



FLUX – Goldener Verkehrsknoten 2011

Patronat: Verband öffentlicher Verkehr

Dossier: Bahnhof Renens, Chavannes/Crissier/Ecublens/Renens, VD

Infobox

Funktion:
Regionale ÖV-Drehscheibe

Verkehrsträger:
Bahn
S-Bahn
Bus
Metro
Taxi
Tram (ab 2017)

Angebot kombinierte Mobilität:
500 B+R-Plätze (geplant)
60 P+R-Plätze (geplant)
20 K+R-Plätze (geplant)
4 Mobility-Fahrzeuge
Velo- und E-Bikevermietung

Umsteigefrequenz:
8,4 Mio./Jahr

Projektstand:
In Planung: Gesamtumbau Bahnhof mit angrenzenden Plätzen (Beginn der Arbeiten 2014)

Kosten/Investitionen:
Über CHF 250 Mio.

Beteiligte:
Gemeinde Chavannes-près-Renens
Gemeinde Crissier
Gemeinde Ecublens
Stadt Renens
Kanton Waadt
Bund (Agglomerationsprogramm)
SBB AG

Projektbeschreibung

Die Verabschiedung des Richtplans Lausanne West Ende 2003 hat den Grundstein gelegt für die städtebauliche und funktionale Aufwertung der ganzen Agglomeration Lausanne West. Diese Bemühungen wurden 2010 mit dem Wakkerpreis honoriert.

Der Bahnhof von Renens liegt inmitten dieser Agglomeration an der Schnittstelle der vier Gemeinden Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens und Renens. Sein Einzugsgebiet umfasst über 60'000 Einwohner. Der heutige Bahnhof ist jedoch veraltet und entspricht in vielen Bereichen nicht mehr den Normen und den Bedürfnissen der Kunden.

Die vier Gemeinden haben mit der finanziellen Unterstützung des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges (PALM) und des Bundes einen Architekturwettbewerb durchgeführt, der die Neugestaltung des Bahnhofgebiets unter Berücksichtigung der Umbau- und Erneuerungspläne der SBB zum Ziel hatte. Daraus gingen mit dem Siegerprojekt «Rayon vert» 2007 die Leitplanken der künftigen Bahnhofneugestaltung hervor. Die Passerelle, die die beiden Plätze nördlich und südlich des Bahnhofs miteinander verbinden soll, bildet das zentrale städtebauliche Element des Projekts.

Das Projekt muss zahlreichen Ansprüchen gleichzeitig genügen: Verbesserung der Zugänge zu den Perrons und zu den Zügen, Anpassung der Eisenbahninfrastruktur, Neuorganisation des Busverkehrs, Eingliederung des neuen Trams und der bestehenden Metro sowie eine städtebaulich und architektonisch qualitätsvolle Gestaltung der Plätze und des öffentlichen Raums. Die Intermodalität ist charakteristisch für das Projekt. Sie soll das einfache Umsteigen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern, dem öffentlichen Verkehr – Zug, Metro, Tram, Bus –, dem Langsamverkehr und dem motorisierten Verkehr erleichtern. Der Bau der Passerelle, die über 500 B+R-Plätze nördlich und südlich des Bahnhofs sowie die Umgestaltung und Aufwertung vieler Strassen und Plätze (Begegnungszonen) sollen den Langsamverkehr zudem weiter fördern. Das Projekt versucht auf die Herausforderungen der wachsenden Mobilität in der Region Lausanne West eine Antwort zu geben, indem ein effizienter, sicherer und benutzerfreundlicher Verkehrsknoten geschaffen werden soll.

Die Umgestaltung des Bahnhofs von Renens ist erst in der Planungsphase, daher ist noch kein greifbares Resultat sichtbar. Bemerkenswert ist jedoch, mit welcher Systematik und Gesamtsicht das ganze Projekt Lausanne West vorangetrieben wird. Der bereits sanierte Marktplatz und die daran angrenzenden Strassen – unweit des Bahnhofs – lassen diese Gesamtsicht und den Willen zur Veränderung erkennen. Der Bahnhof von Renens ist in diesem Gesamtplan ein weiteres wichtiges Puzzlestück.

Situation



Situation Bahnhof Renens (Quelle: Stadt Renens)



Verkehr (Angebot und Konnektivität)

Langsamverkehr

Mehr als 23'000 Einwohner lebten 2010 in Fussdistanz, maximal 15 Minuten vom Bahnhof Renens entfernt.

