

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 104 (2017)
Heft: 4: Stadträume : vom Leben zwischen den Häusern

Artikel: Zu viel Platz?
Autor: Hohler, Anna
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-738175>

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

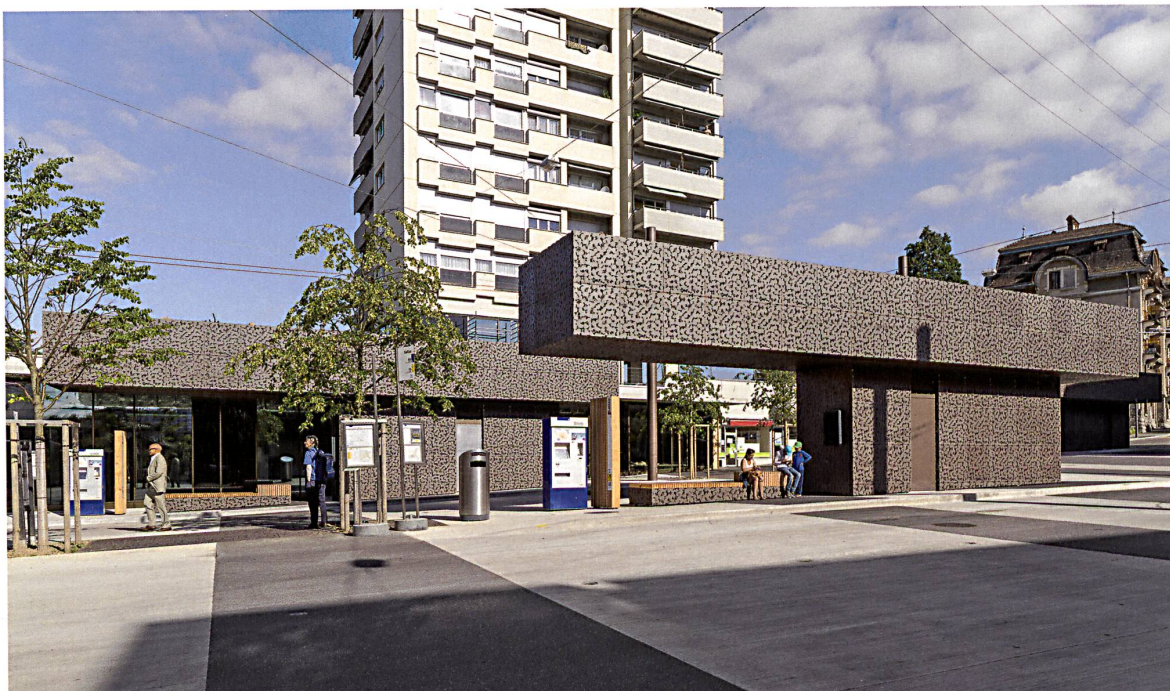
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zu viel Platz?



Der Fussgängerstrom von der Metrostation folgt der Richtung des Bodenbelags; die Place de La Sallaz entwickelt sich quer dazu gleich hinter der nächsten Gebäudeecke. (rechts)

Die als Volumen ausgebildeten Unterstände der Bushaltestellen auf dem Platz folgen der Fahrrichtung, während der Belag weiterhin seine Querrichtung behält (unten).



Ein neuer ÖV-Knoten in Lausanne-La Sallaz

Am nördlichen Stadtrand von Lausanne wurde die Metro mit dem Busnetz verknüpft. Der Bau einer Umfahrungsstrasse und die Umgestaltung der ehemaligen Transitachse sollten die Avenue de La Sallaz in einen autofreien Platz verwandeln. Doch ist hier ein städtischer Ort entstanden?

