

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: Auf neuen Wegen
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-392444>

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: 04.04.2026

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

Auf neuen Wegen

Lausanne hat als einzige Schweizer Stadt eine Metro. Dieses Netz wird weiter ausgebaut. Für die Bahnen, das Tram und die Busse sind die «starken Achsen» definiert.

Text:
Werner Huber

Wer in Lausanne über den öffentlichen Verkehr spricht, kommt um den 18. September 2008 nicht herum. Dieses Datum teilt die Zeitachse in ein «Davor» und ein «Danach». «Davor» war die Zeit, in der Lausanne ein grossspurig als «Métro» bezeichnetes Zahnradbähnchen hatte, das zwischen See und Flon hinauf- und hinunterrumpelte. Als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs war es zu schwach. Seit im Vorfeld der Expo 1964 die letzten Tramlinien liquidiert wurden, übernahmen Auto- und Trolleybusse die Erschliessung der Stadt – wegen der grossen Steigungen oft über kurvige Umwege. Einzig die 1991 eröffnete Metro M1, die vom Flon in den Hochschulcampus fährt, vermittelte den Eindruck eines modernen Transportmittels.

Heute ist die Zeit des «Danach»: Im September 2008 nahm die Metro M2 ihren Betrieb auf. Seither verkehren die Züge vollautomatisch zwischen dem Seeufer und dem nördlichen Stadtrand in Epalinges und verbinden wichtige städtische Brennpunkte miteinander: den Bahnhof, das Flon-Quartier, die Place de la Riponne und das Universitätsspital CHUV. Lausanne hat die M2 ins Herz geschlossen: Mit jährlich über 27 Millionen Passagieren sind die Prognosen nach nur fünf Jahren übertroffen.

Tram und Bus ...

Die M2 wirkt sich auch auf den Individualverkehr aus, der seit Oktober 2008 um rund 13 Prozent abgenommen hat. Das macht Lust auf mehr. Ein Ausbau ist allein wegen der bis 2030 prognostizierten Zunahme an Einwohnerinnen und Einwohnern sowie wegen neuer Arbeitsplätze nötig: Circa 70 000 Menschen sollen bis dann neu in die Agglomeration ziehen, bis zu 45 000 zusätzliche Arbeitsplätze sollen entstehen. Die «starken Achsen» (Axes forts) sind eines der wichtigen Elemente im Agglomerationsprogramm Lausanne-Morges. Sie sollen dem öffentlichen Verkehr vor allem in Ost-West-Richtung einen Kapazitätsschub verleihen und insbesondere einen besseren Anschluss des Lausanner Westens bringen. Dafür wird eine Tramlinie von der Place de l'Europe zum Bahnhof Renens gebaut. Bereits 2018 wird sie den Betrieb aufnehmen und später bis nach Villars-Sainte-Croix verlängert.

Parallel dazu steigert die Stadt die Leistungsfähigkeit ihres Busnetzes. Auf ausgewählten Strecken werden Schnellverbindungen (bus à haut niveau de service, BHNS) eingerichtet. Die Fahrzeuge verkehren dort teilweise oder ganz auf einem eigenen Trasse und werden an den Kreuzungen bevorzugt. Neben Teilstücken in verschiedenen Stadtquartieren ist eine Hauptachse auf der Route de Cossonay zwischen Prilly und Crissier vorgesehen. Am wichtigsten ist die Linie von der Place St-François via Place Chauderon zur Avenue de Morges – mit einer einschneidenden Konsequenz für den privaten Autoverkehr: Der Grand-Pont wird für den Privatverkehr gesperrt. Dies ist für die Automobilisten umso einschneidender, als für

sie auch die Rue de Genève im Flon-Quartier geschlossen wird, denn dort wird künftig das Tram fahren. Dennoch geht es nicht darum, den Individualverkehr aus der Stadt zu verdrängen, sondern sich ergänzende Transporte zu ermöglichen. Um das Strassennetz auf diese Veränderungen vorzubereiten, sind flankierende Massnahmen geplant. Strecken, auf denen Mehrverkehr erwartet wird, sollen einen lärmschluckenden Belag erhalten.

... und eine weitere Metrolinie

Das Paradeferd des Ausbaus des Lausanner Nahverkehrs soll die M3 werden, eine Metrolinie, die das Zentrum mit dem künftigen «Ecoquartier» und den neuen Sportstätten des Entwicklungsprojekts «Métamorphose» verbinden wird (siehe Seite 8). Dabei wird die Gelegenheit genutzt, den Makel der M2 auszubügeln: die knapp dimensionierte Station am Bahnhof und der einspurige Tunnel unter den SBB-Gleisen. Da die Planer auf der neuen M3 eine geringere Frequenz erwarten als auf der M2, wird dereinst die neue Linie den Abschnitt Ouchy-Bahnhof befahren und von dort unterirdisch weiter Richtung Plaines-du-Loup verkehren. Die bestehende M2 erhält am ausgebauten Bahnhof eine neue, leistungsfähigere Endstation.

Noch ist die Finanzierung der M3 nicht gesichert – im Bundesbeschluss zur Finanzierung der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation steht das Projekt nicht in der Priorität A (Baubeginn zwischen 2015 und 2018). Nun wollen Stadt, Kanton, das Bundesamt für Verkehr und die SBB mit einer Etappierung zumindest den Bau des ersten Abschnitts zwischen dem Bahnhof Lausanne und der Place de l'Europe vorantreiben. Dadurch könnten die M2 entlastet und die Bauarbeiten mit dem Ausbau des Bahnhofs, des Projekts «Léman 2030», koordiniert werden. Das geplante Tram von Renens nach Villars-Sainte-Croix wird dagegen höher priorisiert. Insgesamt soll die Agglomeration Lausanne-Morges mit 135 Millionen aus der Bundeskasse bedacht werden – eine der grössten Tranchen aller Agglomerationsprogramme.

Bereits in Betrieb ist die S-Bahn-Station Prilly-Malley, die mit dem vierten Gleis und einer Überwerfung auf der SBB-Strecke zwischen Lausanne und Renens ihre volle Leistungsfähigkeit erreichen wird. Neben dem Bahnhof Lausanne (siehe Seite 18) wird auch der Bahnhof in Renens ausgebaut. Grosse Pläne schmiedet die Lausanne-Echallens-Bercher-Bahn (LEB). Sie hat ihre Endstation unter der Place de l'Europe im Flon-Quartier. Von da aus fährt sie im Tunnel zur Place Chauderon und erreicht in der Avenue d'Echallens die Strasse. Inzwischen fahren die Züge bis Cheseaux im 15-Minuten-Takt – statt 86 Züge sind es nun täglich 140. Deshalb und damit die Bahn in der Stadt vollständig unterirdisch verläuft, soll der Tunnel um einen Kilometer verlängert und eine Station ausgebaut werden.

Die Infrastrukturprojekte werden Lausanne in den nächsten Jahren in eine grosse Baustelle verwandeln. In der Innenstadt, im Bereich Place de l'Europe, bereitet dies den Anrainern grosse Sorgen. Die Planer beruhigen: Es wird schwierig werden, aber nicht unmöglich. ●



Unter dem Pont Bessières taucht die Metro M2 kurz aus den Tunnels auf.