Der heutige Bahnhof ist veraltet und entspricht in verschiedener Hinsicht nicht mehr dem geforderten Standard. Dies soll sich jedoch mit dem geplanten Umbau ändern. Der Bahnhof und die angrenzenden öffentlichen Räume sollen zusammen mit der Passerelle, die die Nord- und Südseite des Bahnhofs miteinander verbindet, ein intermodaler Knoten werden. Er soll auch ein leistungsfähiger Verkehrsknoten werden, «une boîte à vitesse», und das leichte und zügige Wechseln zwischen den einzelnen Verkehrsträgern ermöglichen.

Die Umgestaltung des Bahnhofs bezweckt einen möglichst einfachen Zugang zum öffentlichen Verkehr – SBB, RER Vaudois, transports publics lausannois, Metro M1, Tram – sowie kurze, direkte Wege für den Langsamverkehr. Aber in erster Linie soll sich das Umsteigen in einem neu gedachten und aufgewerteten städtischen Raum abspielen, der weiter reichen soll als der Bahnhof und die direkt angrenzenden Gebiete.

Neu soll man vom Bahnhof über das Stadtzentrum mit dem Marktplatz bis in die angrenzenden Quartiere im Norden durch einen ganzheitlich geplanten Raum gelangen. Erste Ansätze dieser städtebaulichen Aufwertung lassen sich bereits heute feststellen. Der Marktplatz wurde zusammen mit einigen angrenzenden Strassen umgestaltet. Beispielsweise wurde mit dem Projekt «mail arborisé» die Avenue du 14 Avril renoviert. Der Verkehr wird neu im Gegenverkehr geführt, um ihn zu verlangsamen, wodurch ein neuer städtischer Raum geschaffen wurde. Durch die Sanierung und Aufwertung der Strassen und Wege zum Bahnhof und die Temporeduktion wird der Langsamverkehr gefördert. Um die Sicherheit für den Langsamverkehr zu erhöhen, wurden viele Strassen im Stadtzentrum zu Begegnungszonen mit Tempo 20 umgewandelt.

Das bescheidene Angebot an B+R-Plätzen vermag nur knapp die, wenn auch kleine, Nachfrage nach Abstellplätzen zu decken. Daher sind nördlich und südlich des Bahnhofs Veloabstellanlagen für insgesamt über 500 Velos geplant, inklusive einer Velostation. Selbstbedienungsstationen des Veloverleihs «velopass» sind am Bahnhof und auf dem Marktplatz in Betrieb.

Öffentlicher Verkehr

Der Bahnhof Renens ist ein wichtiger Verkehrsknoten in der Westschweiz. Er wird durch die SBB, die S-Bahn RER Vaudois, die Metro M1 sowie durch den regionalen und städtischen Busverkehr bedient. Heute passieren rund 23'000 Reisende täglich den Bahnhof von Renens. Der Bahnhof entspricht nicht mehr der Norm und soll dem heutigen Standard angepasst und zugleich entsprechend seiner Bedeutung ausgebaut werden. Die Perrons sind nur über Treppen erreichbar und damit nicht behindertengerecht. Zudem sollen sie verlängert und erhöht werden, womit sie den Standards der Intercity-Züge der SBB genügen. Am Bahnhof sind digitale Anzeigen angebracht, die über die Zug- und Busabfahrten informieren.

In den nächsten Jahren soll das Angebot des öffentlichen Verkehrs am Bahnhof Renens sukzessive ausgebaut werden. Die S-Bahn soll bis zum Jahr 2018 den Bahnhof Renens 12-mal pro Stunde anfahren können.

Dank der neuen Passerelle soll die Metro M1, die die EPFL (rund 25'000 Personen täglich), Wohnquartiere und das Zentrum von Lausanne erschliesst, direkter an die Züge und Busse angebunden werden. Die Kapazitäten von heute rund 11,7 Millionen Fahrgästen pro Jahr sollen laufend entsprechend der Bedürfnisse der EPFL ausgebaut werden. Neue Fahrzeuge sollen es ermöglichen, während der Stosszeiten in einer Doppelkomposition im 5-Minutentakt zu verkehren.

Ab 2017 wird die Tramlinie t1 Lausanne – Flon mit dem Bahnhof Renens verbunden werden. Die Haltestelle soll auf dem nördlichen Bahnhofplatz zu liegen kommen. Das Tram wird sich mit den SBB-Zügen ein Perron unter der Passerelle teilen. Die Verlängerung nach Westen ist bereits geplant.