Anna Hohler
Matthieu Gafsou (Bilder)

Wie ein Hunderücken liegt das Plateau von La Sallaz am Stadtrand von Lausanne, zwischen zwei kleinen, tiefen Tälern, vom Flon und der Vuachère in die Hügel geschnitten. Nach Norden führt die Route de Berne bis auf fast 900 Meter über Meer in den Bois du Jorat, südlich fällt die Strasse steil in Richtung Stadtzentrum ab. Auf dieser 300 Meter langen, schmalen Hochebene – dem historischen Eingangstor im Norden der Stadt – machten früher die Reisenden aus Bern gerne Halt, froh, im waldreichen Hinterland den Räubern entgangen zu sein. Es gab hier eine Poststelle, eine Auberge, ein Belvedere: Weit unten zwischen den bewaldeten Talflanken erblickt man bei klarem Wetter die Türme der Kathedrale und das Château Saint-Maire, im 19. Jahrhundert eine der verbreitetsten Ansichten der Lausanner Altstadt.¹

Wo ist der Platz?

Seit 2008 hält in La Sallaz die neue Metro M2. Sie bringt die Fahrgäste in nur zehn Minuten zum Bahnhof, in einer knappen Viertelstunde bis hinunter nach Ouchy, an den See. Zeitgleich wurde das Busnetz angepasst; neu wenden zwischen der Route de Berne, der Route d'Oron und der Avenue de la

Sallaz fünf Linien, zu Stosszeiten fährt alle zwei Minuten ein Bus. Geschätzte 16 000 Menschen steigen hier täglich um, aus und ein: ein neuer ÖV-Knoten, für die Stadt ein Symbol der sogenannten sanften Mobilität (*mobilité douce*). Schon Ende der 1990er Jahre, während der Planung der Metro, wünschte sich das städtische Baudepartement, dass aus La Sallaz ein neues urbanes Zentrum und aus der Transitachse ein Platz würde. Der Bau einer Umfahrungsstrasse und eine als flankierende Massnahme geplante Umgestaltung der Avenue sollten genügen, um diesen Wandel zu vollziehen. Der nördliche Teil der Strasse wurde umgetauft, und heute tragen zehn neue, blaue Strassenschilder die Aufschrift «Place de la Sallaz». Böse Zungen behaupten, so viele seien auch wirklich nötig, um zu merken, dass es sich um einen Platz handle.

2005, noch vor Eröffnung der Metro, haben Stephanie Bender und Philippe Bébox von zb architectes den von der Stadt Lausanne ausgeschriebenen Studienauftrag für die architektonische Gestaltung des mehr als eine Hektare grossen Geländes gewonnen. Und auch sie sagen: «Ein wirklicher Platz ist das nicht. Eher eine Art Raum-Kontinuum.» Letzten Sommer, ganze elf Jahre nach der Auslobung, wurde der Platz – nennen wir ihn mangels einer treffenderen Bezeichnung halt doch so – endlich eingeweiht. Trotz partizipativer Planung hatten verschiedene Einsprachen das Projekt verzögert. Auch die Umfahrungsstrasse war lange umstritten – ein Rekurs kam bis vor das Bundesgericht –, ist nun aber seit 2011 in Betrieb. 40 000 Fahrzeuge rollten täglich durch die Avenue de la Sallaz. Heute ist der Durchgangsverkehr untersagt – die Busse wenden auf der nördlichen Hälfte des Platzes –, und verkehrstechnisch gesehen ist der Ort eine sogenannte Begegnungszone. Die erlaubte Höchstgeschwindigkeit beträgt 20 km/h, Fussgänger dürfen die ganze Verkehrsfläche benützen und haben den Vortritt. Spielen ist erlaubt – zwischen Fahrrädern, Lieferwagen, Taxis und Bussen.

Natürlich muss der Platz von den Pendlern, Passantinnen und Anwohnern erst richtig in Besitz genommen werden. Was heute leer wirkt, ist vielleicht in ein paar Jahren belebt. Vor allem die mehr als achtzig neu gepflanzten Linden brauchen Zeit, bis sie eine respektable Höhe erreichen. Mit nur fünf Metern Abstand zwischen den Stämmen sollen die Kronen zu dichten, grünen Blätterkörpern zusammenwachsen. zb architectes haben ihr Projekt netzartig

¹ Eine Installation im Rahmen von *Lausanne Jardins* 2009 war dieser Aussicht gewidmet: *Dentelles*, von Aline Juon und Florine Wescher aus Genf.





