

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: Grosser Bahnhof für die wachsende Stadt
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392445>

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: 16.03.2025

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

Grosser Bahnhof für die wachsende Stadt

2030 werden in Lausanne doppelt so viele Passagiere wie heute ein-, aus- und umsteigen. «Pôle gare» heissen die Projekte, mit denen der Bahnhof ausgebaut werden soll.

Text:
Werner Huber

«Beim öffentlichen Verkehr sind wir im Vergleich zu Zürich im Rückstand, aber jetzt holen wir auf», stellt Patrice Bulliard, der Stadtplaner von Lausanne, fest. Im Rahmen des SBB-Projekts «Léman 2030» wird Lausanne mit Investitionen von 1,5 Milliarden Franken zum wichtigsten Knoten der Region ausgebaut. Der heutige Bahnhof wurde 1916 nach einer langen, etappierten Bauzeit fertiggestellt. Seither passten ihn die SBB zwar stets den wechselnden Bedürfnissen an: Sie verlängerten die Perrons, gliederten in den Achtzigerjahren einen zusätzlichen Perron an und restaurierten in den Neunzigerjahren das Bahnhofsgebäude sorgfältig. Die Dimensionen der beiden Unterführungen entsprechen jedoch noch weitgehend dem Zustand der Bauzeit. Künftig werden aber nicht mehr wie heute 85 000 Reisende täglich den Bahnhof frequentieren, sondern 170 000. Dafür werden die bestehenden Publikumsanlagen nicht mehr genügen, und auch die Stadt muss sich auf den Ansturm der Reisenden vorbereiten.

Unter dem Stichwort «Pôle gare» sind zahlreiche Baumannahmen vereint, die in den nächsten zehn Jahren den Bahnhof und seine Umgebung verändern werden. Am heftigsten debattiert wurde und wird die Verlängerung der Perrons auf 420 Meter sowie deren Verbreiterung. Dafür müssen auf der Südseite einige Gebäude weichen. In der Öffentlichkeit noch weniger bekannt ist der Ausbau der Unterführungen zu einem unterirdischen Umsteigeknoten, der den SBB-Bahnhof mit den Stationen der Metrolinien M2 und M3 verknüpfen wird. Drei breite statt zwei schmale Umsteigeachsen werden künftig die Perrons und den Bahnhofplatz unterqueren und mit Querpassagen ein neues Wegnetz bilden. Wie in einem grossen Bahnhof heute üblich werden Läden die Passagen säumen – die Kommerzflächen wachsen im Vergleich zum heute bescheidenen Stand auf das Dreifache.

Ein neuer Platz für die Fussgänger

Der Lausanner Bahnhof erhält so eine zweite Ebene, die die zusätzlichen Passagierströme aufnehmen kann. Sie ist nicht nur wichtig fürs reibungslose Ankommen, Abfahren und Umsteigen, sondern auch für eine effiziente Anbindung an die Stadt. Heute überqueren rund 60 Prozent der Bahnhofsbenutzer den Platz oberirdisch, 40 Prozent benutzen die noch düsteren städtischen Unterfüh-

