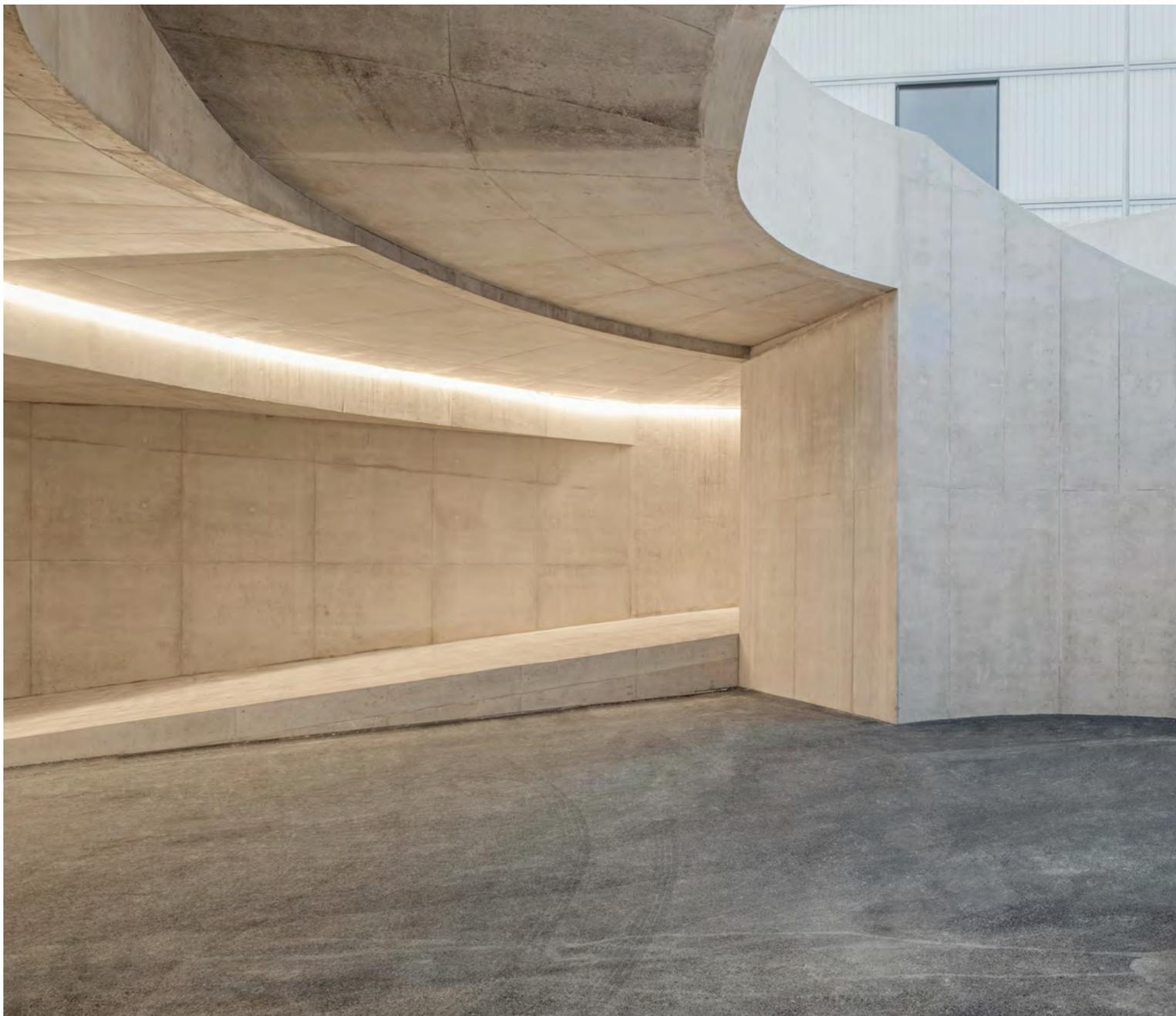


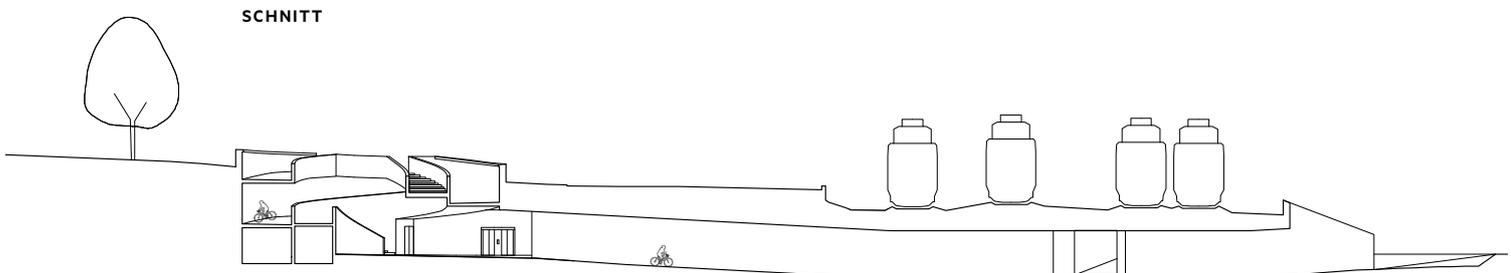
Prilly-Malley, Schweiz

# Hinter den Kulissen

Sanfte Mobilität lautet der Titel über dem Projekt Bahnunterführung „Trait d’union“. Dem Schweizer Architekturbüro Pont12 ist es auf ästhetische wie nutzerfreundliche Weise gelungen, die Gemeinde Prilly sowie das ehemals rein industrielle Viertel von Malley an die Stadt Lausanne anzugliedern. Mathematik spielte dabei auch eine Rolle.

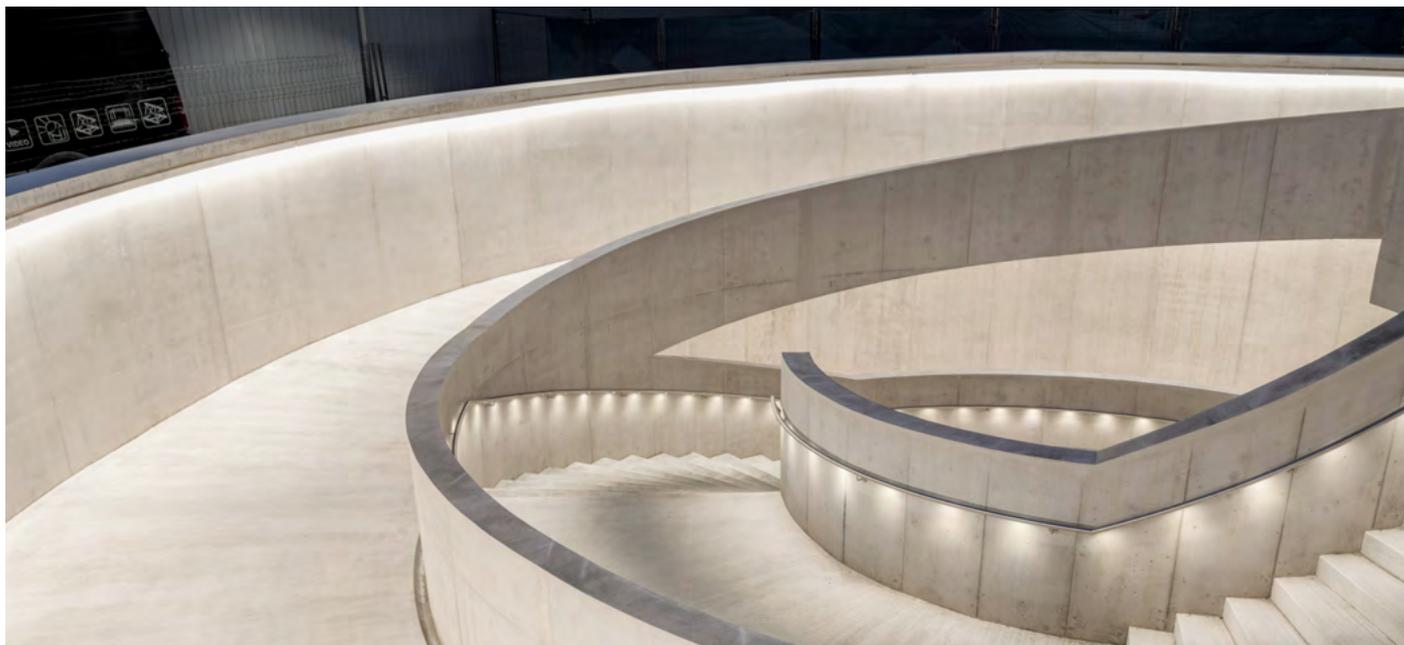


TEXT: LINDA PEZZEI  
 FOTOS: VINCENT JENDLY  
 SCHNITT: PONT12



Nur drei Kilometer Luftlinie nordwestlich der Kantonshauptstadt Lausanne gelegen erstreckt sich die Agglomerationsgemeinde Prilly über die an den Genfersee anschließenden (ehemaligen) Weinhänge und ist geprägt durch Industrie und Gewerbe. Hier quert auch die Bahnstrecke Lausanne – Genf mit eigenem Haltepunkt in Prilly-Malley. Dieser 2012 neu eröffnete Personenbahnhof zieht wiederum wichtige städteplanerische Entwicklungen nach sich. „Trait d'union“ (Bindestrich) ist ein wichtiger Teil davon. Die Neubauten von privater und öffentlicher Nutzung, welche im Norden oder im Süden der Gleise rund um die Station Prilly-Malley liegen, konnten von Fußgängern und Radfahrern lange Zeit nur mühsam erreicht werden. Seit vergangenem Jahr hat sich das geändert: Dank der neuen Bahnunterführung „les coulisses“ gelangen Pendler und Besucher auf einfache und sichere Weise auf die andere Seite.

