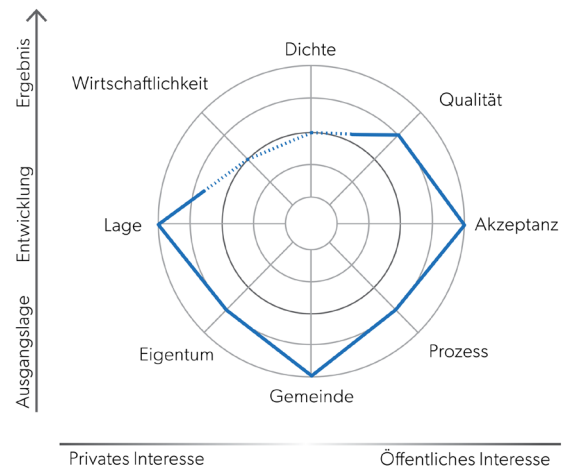


densipedia.ch_Cheseaux-sur-Lausanne VD

Tempo 20 statt 50: Eine Ortsdurchfahrt hat das Zeug zum Dorfplatz

Viele Gemeinden in der Schweiz dürften Cheseaux-sur-Lausanne beneiden. Einst wälzten sich täglich 28'000 Fahrzeuge durch den Ortskern der Waadtländer Vorortsgemeinde. Dann kam 2001 die lang ersehnte Umfahrungsstrasse. Der Durchgangsverkehr ging um über 80 Prozent zurück. Und seither: alles gut? Nicht ganz. Sieben Jahre später war die Umfahrungsstrasse bereits überlastet. Findige Fahrer wichen den Staus wieder über den Ortskern aus. Die Gemeinde musste erneut handeln. Das Ergebnis ihrer Anstrengungen überraschte sie selbst.



Impuls Innenentwicklung
Impulsion Développer vers l'intérieur
Impulso Sviluppo centripeto



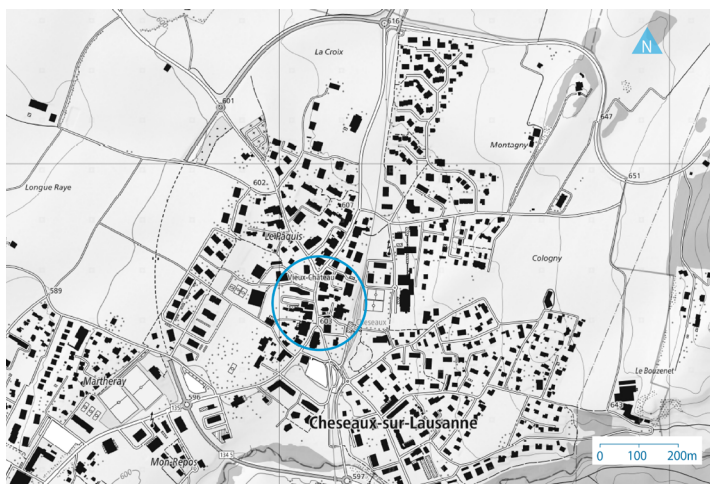
Täuschendes Idyll: Täglich queren über 6'000 Fahrzeuge den Ortskern. Seit 2015 beträgt die Höchstgeschwindigkeit noch 20 km/h. Fussgängerinnen und Fussgänger sind vortrittsberechtigt.
Foto Gemeinde Cheseaux-sur-Lausanne

Ausgangslage

Nach gut fünfzig Jahren war es 2001 endlich soweit: Die von der Dorfbewölkerung lange herbeigesehnte Umfahrungsstrasse von Cheseaux-sur-Lausanne konnte eröffnet werden. Sie brachte zunächst eine erhebliche Reduktion des Durchgangsverkehrs. Im Ortskern sank der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) von 28'000 auf 5'000 Fahrzeuge. Das Verkehrsproblem schien gelöst.

Doch die Kapazität der Umfahrungsstrasse war zu knapp bemessen worden. Schon bald stauten sich die Fahrzeuge zu Stosszeiten erneut. Als Folge davon nahm der Verkehr im Ortskern wieder zu. Bis 2008 erhöhte sich der DTV dort wieder auf bis zu bis 10'000 Fahrzeuge. Ein grosser Teil davon war im Transitverkehr unterwegs. Die Autofahrerinnen und -fahrer versuchten, dem Stau auf der überlasteten Umfahrungsstrasse auszuweichen.

