vorstadt, die der angrenzenden Hauptstadt Lausanne die Stange hält.

Eines macht Ariane Widmer, die Leiterin des Bureau du Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL), schon zu Beginn der Fahrradtour durch den Westen Laussannes klar: Der Vorstadtgürtel «Ovest Lausannois», das ist nicht nur Renens. Vielmehr besteht der Entwicklungsschwerpunkt der Waadtländer Hauptstadt aus einem komplexen Gefüge von acht Gemeinden mit insgesamt 65 000 Einwohnern: Bussigny, Chavannes, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice und Villars-Ste-Croix. Dazu kommt der unmittelbar angrenzende westliche Teil der Stadt Lausanne mit weiteren 10 000 Einwohnern. In dieser Struktur stellt die Gemeinde Renens allerdings das grösste zusammenhängende Entwicklungsgebiet und die wichtigste Einheit dar. Nicht nur seiner rund 19 000 Bewohner wegen, sondern auch von der politischen Reife seiner Planungen her: Sowohl was deren konkrete architektonische Ausformulierung wie auch die Erfahrung der Behörden mit partizipativem Vorgehen und Testplanungen angeht, nimmt Renens eine Vorreiterrolle ein. Hier wurde angedacht und erstmals in Anfängen umgesetzt, was

für das gesamte Entwicklungsgebiet Realität werden soll: die geplante, kohärente Umformung bestehender Stadtfragmente zur zusammenhängenden Vorstadt. Darin sollen die einzelnen Gemeinden durchaus ihre Eigenständigkeit und ihren Charakter behalten; zugleich wollen die Planer dem Gesamtgebiet jedoch eine gemeinsame Identität verleihen und bis in zehn Jahren zusätzlichen Lebensraum für 30 000 Menschen schaffen. Bereits beträgt das Bevölkerungswachstum jährlich 2,6 Prozent (Stand 2008) – die integrative Arbeit des Bureau du SDOL ist gefragt.

Das sechsköpfige Büro existiert seit 2003. Genauso lange nimmt seine energische Vorsteherin Ariane Widmer ihre Aufgabe wahr, als Architektin, Raumplanerin und Städtebauerin mit nachhaltiger Erfahrung in komplexen Aufgaben – sie war zuvor Designchefin der technischen Direktion der Expo 02. Das erstaunlich schlanke und agile Bureau du SDOL entstand aus einer interkommunalen Zusammenarbeit plus einer Kooperation mit dem Kanton Waadt, die auch ins Agglomerationsprogramm des Bundes Eingang gefunden hat.



Die Aufgaben des kleinen Gremiums sind dabei vor allem vermittelnder Natur: «Wir müssen die richtigen Methoden finden, damit die öffentliche Hand Einfluss auf private Planungs- und Bauprojekte gewinnt», sagt Ariane Widmer. Denn anders als in der deutschsprachigen Schweiz ist das Engagement des Kantons für Raumplanung zwar gross, der Einfluss der öffentlichen Hand jedoch beschränkt. Der grösste Teil des Bodens ist in Privatbesitz und die Praxis des Architekturwettbewerbs dort noch wenig verbreitet. Das bedeutet in erster Linie Überzeugungsarbeit und Verhandlungsgeschick: bei den politischen Behörden der einzelnen Gemeinden ebenso wie bei den Investoren und Bauherren, bei privaten sowie staatlichen Partnern. Und es bedeutet ein gezieltes Fördern guter Architektur: Das Bureau du SDOL lässt Studien und Testplanungen erstellen, schafft die Grundlagen für konkrete Bauprojekte, begleitet Wettbewerbsausschreibungen und deren Umsetzungen und erarbeitet ein Instrumentarium, das eine jedem Projekt angepasste, behutsame schrittweise Umsetzung fördert. Damit sorgt es für einen

durchgängig hohen Qualitätsanspruch – und für eine integrative Planungsgrundlage, die das ganze Gebiet umfasst. Pro Jahr stehen Ariane Widmer und ihren Mitarbeitern mittlerweile rund 1,9 Millionen Franken zur Verfügung; eine Summe, die progressiv angestiegen ist und mit der sich allenthalben einiges ins Rollen bringen lässt, wie der Rundgang zeigt: Er führt von Baustelle zu Baustelle.

