

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 36 (2009)
Heft: 2

Artikel: Eine Revolution für Lausanne : die erste Metro der Schweiz
Autor: Wey, Alain
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-910359>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.12.2025

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

Die erste Metro der Schweiz

Seit dem 27. Oktober 2008 ist Lausanne die kleinste Stadt der Welt mit einer vollautomatischen Metro. Dieses ambitionierte Projekt veränderte das Gesicht des Waadtländer Hauptortes und einige Soziologen sprechen bereits von einer Revolution für die Stadt. Die M2 im Fokus. Von Alain Wey

«Die M2 ist das Kleinod unserer Verkehrspolitik», freute sich Bundesrat Moritz Leuenberger. Am 18. September 2008 weihte er im Beisein des Bürgermeisters von Lausanne, Daniel Brélaz, die erste U-Bahn der Schweiz ein. «Die Waadtländer haben ein visionäres Projekt erfolgreich durchgeführt», meinte der Verkehrsminister. «Die M2 ist das Musterbeispiel einer nachhaltigen Verkehrsinfrastruktur. Sie trägt zum sozialen Zusammenhalt bei, denn sie verbindet das Stadtzentrum in ökologischer Weise mit der Peripherie. Diese Metro wird die wirtschaftliche Vitalität der Stadt und die Lebensqualität ihrer Bewohnerinnen und Bewohner fördern.» Seit dem 27. Oktober 2008, dem Tag, an dem der kommerzielle Betrieb aufgenommen wurde, ist Lausanne nun also die kleinste Stadt der Welt mit einer vollautomatischen Metro. Ein Augenschein im Untergrund einer 130 000 Seelen zählenden Metropole, deren Gesamttagglomeration mehr als 300 000 Einwohner zählt.

Die Metro, das Symbol einer Weltstadt

«Eine Metro verändert eine Stadt.» – diese Prophezeiung der Städtebauer hat sich in Lausanne bewahrheitet. In den ersten 100 Tagen ihres Betriebs beförderte die M2 fünf Millionen Passagiere, das sind durchschnittlich 50 000 pro Tag, das Rekordhoch lag bei 78 200. Einem Aufzug gleich bringt sie ihre Fahrgäste in 20 Minuten von Ouchy am Ufer des Genfersees (373 m ü. M.) zur Endstation «Les Croisettes» im Süden der Gemeinde Epalinges (711 m ü. M.). Die Lausanner Verkehrsbetriebe (Transports publics lausannois, tl) müssen bereits reagieren, um einer Überlastung der Linie vorzubeugen, und sie schicken sich an, zusätzlich zu den 15 Metrozügen, die bereits in Betrieb sind, weiteres Rollmaterial zu bestellen. Nach nur vier Monaten muss die Prognose von 18 Millionen Passagieren im ersten Jahr bereits revidiert werden. Die Experten rechnen nun mit 20 bis 21 Millionen Fahrgästen, so viel, wie sie ursprünglich erst zwei Jahre später erwartet hatten.

