Rohbau der Stadt : Metro Lausanne : Auswirkungen auf Stadtgestalt und Stadtraum

Autor(en): **Jenatsch, Gian-Marco**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **96 (2009)**

Heft 10: **Infrastrukturen = Infrastructures**

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-131077

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

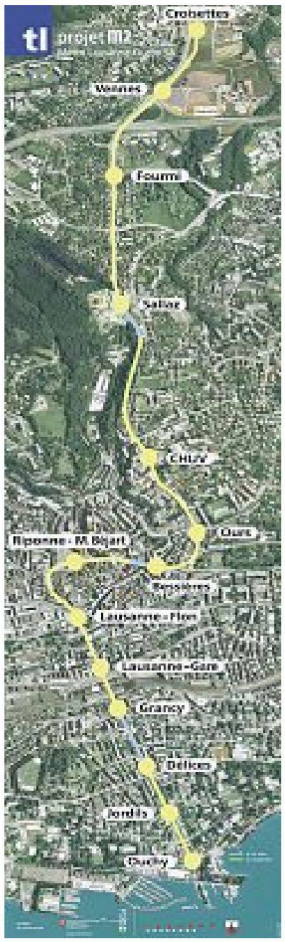
Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Rohbau der Stadt

Metro Lausanne – Auswirkungen auf Stadtgestalt und Stadtraum

Gian-Marco Jenatsch Die Metrolinie m2 verbindet das Lausanner Seeufer mit Vororten im Norden. Obwohl sie mehrheitlich unterirdisch verläuft, löst sie in den Quartieren entlang der Strecke unterschiedliche urbane Impulse aus. Das Infrastrukturbauwerk wird zum Katalysator der städtebaulichen Entwicklung.



Oben: Streckenplan der neuen Metrolinie m2, rechte Seite: Pont Bessières über der Rue Centrale, Rue Saint-Martin, unterhalb der Kathedrale. – Bilder: Transports publics de la région lausannoise

Ein Jahrhundertprojekt – so nennen die Verantwortlichen die im Oktober 2008 in Betrieb genommene Metrolinie m2 in Lausanne. Ein grosses Wort. Doch tatsächlich handelt es sich um ein Bauwerk, das weder rein aufgrund der extremen topographischen Situation der Stadt als bauingenieurtechnische Herausforderung zu würdigen wäre, noch nur wegen der schweizweit ersten führerlosen, automatischen Metro. Vielmehr ist es auch und nicht zuletzt als ein Projekt zu betrachten, das die städtebauliche Entwicklung Lausannes in den nächsten Jahrzehnten entscheidend beeinflussen wird. Dabei interessiert vor allem die Frage, wie ein Infrastrukturbauwerk die Stadt und ihr Territorium zu differenzieren und zu polarisieren, als Urbanitätsgenerator Städtebau gleichsam vorwegzunehmen vermag. Nicht einzelne Architekturen, die in direktem Zusammenhang mit der Metro entstanden sind, werden hier diskutiert – ihre Haltestellen etwa, da gibt es markantere Beispiele, welche die Identität einer Stadt in besonderem Masse prägen –, vielmehr soll die Metrolinie als urbane Realität begriffen werden, als anspruchsvolle städtebauliche und architektonische Aufgabe, gewissermassen als «Realität als Disziplin»[1]. Der Fokus liegt auf den konkreten Auswirkungen der m2 auf die Stadtgestalt und den Stadtraum Lausannes: Wie manifestiert sich ein solches Infrastrukturbauwerk in der Stadt? In welchem Masse vermag es eine Stadt zu verändern? Welche Stadtvorstellungen werden evoziert?

