

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 21 (2008)
Heft: 10

Artikel: Durch den Untergrund zum Höhenflug : Métro Lausanne
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-123550>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 14.05.2025

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

Durch den Untergrund zum Höhenflug

Text: Werner Huber

Fotos: M. Schobinger / MLO SA

Mit der Metrolinie M2 erhält der öffentliche Verkehr in Lausanne ein neues Rückgrat, auf das die Stadt ihr Busnetz neu ausrichtet. Entlang der Metro sind zudem zahlreiche Neubauten geplant. Die Stadt hat die Dynamik genutzt, um einen veritablen Stadtumbau vorzubereiten. «Métamorphose» heisst das Projekt, das neue Sportstätten und ein Ökoquartier vorsieht.

• Mesdames, Messieurs: Nehmen Sie Platz, spitzen Sie die Ohren, atmen Sie tief durch. Das Türsignal dröhnt und mit kräftigem Anzug setzt sich der Zug in Bewegung. Ein Hauch Paris erfasst Ihre Sinne, lässt Ihren Geist ans Ufer der Seine entschweben: Bienvenue dans le métro! Paris? Das Quietschen des Gummis auf dem Stahltrassee, das Innere der Waggonen und sogar deren Geruch passen perfekt. Bloss: «Ours», «Bessières», «Riponne – Maurice Béjart», «Flon» – diese Stationen gibt es in der Pariser Metro nicht und «Lausanne-Gare» macht alles klar: Wir sind in einem der neuen Waggonen der Lausanner Metro, der ersten Untergrundbahn der Schweiz. 18 Minuten brauchen die Züge von «Ouchy» am See bis «Croisettes» ganz oben, schon jenseits der Stadtgrenze in Epalinges. Im Sechs-Minuten-Takt befahren die vollautomatischen Züge diese Strecke; zwischen «Lausanne-Gare» und «Sallaz» verkehren sie gar im Drei-Minuten-Takt.

Die Perlenschnur des Linienplans zählt 14 Stationen. Die tiefsten liegen mehr als zwanzig Meter im Untergrund, andere knapp unter dem Boden und einige gar unter freiem Himmel – so wie es die bewegte Topografie Lausannes eben zuliegt. Gemeinsames Merkmal aller Stationen ist die mit Türen durchsetzte Glaswand an den Perronkanten, die für die Sicherheit der automatisch gesteuerten Züge sorgt. Einheitlich zieht sich auch die «architecture de ligne» (HP 3/06) durch alle Stationen. Da für deren Innenausbau kaum Geld zur Verfügung stand, machten die Planer aus der Not eine Tugend: Die Hauptrolle in der Raumgestaltung übernimmt das Ingenieurbauwerk, der grau gestrichene Beton. Er bildet den Hintergrund für drei Farbakzente: das Blau der Wände, die zum Licht führen, das

Grün-Gelb, das die Treppen begleitet, und das Magenta der Stationsschilder. Ein anthrazitfarbener Plattenboden sorgt für Eleganz, reichlich Licht für ein Gefühl der Sicherheit – ein wichtiger Faktor, damit die Leute die Metro auch benützen. So fällt selbst in die tiefsten Stationen noch etwas Tageslicht und die Fluchttreppen sind nicht versteckt, sondern jederzeit gut zu sehen.

«Prochaine station: Réseau 08»

Die neue Metrolinie ist ein Quantensprung im öffentlichen Verkehr der Waadtländer Hauptstadt. Der war dringend nötig. 1991 wurde der Tramway du Sud-Ouest Lausannois (TSOL) eröffnet, die S-Bahn, die die Innenstadt mit den Hochschulen in Ecublens verbindet. Seither wechselten die Lausanner Verkehrsbetriebe zwar mehrmals ihr Erscheinungsbild, doch während die Zürcher S-Bahn zum Höhenflug ansetzte, Bern und Basel S-Bahn-Systeme aufbauten und Genf seinen kümmerlichen Tramrest zu einem veritablen Netz ausbaute, änderte sich in Lausanne wenig; selbst das S-Bahn-Netz RER ist noch rudimentär.