Bilder oben rechts und unten links: Die Neubauten von L-architectes befestigen einerseits die Hangkante (mit Holzfassade) und begleiten andererseits die Place de La Sallaz. Bilder: Yves André

Zwischen den beiden Neubauten führen in einem längsgerichteten Glaspavillon die Treppen hinunter zur Metrostation. Bild: Matthieu Gafsou



strukturiert: Die Volumen – Baumkörper, massive, überdachte Haltestellen sowie quadratische Bänke – verlaufen in der Längsrichtung entlang der ehemaligen Hauptachse; der Bodenbelag hingegen ist rechtwinklig dazu gegliedert und weist so den Fussgängern den Weg, die den Platz in Richtung Metrostation überqueren. Helle und dunkle Streifen wechseln sich ab, der Beton wird dort breiter, wo die Busse verkehren, der Asphalt dort, wo der Platz weniger intensiv befahren wird. Im mehr als 25 Meter langen und fünf Meter hohen, zentralen Bau sollte ein Café einziehen: Tische und Stühle im Freien hätten den Platz belebt. Ein Rekurs der umliegenden Gaststätten hat dies verhindert. Jetzt sind da ein Blumenladen und ein kleine Epicerie zu finden.

zb architectes entwickelten ein Element aus Guss-eisen, eine vielseitig einsetzbare, einen Quadratmeter grosse Platte, deren Öffnungen das Motiv der Lindenblätter aufnehmen. Sie kam sowohl horizontal – als Bodenbelag bei den Veloabstellplätzen und als Baum-schutzrost – als auch vertikal (Verkleidung der Bus-häuschen und der Sitzmöbel) zur Anwendung. Auch das Beleuchtungskonzept basiert darauf: Die Licht-quellen sind im Innern der Volumen platziert; das Licht scheint durch die Platten hindurch und macht sie so zu grossflächigen, diffusen Leuchtkörpern. Das formale Ziel, Bauten und Baumkörper einander anzu-gleichen, hat freilich einen Preis: Die Wartehäuschen bieten kaum Schutz vor Wind und Wetter.