Fakten

Die neue Metrolinie m2 ergänzt die erste Metrolinie, die m1, die den Süden und Osten der Stadt bis hin nach Renens verbindet – noch erkennbar in ihrer früheren Bezeichnung TSOL, Tramway du Sud-Ouest lausannois. Sie verkehrt von Ouchy (373 m ü. M.), am Ufer des Lac Léman, nach Epalinges (711 m ü. M.), auf dem Hügelkamm im Norden der Stadt. Die Gesamtstrecke misst 5,9 Kilometer, der Höhenunterschied beträgt 338 Meter. Das Trassee präsentiert sich entsprechend steil, mit einer durchschnittlichen Steigung von 6 Prozent, mit einem Maximum von 12 Prozent bei der Station Lausanne-Gare. Die m2 passiert zehn Tunnels, acht neue und zwei bereits bestehende, verkehrt mit einer kleinen Ausnahme durchwegs doppelspurig und erreicht eine Maximalgeschwindigkeit von 60 km/h. 14 Haltestellen werden bedient, wobei Lausanne-Flon mit über 60 000 Passagieren pro Tag die am stärksten frequentierte Station ist. Bei 3-Minuten-Intervallen kann die neue Metro bis zu 4 400 Passagiere pro Stunde in beide Richtungen transportieren, insgesamt bis zu ca. 25 Millionen Passagiere pro Jahr.

Im November 2002 nahm das Stimmvolk den Projektierungskredit an; im März 2004 wurde mit den Bauarbeiten, im November 2005 mit den Gleisarbeiten begonnen; 2006 endeten die Tunnelarbeiten, 2007 erfolgte die Elektrifizierung der Strecke; ein Jahr später, im September 2008, konnte die Metro einweiht werden und im Oktober des gleichen Jahres wurde der Betrieb nach vierjähriger Bauzeit und Kosten von 736 Millionen Franken aufgenommen.

Im Legislaturprogramm 2006–2011 hielt der Stadtrat von Lausanne fest, dass der Bau der Metrolinie m2 eine Dynamik in Bezug auf die Entwicklung der Stadt schaffe, die den Weg freimache für eine wirkliche «Metamorphose von Lausanne». So wurden der regionale Richtplan überarbeitet, verschiedene öffentliche Plätze der Innenstadt in Verbindung mit der m2 und dem neu geplanten Strassenbahnnetz umgestaltet und zahlreiche Teilnutzungspläne entlang der Strecke der neuen Metro ausgearbeitet.



[1] Siehe Fritz Neumeyer, «Realität als Disziplin. Grossstadtarchitektur und urbane Identität», Archithese 1.1990, S. 22–27.
[2] Vgl. hierzu den Artikel von Yves Dreier, «Urbaner Nährboden» in werk, bauen + wohnen 9|2009, S. 68.

Arkadien

«Car le charme de Lausanne, c'est qu'elle est, en vérité, une belle paysanne qui a fait ses humanités.»

Jean Villard-Gilles (1895–1982), Lausanne

In Ouchy, der Endstation am Ufer des Lac Léman, sind die umgebende Landschaft, die Weite des Sees und die dahinter aufragenden Berge der Savoyer Alpen unmittelbar präsent. Dieser erste Abschnitt der m2 führt zuerst meist unterirdisch durch das Quartier Sous-Gare – ein gehobenes Wohnviertel, geprägt durch grossstädtische Häuser und baumbestandene Strassenzüge –, dann teilweise über Terrain zum Bahnhof und Richtung Flon. Die Strecke wurde seit 1877 durch die «Ficelle» genannte frühere Drahtseilbahn (und spätere Zahnradbahn) bedient, bis diese 2006 im Zuge des Baus der m2 eingestellt wurde. Die Metro manifestiert sich hier primär durch einen neu geschaffenen Grünstreifen, die «Promenade ficelle», die erst durch das Infrastrukturbauwerk generiert wurde – eine Verbindung, welcher sich die diesjährige Ausgabe von «Lausanne Jardins» unter dem Titel «Jardins dessus dessous» widmet.[2]