Glücklicherweise war die Gemeinde zwischenzeitlich nicht untätig geblieben. Im Hinblick auf die baldige Verkehrsentlastung hatte sie im kommunalen Richtplan aus dem Jahr 2001 festgehalten, den öffentlichen Raum im Ortskern aufwerten zu wollen. Dieser Absicht liess die Gemeinde Taten folgen.



Quelle: Bundesamt für Landestopografie swisstopo

Kennziffern

- Einwohnerzahl Cheseaux-sur-Lausanne: 4'300 (2018)
- Arealgrösse: ca. 5'000 m²
- Investitionskosten: 2.84 Millionen CHF
- Durchschnittlicher täglicher Verkehr DTV vorher/nachher: 10'000/6'000
- ÖV-Güteklasse: B – gute Erschliessung
- Gemeindetyp BFS: Periurbane Gemeinde hoher Dichte

Bewertung

Lage

Cheseaux-sur-Lausanne befindet sich gut sieben Kilometer nördlich von Lausanne und ist von dort aus in zwanzig Minuten zu erreichen, sei es per Zug, mit dem Auto oder per Bus. Letzterer verbindet den Ort auf fünf Linien mit dem Kantonshauptort. Die neue platzähnliche Begegnungszone

liegt im Herzen der Gemeinde. Dort stossen Besucherinnen und Besucher ungeachtet ihres Fortbewegungsmittels auf einen lebhaften Ortskern. Das Angebot an Läden und Einrichtungen deckt viele Bedürfnisse ab, die andernorts längst ausserhalb des Wohnorts befriedigt werden müssen. Im Umkreis von 200 Metern befinden sich je zwei Bäckereien und Metzgereien, ein Coop, eine Apotheke sowie eine Bank- und eine Postfiliale. Auch der Bahnhof und das Gemeindehaus, das Seniorenheim und die Kinderkrippe, das Schulhaus und die Sportanlagen sind nicht weiter entfernt.

Gemeinde

Die Gemeinde war die treibende Kraft hinter dieser Umgestaltung, die eines ihrer ältesten Anliegen war. Dazu war ein langer Atem nötig. Jahrelang kämpfte sie für die Umsetzung der Umfahrungsstrasse. Dann setzte sie die Umgestaltung des Dorfkerns im kommunalen Richtplan fest und setzte sich fortan für die Aufwertung ein.

Auch sonst trieb die Gemeinde die Zentrumsentwicklung voran: Bis 2002 erneuerte sie den Bahnhof. Von 2011 bis 2013 liess sie als Grundeigentümerin im Ortskern eine Kinderkrippe mit ausserschulischen Räumlichkeiten erstellen. Die Projekte belegen, wie die Gemeinde mit einer aktiven Bodenpolitik das Dorfzentrum stärkte und die Belebung förderte.

Prozess

Der Gemeinderat lotete die Rahmenbedingungen für die Aufwertung der Ortsdurchfahrt erst kurz vor der Eröffnung der Umfahrung aus. Er liess im Jahr 2001 ein Vorprojekt erstellen. Dieses diente als Grundlage für einen Studienauftrag, zu dem 2007 sieben Teams eingeladen wurden.

Das Siegerprojekt aus dem Studienauftrag diskutierte die Gemeinde in vier Workshops mit kommunalen Stakeholdern. Erst danach wurde das Schlussprojekt ausgearbeitet, das der Kanton 2013 genehmigte. Nach der öffentlichen Auflage und der Bewilligung des Baukredits wurde die Umgestaltung 2015 umgesetzt. Dann geschah Unerwartetes.

Als der Kanton 2015 die abgeschlossenen Bauarbeiten besichtigte, stellte er fest, dass die Trennung von Strasse und Fussgängerbereichen nicht den Vorschriften für Tempo 30 entsprach: Anstelle eines minimalen Höhenunterschieds markierten im Boden eingelassene Metallkappen die Grenze zwischen der Fahrbahn und den Bereichen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Wegen Sicherheitsbedenken zog der Kanton darum die Genehmigung für Tempo 30 zurück. Stattdessen erklärte er sich bereit, die Umgestaltung als Begegnungszone mit Tempo 20 und Vortritt für Fussgängerinnen und Fussgänger zu akzeptieren.



