

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 26 (2013)
Heft: [10]: Lausanne : die Stadt wächst seit Jahren und hat ihre Grenzen gesprengt. Sie hat grosse Projekte für den Wohnungsbau, für Sportstätten, Bildung, Kultur und Verkehr

Artikel: Die neue Stadt im Westen
Autor: Coen, Lorette
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392451>

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: 12.05.2025

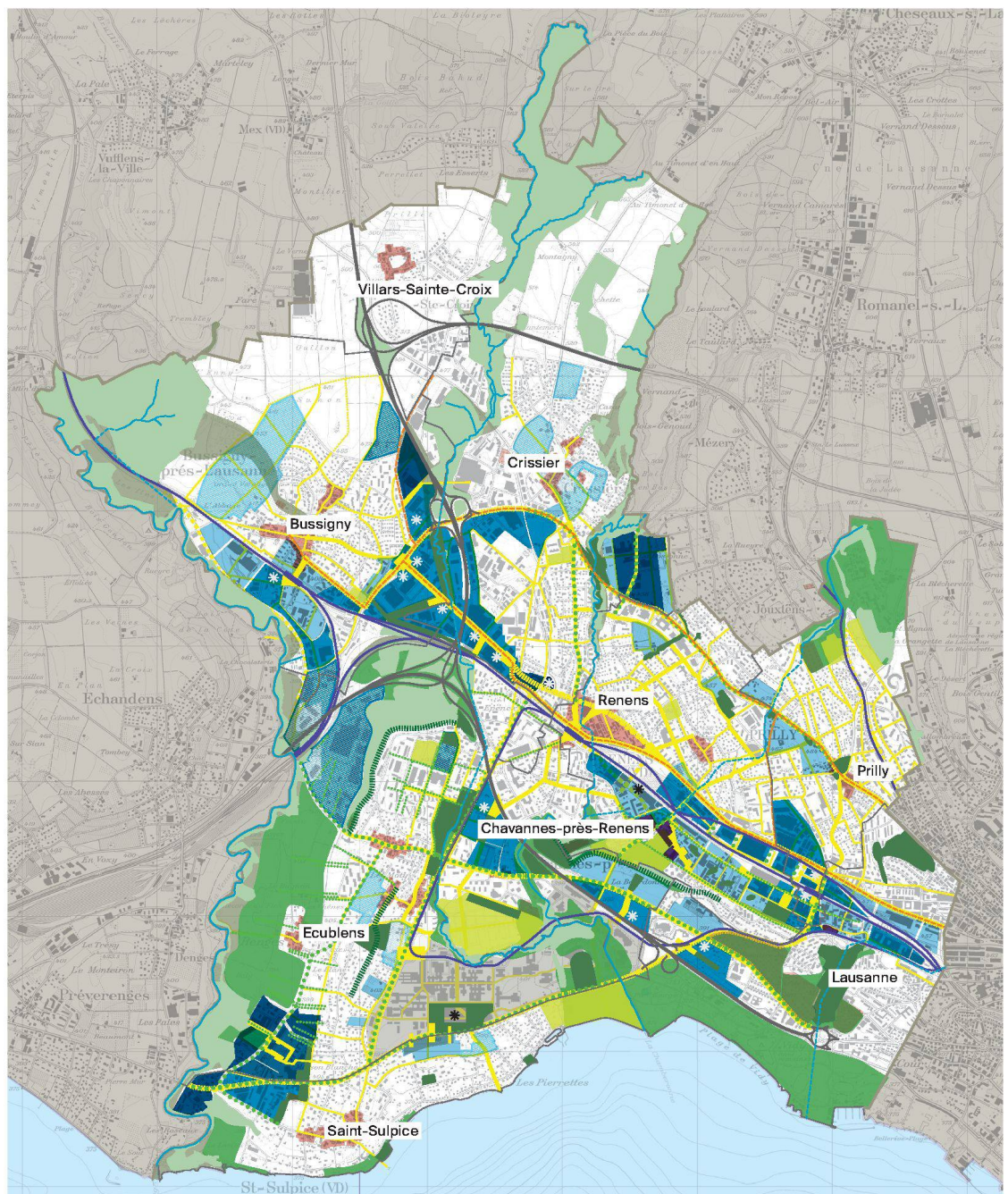
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die neue Stadt im Westen

Lange Zeit war das Verhältnis zwischen der Stadt und seiner Agglomeration schwierig. Acht Gemeinden des «Ouest lausannois» sorgen dank Koordination für neue Dynamik.