Der Grünraum über der Metro ist als urbaner Parkraum gestaltet. Dieser wird bis nah, zuweilen direkt bis an die angrenzenden Häuser herangeführt, womit die Gefahr des Abstandsgrüns gebannt, eine im Siedlungsbau zuweilen drohende vorstädtische Atmosphäre verhindert und ein städtischer Grünraum offeriert wird, der zum grösser gefassten Landschaftsraum vermittelt. Dessen unmittelbare Präsenz erfährt eine städtebauliche Anverwandlung, da seine Wahrnehmung nun mit der Stadt im Vordergrund und aus dieser heraus erfolgt. Hier manifestiert sich eines der städtebaulichen Potenziale Lausannes: Die umgebende Landschaft bleibt im Stadtgefüge immer präsent. Der quer zum Hang laufende Grünraum gibt Durchblicke auf das Panorama mit dem Lac Léman und den Bergen im Hintergrund frei – ein Effekt, der auch in den ebenso quer zum Hang verlaufenden Strassen Lausannes beobachtet werden kann, wenn der Landschaftsraum in der Tiefe dieser Schneisen immer wieder unvermittelt im Stadtraum auftaucht. Diese Präsenz der Landschaft mitten in der Stadt wird noch verstärkt durch die Neigung des abfallenden Terrains, die die Landschaft als eigentliches Gegenüber und gleichzeitig als Bestandteil der Stadt selber erscheinen lässt und Lausanne so in die Nähe Arkadiens rückt.

Metropolis

«Lausanne est une ville toute en escaliers, les quartiers se divisent par étages: la cathédrale est au moins au septième.» Gérard de Nerval, Voyage en Orient, 1851

Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs der Stadt bildet Lausanne-Flon. Die Topographie erfährt hier einen eigentlichen Bruch. Der Hang, der vom See aus kontinuierlich angestiegen ist, fällt hier abrupt ab, bevor er wieder ansteigt. Das Tal des Flon wird von der Grand-

Endstation Ouchy, am Lac Léman. – Bilder: Gian-Marco Jenatsch



Station Jordils, Blick Richtung Norden, Richtung Stadt



Pont überspannt, welche die höher gelegenen Quartiere Saint-François und Saint-Laurent verbindet, und von der Kathedrale in der Cité darüber noch überragt wird. In dieser Richtung passiert man die Pont Bessières, bei der sich einem gleichsam der Gegenentwurf zur ersten Stadtvorstellung eröffnet – Metropolis statt Arkadien. Verläuft die Metro beinahe ausschliesslich unsichtbar unter Terrain, so tritt sie hier plötzlich in Erscheinung, bricht in den Stadtraum ein, beziehungsweise aus dem Stadtkörper heraus. Eine Etage tiefer als die bestehende Pont Bessières werden die Gleise von einem Brückenpfeiler zum andern gespannt, verlaufen in Projektion der bestehenden Brücke für Fussgänger und Autos und führen über die noch ein Niveau tiefer liegenden Strassen Rue Centrale respektive Rue Saint-Martin hinweg. Die übereinander gestapelten Brücken erzeugen ein grossstädtisches Bild und scheinen die futuristischen Versprechen zu Beginn des 20. Jahrhunderts endlich einzulösen. Hier findet sich eine der faszinierendsten Stellen der neuen Metrolinie. Als signifikantes Element der Stadt Lausanne bestimmt sie deren Atmosphäre prägnant mit und wird im Stadtraum unmittelbar präsent.

Verhilft der Bau der m2 im ersten Streckenabschnitt Lausanne zu einer beinahe symbiotischen Verschmelzung mit der Landschaft, so versinnbildlicht sie hier deren Charakter als vertikale, aufeinander getürmte Stadt, die sich in der Pont Bessières in einem einzigen Bauwerk zu bündeln scheint.[3] Ob es sich dabei um «bewusste Grossstadtarchitektur»[4] handelt, wäre zu diskutieren. Mit ureigener Präsenz wirkt die Metro als neue Realität der Stadt, als Vehikel, das nicht allein Passagiere befördert, sondern auch Urbanität generiert.