Der Ausbau des Busnetzes soll bis 2014 zu einer Verdoppelung des Angebots an Streckenkilometern führen. Die Linien werden radial vom Bahnhof ausgehen.

Motorisierter Verkehr

Heute ist der Bahnhof sowohl nordseitig wie auch südseitig leicht mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) zu erreichen.

Um den Modalsplit zugunsten des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs zu beeinflussen, soll mit dem Projekt der MIV reduziert werden. Daher soll der beschränkt zur Verfügung stehende Raum, der heute hauptsächlich von Strassen und Autos in Anspruch genommen wird, besser unter allen Verkehrsträgern aufgeteilt werden. Aus diesem Grund wurden gross angelegte Studien durchgeführt, die gezeigt haben, dass der MIV auf dem südlichen Bahnhofplatz um 20 bis 40 Prozent reduziert werden sollte, um eine bessere Koexistenz der einzelnen Verkehrsteilnehmer zu erreichen. Die Umsetzung dieser Massnahmen benötigt jedoch einen Konsens zwischen allen beteiligten Gemeinden.

Die Reduktion des Parkplatzangebots ist eine der Massnahmen, die zur Reduktion des MIV beitragen soll. Es ist vorgesehen, 10 Taxistandplätze, rund 30 K+R- und 60 P+R-Parkplätze bereitzustellen. Die genaue Lage der Parkplätze südlich des Bahnhofs soll in enger Zusammenarbeit mit der Stadtplanung festgelegt werden. Dabei muss auf die Einschränkungen aufgrund des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs Rücksicht genommen werden.

Worin liegen die grössten Vorteile für den Kunden?

Der Umbau des Bahnhofs erlaubt es, besser auf die Bedürfnisse der heutigen und zukünftigen ÖV-Nutzer einzugehen und ihnen entgegen zu kommen. Nach dem Umbau sollte es am Bahnhof mehr Platz geben, unter anderem für moderne, breitere Perrons mit entsprechenden Zugängen und grössere Plätze mit weniger MIV. Der Bahnhof wird behindertengerecht. Architektonisch sollte der Raum aufgewertet werden, was die Aufenthaltsqualität und das Sicherheitsempfinden steigern sollte. Der Langsamverkehr wird durch die gezielte Aufwertung des Raums und das Bereitstellen der nötigen B+R-Anlagen im Gegensatz zum jetzigen Zustand viel attraktiver.

Der Verkehrsknoten Renens wird durch den Angebotsausbau und die architektonische und städtebauliche Aufwertung an Attraktivität gewinnen und kann dadurch zu einer valablen Alternative zum MIV werden.

Netzplan



Die S-Bahn Réseau Express Régional Vaudois (Quelle: Stadt Renens)



Raumentwicklung (Raumplanung, Städtebau und Architektur)

Orts- oder Stadtentwicklung

Der Umbau und die Aufwertung des Bahnhofgebiets von Renens ist Bestandteil der Umsetzung des Richtplans Lausanne West und Teil des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges, an dem 27 Gemeinden beteiligt sind. Das Agglomerationsprogramm schlägt eine enge Zusammenarbeit zwischen Städtebau, Verkehr und Umwelt vor. Darin wurden zehn strategische Standorte mit bedeutenden Entwicklungspotenzialen von kantonalem Interesse ausgeschieden, darunter auch der Bahnhof Renens. Der Richtplan Lausanne West – mit neun involvierten Gemeinden – soll der Region eine gemeinsame Vision für die langfristige städtebauliche Entwicklung geben.

Im Zentrum von Lausanne West gelegen, hat das Gebiet um den Bahnhof Renens bereits heute die Rolle eines sekundären Zentrums. Dieses Zentrum soll sich in den nächsten Jahren weiterentwickeln. Bezogen auf das Einzugsgebiet wird der Bahnhof Renens bis 2020 nach Genf und Lausanne zum drittgrössten Bahnhof der Westschweiz aufsteigen.

Die Quartiere rund um den Bahnhof sind im 19. Jahrhundert entstanden. Die ursprünglichen Gebäude sind nur zum Teil moderneren Bauten gewichen. Jedoch sind in den Quartieren um den Bahnhof einige Erneuerungsarbeiten im Gange, die weitere Veränderungen erwarten lassen. 2011 wurde die Umgestaltung des Marktplatzes beendet. Jetzt sollen in einem nächsten Schritt die architektonisch wichtigen Gebiete Bahnhofplatz Nord und Süd umgestaltet werden.