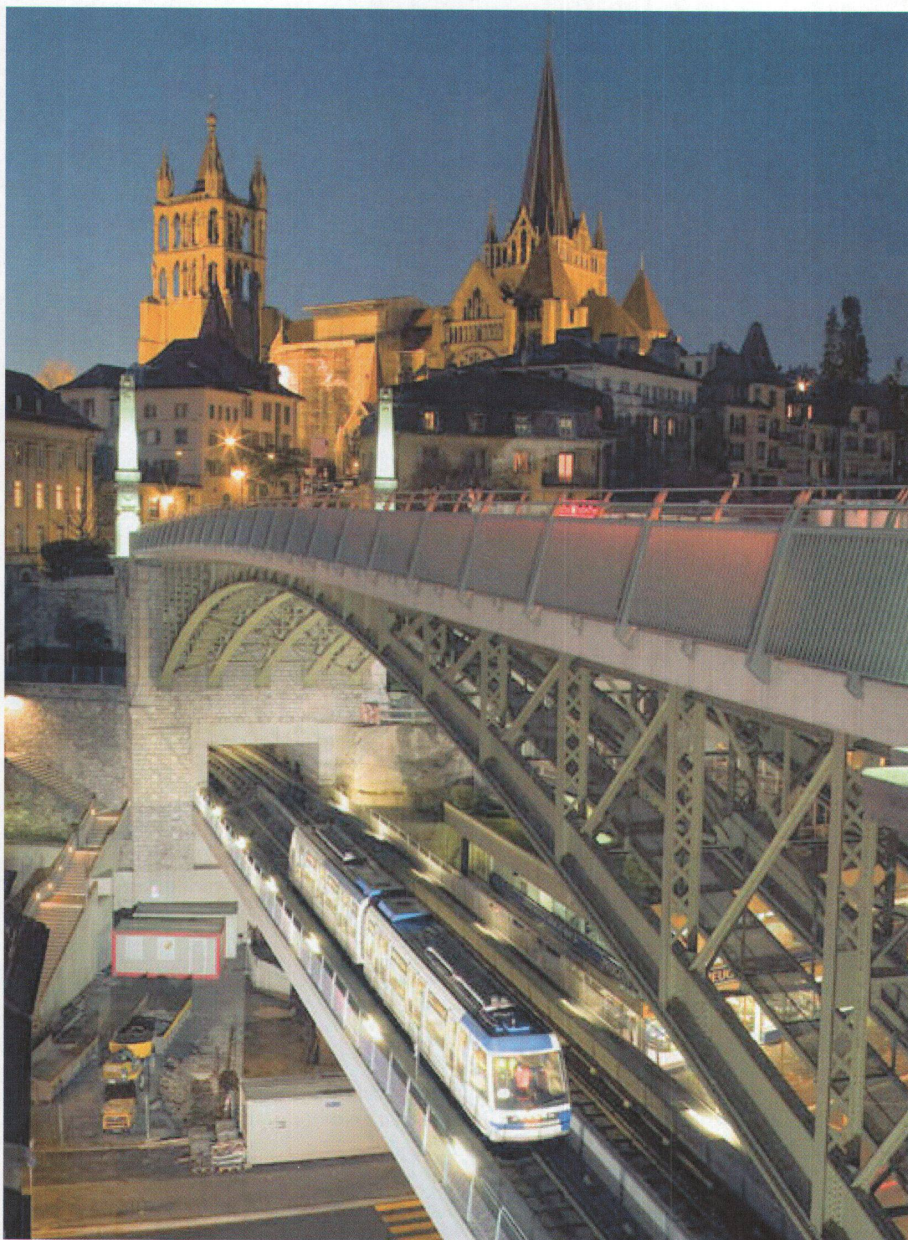
Als Linie M2 (die TSOL wurde zur M1) bietet die neue Metro nicht nur den Anwohnern schnellere Verbindungen, sondern sie ist das neue Rückgrat des öffentlichen Verkehrs. Mit der Metro wird auch das Busnetz neu geknüpft. Kaum eine Linie behielt ihr Trasse bei. Die Busse, die bis anhin langsam und kurvenreich durch die hügelige Stadt zur Place St-François schlängelten, bringen neu ihre Passagiere zur nächsten Station der M2, von wo aus es flott im Untergrund weitergeht. «Flon», der Umsteigeknoten von M1, M2 und der Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn (LEB) sowie von zahlreichen Buslinien, wird mit 60 000 Passagieren der drittgrösste Bahnhof der Westschweiz sein.