Suburbia

«L'histoire de la ville de Lausanne n'est pas seulement, et de loin, celle de l'espace urbain. Pendant longtemps, la ville a tiré sa force de ses campagnes, de ses forêts et de son lac. Sans le bleu et le vert, le gris n'aurait pas existé.»

Anne Radeff, Chronologie de l'histoire de Lausanne, Eratosthène, 1990

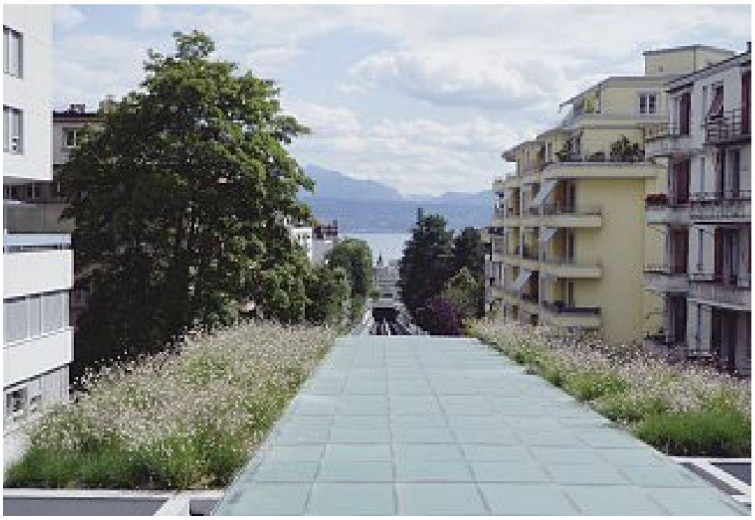
Mit dem Projekt der m2 verändert sich Lausanne auch ausserhalb der innerstädtischen Struktur, da neue Stadtentwicklungsgebiete im Norden der Stadt erschlossen werden. In La Sallaz etwa planen 2b Architekten einen der vorgesehenen öffentlichen Plätze als «Quartierzentrum, Handels- und Umschlagspunkt» direkt neben der Haltestelle der m2, und in Vennes erstellte Rodolphe Luscher nicht nur ein Depot für die Metro m2, sondern arbeitete auch den «Plan d'affectation cantonal» aus, der die Grundlage für die Entwicklung dieser Ortschaft bildet.

Hier, eine Haltestelle vor der Endstation Croisettes, präsentiert sich eine dritte Szenerie – Suburbia. Hoch über der Stadt auf einem nach Süden, zum See hin leicht abfallenden Hang, findet die vom Stadtrat angekündigte Metamorphose statt. Der Ort war bisher mehr-

3 Ein weiteres Bauwerk Lausannes vereinigt ähnliche Qualitäten in sich: das Immeuble Bel-Air-Métropole des Architekten Alphonse Laverrière (1932), am einen Ende der Grand Pont situiert. Vergegenwärtigt man sich die Topographie der Stadt, scheint sie nicht eben prädestiniert für den Typus des Hochhauses. In der Anverwandlung gerade dieser Topographie, resultiert aber ein absolut grossstädtisches Gebäude, indem es sich die Topographie Lausannes als Schnittlösung einverleibt und so Urbanität auf genuin architektonische Weise zum Ausdruck bringt.
Als Fussnote der Fussnote bleibt zu erwähnen, dass Lausanne nicht nur beim Bau der ersten automatischen Metro der Schweiz voraus ist, sondern dies beim Bau des ersten Hochhauses in der Schweiz bereits einmal war.

