Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 14 (2001)

Heft: 8

Artikel: Metro sucht den Weg aus dem Tunnel : Lausanne : die Metro soll nach Norden verlängert werden

Autor: Huber, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-121650

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: 22.07.2025

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

Metro sucht den Weg aus dem Tunnel

‹Metro› heisst die Zahnradbahn, die das Lausanner Seeufer mit dem Bahnhof und der Innenstadt verbindet. Nun will der Kanton Waadt die Bahn nach Norden verlängern und zu einer richtigen Metro ausbauen. Doch der Kanton hat im letzten Jahr ein Rekorddefizit eingefahren und der Staatsrat zog die Notbremse. Wenn das Volk der Teilprivatisierung der Kantonalbank zustimmt, das Parlament die Finanzziele gesetzlich verankert und sich beim Budget an die Vorgaben der Finanzplanung hält, wird das Projekt weiterverfolgt.

Lausanne ist eine Hügelstadt. Unten liegt der See, oben die Innenstadt, dazwischen der Bahnhof und das Tal des Flüsschens Flon. 1877 hat Jean-Jacques Mercier eine Standseilbahn gebaut, die das Seeufer in Ouchy mit dem Bahnhof und dem Stadtzentrum verband. Ende der Fünfzigerjahre hat man das Funiculaire zu einer Zahnradbahn umgebaut. Seither heisst die Bahn grossspurig ‹Metro›, für die Lausanner blieb sie die Ficelle. Die Strecke misst 1500 Meter, zwischen dem Bahnhof und der Station ‹Flon› pendelt auf eigenem Gleis ein Wagen im 220 Meter langen Tunnel: Es ist die kürzeste U-Bahn der Welt.

Nun steht der Ficelle als Metrolinie M2 eine grosse Zukunft bevor. Der Kanton Waadt will die Bahn um fast 4,5 Kilometer bis nach Epalinges verlängern, und zwar auf einem eigenen, meist unterirdischen Trassee, denn die Lausanner Topografie steht anderen Lösungen entgegen. Für ein Tram sind die Steigungen zu gross und auf der kurvenreichen Fahrt würden Tram und Bus zu viel Zeit verlieren. Verlängert man die bestehende Metro bergwärts, entsteht eine Durchmesserlinie als Rückgrat des innerstädtischen Verkehrs.

25 Millionen Passagiere jährlich

Das Département des Infrastructures des Kantons Waadt erwartet, dass jährlich 25 Millionen Passagiere die M2 nutzen werden. Zwischen den Stationen ‹Ouchy› und ‹Croisettes› werden die Züge im 6-Minuten-Takt verkehren, auf dem Mittelstück zwischen ‹Gare CFF› und ‹La Sallaz› verkürzen zusätzliche Züge den Takt auf drei Minuten. Diese dichte Zugfolge ist nur im vollautomatischen Betrieb finanzierbar, und so wird es wie in der Pariser Metrolinie 14 auch im Lausanner Untergrund keine Zugführer mehr geben. Auch die Waggons orientieren sich am Pariser Vorbild, denn die französische Firma Alstom hat die Ausschreibung mit einem zweiteiligen Zug, der auf den neuen Typen der Pariser Metro aufbaut, für sich entschieden.

Während die grösste Steigung im Zürcher Tramnetz 77 Promille beträgt (an der Linie 13 zwischen ‹Strassenverkehrsamt› und ‹Albisgütli›) steigt die M2 in Lausanne bis zu 120 Promille an. Tests haben gezeigt, dass die Züge auf Gummipneus diese Steigungen problemlos bewältigen können. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 60 km/h, deutlich mehr, als die 30 bis 40 km/h, die eine Zahnradbahn erreichen könnte. Die 6 km lange Strecke mit 14 Stationen wird die Metro in 18 Minuten zurücklegen. An mehreren Stationen kann man auf die städtischen Busse umsteigen, in ‹Ouchy› und ‹Vennes› bestehen Park-and-ride-Anlagen. Die neue Station ‹Grancy› erhält einen Ausgang zum Bahnhof SBB und wird die bestehende Station ‹Gare CFF› entlasten.