«Prochaine station: Biopôle»

Die M2 wird aber nicht nur 25 Millionen Passagiere pro Jahr befördern, wie die Planer kalkulieren, sie wird auch ein Motor der Stadtentwicklung sein. «Im 19. Jahrhundert überwand unsere Vorfahren mit den Hochbrücken die Täler und verbanden die Quartiere in Ost-West-Richtung miteinander. Im 21. Jahrhundert bezwingen wir mit der M2 als «urbanem Lift» die Nord-Süd-Richtung», sagt der städtische Baudirektor Olivier Français. Er ist überzeugt, dass sich die Quartiere entlang der neuen Linie sehr stark entwickeln werden – so wie das bereits vor über hundert Jahren beidseits der «Ficelle» passierte, die bis 2006 zwischen «Flon», «Gare» und «Ouchy» pendelte und nun – umgebaut – zum untersten Abschnitt der M2 geworden ist. Entlang dem neuen Trasse habe bereits die Immobilienspekulation eingesetzt, berichtet Français, und im Zentrum gebe es zahlreiche Liegenschaftsbesitzer, die ihre Häuser renovieren wollten. Auch in den Gemeinden im Norden Lausannes beflügelt die M2 den Immobilienmarkt. So sind in Epalinges seit dem Bauentscheid für die Metro 250 Wohnungen in Einfamilien- und kleineren Mehrfamilienhäusern entstanden und in Montpreveyres hat die Einwohnerzahl von 380 auf 520 zugenommen.

Die direkte Folge der U-Bahn-Linie ist das Projekt «Biopôle» zwischen den beiden Stationen «Vennes» und «Croisette». Gemäss dem kantonalen Nutzungsplan aus dem Jahr 2000 sollen hier auf einer Fläche von 80 000 Quadratmetern Firmen angesiedelt werden, die von der medizinischen und →

1 Beim Pont Bessières tritt die M2 kurz ans Tageslicht. Im einen Brückenpfeiler liegt die gleichnamige Station.



Lausannes Wandel: Bauten und Projekte

Bahnlinien

- Metro M1
- Metro M2
- Lausanne-Echallens-Berger (LEB)
- SBB

Projekte von «Métamorphose» (gemäss Vorlage 2007)

- A Tram Bussigny-Flon
- B Tram Flon-Blécherette, teilweise unterirdisch
- C Umbau der Autobahn A1 zu einer Stadtstrasse
- D Tunnel Avenue de Rhodanie-Avenue de l'Élysée

Sektor Nord (Plateau de Blécherette)

- 1 Stade olympique/Pontaise (Abbruch)
- 2 Wohnen (neu) und Sporteinrichtungen (bestehend)
- 3 «Ecoquartier» (2000 Wohnungen)
- 4 Sporteinrichtungen (bestehend)
- 5 Sporteinrichtungen (neu)

Sektor Süd (Vidy)

- 6 Stade Pierre-de-Coubertin (Umbau)
- 7 Fussballstadion (Neubau), olympische Schwimmhalle, Boule-drome, Fussballplätze, Büros, Wohnungen, Läden, Parkplätze
- 8 Familiengärten (Ersatz)
- 9 Park-and-Ride

Weitere Projekte und Bauten

- 10 Biopôle Vennes, 2000 Arbeitsplätze
- 11 Park-and-Ride Vennes
- 12 Wohnsiedlung «Les Fiches», 500 Wohnungen
- 13 Umgestaltung Place La Sallaz
- 14 Sanierung und Ausbau Ausstellungsgelände Beaulieu
- 15 Um- und Neubauten Flon (HP 10/04)
- 16 Les Portes St-François (Seite 82)
- 17 Umbau Opéra de Lausanne
- 18 Umnutzung Postbetriebsgebäude (HP 5/08)
- 19 Neubau Musée des Beaux-Arts
- 20 Entwicklung Areal Güterbahnhof Sébeillon
- 21 S-Bahn-Station «Prilly-Malley»
- 22 Learning Center EPFL (Seite 30)

