

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: Unterwegs zur Urbanität
Autor: Büchi, Christophe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392442>

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: 18.03.2025

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

Unterwegs zur Urbanität

Lausanne ist heute die dynamischste Westschweizer Stadt. Doch ihre Geschichte gleicht ihrer Topografie, geprägt von Höhen und Tiefen. Lange musste die Stadt kuscheln.

Text:
Christophe Büchi

Wenn man die Waadtländer Kapitale, ihre Entwicklung und ihre urbanistischen Herausforderungen verstehen will, sollte man bei ihrer speziellen Topografie beginnen, die für einen Städtebau im Grunde völlig ungeeignet ist. Zuerst die Lage ganz unten: Lausanne ist nicht eigentlich eine Stadt am See wie Zürich, Genf oder Luzern. Die Stadt erstreckt sich den Hang entlang und schlängelt sich durch Täler und über Hügel. Das Zentrum liegt mehr als 100 Meter über dem See. Und das Gemeindegebiet erstreckt sich vom lieblichen Seehafen Ouchy auf 374 m ü. M. bis hinauf zum kargen Chalet-à-Gobet auf 873 m ü. M., weshalb sich Lausanne auch schon für die Olympischen Winterspiele beworben hat. Und wenn man in Ouchy die Metro nach Epalinges nimmt, kann es vorkommen, dass auf der Fahrt von der Tal- zur Bergstation die Jahreszeit wechselt. Unten am See ist schon Frühling, und die Terrassen der Bistros sind offen, oberhalb der Autobahn liegt noch Schnee.

Hanglage ist an sich nichts Problematisches, Städte am Meer, die sich terrassiert über einen Abhang ausdehnen, beweisen es. Aber so einfach macht es die hiesige Topografie den Städtebauern nicht, denn dieser Steilhang am Lac Léman wird von einer Reihe von Bächen und Flüsschen durchschnitten. Die Tobel sind tief und verlaufen in Windungen teils quer zum Hang. Ein kompliziertes System von Brücken und Tunnels hat Lausanne zu einer Stadt auf mehreren Etagen werden lassen. Die Folge: Man kann sich schrecklich verlaufen. Wer nämlich aufgrund des Plans zwischen zwei Orten die Luftlinie wählt, muss oft grosse Höhendifferenzen überwinden, die die Einheimischen allerdings zu vermeiden wissen. Der Unkundige

dagegen muss zuerst die Erfahrung machen, dass das, was auf dem Stadtplan nahe scheint, in Wirklichkeit auf verschiedenen Ebenen liegen kann. Selbst das Stadtzentrum ist steil und eine permanente Herausforderung für Fussgänger und Velofahrerinnen. Deshalb auch das uralte und viel kolportierte Bonmot, dass die Lausanner Frauen besonders schöne Beine hätten, weil sie so viel rauf- und runtersteigen müssen.

Bischofssitz auf dem Felsen

Wer die urbanistischen Entwicklungen erkunden will, gehe ins Musée historique gleich neben der Kathedrale und neben dem Design-Museum Mudac. Auf alten Abbildungen – und besser noch auf der erstaunlichen Maquette, die die Stadt im 17. Jahrhundert zeigt – erkennt man, dass der Stadtkern auf einem Felsen liegt, von den zwei Bächen Flon und Louve umflossen. Südlich des Felssporn, auf dem die Kathedrale steht, fliessen die beiden längst unter den Boden verbannten Flüsschen zusammen. Auf diesem Felsen entstand im Laufe des Mittelalters der Bischofssitz mit Kirche, Burg und Residenz. Der Bischof von Lausanne, der bedeutendste der Gegend, herrschte als Feudalherr über ein kleineres Territorium, das auch Teile des Weingebiets Lavaux einschloss. Da Lausanne auf dem Pilgerweg zwischen Canterbury und Rom – der Via Francigena – und auf dem Jakobsweg lag und ein bedeutender Pilger- und Maria-Wallfahrtsort war, verfügten der Bischof und sein Domkapitel über beträchtliche Einnahmen. Macht und Reichtum manifestierte der Bischof ab Ende des 12. Jahrhunderts mit der spektakulären frühgotischen Kathedrale nach französischem und englischem Vorbild.