4 Ein Ausdruck aus Karl Scheffler, Die Architektur der Grossstadt, Berlin: Cassirer 1913.

Station Grancy, Blick Richtung Süden, Richtung See und Berge



Blick von der Grand-Pont auf die Station, den Knotenpunkt Lausanne-Flon. – Bild: Transports lausannois



heitlich durch eine heterogene Baustruktur gekennzeichnet: eine rurale, offene Baustruktur neben einem schmalen Waldstück im Osten, der Autobahn sowie drei Wohnhochhäusern aus den 1960er Jahren im Süden und der parallel zum Trassee der m2 verlaufenden Kantonsstrasse Route de Berne im Westen, entlang derer sich einzelne Solitärbauten aufreihen. Mit dem der Fertigstellung der m2 nachfolgenden Park+Ride-Center, ergänzt um ein Hotel und das Museum Aqua Ecopôle, wird in diesem etwas zusammenhangslosen Kontext versucht, einen neuen Schwerpunkt zu definieren. Ein erster Erfolg stellt ein Studienauftrag für den neuen Bürokomplex der Krankenkasse CSS dar, der in unmittelbarer Nachbarschaft durchgeführt wurde und an dem sich namhafte Büros aus Lausanne, etwa Brauen & Wälchli, und Devanthéry & Lamunière, aber auch beispielsweise Diener & Diener Architekten aus Basel beteiligten.

Abzuwarten bleibt, ob und wie sich diese Gebiete entlang des Projektes der m2 mit der Stadt Lausanne verbinden, ob sie von blossen Vorstädten zu neuen Stadtquartieren und das Infrastrukturbauwerk zu einem Bestandteil der Stadt werden lassen. Im besten Fall werden solche Bauten – «sichtbare Monumente von weitgehend unsichtbaren Versorgungssystemen» – zum Bedeutungsträger einer Stadt. Ein Phänomen, für das just Lausanne als Referenz beigezogen werden kann: Adrien Pichard gelang es während seiner Zeit als Kantonsingenieur und Gebäudeinspektor von Lausanne (1817–1841) eine ringförmig angelegte Verkehrsführung zu etablieren, welche die bewegte, «zerhackte» Topographie der Stadt mit dem Tal des Flon und dem Hügel der Cité überwindet. Mit dem Bau der Grand-Pont, die 1844 dem Verkehr übergeben wurde und dem Durchstich des Tunnel de la Barre, der 1855 eröffnet wurde, konnte das Gebiet um den Platz Saint-François mit dem Quartier Chauderon und weiter mit den Quartieren Riponne, Valon und Marterey und wiederum bis zur Place Saint-François mehr oder weniger auf einem Geländeniveau verbunden werden.[5] Diese Infrastrukturbauwerke bestimmten die Entwicklung der Stadt entscheidend und prägen das Bild Lausannes bis heute. Der Begriff des «Jahrhundertprojektes» aus den Festschriften der m2 erlangt so eine weitere, spezifisch zu Lausanne passende Bedeutung. ■

5 Diesen Hinweis verdanke ich Martin Steinmann. Material hierzu findet sich in: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte (Hrsg.), INSA, Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920, Band 5, Grenchen – Herisau – Lausanne – Liestal, Zürich: Orell Füssli, 1990.

Gian-Marco Jenatsch, ist Architekt ETHZ, eigenes Architekturbüro in Zürich, nach Assistenzen an der ETHZ seit 2007 Wissenschaftlicher Mitarbeiter am Laboratoire de l'expression LABEX an der EPF Lausanne, verschiedene Publikationen.

Die Zitate zur Stadt Lausanne sind dem «Recueil des textes» des Ateliers LABEX, Professoren Astrid Staufer & Thomas Hasler, an der EPF Lausanne entnommen. Ein besonderer Dank geht an Alicia Escolar Rinquet, die diese Texte zusammengetragen hat.