In ‹Lausanne Flon› kreuzen sich Wege

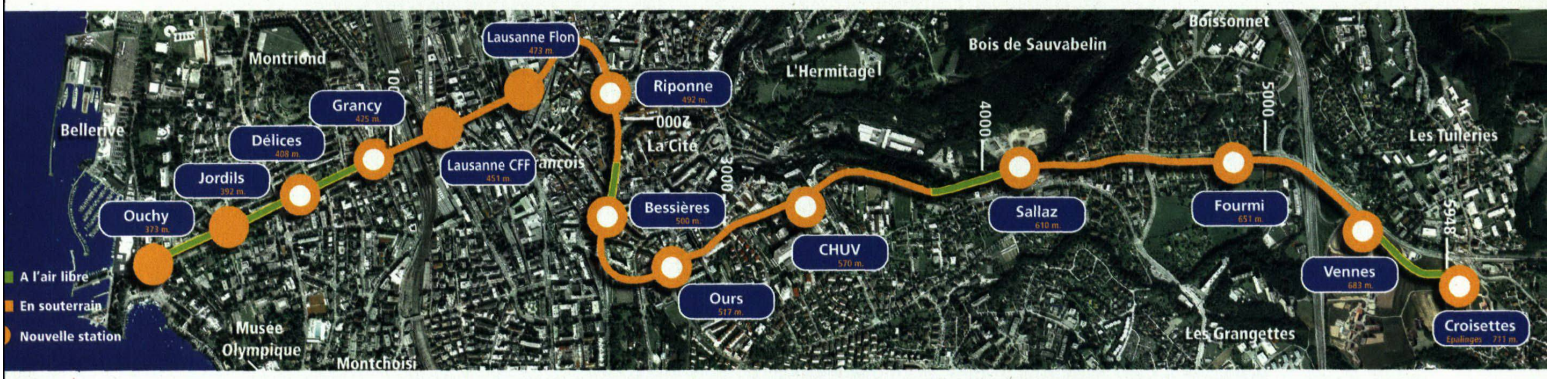
Als man Ende der Fünfzigerjahre die Seilbahn zur Zahnradbahn umbaute, entstand zugleich an der Endstation ‹Flon› ein neues Stationsgebäude mit Parkhaus in den Obergeschossen. Lifte verbinden seither die Station in der Talsohle des Vallée du Flon mit der höher gelegenen Place St-François, dem Grand-Pont und der Place Bel-Air. Damit die künftige M2 ihre Fahrt in Richtung Norden fortsetzen kann, muss man die Bahn im Boden versenken. Der Kanal des Flüsschens Flon, im 19. Jahrhundert mit dem Aushubmaterial des Ficelle-Tunnels zugeschüttet, wird dereinst nur knapp unter dem Metrotrassee liegen.

Wo es eine M2 gibt, darf die M1 nicht fehlen: Es ist das Überlandtram der

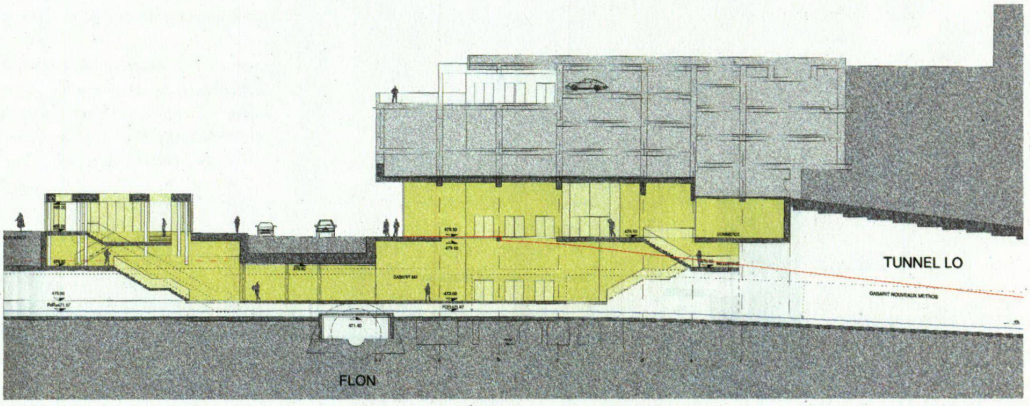
Station ‹Lausanne Flon› der LEB
Seit Mai 2000 liegt unter dem neu angelegten Place de l'Europe die Endstation der Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn (LEB). Durch seitliche Böschungen lässt Bernard Tschumi Tageslicht in den unterirdischen Bahnhof fallen. Die Station ‹Lausanne Flon› der M2 wird auf gleicher Höhe parallel zur Station der LEB zu liegen kommen

Ein Doppeltriebwagen in der Station ‹CHUV› (Centre hospitalier universitaire vaudois). Die Waggons der Firma Alstom bauen auf dem Typen MP 89 der Pariser Metro auf

Bild: Desrochers et Stringa/Alstom



Streckenplan (Desrochers et Stringa/Etat de Vaud)



Bilder: Etat de Vaud, DINF

Station ‹Lausanne Flon›, Längsschnitt Pierre Bonnard und Bernard Calame haben Ende der Fünfzigerjahre das Gebäude der Endstation ‹Flon› gebaut. In dessen Rücken liegt der Hügel des Montbenon, die Fassade öffnet sich gegen das – teilweise aufgeschüttete – Tal des Flüsschens Flon. Damit man die M2 nach Norden verlängern kann, versenkt man den Bahnhof im Boden