Text: Lorette Coen

Übersichtsplan Ouest lausannois
Eingetragen sind sämtliche Informationen des Richtplans, SDOL: Landschaftselemente, Verkehrsachsen (Fussgänger, Velo, öV etc.), der öffentliche Raum, die Infrastruktur sowie die Studienbaustellen. Darstellung: Feddersen & Klostermann, Quelle: Im Westen die Zukunft. Richtplan Lausanne West. Infolio-Verlag.



Die Veränderung ist offenkundig. Wer durch Lausanne schlendert, merkt sofort, dass sich die früher eher starre Stadt gewandelt hat. Plötzlich scheint sich etwas zu bewegen: Das Stadtzentrum verändert und verschiebt sich, Geschäfte entstehen und ändern ihren Standort, wenn neue Konsum-, Kommunikations- und Lebensgewohnheiten dies verlangen. Bauten werden aufgefrischt und neue Quartiere geplant: eine begrenzte Erweiterung der Wohngebiete im Osten, ein geregeltes Wachstum entlang der Kantonsstrasse in Richtung Bern im Nordosten, eine planmässige Ausdehnung entlang der Achse Pontaise-Blécherette und eine lineare, gemächliche Entwicklung entlang des Sees, wo sich prestigeträchtige Unternehmen und Organisationen niederlassen. Und im Westen?

Dort entwickelt sich alles etwas schneller. Acht Gemeinden – Bussigny-près-Lausanne, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice und Villars-Sainte-Croix –, die zusammen einen Bezirk bilden, teilen sich dieses zerstückelte und bunt zusammengewürfelte Gebiet, dessen einziger gemeinsamer Nenner bis anhin seine Ausrichtung auf die Kernstadt war: Lausanne West. Da entsteht eine neue Stadt, ohne dass die Waadtländer Kantonshauptstadt diese Entwicklung geplant und (fast) ohne dass sie sie gewollt hätte. Und was noch kurioser ist: Dieses Gebiet, das durch die Dynamik an den Rand gedrängt wurde, wendet sich nicht etwa von Lausanne ab, sondern nimmt sich selbst so sehr als festen Bestandteil der Stadt wahr, dass es explizit oder auch implizit Erwartungen an sie richtet.

Der Ursprung dieser komplexen Beziehung, die auf beiden Seiten durch Vorbehalte, Misstrauen und zwiespältige Gefühle geprägt ist, liegt in der Vergangenheit: Für die umliegenden bäuerlichen Gemeinden war Lausanne lange die Stadt par excellence. Bürgerlich, städtisch und deshalb arrogant – eine Bezeichnung, die auch heute noch immer dann verwendet wird, wenn sich die Beziehungen verschlechtern. Unter dem Eindruck des Wachstums begann sich jedoch in den Sechzigerjahren eine interkommunale Zusammenarbeit zu etablieren, die 2002 mit der Schaffung von «Lausanne Région» institutionalisiert wurde: einer Plattform, die dazu dienen sollte, gemeinsame Anliegen zu diskutieren und koordinierte Lösungen zu erarbeiten. Die Beziehungen zwischen Gemeinden und Kanton sind historisch jedoch sehr belastet. Es war deshalb ein Kraftakt der Waadtländer Regierung, als sie – unabhängig von «Lausanne Région» – den Richtplan für Lausanne West ins Leben rief.