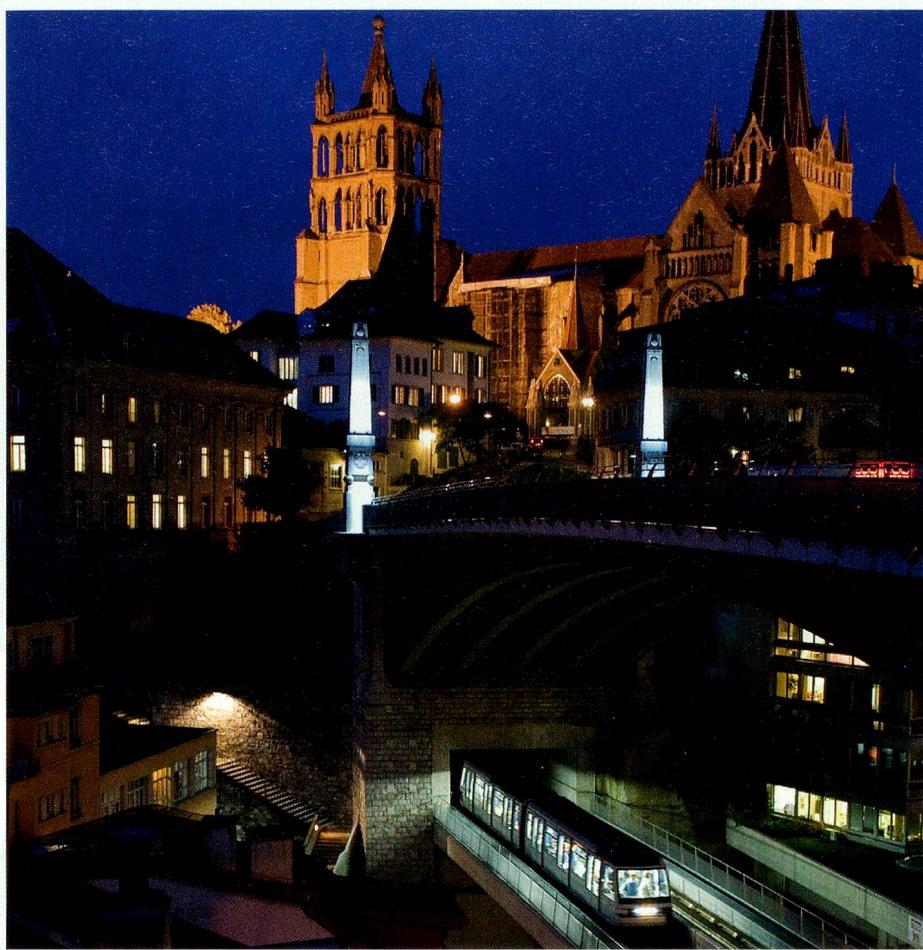
Die Reisenden, die im Bahnhof Lausanne ankommen, gelangen durch eine Unterführung direkt zur Metro auf der gegenüberliegenden Strassenseite. Auch morgens um 11 Uhr ist das Passagieraufkommen bereits gross. Manchmal wähnt man sich fast in Paris. Die Züge fahren im Sechs-Minuten-Takt, morgens und abends während der Stosszeiten sogar im Drei-Minuten-Takt. Alles ist vollautomatisiert: Die Metro funktioniert führerlos, sie wird von einer zentralen Leitstelle aus gesteuert. Die 5,9 km lange Strecke verläuft zu 90 Prozent unterirdisch, bedient 14 Stationen und überwindet einen Höhenunterschied von 398 Metern.

Nach den ersten Studien, die ab 1993 durchgeführt wurden, begann die eigentliche Geschichte der M2 im November 2002, als das Waadtländer Stimmvolk sich für die Beteiligung des Kantons an der Finanzierung dieses Bauprojekts aussprach. Mit den Tiefbauarbeiten wurde im März 2004 begonnen und die ersten Gleise wurden im November 2005 gelegt. Im Juli 2006 war der Bau so weit fortgeschritten, dass die Schliessung der bestehenden M2, der sogenannten «Ficelle» (Zahnradbahn zwischen Ouchy und Flon), erforderlich wurde, die Elektrifizierung der Gleise dauerte von Januar bis August 2007. Ab diesem Datum wurden auf der ganzen Strecke Testfahrten und Systemtests durchgeführt. Im September 2008 gab das Bundesamt für Verkehr (BAV) grünes Licht für die Aufnahme des Betriebs. «Diese Metro auf Pneus, mit Steigungen von bis zu 12 Prozent, stellt für die Schweiz eine echte Revolution dar», erklärt der BAV-Direktor Max Friedli. «Die M2 wird zum Vorzeigeobjekt des schweizerischen Verkehrswesens.» Bei ihrer Einweihung stiess die Metro auf allgemeine Begeisterung, das war aber nicht immer so. 1997 griffen Christophe Jemelin und Vincent Kaufmann von der Abteilung für Stadtsoziologie (Laboratoire de sociologie urbaine) an der EPFL die ersten Berichte zum Projekt an. Als Mitglieder der Kommission für die regionale Entwicklung wurden sie dann aber zu begeisterten Verteidigern des Projekts.