Métro-Ouest, das 1991 den Betrieb aufgenommen hat und seine Endstation ebenfalls in ‹Lausanne Flon› hat. Die M1 verbindet die Innenstadt mit dem Campus der Universität und der ETH in Ecublens und endet am SBB-Bahnhof in Renens. Im Mai 2000 hat schliesslich auch die Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn (LEB) den Weg nach ‹Lausanne Flon› gefunden. Nach Plänen von Bernard Tschumi und Luca Merlini entstand unter dem neu angelegten Place de l'Europe, zu Füssen der Station der Zahnradbahn, die zweigleisige Endstation der LEB. ‹Lausanne Flon› ist damit der wichtigste Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs in Lausanne.

Woher nimmt die Waadt 590 Mio.?

Der Zeitplan des Kantons für das Metroprojekt war ambitiös: Im April 1999 lag das Vorprojekt vor, im Herbst 2000 war das Projekt bereit. Im September 2001 war die Volksabstimmung, Ende Jahr der Baubeginn geplant und schon im Dezember 2005 hätte die M2 fahren sollen. Im letzten November lag das Budget für das Gesamtprojekt noch bei 647 Millionen Franken, nach einer Überarbeitung liegt die aktuelle Kostenschätzung bei knapp 590 Millionen Franken. Der Kanton Waadt steckt aber tief in den roten Zahlen. Fast 420 Millionen Franken betrug das Defizit im vergangenen Jahr, das ist Schweizer Rekord. Der Staatsrat, die Kantonsregierung, hat deshalb Anfang Mai die Notbremse gezogen und die Abstimmung im Grossen Rat verschoben. Die Waadtländer Regierung geht über die Bücher und hofft, dass sie die Kreditvorlage im Januar 2002 dem Parlament vorlegen kann. Dafür müssen aber drei Bedingungen erfüllt sein:

– Das Volk muss am 23. September der Teilprivatisierung der Kantonalbank zustimmen, damit der Kanton Aktien verkaufen kann.

– Das Parlament muss die regierungsrätlichen Finanzziele gesetzlich verankern.

– Das Parlament muss für 2002 ein Budget verabschieden, das sich an die Finanzplanung der Regierung hält.

Wenn diese Bedingungen erfüllt sind und der Grosse Rat dem Kredit zustimmt, könnte die Volksabstimmung im Herbst 2002 stattfinden, so dass die Regierung die ersten Aufträge noch Ende 2002 vergeben könnte. Ende 2006 würde die M2 auf den Schienen stehen. Wenn der Staatsrat im Januar kein grünes Licht geben kann, werden die Offerten – vor allem für das Rollmaterial – verfallen. Die Kantonsregierung würde dann mit neuen Entscheiden bis 2003 zuwarten. Die Arbeiten müssten erneut ausgeschrieben und geprüft werden. Dies würde drei Jahre dauern, die Abstimmungen im Parlament und im Volk würden ein weiteres Jahr in Anspruch nehmen. In diesem Fall könnte die M2 erst 2011 fahren. Die bestehende Metro müsste man in der Zwischenzeit modernisieren und deren Kapazität erhöhen.

Hoffen auf den Bund

Zurzeit kann der Kanton Waadt keine Bundesbeiträge für die M2 erwarten, denn 1998 hat der Bundesrat die Verkehrstrennungsverordnung sistiert. Dies hat er im Rahmen des Sparpakets zur Sanierung der Bundesfinanzen mit den Kantonen abgesprochen. Doch nun weckt die bundesrätliche Kommission, die sich mit der Finanzierung des Agglomerationsverkehrs befasst, neue Hoffnungen auf Bundesbeiträge auch für die Lausanner Metro. Ein Benzinfünfer würde dem Bund jährlich 300 Millionen Franken für den Ausbau des Agglomerationsverkehrs einbringen. Die Verfassungsänderung könnte allerdings frühestens 2010 greifen. Deshalb schlagen die Experten vor, ab 2002 die Verkehrstrennungsverordnung wieder anzuwenden. Stimmt der Bundesrat zu, könnte auch die Lausanner M2 mit Bundesgeldern rechnen.

In jedem Fall hofft man beim Département des Infrastructures, dass das Volk im Herbst 2002 über die M2 abstimmen kann. In der Bevölkerung ist das Vorhaben breit abgestützt, nicht nur in Lausanne, sondern im ganzen Kanton. Die Chancen stehen deshalb gut, dass in Lausanne die erste richtige U-Bahn der Schweiz fahren wird. **Werner Huber**