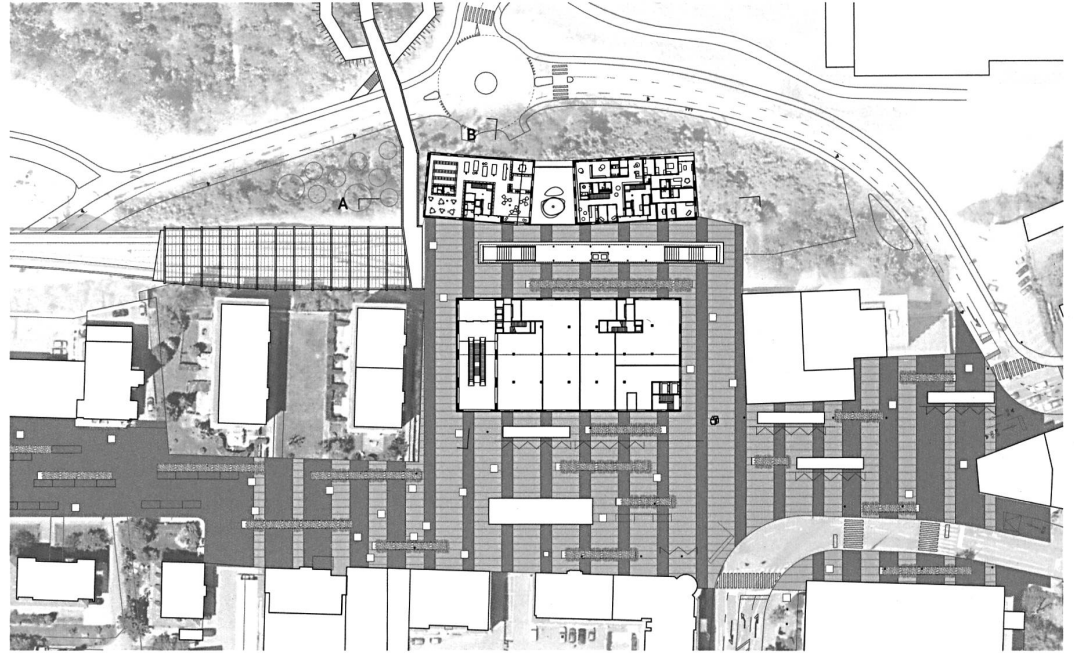
Strategische Fehler haben Folgen

So weit, so gut. Wieso reicht das nicht aus, um aus dem Plateau von La Sallaz auch wirklich einen Platz zu machen? Die heutige Situation sei das Resultat einer Reihe von Fehlentscheiden im Vorfeld der eigentlichen Gestaltung des Platzes, meint die Urbanistin Ariane Widmer Pham, Leiterin der für die überkommunale Planung des Lausanner Westens verantwortlichen Agentur SDOL.² Sie nennt als erstes die Linienführung der Metro: Aus Kostengründen wurde das Trasse vor La Sallaz oberirdisch an der Talflanke angelegt, was zur Folge hatte, dass die Haltestelle an den äusseren Rand des Plateaus zu liegen kam. Folglich besteht die Place de la Sallaz heute eigentlich aus zwei Plätzen (daher wohl auch die zahlreichen Strassenschilder), mit dem Nachteil, dass der grösste Teil der Passanten über die rückwärtige Seite zur Metro zirkuliert und so die neue, verkehrsfreie Mitte gar nicht benutzt.





Situation



Platzgrundriss mit Metro und Neubauten

**Adresse**

Place de la Sallaz 6, 1010 Lausanne

Bauherrschaft

Ville de Lausanne, Direction des finances et de la mobilité, Service des routes et de la mobilité

Architektur2b architectes, S. Bender, Ph. Bébox;
Projektleiter: S. Heath, T. Borges;
Mitarbeit: A. Martin, M. Tarantola, A. Blanc,
F. Köhli, M. Buxton, M. Hokari, A. Buffelo,
G. Warnking, A.-L. Caimi, P. Gonzalez
Amigo, A. Lemarinier, T. Auffret-Postel,
S. Grimm**Fachplaner**

Landschaftsarchitektur: Cécile Albana

Presset, Lausanne

Bauingenieur: EDMS SA, Genève

Bauleitung: Service des routes et de la
mobilité, Ville de Lausanne (Platzfläche
und Infrastruktur), 2b architectes (Aussen-
mobiliar, Bepflanzung / Begrünung, kleiner
Platz und Lokal des Werkhofs im Süden) +
A. Planir (Pavillons)

Fassadeningenieur: BCS SA, Neuchâtel

Haustechnik: Amstein + Walthert,
Lausanne**Bausumme total (inkl. MWSt.)**

CHF 13 750 000.-

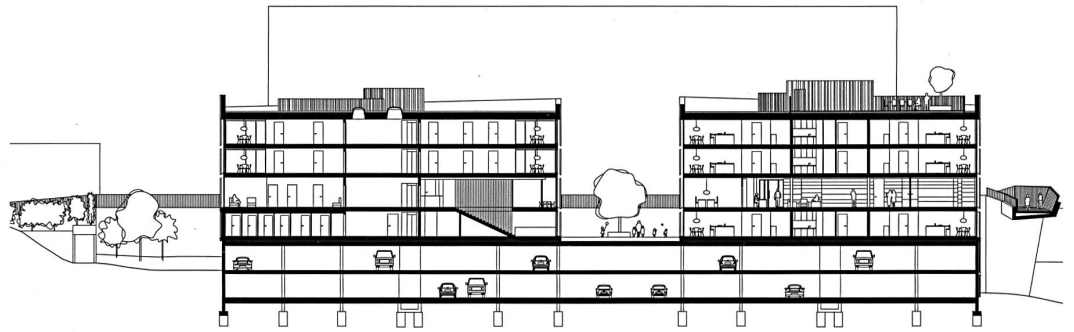
Arealfäche14 400 m² (Place de la Sallaz) +1500 m² (kleiner Platz und Lokal des
Werkhofs im Süden)**Gebäudevolumen SIA 416**5 Busunterstände mit Läden: 1368 m³**Geschossfläche SIA 416**5 Busunterstände mit Läden: 195 m²**Energiestandard**