#### Chantiers

Zusammengefasst sind diese in sechs «Baustellen» von übergeordnetem Massstab. Sie sollen dem von verschiedenen Eisenbahnlinien und Strassen zerschnittenen Ouest Lausannois ein geordneteres Gefüge und eine zeitgemässe Infrastruktur verleihen. Dabei werden etwa Kantonsstrassen saniert, erweitert und auf die Bedürfnisse verschiedener Verkehrsteilnehmer, insbesondere des Langsamverkehrs, angepasst – so im «Chantier 3» entlang der Kantonsstrasse Route de Cossonay. Ein eigenes Aktionsfeld bildet der Ausbau des öffentlichen Verkehrsnetzes bis 2017 mit einer neuen Tramlinie,

Prilly-Malley: Das Centre Perrelet, der Hauptsitz des SDOL; Blick aus den Pausenräumen des SDOL auf die Eishalle Malley; die Eishalle an den Geleisen des Güterbahnhofs



Malley: Eishalle Malley; Blick zurück auf die Eishalle von der Route des Flumeaux, rechts im Bild die Usine Bobst; Baustelle der künftigen RER-Haltestelle Malley-Prilly; alter Gaskessel

welche die westliche Peripherie an die Stadt Lausanne anschliesst. Eine Verlängerung einer anderen Linie sollen in ein paar Jahren zum Knotenpunkt ausgebauten Bahnhof Renens besser erschliessen. Grosses Augenmerk legt das SDOL auf die öffentlichen Räume und die Fussgängerverbindungen, die der automobilen Vorstadt urbaneres Gepräge verleihen sollen. Sowohl der ausgebaute Bahnhof Renens wie die neue RER-Haltestelle Malley-Prilly werden Fussgängerströme in die ehemaligen Industriezonen bringen: Studenten der Hochschulen, die morgens Richtung See und abends hügelan ziehen, Pendler zu den neu geschaffenen Arbeitsplätzen oder den neuen Wohngebieten. Auch Fahrrädern will Ariane Widmer mehr Platz auf den Strassen zugestehen, die nicht zur Erschliessung von Wohnquartieren, Schulen und Bürokomplexen gebaut wurden, sondern als Lastwagenpisten zum Güterbahnhof, zu den Schlachthöfen und zum Gaswerk. Mustergültig für die integrative Planung, die an Dutzenden von Punkten im westlichen Faubourg zugleich ansetzt, ist der Abschnitt des «Chantier 2», das geografische Herzstück

des gesamten Entwicklungsgebiets. Es umfasst einen Landstreifen, der sich parallel zu den Bahngleisen zwischen Bussigny und Sébeillon von Westen nach Osten mitten durch den Ouest Lausannois zieht und sechs Gemeinden tangiert. Für das Kerngebiet Malley, die Umgestaltung des Bahnhofs Renens und die neue Einfallssachse Arc-en-Ciel zeichnet das Bureau du SDOL dabei direkt verantwortlich. Alle drei Projekte gelten als strategische Meilensteine der Agglomerationsplanung Lausanne-Morges. Unsere Tour startet deshalb mitten in Malley, auf der Baustelle der neuen RER-Station, die bis 2012 fertig sein soll.

#### Malley

Einer der Hauptmotoren für die Entwicklung des ehemaligen Industrieareals Malley ist denn auch die Eisenbahn. Zwar bildet die Stadtentwicklung das Hauptanliegen des SDOL – in der Umsetzung aber liegt der Ausbau der Infrastruktur vorne, weil er mit staatlichem Geld vorangetrieben wird. Ariane Widmer macht sich diese Dynamik zunutze: Die abgeschlossene Testpla-



nung zu Malley resultiert in einem klaren Plan mit minimalen, aber konkreten Regeln. Er gilt als Referenzdokument weit über den bearbeiteten Perimeter hinaus, obschon er politisch noch nicht validiert ist. Malley ist ein Pilotprojekt für die Peripherie, die sich auf einmal im Herzen der Vorstadt wiederfindet. Von rund 8000 Personen soll die Bevölkerung hier in den nächsten zehn Jahren auf das Doppelte anwachsen, besagen die Prognosen. Gelingen die angedachten Planungen in diesem überschaubaren Areal von rund 70 Hektaren Fläche, dann stehen die Erfolgchancen auch für die übrigen «Chantiers» gut.