Rund um den Bischofssitz entstanden Stallungen, Häuser, Handwerksbetriebe und bald auch stadtähnliche Quartiere, die sich in südlicher Richtung hangabwärts aus-

dehnten. Die Stadtbürger versuchten sich nach und nach von ihrem bischöflichen Feudalherrn frei zu machen, bauten an der Place de la Palud ein Stadthaus und begannen, von dem in der Cité residierenden Fürstbischof Freiheitsrechte zu fordern. Dafür holten sie Unterstützung bei den Eidgenossen, vor allem aber bei den Bernern.

Dornröschenschlaf und Aufschwung

1536 wurde das Waadtland von den Bernern erobert, der Bischof vertrieben und die Reformation eingeführt – das war für Lausannes Geschichte und Städtebau eine entscheidende Wende: Die vorher fürstliche Bischofsstadt wurde nun zu einer Provinzstadt der Republik Bern. Im Gegensatz zu Zürich, Basel, Bern, Genf und Luzern, die Hauptorte eines stolzen Stadtstaates waren, besass Lausanne lange Zeit kein Patriziat mit urbanem Selbstbewusstsein. Die Exzellenzen von Bern taten auch alles, um Lausanne den Schneid abzukaufen und den Ort nicht allzu gross werden zu lassen. Und so ist Lausanne bis heute die einzige grosse Schweizer Stadt (wenn man von Winterthur absieht), deren Kanton nicht ihren Namen trägt.

Aus ihrem Dornröschenschlaf erwachte die Stadt erst mit der Gründung der Helvetischen Republik, die 1798 das Ende der Berner Herrschaft brachte. 1803 wurde Lausanne Hauptstadt des neuen Kantons Waadt. Damit kam auch wieder Leben in die Cité. Der Architekt Alexandre Perregaux plante das Kantonsparlament im Empirestil, gebaut wurde es 1803 neben dem Château St-Maire und der Kathedrale. Das Gebäude ist 2002 abgebrannt, ein – umstrittener – Neubau ist geplant.

Der Tourismus brachte Lausanne im 19. Jahrhundert eine neue Blüte. Der Bau der Bahnverbindung Bern–Genf und die Jura-Simplon-Linie, die Paris und Mailand verband, machte Lausanne zu einem wichtigen Verkehrsknotenpunkt und Etappenort des Orientexpress. Englische, französische und russische Adelige und Bourgeois liessen sich in der Gegend nieder und überzogen den Hang mit eleganten Maisons de Maître, in denen der «*charme discret de la bourgeoisie*» wehte.

Nach dem Bau des Bahnhofs wuchs Lausanne immer mehr zum See hinunter. Zwischen dem Bahnhof und dem Hafen Ouchy wurde eine Standseilbahn gebaut. Nach dem Umbau zur Zahnradbahn trug sie offiziell den stolzen Namen «*Métro*», wurde vom Volksmund aber weniger ehrfurchtvoll weiterhin als «*ficelle*» (Schnur) bezeichnet. Mit dem Aushub für den Bahneinschnitt wurde das Tal des Flüsschens Flon aufgeschüttet. Es entstand ein Gewerbequartier mit dem ersten Güterbahnhof der Stadt.

Brücken machen Stadt

Entscheidend für die Entwicklung war auch der Bau des Grand-Pont (1840), der das Flon-Tal überspannt. Die Brücke ist ein Teil des grossen Strassengürtels, der die westlichen Stadtteile mit den östlichen verbindet, die «*ceinture Pichard*». Der Grand-Pont verbindet die Place Saint-François mit der Place Chauderon. Von da führt der Pont Chauderon (1904) zum Hügel von Montbenon, wo das frühere Casino steht, in dem heute die Cinémathèque Suisse zu Hause ist. Schliesslich entstand mit dem Pont Bessières (1910) auch eine Verbindung zwischen der Cité und dem östlichen Stadtteil St-Pierre, in dessen Nähe das Bundesgericht entstand. Damit konnte man in Lausanne endlich zirkulieren, ohne ständig hinauf- und hinabsteigen zu müssen. Erst da entstand so etwas wie eine zusammenhängende Stadt.