SIA 380-1 (Pavillons)

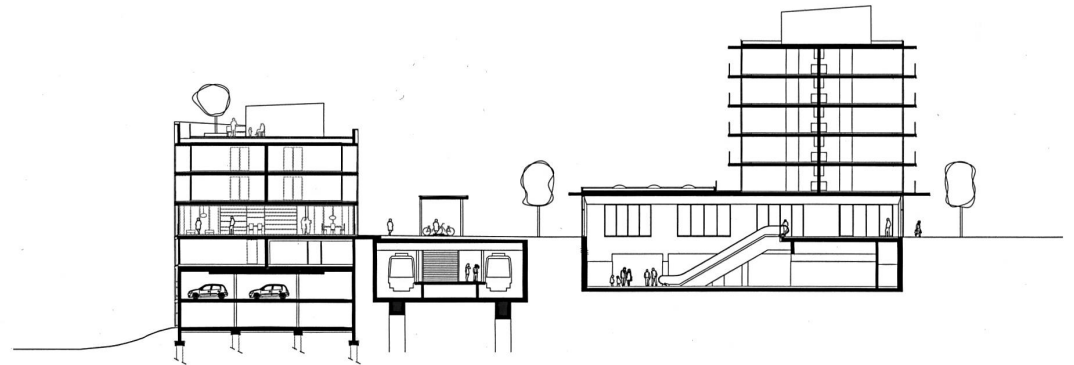
Chronologie

Wettbewerb 2005

Realisation 2013-16



Städtische Wohnhäuser mit Bibliothek und Krippe am Talhang



Städtische Wohnhäuser, Metro und das Wohn- und Geschäftshaus der UBS. Pläne: L-architectes



2 Stratégie et développement de l'Ouest Lausannois. Ariane Widmer Pham war zudem Jurymitglied beim Studienauftrag der UBS (siehe zweitletzter Abschnitt).

3 Die Bauarbeiten der Metro blockierten während zwei Tagen die Lieferrampe des Grossverteilers im Sockel des UBS-Hauses.

4 Der Studienauftrag umfasste den Um- und Ausbau des UBS-Hochhauses, den Ersatzneubau für das anliegende Wohn- und Geschäftshaus sowie einen Neubau auf der talwärts liegenden Parzelle.

5 Das berichtete 1932 Jean Peitrequin, Ingenieur und Redaktor des *Bulletin technique de la Suisse romande* (BTSR), später Stadtpräsident von Lausanne (1950–1957). Siehe BTSR Nr. 8 vom 16. April 1932.

Hinzu kommt, dass die ebenfalls am Hang angelegte Umfahrungsstrasse das Quartier vom Tal abschneidet. Dieser Bypass für den motorisierten Verkehr machte somit einen zweiten nötig: 2b architectes entwarfen eine in Beton und Holz gestaltete Passerelle, welche die Fussgänger sicher ins Vallon und auf den Weg ins Grüne führt (aber die eingangs erwähnte Aussicht auf die Altstadt versperrt). Auch die Radfahrer benutzen die Passerelle gern – das war zwar von den Verkehrsplanern nicht vorgesehen –, denn so kommen sie über die für Motorfahrzeuge gesperrte Rue du Vallon sicher und rasch ins Stadtzentrum.

