

Für den Bundesrat taucht die zeitgenössische Bautätigkeit langsam in der Kulturbotschaft auf – doch ein substanzielles Budget mag er dafür nicht einstellen. Dabei zeigt eine Ausstellung in Wien, wie Architektur nach dem Zweiten Weltkrieg nicht nur die Kultur zu formen half, sondern auch die Gesellschaft und die Demokratie festigte.

Nach einer Instandstellung erstrahlt das Tramdepot Elisabethenstrasse in Zürich über dem Graben der Gleise wieder in altem Glanz. Neu bietet das denkmalgeschützte Gebäude sommers wie winters angenehme Temperaturen und verbraucht wesentlich weniger Energie – einer neuen thermischen Schicht aus einer zeitgenössischen Stahl-Glas-Konstruktion sei Dank.

Im Bauen ist das Wasser entscheidend. Die Hülle dient vor allem dazu, Niederschläge vom Innenraum fernzuhalten, die vielfältigen Dämmungen und Dichtungen regulieren die Feuchtigkeit. Und als sinnliches Element spielt Wasser unbestritten die Hauptrolle in Küche und Bad.

An der Oberfläche begegnen sich Konstruktion, Mensch und die Gestaltung des Innenraums. Deshalb ist es wichtig, über welche Qualitäten diese Oberflächen verfügen. Haptische und technische Eigenschaften sind dabei ebenso bedeutsam wie die Anmutung. Zusammen bestimmen diese Faktoren die Atmosphäre und die Aufenthaltsqualität eines Raumes.

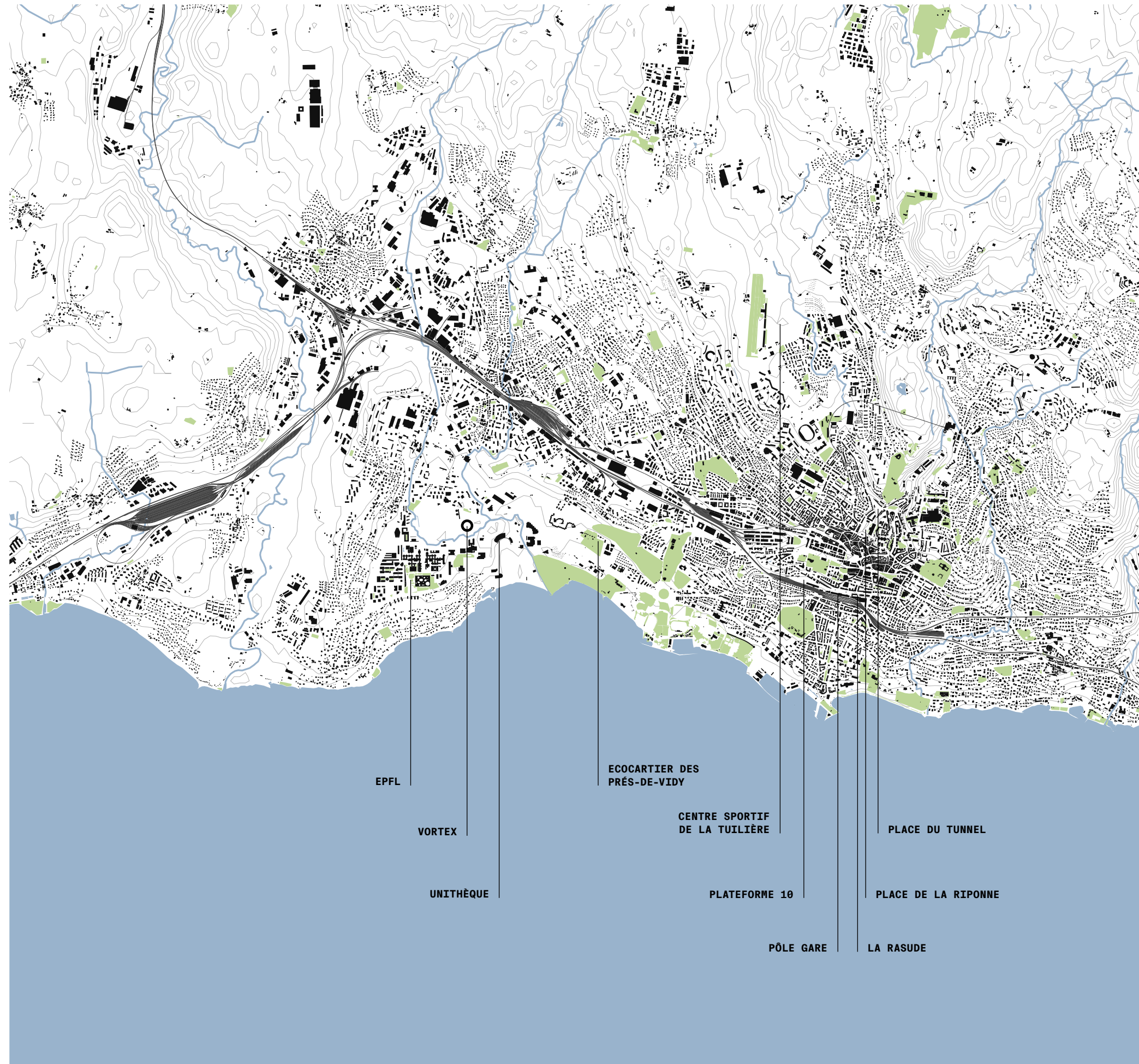
LAUSANNE EN CHANTIER

014 / 057

MODULØR



Bleu, vert et gris



Lausanne steht vor grossen Veränderungen – Grossprojekte verändern das Gesicht der Stadt: Rund um den Bahnhof werden die Bezüge zur Stadt neu definiert, in unmittelbarer Nachbarschaft entsteht das Museumsquartier Plateforme 10. Mit zwei „Ecoquartiers“ positioniert sich die Stadt in der Diskussion um die Nachhaltigkeit.