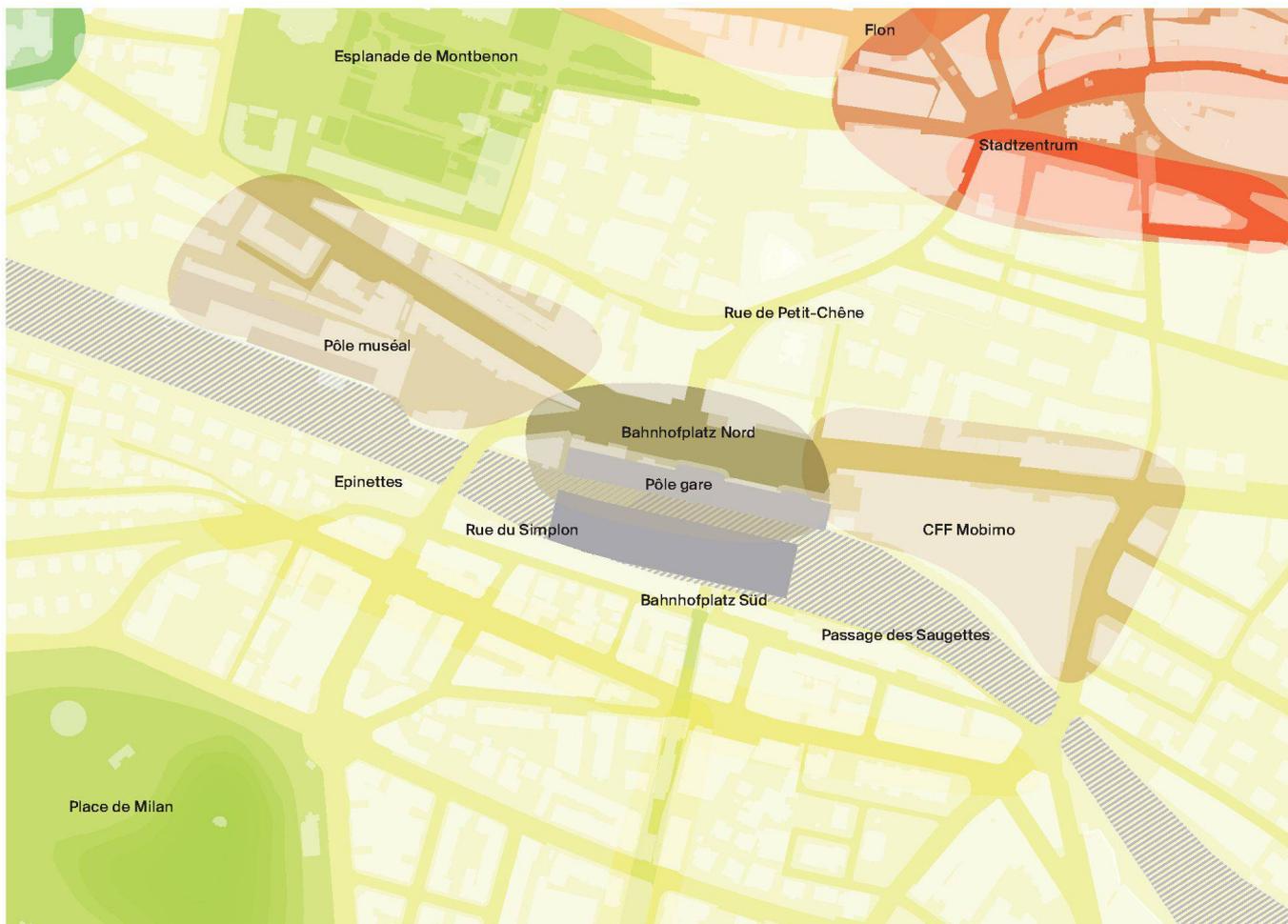
rungen. Ziel der Stadtplanung ist es, dieses Verhältnis in Zukunft umzukehren – 60 Prozent unten durch, 40 Prozent oben drüber. Allerdings werden angesichts der Verdoppelung der Frequenzen auch so mehr Menschen den Platz überqueren. Dazu kommt der Veloverkehr, der ebenfalls Platz bekommen soll, auch wenn im hügeligen Lausanne die Voraussetzungen fürs Velo schwierig sind.

Der Bahnhofplatz wird aber nicht nur mehr Menschen aufnehmen müssen, sondern auch mehr Fahrzeuge. Weil die Stadt im Zentrum mehrere Verkehrsachsen, darunter den zentralen Grand-Pont, schliessen wird, rechnet man mit 20 Prozent Mehrverkehr auf dem Bahnhofplatz. «Nettoyer la place», lautete die Devise des Planungsbüros KCAP, das im Auftrag der Stadt eine Studie zum Bahnhof und seiner Umgebung verfasst hat. Der Ende der Neunzigerjahre letztmals umgebaute und mit Stadtmobiliar bestückte Platz soll vereinfacht, die Funktionen sollen entflochten werden. Trotz mehr Durchgangsverkehr sollen künftig die Fussgänger Priorität haben. Die Abgänge in die Unterführungen möchten die Planer wo immer möglich nicht auf der Platzfläche, sondern in den angrenzenden Gebäuden einrichten, etwa im Gebäude gegenüber dem Bahnhof mit der Station der M2. Dadurch liessen sich die Fussgängerströme aus der Rue de Petit-Chêne – der Hauptverbindung aus der Innenstadt – zwanglos in die unterirdische Passage statt über den Platz leiten.