Die Wirkung der Metro

«Die M2 wird Lausanne tief greifend verändern», meint der Soziologe Vincent Kaufmann. «Die 6 km lange Linie hat bereits eine echte kulturelle Revolution ausgelöst. Eine Metro zu besitzen bedeutet, dem Club der Grossstädte beizutreten. Vom kleinen Hauptort eines Bauernkantons, der den städtischen Status nie richtig anerkannte, wird Lausanne zur ersten Schweizer Agglomeration mit einer U-Bahn. Schon vor ihrer Einweihung hatte die M2 eine deutliche Wirkung auf Lausanne. Die unglaubliche Begeisterung der Einwohnerinnen und Einwohner ist der beste Beweis dafür.» Für den Soziologen hat die Revolution in Lausanne eben erst angefangen. Seit mit den Arbeiten für die Metro begonnen wurde, häufen sich die Projekte in der Region. S-Bahn, Tram, Leichtathletik- und Fussballstadion, Oköquartier, Kunstmuseum und Riesen-aquarium sind nur die sichtbare Spitze der öffentlichen Bauten einer allgemein sehr regen Bautätigkeit. «Wir erleben eine komplette Neugestaltung der Stadt», stellt Olivier Français fest. Er ist der Direktor des Bauamtes der Stadt Lausanne, das gegenwärtig unter den Gesuchen privater Bauherren fast zusammenbricht. Einen solchen Bau- und Renovierungsboom hat die Stadt seit den 1960er-Jahren nicht mehr erlebt. Die M2 wird sich zudem auch auf den Strassenverkehr auswirken. «Der Verkehr in Lausanne ist bereits spürbar zurückgegangen», beobachtet Olivier Français, auch wenn dieser Rückgang noch nicht beziffert werden kann.

Die städtebauliche Entwicklung von Lausanne findet nun entlang der Metroachse statt. Ein neues Quartier (les Fiches) wird gleich neben der Station «Fourmi» entstehen. Der Grundstein soll noch 2009 gelegt werden und der Bau der fast 450 Wohnungen insgesamt fünf Jahre dauern. Bei der Station «Vennes» wird ein Park & Ride mit 1200 Plätzen gebaut, das die Nachfrage der aus Norden anfahrenden Pendlerinnen und Pendler befriedigen soll. Das Centre hospitalier universitaire (CHUV) plant eine Erweiterung seiner Entbindungs-klinik gleich über der Metrostation. Mit einem Wolkenkratzer, Überführungen und einer Brücke gibt sich die Station «Flon» sehr weltstädtisch. Mehr als 65 000 Fahrgäste passieren täglich diese Schlüsselstelle, um am Place de l'Europe die LEB (Lausanne-Echalens-Bercher-Bahn), einen Trolleybus oder die Mi



DIE M2 IN ZAHLEN

■ Der Bau dauerte viereinhalb Jahre, von März 2004 bis Oktober 2008, und kostete 736 Millionen Franken. ■ Die Steigung der Bahn beträgt im Schnitt 6 Prozent und erreicht an einigen Stellen bis zu 12 Prozent. Auf 5,9 km Länge überwindet sie 338 Höhenmeter. Die Strecke ist bis auf ein 200 Meter langes einspuriges Teilstück südlich des SBB-Hauptbahnhofs durchgehend doppelspurig ausgelegt. Rund 300 Überwachungskameras sorgen für die nötige Sicherheit.