→ biotechnologischen Grundlagenforschung von ETH und Universität Lausanne profitieren. Anknüpfungspunkt ist die Stiftung ISREC, das frühere Schweizerische Institut für experimentelle Krebsforschung, das hier 1976 seine Laborbauten errichtete. Für die Vermarktung und Verwaltung des Geländes haben der Kanton Waadt, die Stadt Lausanne und die Gemeinde Epalinges die Gesellschaft (Biopôle) gegründet. Das Labor- und Bürogebäude (Bâtiment Phare) (CCHE Architecture) über der Endstation (Croisette) wurde soeben fertiggestellt, ein zweites ist im Bau. Ebenfalls noch in diesem Jahr beginnt bei der Station (Vennes) der Ausbau des Park-and-Ride von 400 auf 1200 Plätze. Hier wird gleich neben der Autobahnausfahrt der private mit dem öffentlichen Verkehr verknüpft. Darüber soll (Aqua-Ecopôle) entstehen (Richter Dahl Rocha Architectes), das ein Süswassermuseum, ein Hotel, ein Gesundheitszentrum und Verkaufsflächen umfasst.

«Prochaine station: Métamorphose»

Als Vorsteher des Baudepartements ist Olivier Français, einst selbst Bauingenieur, der Bauherr der Bahn. Taktisch geschickt, übertrugen er und seine Stadtratskollegen die Dynamik des Metroprojektes auf die ganze Stadt und präsentierten im vergangenen Jahr das Projekt (Métamorphose) – ein Name, der nicht nur viel verspricht, sondern das Antlitz der Stadt gründlich ändern könnte. Es umfasst vier Teile: die Neuverteilung der Sporteinrichtungen, den Bau eines Ökoquartiers, die Verbesserung der Mobilität und die öffentliche Mitwirkung.

In einem ersten Schritt will die Stadt das altersschwache und nur schlecht erschlossene Stade olympique in der Pontaise durch ein neues Fussballstadion in Vidy ersetzen, ergänzt durch ein olympisches Schwimmbecken, ein Boulodrome, Büros und Wohnungen. Parallel dazu soll das Pierre-de-Coubertin-Stadion saniert und für internationale Leichtathletikanlässe wie die (Athletissima) fit gemacht werden. Die übrigen Sporteinrichtungen im Norden will die Stadt renovieren oder in unmittelbarer Nähe neu bauen. Diese Rochaden machen am Standort des Pontaise-Stadions 25 Hektaren frei für den Bau eines (Ecoquartiers), eines ökologisch vorbildlichen Quartiers nach deutschem oder britischem Muster. Darin gibt es Platz für 2000 Bewohnerinnen und Bewohner, für Geschäfte und Gemeinschaftseinrichtungen.

Im Abschnitt Verkehr schlägt (Métamorphose) den Bau einer Tramlinie aus dem Westen der Agglomeration ins Zentrum und weiter – teilweise unterirdisch – nach Blécherette vor. Die A1 soll auf dem Abschnitt Ecublens-Maladière zu einer städtischen Verkehrsachse umgebaut werden und zur Entlastung von Ouchy soll zwischen Avenue de l'Elysée und Avenue de Rhodanie ein Strassentunnel entstehen. Damit will die Stadt den Transitverkehr kanalisieren und Wohnquartiere schonen.

«Prochaine station: Ola!»