Das Potenzial des Westens

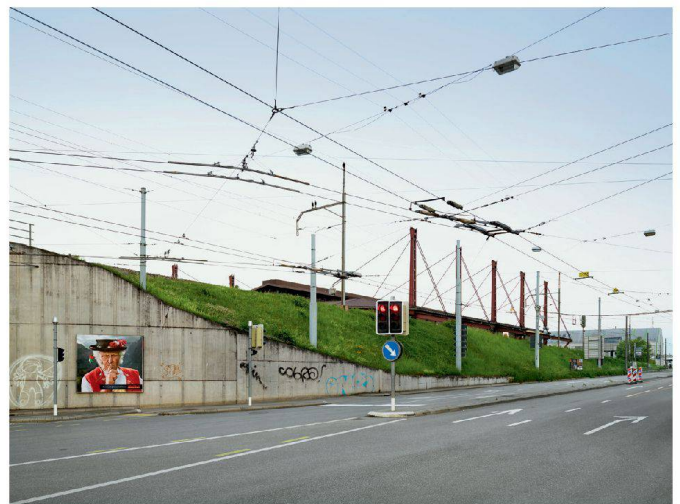
Wie sah dieses Gebiet zu Beginn des 21. Jahrhunderts aus? Es war eine ländliche Gegend, in der nach Jahrzehnten des industriellen Aufschwungs Ernüchterung eingetreten war und ein heilloses Durcheinander herrschte: übersät mit Industriebrachen und stark befahrenen Eisenbahnlinien und Autobahnen, entlang deren Lagerhallen, Supermärkte, Drive-ins, Parkplätze, Garagen und Wohnbauten entstanden waren. Der Westen galt als riesige Transitzone, in der man es tunlichst vermeidet, einen Halt einzulegen. Dieses städtebaulich chaotische Gebiet umfasste aber auch die Areale der ETH und der Universität Lausanne. Hier schossen Unternehmen aus der Dienstleistungsbranche wie Pilze aus dem Boden und hier liess sich eine junge und bunt gemischte Bevölkerung nieder. Hier lag Veränderung in der Luft!

Der Westen von Lausanne hatte das Potenzial, zur Lunge des Kantons zu werden und einen grossen Teil des für die kommenden Jahrzehnte prognostizierten Bevölkerungswachstums aufzunehmen. Der besondere Charme

dieses Territoriums zwischen See und dörflichem Gebiet, seine nach wie vor ländliche Struktur, seine gute Erreichbarkeit und die Präsenz der Hochschulen machten es zu einem der attraktivsten Räume in Europa. Investoren gab es viele, aber sie mussten sich gedulden. Angesichts der räumlichen Desorganisation, der überlasteten Strassen und vor allem der Luftverschmutzung, die weit über den Grenzwerten des Bundes lag, verhängte der grüne Waadtländer Staatsrat Philippe Biéler im Jahr 2000 einen Baustopp für alle Vorhaben, die viel Verkehr generieren, unter anderem für Einkaufszentren. Dieser einschneidende Entscheid ebnete den Weg zu einer Zusammenarbeit zwischen den acht Gemeinden. Sie hatten erkannt, dass sie die sozioökonomische Entwicklung gemeinsam an die Hand nehmen sollten.

Richtplan und Aggloprogramm

2003/04 unterzeichneten die acht Gemeinden, der Kanton und die Stadt Lausanne – betroffen sind die Gebiete Malley-Sébeillon, Prés-de-Vidy und la Bourdonnette – eine Vereinbarung. Darin stimmten sie dem Richtplan Lausanne West (Schéma directeur de l'Ouest lausannois, SDOL) zu, der seither Teil des kantonalen Richtplans



Hinter dem Bahndamm steht das Eissportzentrum von Malley, am Übergang zum Ouest lausannois, wo Lausanne, Prilly und Renens zusammentreffen.

ist. Dieses Dokument legt die zukünftigen gemeinsamen Leitlinien, Grundsätze für die Vorgehensweise und Strategien fest und definiert zudem die Teilstudien – «chantiers» genannt – ebenso wie die Realisierungsstadien der Verkehrsinfrastrukturen. 2003 gründeten die Gemeinden im Westen das Büro SDOL, das seit Beginn von der Architektin und Stadtplanerin Ariane Widmer geleitet wird.

