

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 19 (2006)
Heft: 3

Artikel: Métro Lausanne : der Métro eine Linie geben
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-122836>

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: 30.03.2025

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

Der Métro eine Linie geben

Text: Werner Huber

Im Lausanner Untergrund baut der Kanton Waadt bis 2008 sein Jahrhundertprojekt: die Métrolinie M2. Die Reportage zeigt: Die Tunnel wachsen planmässig und die Stationen nehmen Gestalt an. Die «Architecture de ligne» soll für ein einheitliches Antlitz aller Stationen sorgen.



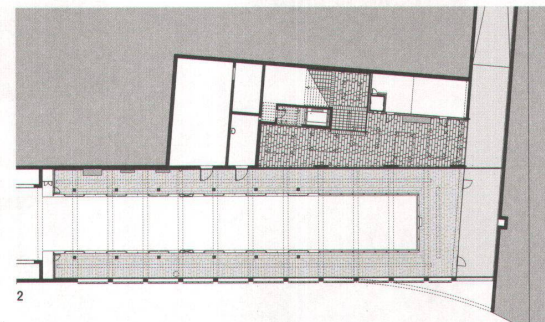
1

• «Métrobaustelle in Lausanne stürzte ein», «Loch in der Stadt», «Felssturz in Métro-Stollen». Die Titel waren fett, als die Place Saint-Laurent im Untergrund versank. Das war vor einem Jahr. Seither ist das Lausanner 700-Millionen-Bauwerk aus den Schlagzeilen verschwunden. Die Lausanner sind hingegen täglich mit dem Jahrhundertbauwerk konfrontiert, das in drei Jahren als Métrolinie M2 in Betrieb gehen wird – sei es am Flon (HP 10/04), wo sich die Wege labyrinthisch über Bretter und zwischen Absperungen hindurch schlängeln, sei es auf der von Baustellen gesäumten Fahrt vom Autobahnanschluss Vennes ins Stadtzentrum. Lausanne ist im Métrofieber, und als letzte liess sich auch die «Ficelle» davon anstecken. Am 22. Januar ruckelte das vor fünfzig Jahren von der Seil- zur Zahnradbahn umgebaute und grossspurig «Métro» getaufte Bähnchen das letzte Mal auf der 1,5 Kilometer langen Strecke von Ouchy via Bahnhof SBB zum Flon. Jetzt haben die Baumaschinen vom Trasee Besitz genommen, um es für die M2 umzurüsten und teilweise zu überdecken.

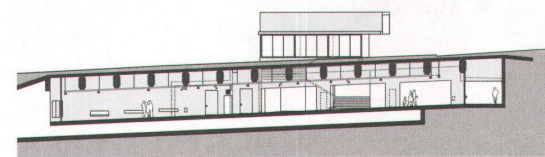
Prochain arrêt: «Gare CFF». Am Bahnhof ändert sich für die Reisenden wenig. Die Station der M2 wird am gleichen Ort wie die heutige Métrostation eingerichtet: im Erd- und Untergeschoss eines Geschäftshauses aus den Sechzigerjahren. Dessen Struktur kann nicht angetastet werden und die Verlegung der Station direkt unter die SBB-Gleise war aus Kostengründen ebenfalls ausgeschlossen. So kann es hier zu Stosszeiten schon mal ein bisschen eng werden. Um etwas Raum zu gewinnen, entfernten die Architekten das Stehbuffet, das die Station gegen den Bahnhofplatz abschliesst. Architektur: Tschumi, Merlini, Ventura, Lausanne