Dennoch behielt Lausanne noch lange den Charakter einer «*Stadt auf dem Land*», was ihre Rolle als Fremdenverkehrsort, als Wahlheimat von englischen Ladys und

französischen Baroninnen und Baronessen, als Standort des Internationalen Olympischen Komitees und unzähliger Privatschulen widerspiegelt. Die Stadt duckte sich am Hang, wollte nicht allzu sehr als Stadt erscheinen. In den Zwischenkriegsjahren allerdings erlebte Lausanne zeitweise so etwas wie einen urbanistischen Fieberschub. Zu Beginn der Dreissigerjahre entstand an der Place Bel-Air das erste Hochhaus der Schweiz, entworfen vom Architekten Alphonse Laverrière. Damit wurde ein Tabu gebrochen: Bisher galt, dass der Blick auf den See und die Savoyer Berge von überall frei bleiben müsse. Nun stand der Bel-Air-Turm im Weg. Es kam zu einer Riesenpolemik, selbst die Linke sprach von «*amerikanischen Allüren*».

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde die Stadt für den Autoverkehr hergerichtet. Unter Führung der freisinnigen Elite kam es vor der Expo 64 zu einem nächsten Entwicklungsschub. Am Seeufer bei Ouchy und Vidy entstand das Freizeit- und Sportgebiet. Mit dem Bau des neuen Kantons- und Universitätsspitals CHUV bekam Lausanne in den Siebzigerjahren ein neues Wahrzeichen am Horizont, das neben der Kathedrale einen modernen, wenn auch wesentlich weniger eleganten Akzent setzte. Trotz dieser Entwicklung behielt Lausanne bis tief ins 20. Jahrhundert den Charakter einer ländlich geprägten Stadt ohne starkes urbanes Selbstbewusstsein. Im Schatten von Genf fristete sie ein bescheidenes, wenn auch durchaus behäbiges Dasein – bewohnt von Menschen, die nur daran denken, bei der ersten Gelegenheit ins Lavaux oder in die Berge zu entfliehen.