Ebenfalls rund um die Jahrtausendwende lancierte der Bund seine Agglomerationsprogramme und den dazugehörigen Fond für den Agglomerationsverkehr. Der SDOL nutzte diese Chance im Rahmen des Agglomerationsprojekts PALM (Projet d'agglomération Lausanne-Morges), an dem es ebenfalls beteiligt ist. Dieses Projekt, das 2007 beim Bund eingereicht wurde, umfasst noch vier weitere Gebiete (die Region Morges, Lausanne Nord, Lausanne Zentrum und Lausanne Ost), die alle über einen eigenen Richtplan verfügen. Das SDOL-Büro spielte dank seiner frühen Gründung eine Vorreiterrolle. Es war →



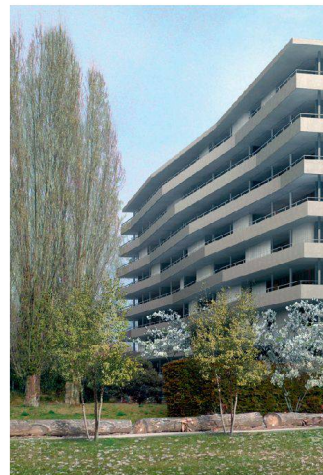
67 Lentillères Nord, Crissier



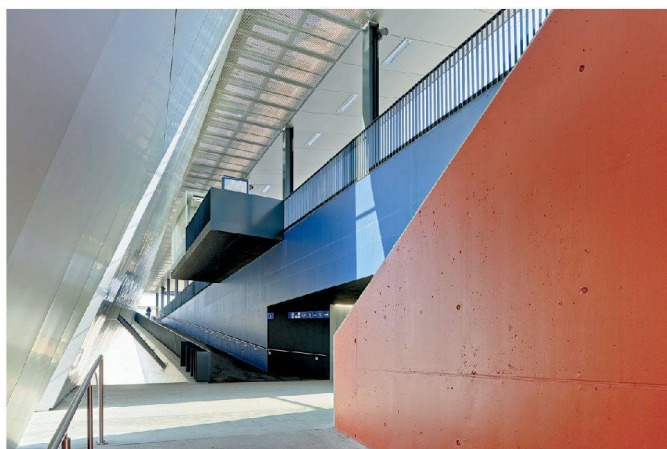
70 Champagny-Parc, Saint-Sulpice



68 Wohnhäuser, Echandens



69 Nachverdichtung
Chavannes-près-Renens



72 S-Bahn-Station Prilly-Malley



71 Studentenwohngemeinschaft, Renens

67 Überbauung Lentillères Nord, 2017

Auf einer Parzelle von 36 000 Quadratmetern entstehen rund 400 Wohnungen, Gewerbe und eventuell auch ein Hotel. Die Wohnungen gruppieren sich um drei vieleckige Höfe. Auf der Basis des Wettbewerbsprojekts entsteht ein Quartierplan. Adresse: Ch. des Lentillères, Crissier
Bauherrschaft: Patrimonium Residential Opportunity, Echandens
Auftragsart: Wettbewerb, 2013
Architektur: Bauart Architekten, Neuenburg; KCAP Architects & Planners, Zürich
Landschaft: Plarel, Lausanne
Kosten: Fr. 231 Mio.

68 Wohnhäuser in Echandens, 2015

Auf einer Parzelle in Echandens zwischen Lausanne und Morges entstehen zwei Wohnhäuser mit 15 Mietwohnungen sowie zwei Studentenwohnhäuser mit sechs Wohnungen mit 54 Zimmern für Wohngemeinschaften sowie 123 Studios. Die umlaufenden Brüstungen aus Beton mit dazwischengespannten Fensterbändern prägen die kantigen Baukörper. Adresse: Ch. des Jordils, Echandens
Bauherrschaft: Patrimonium Property Advisors, Echandens
Architektur: A Carré, Bussigny
Kosten: Fr. 34 Mio.

69 Nachverdichtung Chavannes-près-Renens, 2014

Das Gebäude aus den Sechzigerjahren wird um zwei Etagen aufgestockt. Dabei werden die 60 bestehenden Wohnungen aufgewertet. Eine leichte Bewegung bringt die Fassaden zum «Schwingen». Die Balkone werden vergrössert, mit ihren sorgfältig gestalteten Öffnungen funktionieren sie als Raumerweiterung. Adresse: Praz Véguey 16–24, Chavannes-près-Renens
Bauherrschaft: Anlagestiftung der UBS für Personalvorsorge
Architektur: L-Architectes, Lausanne

70 Überbauung Champagny-Parc, 2013

Auf einer Industriebrache in nächster Nähe zum Genfersee und mit Blick auf die Alpen entsteht ein neues Wohnquartier mit sechs Gebäuden mit 95 Eigentumswohnungen. Die gestaffelten, orthogonalen Baukörper sind gegeneinander verdreht ins Gelände gesetzt, sodass die Landschaft dazwischen durchfließt. Adresse: R. du Centre 160–170, St-Sulpice
Bauherrschaft: HRS Real Estate, Crissier
Architektur: Hervé de Rham Architectes, Lausanne
Landschaft: L'Atelier du Paysage, Laus.
Kosten: Fr. 86,5 Mio.