Graben und deponieren

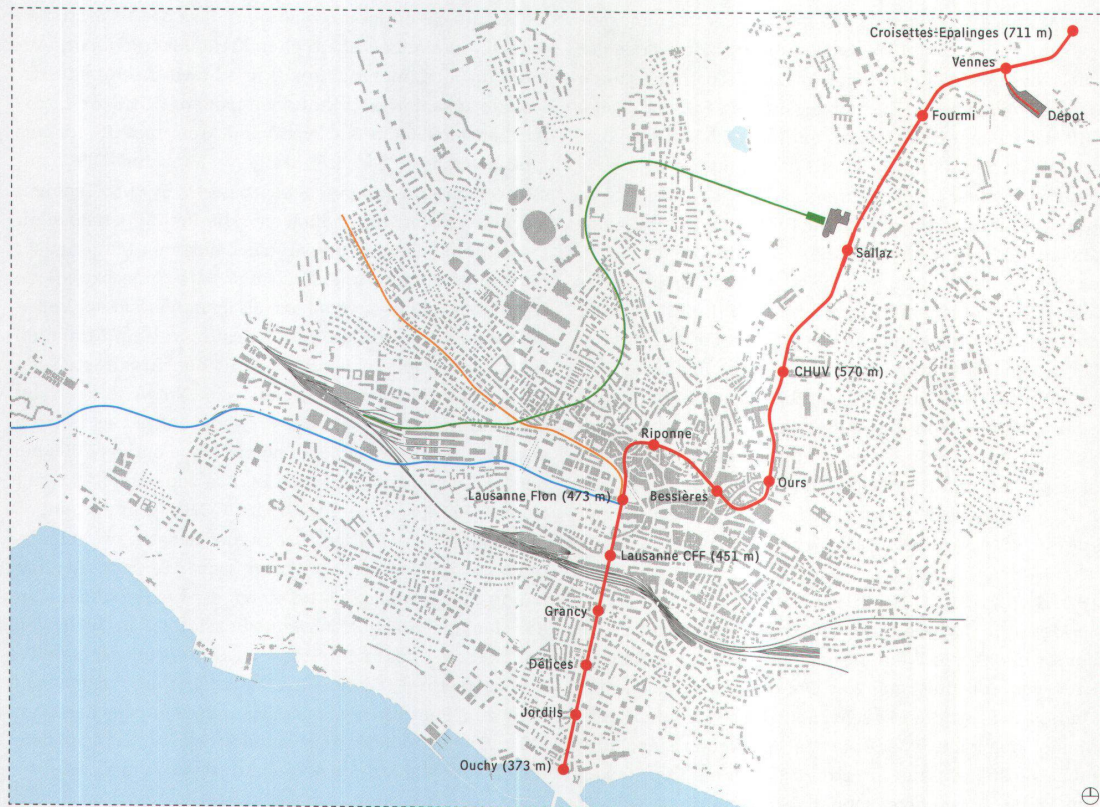
Über 85 Prozent der Tunnelbauarbeiten sind vollendet, im Juni erfolgt der letzte Durchschlag. 603 000 Kubikmeter Stein und Fels brechen die Arbeiter für die Métro M2 aus dem Lausanner Untergrund aus. Fast alles wird auf Lausanner Stadtgebiet wieder verwendet oder deponiert, wie der städtische Baudirektor Olivier Français erläutert. So entschied man sich, zwischen dem Falaise-Tunnel und der Station Sallaz entgegen den ursprünglichen Plänen kein Viadukt zu bauen, sondern einen Damm aufzuschütten. Damit sparte man sich nicht nur die Brücke, sondern auch die Transport- und Entsorgungskosten für 70 000 Kubikmeter Tunnelausbruch. In diesem Gebiet am Rande des Flon-Tals sticht die Métrobaustelle am meisten ins Auge – und sie erhält Konkurrenz durch das zweite Lausanner →



2



3



Streckenführung

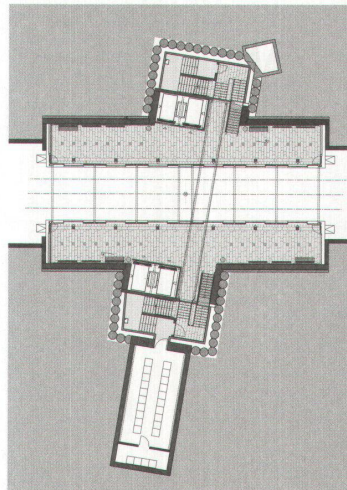
- Métro M2 (im Bau)
- Métro M1 (seit 1991)
- LEB (seit 2000)
- Kehrrecht-Tunnel «Tridel» (im Bau)

Métrolinie M2, 2008

- > Bauherrschaft: Métro Lausanne-Ouchy SA, im Auftrag des Kantons Waadt und der Stadt Lausanne
- > Architektur: CCHE Architectes, Lausanne (Stationen: Ouchy, Jordils, Délices, Grancy, Sallaz, Fourmi, Vennes, Croisettes und Architecture de ligne); Architram HS, Renens (Stationen: Bessières, Ours, CHUV und Architecture de ligne); Tschumi, Merlini, Ventura, Lausanne (Stationen: Gare CFF, Lausanne Flon, Riponne)
- > Die 15 Punkte der M2-Architektur: Boden, Wand, Decke, Akustik, Beleuchtung, Lifte, Lüftung, Sicherheit, Signalistik, Werbung, Verkauf und Kontrolle, Mobiliar, Unterhalt, Abschränkung, Sehbehinderten-gerecht.
- > Homepage: www.t-l.ch/m2/