Die Dimension der platztähnlichen Aufwertung ist im Projektplan deutlich erkennbar (gelbe Farbtöne).

Quelle: Gemeinde Cheseaux-sur-Lausanne



Der Kanton verweigerte die Genehmigung für Tempo 30 wegen des fehlenden Höhenunterschieds zwischen der Fahrbahn und den Bereichen für Fussgängerinnen und Fussgänger. Stattdessen genehmigte er Tempo 20.

Foto R. Nascimento, EspaceSuisse

Eigentum

Bei der Ortsdurchfahrt handelt es sich um eine Gemeindestrasse. Die Gemeinde ist somit die grösste Grundeigentümerin im Perimeter der Ortskernaufwertung. Daneben waren rund zehn weitere Grundeigentümer von den Aufwertungsplänen betroffen.

Die Pläne sahen vor, die Strasse von Fassade zu Fassade umzugestalten. Es galt daher, privates Eigentum anzutasten. In Gesprächen vermochten die Projektverantwortlichen und der Gemeinderat alle betroffenen Grundeigentümer vom Mehrwert und Nutzen des Projekts zu überzeugen. Ein starkes Argument der Gemeinde war, dass sie sich bereit erklärte, die Kosten für die Umgestaltungsmassnahmen auf den privaten Grundstücken zu übernehmen.

Akzeptanz

Detailhändler, Grundeigentümer, Vertreterinnen und Vertreter der Bevölkerung sowie der Einwohnerrat (Legislative) erhielten die Möglichkeit, in vier Stakeholder-Workshops ihre Ideen und Bedenken einzubringen.

Die Bevölkerung unterstützte die Umgestaltung weitgehend. Dagegen

befürchteten das Gewerbe und der Einzelhandel, dass der Wechsel des Verkehrsregimes und die Aufhebung aller oberirdischen Parkplätze die Zahl der Kunden reduzieren würde. Sie erreichten, dass die Parkplätze zwar verschoben, aber nur drei aufgehoben wurden. Im Gegenzug akzeptierten sie Tempo 30.

Als feststand, dass anstelle von Tempo 30 eine Begegnungszone mit Tempo 20 eingeführt werden musste, fühlten sich viele Betriebe und Geschäfte im Ortskern hintergangen und sorgten sich um ihre Kundschaft. Der Gemeinde blieb dennoch nichts anderes übrig, als die Begegnungszone wenigstens versuchsweise für sechs Monate einzuführen. Doch in der Folge sank nicht der Umsatz der Geschäfte, sondern die Verkehrs- und Lärmbelastung.

Allerdings verunsicherte das neue Verkehrsregime die Schülerinnen und Schüler, weil plötzlich die Fussgängerstreifen fehlten. Eine Person für Verkehrssicherheit führte die Kinder in den Umgang mit dem neuen Regime ein. Die Autofahrerinnen und -fahrer werden über eine Geschwindigkeitsanzeige sensibilisiert. Heute, fünf Jahre nach der Umgestaltung, sind Bevölkerung, Gewerbe und Behörden zufrieden mit der Umgestaltung. Gemäss der Einschätzung des Gemeindepräsidenten hat sich die Toleranz aller Personen gegenüber den unterschiedlichen Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmern spürbar verbessert.

Qualität

Die umgestaltete Ortsdurchfahrt wird dieser Bezeichnung kaum mehr gerecht. Einem roten Teppich gleich führt die Strasse nun durch das Dorfzentrum. Unterbrochen wird sie von grauen Bändern. Sich am gebauten Bestand orientierend, gliedern diese die Fahrbahn optisch und entschleunigen den Verkehr.

Entlang der Strasse wurden Sitzbänke aufgestellt. Von hier aus lässt sich das Geschehen gut beobachten. Bunte Blumentöpfe und heranwachsende Bäume sorgen zusätzlich für Farbe. In einigen Jahren werden ihre Baumkronen Schatten spenden. Jedermann kann sich die nutzungs-offenen Nischen und Plätze aneignen. Das Ziel, einen attraktiven und funktionalen Begegnungsraum zu schaffen, hat die Gemeinde zweifellos erreicht.