Doch zurück zur Place. 2009 wurde hier ein zweiter, vom UBS Fund Management ausgeschriebener Studienauftrag ausgelobt. Als Besitzerin des Hochhauses am Nordende des Platzes hatte die Fondsgesellschaft durch Zufall von der geplanten Metrostation erfahren.³ Ein paar Monate später erwarb sie das anliegende Wohn- und Geschäftshaus und unterzeichnete mit der Stadt für das talwärts liegende, bebaubare Grundstück ein Versprechen für einen Baurechtsvertrag. Den nachfolgenden Studienauftrag⁴ gewannen L-architectes: Jeanne Della Casa und Sylvie Pfähler entschieden sich für einen Neubau in zwei Volumen, der in seiner Mitte den Blick auf den gegenüberliegenden Hügel frei lässt.

Die Architektinnen antworten auf die Problematik der zwei Plätze, indem sie bewusst ein städtisches «Vorne» und ein feiner artikulierte «Hinten», Richtung Tal, entwarfen. Mit der Übernahme dieses Teils der Überbauung durch die Stadt Lausanne wurden im Erdgeschoss eine Bibliothek und eine Kinderkrippe eingerichtet.

Den Verkehr verbannen

Natürlich bleiben die aussergewöhnlichen Dimensionen der Place de la Sallaz ein Problem. Schon um 1900 stieg man hier vom Tram auf den Regionalzug Lausanne–Moudon um, in den 1930er Jahren war sogar von einem 6 000 Quadratmeter grossen Eisfeld und Freibad die Rede.⁵ War es wirklich klug, den Verkehr zu verbannen? Gab es in La Sallaz nicht genügend Platz für ein intelligentes aneinander Vorbeikommen? Die zwei Häuserzeilen liegen mehr als vierzig Meter auseinander – eine Breite, die jener der Place de la Riponne im Stadtzentrum entspricht, durch ihre weite Leere heute eher Sorgenkind als Vorzeigestück. In nächster Zukunft soll in Lausanne auch der Grand Pont vom Verkehr befreit werden. Ist man bereit, vom Ergebnis in La Sallaz zu lernen? Oder zumindest darüber zu diskutieren? —

Anna Hohler (1972), studierte Philosophie und Linguistik an der Universität Lausanne und arbeitet als freie Journalistin und Autorin in den Bereichen Architektur und Theater.

Résumé

Trop de place?

Un nouveau nœud de transport public à La Sallaz-Lausanne

A la périphérie nord-est de Lausanne, on a raccordé le métro au réseau de bus. La construction d'une route de contournement et le réaménagement de l'ancien axe de transit devaient transformer l'avenue de la Sallaz en place. Mais on remarque que libérer une grande surface du trafic de transit ne suffit pas automatiquement à créer une place urbaine. La station de métro est située en bordure, sur le flanc de la vallée – avec l'inconvénient que la plupart des passants n'utilisent même pas le nouveau centre libéré des voitures. 2b architectes de Lausanne ont conçu pour la place de la Sallaz une série de volumes généreux (des arbres, des arrêts couverts massifs ainsi que des bancs); qui structurent l'espace public longitudinalement; le revêtement de sol par contre s'articule perpendiculairement et s'adapte ainsi aux piétons qui traversent la place en direction de la station de métro.

Summary

Too Much Space?

A new public transport hub in La Sallaz-Lausanne

On the north-eastern urban periphery of Lausanne the métro has been linked to the bus network. The construction of a relief road and the redesign of the former transit axis are intended to transform the Avenue la Sallaz into a public square. However, it becomes evident that removing through traffic over a large area does not automatically create an urban public space. The metro station stands to one side on the valley flank — with the disadvantage that most of the passers-by do not use the new traffic-free central area at all. For the Place de La Sallaz 2b architectes from Lausanne designed a series of space-containing volumes (trees, massive, covered public transport stops, and bench seats) which structure the public space in a longitudinal direction; in contrast the pattern of the paving runs at right angles and is adapted to the movement of the pedestrians who cross the square in the direction of the metro station.