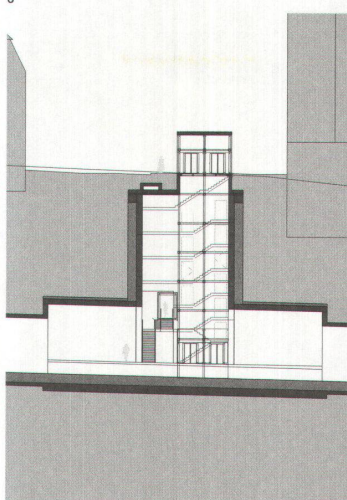
4



6



5



7

1 In Renderings überprüfen die Architekten, wie die Station «Croisettes» dereinst aussehen wird. Rendering und Pläne: CCHE Architectes

2-3 Die Station «Croisettes» liegt nur knapp unter der Erde und wird durch ein Oberlichtband natürlich belichtet.

4-5 Station «Ours»: Da die M2 führerlos verkehrt, schliessen Glaswände das Métro-trassee ab. Renderings und Pläne: Architram HS

6-7 Durch einen grossen Schacht gelangen Passagiere und Tageslicht in die Station «Ours», 25 Meter unter der Place de l'Ours.

→ Grossprojekt: Tridel, die neue Kehrlichtverbrennungsanlage samt 3,8 Kilometer langem Bahntunnel, durch den der Abfall vom Güterbahnhof Sébeillon zur Verbrennung nach Sallaz geschafft wird. Zusammen bringen M2 und Tridel 830 000 Kubikmeter Aushub an den Tag – 4,5 Mal das Volumen des Universitätsspitals CHUV, das hinter der Kathedrale in Lausannes Skyline aufragt.

Prochain arrêt: «Lausanne Flon». Nach der Eröffnung der M2 wird «Lausanne Flon» mit täglich 60 000 Passagieren nach dem Bahnhof Lausanne SBB zum zweitgrössten Bahnhof der Westschweiz aufsteigen. Hier trifft sich die M2 mit der Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn (LEB) und auch mit der M1, die das Stadtzentrum und die Hochschulen verbindet. Die Station der M2 kommt unter die Place de l'Europe zu liegen, gleich neben die Endstation der LEB. Zwischen Bahn und Platz liegt ein Mezzaningeschoss. Von hier aus gehts per Lift und Rolltreppen auf die Strasse, aber auch direkt auf den Grand-Pont, der das Flon-Tal überspannt.

Architektur: Tschumi, Merlini, Ventura, Lausanne

Den Ingenieurbau gestalten

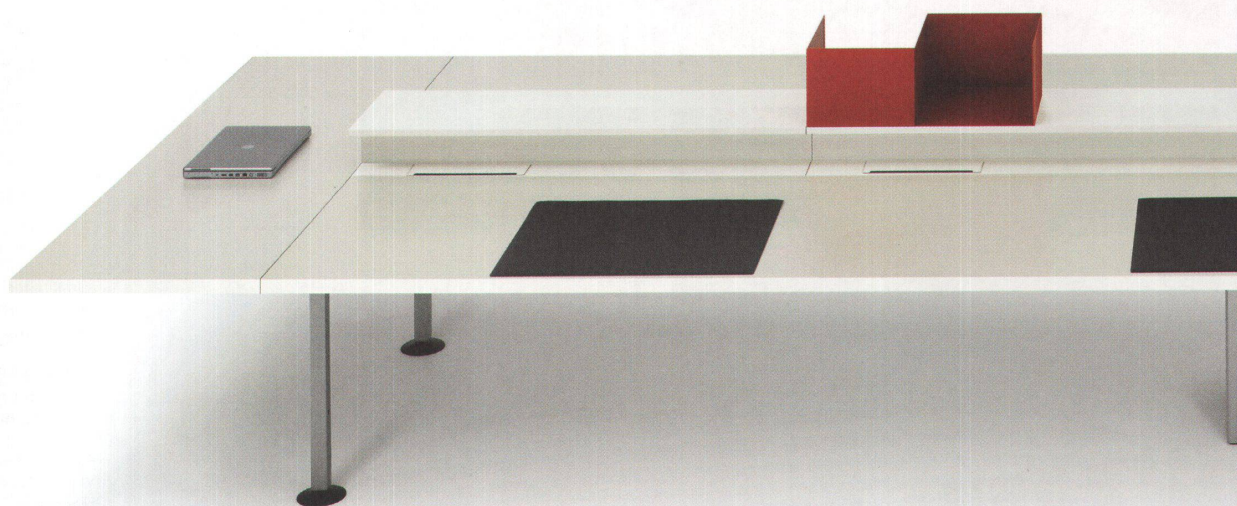
Die Métro überwindet eine grosse Höhendifferenz vom Seeufer bis an die Wälder des Jorat und der räumliche Bezug von den Stationen zur Oberfläche wechselt sich ständig ab. Liegt die M2 zwischen Ouchy und dem SBB-Bahnhof knapp unter der Erde oder im offenen Einschnitt, taucht sie später tiefer ab, streift jedoch auf ihrer insgesamt knapp 6 Kilometer langen Fahrt mehrmals wieder die Oberfläche. Die Gestaltung unterirdischer Bahnstationen ist – nicht zuletzt, um den Passagieren das Gefühl von Sicherheit zu vermitteln – für jeden Architekten eine grosse Herausforderung. In Lausanne soll das Dossier «Ar-