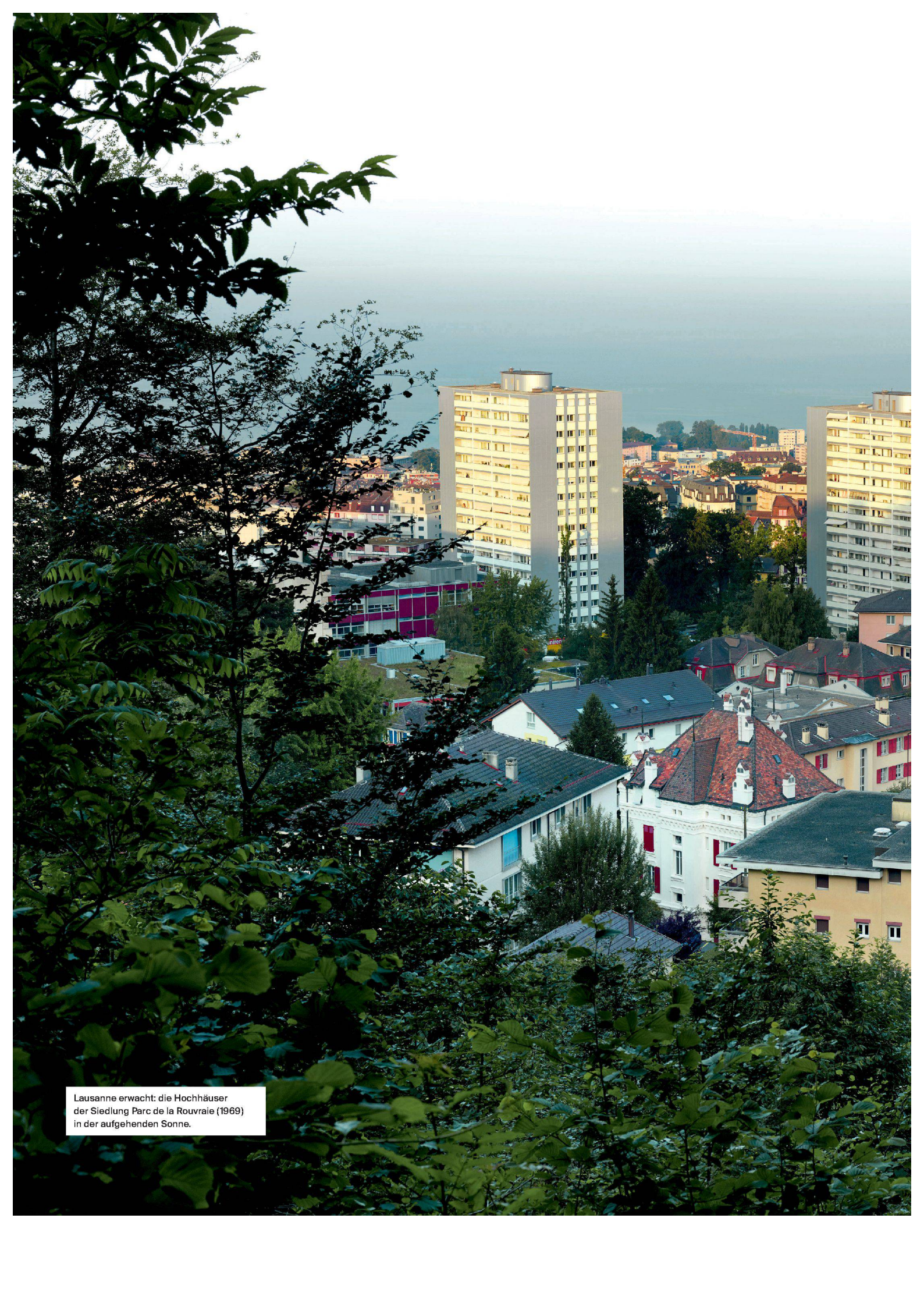
Lausanne in voller Fahrt

In den Jahren nach 2000 setzte eine rasante urbanistische und kulturelle Entwicklung ein, die das Stadtbild völlig veränderte. Das hat mit dem grundlegenden Wandel der postindustriellen Gesellschaft zu tun: Die Stadt wurde – wie anderswo auch – zur Projektionsfläche eines neuen, genussorientierten Lebensgefühls. Die Strassen bevölkerten sich, auch nachts. Der wirtschaftliche Aufschwung des Arc lémanique führte zu einer starken Immigration der kaufkräftigen Art: zum Zuzug von Yuppies, die das Nachtleben und die Gastroszene belebten. Heute ist Lausanne die Partystadt der Region. Ihre Ausstrahlung reicht bis in die französische Landschaft. Nirgendwo zeigt sich das besser als im früheren Industriequartier Flon, wo eine trendige Ausgehmeile entstand.

Bereits die Stadtregierung unter dem Präsidium des FDP-Manns Paul-René Martin und danach auch unter der SP-Stadtpräsidentin Yvette Jaggi leitete eine ambitionierte Kulturpolitik in die Wege. Sie löste damit auch eine mächtige Bewegung im Städtebau aus. Dazu gehörte unter anderem der Prestige-Erweiterungsbau der Lausanner Oper, geplant vom örtlichen Architekturbüro Devanthery & Lamunière.

Viel investierte Lausanne in den Ausbau des Verkehrsnetzes. Dank der Modernisierung und der Verlängerung der alten «*ficelle*» bis hinauf nach Epalinges bekam die Stadt die erste richtige Metro der Schweiz, und bereits denkt sie an eine neue Metrolinie in Richtung Pontaise. Dort soll eines Tages auch der erste Wolkenkratzer der Lausanner Skyline gebaut werden, wogegen allerdings ein Teil der ganz Linken und der ganz Rechten Sturm läuft.

Fazit: Lausanne ist heute zweifellos die dynamischste der Westschweizer Städte. Auch wenn sie nicht über eine Vergangenheit und einen Fundus wie Genf verfügt, hat sie doch viel Rückstand auf die Rivalin am Lac Léman aufgeholt. Die grosse Frage ist allerdings, wie lange das Wirtschaftswunder am Arc lémanique noch im bisherigen Tempo weitergehen wird. ●



Lausanne erwacht: die Hochhäuser der Siedlung Parc de la Rouvraie (1969) in der aufgehenden Sonne.