71 Studentenwohngemeinschaft, 2012

Der Gebäudekomplex an der Avenue de la Poste in Renens umfasst zahlreiche Nutzungen, von Wohnen über Büros, Arztpraxen bis zu Bank und Post. Ein Büro ist für eine Studentenwohngemeinschaft umgebaut worden. Dafür wurden zwei Bürogeschosse ausgeräumt. Im unteren Stock gibt es Gemeinschaftsräume und vier Zimmer, darüber sieben Zimmer. Adresse: Av. de la Poste 1–11, Renens
Bauherrschaft: Swissinvest Real Estate Investment Fund
Architektur: Localarchitecture, Lausanne
Kosten: Fr. 500 000.–

72 S-Bahn-Station Prilly-Malley, 2012

Die Station liegt auf einem Damm, über den sich nun die Perrondächer falten. Eine farbige Betonwand leitet ins Innere, über Rampen und Treppen gelangt man in eine lichte Halle und von da aus weiter zur Unterführung und auf die Perrons. Noch halten erst drei Züge pro Stunde, doch sobald zwischen Lausanne und Renens das vierte Gleis liegt, kann die Station ihr Potenzial voll entfalten. Adresse: Avenue du Chablais, Prilly
Bauherrschaft: SBB, Kanton Waadt
Architektur: Luscher Architectes, Laus.
Kosten: Fr. 65 Mio.

→ einerseits die Schnittstelle zwischen vielen und ganz unterschiedlichen Gesprächspartnern und musste verhandeln und vermitteln, während es andererseits auch immer bestrebt war, als unabhängiges städtebauliches Labor zu agieren. Dies verlangte eine Änderung der Denkweise. Die Forderung lautete: Der Westen darf nicht mehr als heruntergekommene Randzone von Lausanne betrachtet werden, sondern als Chance für die Stadt. Ausgangspunkt für die Neugestaltung dieses Gebiets sollen nicht mehr die vom historischen Zentrum Lausanne ausgehenden Entwicklungen sein, sondern vielmehr die Qualitäten dieses Territoriums selbst und insbesondere seine kleinen Dorfzentren, die als lebendige Kerne funktionieren. Auf diese Weise soll ein städtisches Gefüge entstehen, das eine eigene Logik und Kohärenz besitzt. Im Westen entwickelt sich die neue Stadt aus sich selbst.

SDOL-Büro als Schnittstelle

In den ersten sieben Jahren war das kleine SDOL-Büro mit Vorarbeiten beschäftigt. Es lancierte und organisierte Studien, Wettbewerbe und Arbeiten, die eine Neugestaltung und Veränderung des Territoriums ermöglichen sollten, das mit rund 68 000 Einwohnern und über 46 000 Arbeitsplätzen die zweitgrösste Stadt des Kantons bildet. SDOL informierte im Rahmen von jährlichen Märkten, Ausstellungen, Publikationen, Debatten und Vernehmlassungen regelmässig über seine Tätigkeit.

Der Übergang zur Realisierungsphase erfolgte zwischen 2010 und 2011. Und seither geht alles immer schneller. Die Baueingaben haben sich vervielfacht. Erste Arbeiten am Bahnhof von Renens, der für Lausanne West, die Agglomeration Lausanne-Morges und die gesamte Westschweiz von strategischer Bedeutung ist, wurden bereits aufgenommen. Erste wichtige Meilensteine waren die Eröffnung der S-Bahn-Station Prilly-Malley im Juni 2012 und die Inbetriebnahme des ersten Strassenabschnitts der Kantonsstrasse 1 im Juli 2013. Damit wurde die vom SDOL angestrebte Erschliessung des Westens und des darin gelegenen Hochschulcampus eingeläutet.