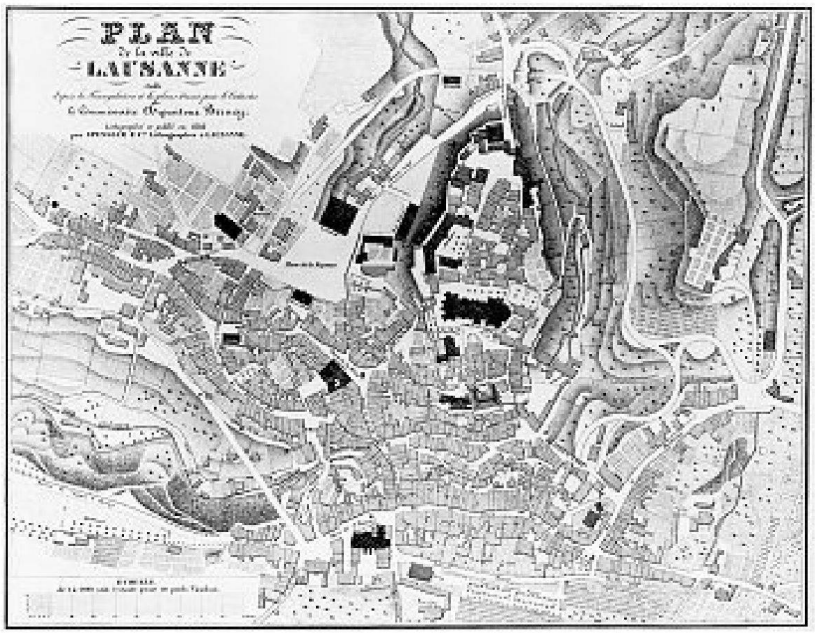
Station Vennes, Blick Richtung Süden. – Bild: Gian-Marco Jenatsch



résumé **Gros œuvre de la ville** Métro Lausanne – incidences sur l'aménagement et l'espace urbain La nouvelle ligne de métro m2 est une performance technique dans un contexte topographique extrême. C'est aussi un projet qui pourrait influencer de manière décisive le développement urbanistique de Lausanne ces prochaines décennies. Elle conduit d'Ouchy au bord du lac Léman à Epalinges, un quartier de banlieue, et franchit, sur un parcours de 5,9 kilomètres, une dénivellation de 338 mètres. Bien que le parcours s'effectue principalement en sous-sol, le m2 déclenche différentes impulsions dans les quartiers tout au long de son parcours. Dans le tronçon le plus bas, il génère une nouvelle bande verte en surface, dans le nœud urbain du Flon, il définit un objet signifi-

catif: un pont à deux étages inscrit dans un espace urbain fortement densifié. Même en dehors de la structure du centre ville, dans les zones de développement au Nord, l'infrastructure du m2 opère comme un générateur urbain. Plusieurs nouveaux projets de construction doivent ici revaloriser la structure bâtie hétérogène de la banlieue. La ligne de métro aurait ainsi le potentiel, un peu comme le projet du siècle du Grand Pont et du tunnel de la Barre (1844 et 1855), de marquer dans la durée le développement de la ville. ■

summary **The Shell of the City** Metro Lausanne – its effects on the form of the city and on urban space In addition to being a technological tour-de-force in an extreme topographical situation, the new m2 metro line is also a project that could decisively influence the urban development of Lausanne in the decades to come. It leads from Ouchy on the shores of Lake Geneva to the suburb Epalinges, overcoming a difference in altitude of 338 metres along a stretch of 5.9 kilometres in length. Although most of the m2 runs below ground level, it provides a number of different impulses in the districts along the line. In the lowest section it generates a new green strip at ground level, at the urban junction Flon, where it takes the form of a two-storey bridge, it becomes a significant object in the highly condensed urban space. Even outside the inner city in the northern urban development areas, the infrastructure of the m2 becomes a kind of urban generator. A number of new building projects there are intended to upgrade the heterogenous built environment of the suburbs. The metro line could therefore harbour the potential to influence the development of the city as decisively as the great 19th century project, Grand Pont and the Tunnel de la Barre (1844 and 1855). ■





Etablierung einer ringförmigen Verkehrsverbindung Lausannes durch den Bau der Grand-Pont und des Tunnel de Barre.
Bilder: Inventar der Neueren Schweizer Architektur INSA, Bd. 5, 1990