Der wohl grösste Kontrast bietet sich dem Besucher vor dem südlichen Bahnhofplatz. Hier finden sich in unmittelbarer Nachbarschaft ein moderner Baukörper mit gemischter Nutzung, Bauten aus dem 19. Jahrhundert sowie eine kleine Kirche aus längst vergangener Zeit.

Städtebau und Architektur

Aus städtebaulicher Sicht soll ein einheitlicher Raum geschaffen werden. Die beiden Bahnhofplätze sollen in sich einheitlich gestaltet werden und gemeinsam zu einem Ensemble werden. Zu diesem Zweck ist ein Architekturwettbewerb durchgeführt worden, aus dem das Siegerprojekt «Rayon Vert» von Farra&Fazan Architectes hervorgegangen ist. Die Verbindung der beiden durch die Eisenbahn getrennten Räume soll über eine Passerelle hergestellt werden. Sie soll die funktionale und räumliche Beziehung der beiden Plätze akzentuieren.

Die Passerelle besticht durch metallene Rohre und ein lichtdurchlässiges Dach, eine sogenannte «structure arboriforme». Die Ostfassade soll begrünt werden. Der Zugang zur Passerelle erfolgt nördlich über eine Rampe und südlich über eine Treppe und einen Lift. Sie soll symbolisch die Rolle des Bahnhofs als intermodalen Knoten unterstreichen. Neben ihrer Funktion als Bindeglied zwischen den Gebieten nördlich und südlich des Bahnhofs dient die Passerelle als wichtiger Zugang zu den Zügen, zur Metro, zu den Trams und den Bussen.

Die neue Passerelle und der Umbau der Bahnhofplätze Nord und Süd sollen helfen, verschiedene bestehende Zielkonflikte zu beheben. Das Projekt gilt als Fortsetzung der von der Stadt Renens seit 2005 im Zentrum ausgeführten Neugestaltung des Markplatzes und der angrenzenden Strassen.

Wurden lokal/regional positive Wirkungen erzielt?

Positive Wirkungen sind noch schwer abzuschätzen. Die städtebauliche Aufwertung rund um den Marktplatz und die damit verbundene Aufwertung der angrenzenden Strassen hat einen Prozess auf freiwilliger Basis ausgelöst, der das Erscheinungsbild positiv beeinflusst hat. So wurden bis anhin schwer zugängliche halböffentliche Strässchen für die Allgemeinheit geöffnet und die angrenzende Häuserzeile renoviert. Eine ähnliche Impulswirkung wird auch von den Arbeiten am und um den Bahnhof erwartet.

Durch die Aufwertungs- und Umgestaltungsarbeiten rund um den Bahnhof und in den angrenzenden Quartieren wird allgemein eine Stärkung des Umweltverbunds erwartet. Dies zeigt sich beispielsweise bereits bei den neuen B+R-Plätzen, die rege benutzt werden und trotz Ausbau an ihre Kapazitätsgrenze stossen.

Unterschiedliche Zeitzeugen



Verschiedene Epochen treffen vor dem Bahnhof Renens aufeinander (Bild: Kontur)

Place du Marché



Der neu gestaltete Marktplatz von Renens (Bild: Kontur)

Fussgängerzone



Neue Fussgängerzone: die Avenue du 14 Avril (Bild: Kontur)



Prozess (Innovation und Organisation)

Prozess und Qualitätssicherung

2007 wurde ein Architekturwettbewerb lanciert, der die gewünschten städtebaulichen und architektonischen Qualitäten garantieren sollte. Analysiert wurden dabei die Modifikation der Verkehrsinfrastruktur, der Bau neuer Aufnahmegebäude und weiterer Gebäude am Bahnhof, das Queren der Gleise sowie die Plätze nördlich und südlich des Bahnhofs.

Das Ende 2009 erstellte Vorprojekt schätzte die anfallenden Kosten für die beteiligten Gemeinden auf über 27 Millionen Franken, bei über 251 Millionen Franken für das gesamte Projekt. Das Gesamtprojekt wurde in verschiedene Teilbereiche zerlegt. Für die Schieneninfrastruktur ist SBB Infrastruktur, für die Gebäude SBB Immobilien verantwortlich. Der öffentliche Raum mit der Passerelle und dem nördlichen und südlichen Bahnhofplatz liegt in der Obhut der Gemeinden. Die Verantwortlichkeiten der transport public lausannois umfassen die Gleise und das Perron der Metro M1 mitsamt der Verbindung zu den Neubauten und der Zugänge.