Vier Büros haben auf der Grundlage einer Vorstudie des Zürcher Teams Feddersen & Klostermann Ideen für Malley entwickelt: KCAP aus Zürich und Rotterdam, das Atelier Wehrlin aus Bern, die Lausanner Tribu' architecture und eine Gruppe junger Architekten aus dem European-7-Wettbewerb zusammen mit Rodolphe Luscher. Sie alle versuchen dem Ende des 19. Jahrhunderts erstellten Industriegebiet eine neue Ordnung zu geben, ohne die Spuren seiner Vergangenheit auszulö-

schen. Der einstige Hinterhof der Stadt Lausanne – mit Schlachthof, Gaswerk, Abfallverbrennung –, ist verkehrstechnisch zwar bestens erschlossen, leidet jedoch unverändert unter seinem zwiespältigen Image. Nun soll Malley zum gemischten Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- und Freizeitquartier werden. Ansätze zu einem vielfältigen Nutzungsmix finden sich an den östlichen und westlichen Rändern des Gebiets bereits. Seinen Kern prägen zur Zeit aber vor allem Zwischennutzungen: Lagerhallen und Garagen, eine Notschlafstelle, eine Kirche und die Off-Bühne Kléber-Mélau. Auf dem Fahrrad erlebt man die aktuellen Limiten der bestehenden Verkehrsverbindungen: Was dereinst zur «Avenue du Malley» werden soll, einer durchgehenden Ost-West-Achse mitten durch das Gebiet, ist heute ein löchriges Netz von Stichstrassen und Sackgassen. Der Avenue fehlt nicht nur das Mittelstück, sondern auch ihre stolze Anmutung – noch erinnert sie eher an einen Trail im Wilden Westen. Nur gerade 20 Prozent der Strassen in Malley befänden sich in öffentlicher Hand, entschuldigt sich Ariane Widmer, und die vier Fünftel,

Malley: Collège du Léman; Baustelle RER-Haltestelle Malley-Prilly; Neubau eines Geschäfts- und Wohnhauses am Chemin de L'Usine à Gaz (der künftigen Avenue du Malley)



Renens: Innenhof unweit der Avenue de la Gare in Renens; Die Place de la Gare in Renens vor dem Umbau; Geleisefelder in Renens

die Privaten gehören, werden kaum unterhalten. «Ein Bewusstsein für eine gemeinsame Planung der Zukunft muss erst entstehen.» Die Avenue de Malley soll jedenfalls dereinst zur architektonischen Perlenschnur werden. Daran finden sich etwa Neubauten wie die Erweiterung des Collège du Léman von Javet und Esposito Architekten aus Lausanne: ein viergeschossiger Betonquader mit einer regelmässig gerasterten Fassade, der sich selbstverständlich in die Umgebung einfügt. Noch verfügt der ganze Ouest Lausannois über keine Mittelschule – diesem Mangel aber soll bald Abhilfe geschaffen werden mit einem Neubau nahe des Bahnhofs Renens. Bis dahin überzeugen die Schulbauten der jungen Lausanner für die Grundstufen: das Collège de l'Union von CCHE Architectes in Prilly ebenso wie das Collège Florissant von Dettling und Péléraux in Renens oder das Collège de la Carrière von Olivier Galletti und Claude Matter in Crissier. Dazwischen stösst man auf verschlungenem Weg über halbschneckenförmige Strassenkreuzungen, Kreisel und durch enge Kurven auch auf kleine Oasen: Ein Innenhof zwischen beste-

henden, vier- bis fünfgeschossigen Wohnbauten aus den Vierzigerjahren wurde zum verborgenen Park für das ganze Quartier. «Manchmal heisst Planen auch Nicht-Eingreifen», sagt Ariane Widmer.