Die Ortsdurchfahrt von Cheseaux-sur-Lausanne ist von Fassade zu Fassade gestaltet. Bänke, Bäume, Nischen und Plätzchen erhöhen die Aufenthaltsqualität.

Quelle: Bundesamt für Landestopografie swisstopo

Dichte

Die bauliche Dichte wurde durch die Umgestaltung nicht erhöht. Erklärtes Ziel war vielmehr, den Durchgangsverkehr zu reduzieren und einen ansprechenden Raum für alle Mobilitätsträger und Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer zu schaffen. Die höhere Zahl unterschiedlicher Mobilitätsformen im heutigen Ortskern belegt, dass diese Absicht erreicht wurde. Deutlich zugenommen hat die Anzahl Personen, die sich heute im Ortskern bewegen und verweilen. Somit ist die Art und Weise vielfältiger geworden, wie die Menschen sich den Raum aneignen. Es wird vermehrt gegessen, gelesen oder flaniert. Die funktionale und die soziale Dichte ist damit höher als zuvor.

Wirtschaftlichkeit

Mit der Aufwertung hat die Gemeinde insgesamt rund 2.84 Millionen Franken in ihre Zukunft investiert. Allein die Planungskosten betragen ca. 650'000 Franken, was knapp einen Viertel ausmacht und ein ungewöhnlich hoher Anteil ist. Die ansprechende Gestaltung, der rücksichtsvollere Umgang der Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer miteinander und der tiefere Lärmpegel sprechen für den Gesamtnutzen für die Bevölkerung und rechtfertigen die Aufwendungen. Die Gemeinde plant, die Investition in den nächsten 30 Jahren zu amortisieren.

Zusammenfassung

Zu Beginn der Planung hegte niemand ernsthaft die Absicht, die Ortsdurchfahrt zu einer Begegnungszone werden zu lassen. Bis zum Abschluss der Arbeiten war für alle klar, dass im Ortskern Tempo 30 gelten sollte. Der Entscheid des Kantons, nur eine Begegnungszone zu bewilligen, kam für alle Beteiligten überraschend. Rückblickend sind die allermeisten froh über diesen Entscheid. Er hat dazu geführt, dass die neue Ortsdurchfahrt wie ein Dorfplatz genutzt werden kann. Jeweils am Freitag findet der Wochenmarkt statt, wenigstens viermal jährlich werden im Ortskern gar grössere Veranstaltungen organisiert. Für eine Gemeinde mit knapp 5'000 Einwohnerinnen und Einwohnern ist das ein abwechslungsreiches Programm. Und ein beachtlicher Erfolg.



Die anfänglich umstrittene Begegnungszone wird heute rege genutzt. Wie man sich darin korrekt verhält, muss insbesondere Kindern sorgfältig erklärt werden.

Foto R. Nascimento, EspaceSuisse



Mehrere Aufenthaltsbereiche laden mit Sitzgelegenheiten zum Verweilen ein.
Foto R. Nascimento, EspaceSuisse

Besondere Stärken aus Sicht von EspaceSuisse

- Die Gemeinde wählte mit der Vorstudie und dem Studienauftrag einen Lösungsweg, der ihr über mehrere Gestaltungsvarianten zu einer individuellen Lösung verhalf.
- Die Ortsdurchfahrt dient nicht mehr hauptsächlich dem Autoverkehr, sondern berücksichtigt neu auch andere Mobilitätsformen.
- Die Gestaltung der Ortsdurchfahrt von Fassade zu Fassade schuf neue Räume, die von der Bevölkerung für unterschiedliche Zwecke genutzt werden können.
- Die auffällige Gestaltung verleiht dem Ortsbild eine interessante Ausstrahlung und bereichert seine Identität um zahlreiche neue Facetten.

Weiterführende Informationen

- 2008. Mandat d'études parallèles. Rapport final. Commune de Cheseaux-sur-Lausanne.
- 2008. Les voitures étouffent le centre de Cheseaux. 24heures vom 29. September 2008. Lausanne.
- 2014. Préavis N° 38/2014 du conseil communal. Commune de Cheseaux-sur-Lausanne.
- 2015. Plus de 7000 véhicules par jour traversent Cheseaux à 20 km. 24heures vom 10. Oktober 2015. Lausanne.
- 2018. Préavis N° 18/2018 du conseil communal. Commune de Cheseaux-sur-Lausanne.