Ein neues Gesicht im Süden

Weil das Stadtzentrum nördlich des Bahnhofs liegt, verlaufen die Passagierströme zu 80 Prozent von und zu dieser Seite. Die Südseite des Bahnhofs hingegen fristet ein Schattendasein. Zwar ist die Verbindung aus der östlichen Unterführung in die Stadtteile unterhalb des Bahnhofs attraktiv gestaltet, doch aus der westlichen Unterführung führen nur unwirtliche Treppen des Parkings ins Quartier. Mit dem Um- und Ausbau soll die Südseite des Bahnhofs ein attraktives Gesicht erhalten, das eine Visitenkarte für den Bahnhof (und seine Läden) bilden wird. Soll diese Bahnhofseite, mit einer Länge von immerhin 200 Metern, als Infrastrukturobjekt oder als Gebäude in Erscheinung treten? Das wird eine zentrale Frage sein, die die Planer beantworten müssen.

Die Antworten sind schwierig, denn die Platzverhältnisse sind äusserst beschränkt – bereits heute und erst recht in der Zukunft, wenn die Perronanlage noch breiter werden wird. Zu einer besonderen Attraktion sollen die Arkaden der grossen Stützmauer an der Passage des



In ihrer Studie zum «Pôle gare» haben KCAP Architects & Planners und das Studio Intégral von Ruedi Baur die Umgebung des Bahnhofs untersucht und dargestellt.

Saugettes werden: Die Stadt will sie aktivieren und zu Ateliers und kleinen Läden umbauen, um so den Ort zu beleben – aber ohne hochgesteckte Renditeziele. Das Parking du Simplon soll abgebrochen und durch zwei neue Anlagen ersetzt werden; die Rue du Simplon soll zudem verkehrsfrei werden.

Grosse Perspektiven öffnen sich im Umfeld des Bahnhofs: Im Westen soll mit dem «Pôle muséal» Laussannes Museumsmeile entstehen siehe Seite 20, und auch an der Ostflanke stehen grosse Flächen zur Disposition: Die SBB werden ihre Gebäude entlang der Avenue de la Gare verlassen, und auch das ehemalige Postzentrum gleich daneben steht für eine Entwicklung zur Verfügung. «Périmètre CFF Mobimo» heisst dieses Areal – benannt nach den beiden Grundeigentümern. Es hat grosses Potenzial für eine gemischte Nutzung und soll dereinst in Ost-West-Richtung durchlässig gestaltet werden. Dadurch besteht die Chance, die bisher unattraktive Avenue de la Gare zu einer einladenden Bahnhofstrasse zu machen.

Eine weitere Entwicklungsmöglichkeit neben dem «Périmètre CFF Mobimo» bietet sich am anderen Ende des Bahnhofs jenseits der Gleise an: der «Ilot des Epinettes». In seiner Studie zum Bahnhofsgebiet lotet das Planungs-

büro KCAP auch die Möglichkeiten zu einer (mässigen) Verdichtung durch Aufstockungen gewisser Gebäude aus. Neben dem Gewinn an Nutzflächen an hervorragend erschlossener Lage könnte dadurch der Bahnhof im Stadtfüge sichtbarer gemacht werden.

Ein neues Zentrum für die Stadt

Die Bahnpioniere setzten den ersten Lausanner Bahnhof 1856 in den Rebberg zwischen Altstadt und Seeufer. Als Endpunkt der Linie, die in Bussigny von der Strecke Yverdon-Morges abzweigte, war er anfänglich ein Kopfbahnhof. Fünf Jahre später, mit der Eröffnung der Strecke Lausanne-Villeneuve, wurde er zum Durchgangsbahnhof und zum Katalysator für die Stadtentwicklung: Längst sind Ouchy und die Altstadt zusammengewachsen. Doch anders als in Zürich, Bern oder Luzern ist der Bahnhof kein Referenzpunkt für die Lausannoises und Lausannois: Er ist für sie zwar ein Verkehrsort, aber kein wichtiger städtischer Brennpunkt, wie eine Umfrage von «Le Temps» vor einigen Jahren feststellte. Die Projekte «Pôle gare» und «Pôle muséal» werden dies ändern – davon sind die Planer überzeugt. Und sie haben dafür einen ehrgeizigen Fahrplan: 2023 soll alles fertig sein. ●