Grossen Wert legt die Stadt auf die Mitwirkung der Bevölkerung, die letztlich mit den Projekten einverstanden sein muss. (Ola!) (Oui, Lausanne avance!) heisst das Mitwirkungsprojekt, mit dem die Beratungsfirma Critères und das Event- und Kommunikationsbüro Plates-bandes die Lausannerinnen und Lausanner für (Métamorphose) gewinnen wollen. Mitwirkung heisst nicht Jekami, sondern die öffentliche Beteiligung ist genau strukturiert, präzisiert (Métamorphose)-Projektleiter Jean-Luc Kolb: «Die Be-

völkerung ist nicht der Städtebauer.» Die Entscheidungskompetenz liegt je nach Projekt bei den Behörden, beim Parlament oder beim Volk – aber nicht im Mitwirkungsprozess. Bereits frühzeitig hat die Stadt definiert, bei welchen Entscheidungen die Bevölkerung informiert und konsultiert wird und wo in Verhandlungen das Geben und Nehmen zum Zug kommen soll. Die Aufgabe ist nicht leicht – wie andernorts sind auch in Lausanne vor allem die Direktbetroffenen gegen jede Veränderung ihrer Aussicht vom Balkon. «Es ist schwierig, ein Bild der künftigen Stadt zu vermitteln», weiss Olivier Français. Doch, ganz Politiker, ist er überzeugt, dass er die Stadtbevölkerung für die (Métamorphose) gewinnen kann.

Das Stadtparlament genehmigte das Vorhaben, stellte jedoch Bedingungen. So müssen Alternativen für das Athletikstadion studiert werden – drei sind es zurzeit: Am Standort Pierre-de-Coubertin (wie vorgesehen), am Standort Pontaise oder an einem anderen Ort im Norden Laussannes. Zudem muss die Stadt den denkmalpflegerischen Wert des Pontaise-Stadions abklären. Unbestritten war im Parlament der Neubau des Fussballstadions. Dem stellt sich aber eine Volksinitiative entgegen, die verlangt, «bei der Pontaise oder weiter im Norden» zwei Stadien für den Fussball und die Leichtathletik zu bauen. Die unpräzise Formulierung zeigt, dass hinter der Initiative divergierende Interessen stehen: Die einen wollen die Pontaise erhalten, die anderen wollen kein Stadion am See, die dritten hoffen einfach auf Zeitgewinn – niemand kämpft aber gegen das (Ecoquartier). Die politischen Parteien stellen sich allesamt gegen die Initiative, über die im nächsten Frühjahr abgestimmt wird. Die Behörden sind deshalb zuversichtlich, dass sie Schiffbruch erleiden wird.

Die Stadt arbeitet am grossen Projekt weiter. So fand sie Ersatzstandorte für die Familiengärten, die dem Fussballstadion weichen müssen. Ende 2008 sollen der Nutzungsplan und der Kredit für den Bau der neuen Gärten unter Dach und Fach sein. Im nächsten Jahr soll zudem der städtebauliche Wettbewerb für das (Ecoquartier) lanciert werden. Der Zeithorizont von (Métamorphose) umfasst die nächsten zehn bis 15 Jahre. Die Kosten lassen sich noch nicht beziffern. Für einige Projekte, vor allem die Sportbauten, fasst Lausanne eine Public Private Partnership ins Auge. Der Erlös aus städtischen Grundstücken von mehr als 100 Millionen Franken dürfte nach Schätzungen der Stadt zudem einen Grossteil der Investitionen abdecken.

«Prochaine station: M2 – enfin!»

An der offiziellen Einweihungsfeier vom 18. bis 21. September durften die Lausannoises et Lausannois das neue Rückgrat ihres öffentlichen Verkehrs während vier Tagen ausgiebig erleben. Vom Bahnhof ins Spital? Ein Katzensprung! Vom See zum Kunstmuseum? Ein paar Minuten! Die Wege sind kurz geworden in Lausanne. Noch muss sich die Bevölkerung allerdings etwas gedulden; nach dem Fest zog sich die Metro wieder allein in den Untergrund zurück. Die Technik spielt noch nicht ganz so mit, wie sie sollte. Grosse Pannen darf sie sich im Normalbetrieb nicht mehr leisten. Trotz früherer Ankündigungen, die M2 könnte allenfalls schon im August den Betrieb aufnehmen, hat die Stadt beschlossen, den Termin herauszuschieben. Ende Oktober – so hoffen die Metrobauer bei Redaktionsschluss – soll es so weit sein. Dann wird tout Lausanne den Kompass neu einrichten müssen. Die ganze Stadt wartet darauf mit Ungeduld. • Mitarbeit: Manuel Joss