■ Die 15 Züge haben eine Kapazität von je 220 Plätzen, davon 60 Sitzplätze. Sie bestehen aus zwei Treibwagen, sind 30,7 Meter lang und 2,45 Meter breit. Um die teilweise starken Steigungen zu überwinden, fahren sie auf Pneus.

- Die Ansagen für die Stationen wurden vom Nachtwächter der Lausanner Kathedrale auf Band gesprochen und werden von zeitgenössischer Musik untermauert.
- Im Drei-Minuten-Takt beträgt die Stundekapazität der M2 4400 Fahrgäste pro Richtung. Später soll sie im Zwei-Minuten-Takt fahren und im Jahr rund 25 Millionen Passagiere transportieren. Ihre Höchstgeschwindigkeit beträgt 60 km/h.
- Die Station «Ours» liegt 23 Meter unter der Erdoberfläche.
- Rund 1000 Arbeiter, manchmal bis zu 250 gleichzeitig, und etwa 100 Ingenieure und Fachleute waren am Bau der M2 beteiligt. Zwischen Juni 2004 und dem Sommer 2006 gruben diese Arbeiter – Portugiesen, Italiener, Schweizer, Kroaten – Tunnel von einer Gesamtlänge von über 2,8 km.



zu erwischen. Bei der Endstation «Les Croisettes» wurde über der Haltestelle ein neues Gebäude errichtet und der Anschluss an die regionalen Buslinien sichergestellt. Selbstverständlich müssen die Behörden das Metronetz noch weiterentwickeln. Das bedeutet, sie müssen festlegen, wo die künftige M3 durchfahren soll, eine Tramlinie, die das Stadtzentrum (Bahnhof Flon) mit den nordwestlichen Quartieren (Pontaise und Blécherette) verbinden wird. Und sie müssen im Rahmen des Agglomerationsprojekts Lausanne-Morges die künftige S-Bahn einschliesslich des Baus eines Bahnhofs in Prilly-Malley in Auftrag geben. Um für ihre Fahrgäste den Busbetrieb sicherzustellen, haben die öffentlichen Verkehrsbetriebe vier Monate nach Inbetriebnahme der M2 beschlossen, in diesem Jahr 85 Buschauffeure einzustellen.

Das Beispiel Rennes

Vor Lausanne hatte Rennes (F) den Titel «Kleinste Stadt mit einer Metro» inne. Die 9 km lange Metro wurde vor sechs Jahren in Betrieb genommen und veränderte das Gesicht der bretonischen Hauptstadt. Die Parkplätze im Stadtzentrum sind verschwunden und die mittelalterlichen Plätze haben ihren früheren Charme wiedergefunden. Dank je einem Park & Ride an den beiden Endpunkten der Metrolinie haben sich die Autofahrerinnen und Autofahrer daran gewöhnt, zum Einkaufen die Metro zu nehmen. Auf das gesamte Transportnetz gesehen, hat sich das Fahrgastaufkommen in den sechs Jahren verdoppelt. Zudem haben die 1300 Überwachungskameras in der Metro dazu beigetragen, dass sich die Bevölkerung sicherer fühlt. «Heute nehmen die Leute die Metro wie einen Aufzug», stellt der Betriebsleiter fest. «Für die Bevölkerung von Rennes ist die Benützung dieses reibungslos funktionierenden Systems eine Selbstverständlichkeit geworden.»

Bei der Lausanner Metro gehört das Jahr 2009 mit seinen Zwischenfällen und Pannen noch zur Anlaufphase. Die Betriebssicherheit hat im Februar allerdings schon 98 Prozent erreicht, bis Ende Jahr soll sie 99 Prozent betragen. Aber neben den Kinderkrankheiten, den technischen Glanzleistungen und den Weltpremieren beginnt sich die spannendste Wirkung dieser neuen Metro langsam abzuzeichnen: die Verwandlung einer kleinen Stadt in eine moderne Agglomeration.