Der Zeitplan des Projekts wird bestimmt durch die Fristen der SBB und die Termine des Bundes. Der Beginn der Arbeiten am Bahnhof ist für Herbst 2014 vorgesehen. Nach einer geplanten Bauphase von fünf Jahren soll der umgebaute Bahnhof 2019 in Betrieb genommen werden.

Die Schwierigkeiten bestehen in der Grösse und Komplexität der Aufgabe. Die Totalsanierung bzw. der Ausbau des Bahnhofs ohne Unterbruch des Bahnbetriebs stellt besonders hohe Anforderungen an die Planung und Umsetzung.

Beteiligte

Das Projekt Bahnhof Renens ist Bestandteil der Umsetzung des Richtplans Lausanne West und Teil des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges. Daher ist eine Vielzahl unterschiedlicher Partner am Projekt beteiligt: die vier Gemeinden Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens und Renens, der Kanton Waadt und der Bund. Der öffentliche Verkehr ist vertreten durch SBB Infrastruktur. Die Immobilienentwicklung betrifft die Abteilung SBB Immobilien.

Das Projekt wird von einem Entscheidungsgremium begleitet, das von der Stadt Renens präsiert wird. Das Gremium stützt sich auf die Arbeiten einer Expertengruppe. In beiden Gruppen sind Vertreter aller erwähnten Akteure beteiligt.

Die gewählte Projektstruktur führt zu einer ungewohnt grossen Zahl von Akteuren, was jedoch als Voraussetzung für das gute Gelingen des Projekts angesehen wird. Zudem ist so ein optimaler Einsatz der Mittel aller beteiligten Akteure möglich, wodurch das Projekt unter möglichst guten Bedingungen abgewickelt werden kann.

Seit einiger Zeit ist am Bahnhof eine Ausstellung installiert, die über das Umbauprojekt informiert. Sie ist in regelmässigen Abständen am Abend geöffnet. Es sind auch Vertreter der Stadtplanung anwesend, die auf allfällige Fragen Auskunft geben können.

Was ist innovativ an diesem Projekt?

Innovativ und einmalig in der Schweiz ist die Gesamtplanung einer ganzen Agglomeration. Das gemeinschaftliche Denken und Handeln als Region über die neun Gemeindegrenzen hinweg hat in der Schweiz Pioniercharakter.

Durch das gemeinsame Planen und Handeln wird in einer vormals wenig attraktiven Agglomeration neue Urbanität erzeugt. Zahlreiche Probleme und anstehender Erneuerungsbedarf werden über die Gemeindegrenzen hinweg angegangen und geplant. Die Planung wird fachübergreifend als Querschnittsaufgabe verstanden und als solche durchgeführt. Die Prozesssteuerung und Zusammenarbeit erfolgt aus einer Gesamtsicht. Die einzelnen Bausteine jedoch sind unabhängig voneinander realisierbar.

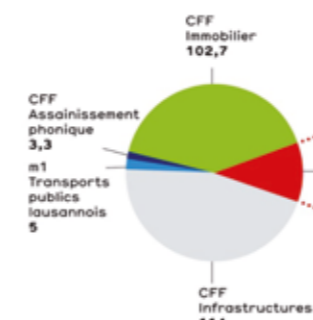
Zeitplan



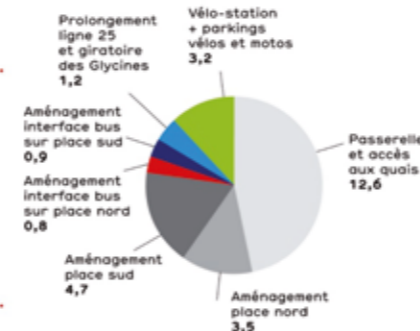
Zeitplan der Umbauarbeiten am Bahnhof Renens (Quelle: Stadt Renens)

Kostenteiler

Répartition de l'ensemble des coûts de la requalification de la gare entre les partenaires (en mio de frs)



Coûts des travaux assumés par les Communes et le Canton (en mio de frs)



Aufteilung der anfallenden Kosten nach Akteuren (Quelle: Stadt Renens)

Impressionen



Die Fussgängerzone zum Bahnhof entsteht (Bild: Kontur)



Metro (Bild: Kontur)



B+R-Anlage (Bild: Kontur)



Heutige Unterführung (Bild: Kontur)