Auch ein neues Sportzentrum sowie im Moment entstehende Wohn-, Büro- und Geschäftsgebäude werden dank der Unterführung beidseitig der Schienen vernetzt und in eine Abfolge von öffentlichen Plätzen eingebunden. Abseits des Autoverkehrs kann das neue Viertel in Zukunft barrierefrei erschlossen werden. Besonders praktisch: Die Unterführung erlaubt von Osten kommend den direkten Zugang zum Bahnsteig.



### In Szene gesetzt

Den Spitznamen „les coulisses“, also „Kulissen“, darf man beinahe schon ironisch verstehen. Denn eine Bahnunterführung mit einem solchen Charme findet man selten. Kompakt gräbt sich die spiralförmige Erschließung der Passage in den Boden. Dabei wird der Weg sowohl für Fußgänger als auch für Radfahrer ganz natürlich und sanft verlängert. Für die einen über eine ausladende Wendeltreppe, für die anderen über eine darum herum verlaufende runde Rampe mit einem Radius von zehn Metern.

„Beton ermöglicht Einheit und Harmonie zwischen architektonischem Ausdruck und Programm. Der monolithische Aspekt, den der Beton mit sich bringt, verleiht der Spirale ein skulpturales und schlankes Aussehen.“

PONT12

Die Kurve geht schließlich in die 60 Meter lange Unterführung über, die wiederum in einen Streifen für Fußgänger und Fahrradfahrer geteilt ist. Außerdem gibt es zwei Aufzüge, die den Zugang für Rollstuhlfahrer, Reisende mit schwerem Gepäck oder Eltern mit Kinderwägen erleichtern. Besonders beeindruckend ist der helle und freundliche Charakter der Unterführung. Sobald der Passant die Unterführung betritt, wird er durch eine richtiggehende Lichterwelle begleitet. In der Spirale sind die Seitenwände sowie die Handläufe indirekt beleuchtet. Im Tunnel selbst spenden U-förmig angeordnete Leuchtstreifen nicht nur Licht und Sicherheit,

sondern geben der Röhre auch einen eigenen Rhythmus vor, der die Länge angenehm staucht. Das Licht am Ende des Tunnels ist ohnehin schon zu sehen.

### Ein perfektes Helikoid

Die geometrische Fläche des Helikoids – oder der Wendelfläche – spielt in der Architektur seit jeher eine tragende Rolle, allen voran in Form der Wendeltreppe. Äußerst platzsparend und zudem anmutig in der Erscheinung führt sie den Passanten auf kurzem Wege und dennoch ganz natürlich von A nach B. Ziel der Architekten war es, Perspektiven zu verändern, den Raum erlebbar und im gleichen Zuge den Zweck unmittelbar erkennbar zu machen.

Die Materialwahl ergab sich laut Pont12 aus der Bauaufgabe selbst: „Die Wahl des Betons ist in erster Linie durch die technischen Zwänge einer Bahnunterführung gegeben, die die Schubkraft des Bodens und die Last der darüber fahrenden Züge aufnehmen muss.“ Der in bestechender Qualität ausgeführte Sichtbeton eröffnete aber auch gestalterische Möglichkeiten. Durch das Spiel aus Licht und Schatten werden die Räume und Volumina definiert und gerade die Spirale beinahe skulptural in Szene gesetzt.

Hinter den Kulissen von Stadt und Bahn eröffnet sich eine eigene kleine Welt, welche die in dieser Zone sehr dicht verlaufenden unterirdischen Versorgungsnetze kaum beeinträchtigt, aber dennoch zur ganz großen Bühne für ihre Benutzer wird. Dabei dient die Unterführung „Trait d'union“ immer nur einem Zweck: Sie ist der Bindestrich zwischen Lausanne und Prilly. Pont12 bringen es auf den Punkt: „Beton ermöglicht Einheit und Harmonie zwischen architektonischem Ausdruck und Programm. Der monolithische Aspekt, den der Beton mit sich bringt, verleiht der Spirale ein skulpturales und schlankes Aussehen. Die Räumlichkeit ist durch den Beton und das Licht gegeben, das das Spiel der Volumina und Perspektiven sublimiert.“

#### PROJEKTDATEN

**Bahnunterführung „Trait d'union“**  
1008 Prilly-Malley, Schweiz  
**Bauherr:** Die Gemeinden Prilly und Renens

**Architektur:** Pont12 Architectes SA  
**Bauingenieur:** EDMS SA, Stucky SA, Monod-Piguet associés  
Ingénieurs conseils SA

**Bauvolumen:** 7.500 m<sup>3</sup>  
**Grundfläche:** 1.500 m<sup>2</sup>  
**Betonlieferant:** Konsortium Perrin Frères SA / Laurent Membrez SA

**Betonmenge:** 2.500 m<sup>3</sup>  
**Ausgrabung:** 13.000 m<sup>3</sup>  
**Rampenlänge:** 85 m  
**Tunnellänge:** 65 m