chitecture de ligne» dafür sorgen, dass die 14 Stationen dereinst in einem einheitlichen Kleid daherkommen. Autoren dieser Linienarchitektur sind zwei Architekturbüros, die zusammen elf Stationen planen: CCHE Architectes, Lausanne (acht Stationen) und Architram HS, Renens (drei Stationen). Die drei übrigen – Lausanne CFF, Lausanne Flon und Riponne – bearbeitet das Büro Tschumi Merlini Ventura; verbindlich sind die Richtlinien auch für dieses Team. Lange Zeit war das Lausanner Métroprojekt eine Ingenieurangelegenheit, in der die Architekten eine Nebenrolle spielten, vor allem, als es im Vorfeld der Volksabstimmung darum ging, die Kosten auf ein Minimum zu senken. Doch schliesslich ist es den Architekten gelungen, die Verantwortlichen von der Notwendigkeit der Gestaltung zu überzeugen. «Schliesslich ist es ja auch wichtig, in welcher Umgebung sich die Politiker 2008 bei der feierlichen Eröffnung ins Bild setzen können», meint Hannes Ehrensperger, Partner bei CCHE, schmunzelnd.

Prochain arrêt: «Bessières». Dies ist eine der aussergewöhnlichsten Métrostationen, nicht nur für Lausanne, sondern überhaupt: Sie liegt nämlich in einem der beiden Widerlager des denkmalgeschützten Pont Bessières von 1910. Von der Station «Riponne» durch den Untergrund kommend, durchstösst die M2 das eine Widerlager, überspannt auf einer zum Pont Bessières parallelen Betonbrücke das Flon-Tal und verschwindet im zweiten Brückenaufleger, in dem gleich auch die Station eingebaut ist. Architektur: Architram HS

Die Bibel der Métrobauer

Zwei Stationen bildeten die Basis für die Erarbeitung der «Architecture de ligne»: «Ours», eine tief im Boden liegende Haltestelle, in der der Tunnelquerschnitt ablesbar ist, und



Lista Motion XXL kann als Arbeitsplatz für ein bis zwei Personen relativ klein beginnen, hat jedoch beste Aussichten auf dynamisches Wachstum.

«Croisette», die nördliche Endstation, die in offener Baugrube mit Rechteckquerschnitt knapp unter der Erdoberfläche liegt. An diesen beiden Stationen hat man alle 15 Themen des Dossiers durchdekliniert (Kasten Seite 39). Als sich die Architekten an die Ausarbeitung der «Architecture de ligne» machten, war vieles bereits fixiert, manches sogar schon betoniert und der Leuchtenlieferant bestimmt. Modifikationen am Rohbau oder Leitungen einzulegen, war also vielerorts gar nicht mehr möglich. Dies führte zur ersten Festlegung: Der Beton, die Arbeit der Ingenieure, wird gezeigt, die Architektur wird darauf appliziert. Der Beton wird das Antlitz aller Stationen prägen. Einheitlich werden auch die Glasfronten mit Schiebetüren sein, die die Perrons gegen die Gleise der führerlos verkehrenden Bahn abschliessen. Am Boden kommen graue Steinzeugplatten zu liegen und erhellt werden die Stationen mit Beleuchtungskörpern, welche die Architekten zusammen mit Regent entwickelt haben. Doch in dem dicken A3-Ordner sind nicht nur solche gestalterischen Vorgaben vereint, in dem Dossier geht es auch darum, wie die Tarifgrenze beim Perronzugang markiert ist oder wie die Stationen vollständig mit Video überwacht werden.