#### Gare de Renens

Bei der Neugestaltung des Bahnhofs Renens war dagegen Handeln angesagt. Den Architekturwettbewerb gewann im Jahr 2007 das Lausanner Büro Farra & Fazan Architectes zusammen mit den Landschaftsarchitekten Atelier du Paysage Le Baron. Das im letzten Jahr fertig überarbeitete Projekt wird geprägt von zwei Elementen: einer 13 Meter breiten Passerelle, welche die Stadträume südlich und nördlich des Bahnhofs verbindet, und zwei neugestalteten Plätzen auf der Süd- und auf der Nordseite des Umsteigeknotens. Die Fussgängerbrücke über die Geleise soll dabei zum markanten, Tag und Nacht von weither sichtbaren Gestaltungselement werden: Sie besteht aus einer Metallkonstruktion, deren Ostseite begrünt wird. Das transluzide Dach sorgt für eine ausreichende Belichtung der Erschliessungs-



zone mit Tageslicht; nachts verwandelt sich der Steg in eine leuchtende Röhre. Auch auf den beiden Plätzen wird mit Bäumen und Grünstreifen eine offene, freundliche Atmosphäre geschaffen. Wo heute im Süden ein grosser Autokreis den Raum dominiert, sollen in vier bis fünf Jahren Fussgänger flanieren; der Bahnhof Renens wird von einer Provinzhaltestelle, in der niemand länger verweilen mag, als er muss, zu einem Tor zur Vorstadt. Zwei grosse Neubauten zu beiden Seiten der Geleise nutzen die Standortgunst. Vorgesehen sind darin Büros, Studios, Läden, Schulräume und ein Hotel; den Untergrund nehmen zwei Tiefgaragen in Anspruch. Mit der neuen Passerelle entsteht parallel zur RER-Haltestelle Malley-Prilly eine zweite, starke Nord-Süd-Verbindung über die Geleise hinweg. Insgesamt investieren die SBB, die Gemeinden und die Transports Publics Lausannois hier 252 Mio. Franken.

Auf der Nordseite des Bahnhofs wird denn auch schon kräftig gebaut: An der Place du Marché entstehen fünf- bis sechsgeschossige Wohn- und Geschäftshäuser, Filialen von Grossverteilern in Kombination mit

Wohnungen höheren Standards. Weiter östlich wird es entlang der Geleise ruhiger. Hier zeigt Renens noch sein vor-vorstädtisches Gesicht. Beim Güterbahnhof, der Gemeindeverwaltung, der alten Eishalle und den Lagern der Usine Bobst, einer weltweit tätigen Firma für Verpackungsmaterial, scheinen Entwicklungsdruck und Baueifer noch nicht angelangt zu sein. Hier hat sich das Bureau du SDOL einquartiert: im Centre Perrelet, dem Hauptsitz des Verkehrsverbunds Lausanne. Was auf den ersten Blick nicht nach einer repräsentativen Adresse aussieht, entpuppt sich als wahrer Horst von Synergien. Über und unter der Etage des Bureau du SDOL finden sich wichtige Partner: Die Direktion des öffentlichen Verkehrs, der Sitz des Agglomerationsprojekts Lausanne-Morges und die Büros der Schéma Directeurs du Nord und Est Lausannois sowie der Region Morges. Die Busgarage des Transports Lausannois ist zum strategischen Hauptquartier der Stadtentwicklung geworden. Symbolisch steht dafür der Ausblick, den man aus den Büros des SDOL geniesst: Nach Osten geht der Blick über die Eishalle und die Usine Bobst

Renens-Crissier: Rue du Cossonay, Blick Richtung Crissier; Route de Prilly, Blick Richtung Cossonay; Place du Marché auf der Nordseite des Bahnhofs Renens



hinweg Richtung RER-Bahnhof Malley – auf die Baustellen der Zukunft. Am südwestlichen Horizont erhebt sich dagegen der Getreidesilo von Jean Tschumi aus dem Jahr 1959: ein mächtiger Wegweiser am Übergang von der Peripherie zur Stadt.