SDOL erweitert seine Aufgaben ständig. Wenn die bevorstehende Eröffnung einer grossen Baustelle ein koordiniertes Vorgehen verlangt, so wird das SDOL-Büro beigezogen. Wenn das Bundesamt für Wohnungswesen eine Analyse der Chancen und Möglichkeiten von Lausanne West braucht, wird ebenfalls das Büro mit der Organisation betraut. Und wenn die acht Gemeinden von Lausanne West ihren Nutzungsplan aufgrund der Aktualisierung des interkommunalen Richtplans revidieren müssen, ist es nichts weiter als logisch, diese Aufgabe dem Büro zu übergeben, das sich hier bestens auskennt. Dank der Erfahrungen in der interkommunalen Zusammenarbeit nehmen die Gemeinden solche Entscheide, die sie früher noch mit einer Einschränkung ihrer politischen Macht in Verbindung gebracht hätten, heute als vernünftig wahr.

Entwickelt sich das SDOL-Büro also aufgrund der Nachfrage zu einer Koordinations- und Austauschplattform und einer Art Vorläufer des Büros für Städtebau der zukünftigen Stadt Lausanne West? Einige träumen bereits von einer Stelle für Stadtentwicklung: einer dauerhaften und interdisziplinären Ideenschmiede, die die städtische Entwicklung erforscht und vorausdenkt – eine Einrichtung, die sich etwa in Zürich als sehr wirksam erwiesen hat. Wie dem auch sei: Früher oder später muss institutionell verankert werden, in welche Richtung sich das SDOL-Büro entwickeln soll. Momentan besitzt es abgesehen von einem moralischen Gewicht keinerlei Autorität und kann beispielsweise nichts gegen eine mangelhafte architektonische Qualität oder Immobilienspekulationen tun.

Genug Geld für Tram und Metro?

Für dieses Vakuum, das typisch ist für Gebiete, die sich ausserhalb des üblichen politischen Rahmens organisieren, wird zweifellos eine pragmatische Lösung gefunden werden. Bis es aber so weit ist, führt der Mangel an klaren Regeln auch zu Rivalitäten und Spannungen. Das bislang neuste Beispiel dafür: der Kampf um Bundessubventionen. Während für die Stadt eine dritte Metrolinie Priorität hat, besteht der Westen auf einer Tramlinie als «starke Achse» seiner Neustrukturierung und Entwicklung. Das Tram hat in Bern schliesslich überzeugt, und auch Lausanne wird von diesem Entscheid profitieren. Mit dem Bau einer Tramlinie wird nämlich die Zahl der Autos reduziert, die die Stadt verstopfen. Das letzte Wort ist allerdings noch nicht gesprochen: Der Entscheid muss noch vors Parlament.

Diese horizontale Orientierung – von Lausanne in den Westen und weiter in Richtung Genf – gewinnt an Bedeutung. Die parallel zum See verlaufende Achse wird auch die Entwicklungsstrategie verändern, die gegenwärtig das Zentrum und den Bahnhof von Lausanne privilegiert. Und dies wiederum würde den zukünftigen S-Bahn-Stationen zugute kommen und so eine bessere Vernetzung der Agglomeration fördern. Globaler betrachtet würde dies auch bedeuten, eine Strategie zu unterstützen, die den Aufschwung im gesamten «Arc lémanique» fördert.

Zwar hat sich ein solcher Paradigmenwechsel in der Politik noch nicht niedergeschlagen, aber in der Praxis setzt er sich langsam durch. So arbeiten die technischen Abteilungen der Stadt und das SDOL-Büro heute auf vielen Gebieten aktiv zusammen. Auf allen Seiten ist man sich bewusst, dass man die gleichen Interessen verfolgt, egal, ob es sich um eine Tramlinie, um das von Lausanne geplante neue Schwimmbad in Malley oder das neue Quartier von Malley handelt, dessen Gebiet grösstenteils zur Stadt Lausanne gehört und das die erste grosse Baustelle des SDOL werden wird. Malley ist das Verbindungsglied, das Lausanne und den Westen bereits heute nach und nach miteinander verwebt. ●