Prochain arrêt: «Ours». Die Station an der Place de l'Ours ist die am tiefsten gelegene der ganzen M2: 22 Meter unter der Erdoberfläche. In einem grossen, oben verglasten Schacht führen gläserne Aufzüge auf die Perrons. Dieser Schacht bringt Licht bis ganz nach unten und macht die Tiefe der Station erlebbar. Auf beiden Seiten des Schachtes hat die Station einen Tunnelquerschnitt und erinnert so entfernt an U-Bahnen in London, Paris oder Moskau. «Ours» ist eine der beiden Stationen, auf denen die «Architecture de ligne» basiert. Architektur: Architram HS, Renens

Den Verkehr neu denken

«Am 22. September 2008, dem Tag der Mobilität, wird die Métro in Betrieb gehen», wünscht sich Baudirektor Olivier François. Spätestens wird sie zum Fahrplanwechsel im Dezember losfahren. 18 Minuten wird dann die Fahrt über 338 Höhenmeter von Ouchy nach Croisettes dauern. Heute braucht man dafür noch über eine halbe Stunde, Umsteigen inklusive. Nach den Berechnungen der Lausanner Verkehrsbetriebe (TL) werden 25 Millionen Passagiere pro Jahr die M2 als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs benutzen. Die Planer rechnen mit 40 Prozent mehr Fahrgästen zwischen dem oberen und dem unteren Teil der hügeligen Stadt. Damit die Bahn ihr Potenzial ausschöpfen kann, krepeln die TL ihr Busnetz um. Die M2 und flankierende Massnahmen – breitere Trottoirs, Bus- und Velospuren – sollen dafür sorgen, dass auf der Einfallsachse von Norden der Verkehr um 20 Prozent abnimmt. Ausserdem soll die von 400 auf 1200 Plätze erweiterte Park-and-Ride-Anlage von Vennes und die auf die ganze Innenstadt ausgeweitete Blaue Zone zum Umsteigen animieren. 50 Millionen Franken lässt sich die Stadt diese Massnahmen kosten.

Prochain arrêt: «Croisettes», Terminus. Am südlichen Rand der Gemeinde Epalinges endet die M2 in der knapp unter der Erde liegenden Station. Sie ist die zweite Musterstation für die Ausarbeitung der «Architecture de ligne». Da diese Station in offener Baugrube erstellt wurde, hat sie einen rechteckigen Querschnitt. Doch ganz so grade, wie es scheint, ist die Schachtel nicht: Die Gleise und die Perrons liegen in einem leichten Gefälle und entsprechend schräg stehen auch die Glaswand und die Schiebetüren, damit der Anschluss an die Waggonen nahtlos passt. Architektur: CCHE

Architectes, Lausanne •

Was kostets? Wer zahlt?

590 Millionen Franken stand auf dem Preisschild für die M2, als die Stimmberechtigten des Kantons Waadt am 24. November 2002 den Kantonsbeitrag von 305,5 Millionen mit fast 62 Prozent Ja-Stimmen bewilligten. 70 Millionen sollte der Bund beisteuern, den Rest die Stadt Lausanne und die Betreibergesellschaft. Die Wogen gingen hoch, als im letzten Frühjahr bekannt wurde, dass die Métro schliesslich auf gut 700 Millionen Franken zu stehen kommt. «Alles in Ordnung», sagt die Kantonsregierung. Die 590 Millionen basierten auf Preisen von 1999/2000, die Mehrkosten seien lediglich eine Folge der Teuerung, zu deren Deckung rechnet die Waadt mit Geld aus dem vom Bund geplanten Infrastrukturfonds. Aus diesen Quellen kommt das Geld:

- > Subvention Bund: CHF 70 Mio.
- > Beitrag Kanton: CHF 305,5 Mio.
- > Garantie Kanton: CHF 114,5 Mio.
- > Garantie Stadt: CHF 100 Mio.
- > Infrastrukturfonds: CHF 120 Mio.



Und damit auf eine Arbeitsform, bei der Funktionalität, Kommunikation und Teamwork integriert sind. Telefon 071 372 52 52 oder www.lista-office.com