**résumé** **A l'Ouest, beaucoup de nouveau** Un tour à travers l'Ouest Lausannois, où la banlieue prospère de façon planifiée «L'Ouest Lausannois» est une structure complexe composée de huit communes avec au total 65 000 habitants, à laquelle s'ajoute la partie occidentale limitrophe de la ville de Lausanne avec 10 000 personnes. Il est prévu que ces fragments de ville se rejoignent petit à petit grâce au travail de planification du Bureau du Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL), composé de six personnes. Chaque commune doit garder son caractère propre tout en permettant à l'ensemble de la région de développer une identité commune et d'offrir un espace vital à 30 000 personnes de plus d'ici dix ans. Ariane Widmer, urbaniste et architecte, directrice du SDOL, considère la médiation comme sa tâche principale: «Nous de-

avons trouver et appliquer des méthodes qui permettent au secteur public d'avoir son mot à dire dans les projets de planification et de constructions privés», précise-t-elle. Ce qui exige en premier lieu force de conviction et doigté dans les négociations, aussi bien auprès des instances de décisions politiques que des investisseurs et du public. Le développement des infrastructures est le moteur de cette croissance: la nouvelle ligne ferroviaire RER en direction de l'Ouest, de nouvelles lignes de trams et de bus ainsi que le développement du réseau routier existant. De plus, le SDOL promeut une architecture de qualité au moyen d'études et de planifications-tests, de concours d'architecture et par l'accompagnement des projets en phase de réalisation. Le cœur géographique de toute cette région en développement, avec l'ancienne zone industrielle de Malley, la gare de Renens et le nouveau secteur Arc-en-Ciel constitue l'échantillon le plus convaincant de cette planification intégrative, qui se développe simultanément à des dizaines d'endroits de l'Ouest Lausannois.

Renens: Rue du Jura, Blick Richtung Bahnhof Renens; Rue du Jura, Blick Richtung Westen und Arc-en-Ciel; Collège Florissant





### summary Far from Quiet on the Western Front

Where the planned suburbs flourish: a tour through Lausanne-Ouest The "Ouest Lausannois" is a complex system made up of eight communities with a total of 65 000 inhabitants, in addition there is the neighbouring western part of the city of Lausanne with a further 10 000 persons. The intention is that these urban fragments should gradually grow to form a coherent suburb through the planning work of the six-person Bureau du Schéma Directeur de l'Ouest Lausannois (SDOL). In this design the individual communities preserve their character, but at the same time the area as a whole is to be given a joint identity and, within the next ten years, will provide a home for an additional 30 000 people. The head of the Bureau du SDOL, town planner and architect Ariane Widmer, sees communication as her main task: "We must find and apply the right methods so that the public sector gains influence on private planning and construction projects", she says. This means first of all convincing and exercising skill in negotiations with various people such as political decision-makers, investors and the general public. The motor of growth is the RER railway line towards the west, new tram and bus lines as

well as the development of the existing street network. In addition the SDOL encourages good architecture: by means of studies and test designs, setting up competitions and monitoring their implementation. The most exemplary aspect of the integrative planning that is being applied simultaneously at dozens of points throughout the western suburb is the geographical core of the entire development area: the former industrial zone Malley, Renens railway station and the new urban axis Arc-en-Ciel. ■

Crissier-Renens: Collège de la Carrière;  
Haute Ecole d'Arts Appliqués ECAL

Vom Weiler Riedern aus lässt sich beobachten, wie die Stadt Bern nach Bümpliz hinaus wächst. Links die Türme der Siedlungen Holenacker, Gäbelbach, Tscharnergut und Fellergut aus den 1950er bis 1980er Jahren, rechts das im Bau befindliche Quartier Brünnen mit Daniel Libeskind's Einkaufs- und Freizeitzentrum Westside (2005–2008). – Bild: Nott Caviezel