In den letzten Jahrzehnten ist Lausanne zur viertgrössten Stadt der Schweiz herangewachsen. Mit mehr als 140 000 Bewohnerinnen und Bewohnern steht die Hauptstadt des Kantons Waadt heute vor der Herausforderung, ihr Bauvolumen und ihre Infrastruktur zu erweitern. Um grundsätzliche städtebauliche Entscheidungen treffen zu können, müssen auch die baugesetzlichen Grundlagen angepasst werden. So wie überall in der Schweiz löst diese Veränderung eine polarisierende Stadt-Land-Debatte aus. Im Wesentlichen unterscheidet sich Lausanne von den grössten Städten der Schweiz – Zürich, Genf und Basel – durch seine aussergewöhnliche Topografie und seine niedrige bauliche Dichte. Einklemmt zwischen den äussersten Hügeln am Rande des Plateaus des Mittellands und der Ebene des Genfersees, hat sich die Stadt allerdings noch nicht an ihre neue Rolle als „Grossstadt“ gewöhnt.

von Katharina Marchal (Text)
und Daniel Ammann (Foto)

Wie kann man Lausanne wirklich beschreiben? Diese Frage stellte sich bereits Jean-Luc Godard, als er anlässlich der 500-Jahr-Feier der Stadt einen Dokumentarfilm drehen sollte. In seinem Kurzfilm „Lettre à Freddy Buache“ (1981) erzählt Godard seinem Freund, dem Gründer und Kurator der Cinémathèque Suisse, vom Scheitern des Projektes, einen Auftragsfilm über die Stadt Lausanne zu drehen¹. Er beschreibt Lausanne als eine Stadt, die sich zwischen Himmel und Wasser bewegt – entre le ciel et l’eau, entre le vert et le bleu – zwischen Grün und Blau. Als Lausanne entstand, gab es ein „unteres“ Lausanne, nahe dem Wasser, und ein „oberes“ Lausanne, nahe dem Himmel und den Bergen. Diese zwei Teile haben sich vereint und dazwischen das Zentrum mit zwei Peripherien geschaffen. Die Peripherie ist verloren gegangen. Das Zentrum hat sich erhalten. „Es ist die Stadt, der Stein, das Gebaute“, schreibt Godard und fasst zusammen: „Un plan vert, un plan bleu et comment ça passe du vert au bleu.“ Dazwischen liegt das Grau.

Der Lausanner Architekt Yves Dreier von Dreier Frenzel Architecture + Communication definiert diese Aussage des Filmemachers als eine weitere Eigenheit, die sich seit Jahrhunderten überliefert hat: „Redet Godard von Grau, so versteht man darunter nicht nur die Architektur, sondern auch die Entscheidungen, die in Lausanne getroffen werden. Diese sind in Lausanne nicht immer schwarz oder weiss, sondern oft Kompromisse. Wenn das Grau im Film die städtische Struktur zwischen dem Blau und dem Grün darstellt, so evokiert es auch die halbe Sache, das „Dazwischen“². Diese „milden Ambitionen“, wie der Lausanner Architekt es auch nennt, blockieren gelegentlich die städtebauliche Entwicklung über die Stadtgrenzen hinaus. Doch Lausanne wächst über seine Grenzen hinaus. Heute leben 20 Prozent der Bevölkerung des Kantons Waadt in der Stadt und 50 Prozent in der Agglomeration von Lausanne. Bis 2030 sollen weitere 30 000 Menschen in Lausanne wohnen können. Das ist das Ziel des kürzlich veröffentlichten Masterplans „Lausanne 2030“. Die dazugehörige Planung der Stadtentwicklung ist in eine kantonsübergreifende Vision integriert, entspricht aber nur teilweise den Zielen des Kantons.

Sechs Brennpunkte

Der Stadtpräsident von Lausanne, Grégoire Junod, nimmt sich mit dem Masterplan der zu-

künftigen Herausforderungen der Kantons-hauptstadt an; sie umfassen die Umsetzung von Wohnraum, öffentlichen Einrichtungen und Lebensqualität. Vorrangig müssen Standorte entwickelt werden, um auf diese Bevölkerungszunahme vorbereitet zu sein. Gleichzeitig gilt es, die urbane Qualität zu erhalten. Dafür musste die Stadt den kommunalen Richtplan anpassen und einen neuen Nutzungsplan erarbeiten. Dieser gliedert die Themenbereiche in Urbanisierung, Mobilität, Natur, Landschaft, Landwirtschaft und Umwelt. Der Masterplan „Lausanne 2030“ beinhaltet sechs Hauptgebiete, die einem stadträumlichen Wandel unterzogen werden sollen: das Gebiet um den Hauptbahnhof von Lausanne mit dem Titel „Pôle Gare“, den Stadtteil um das universitäre Krankenhauszentrum / Centre hospitalier universitaire vaudois (CHUV), die bereits in Planung oder Umsetzung begriffenen Ökoquartiere Prés-de-Vidy und Plaines-du-Loup, das ehemalige Industriequartier Sébeillon-Sévelin und die Entwicklung des Gebietes Venes in der nordöstlichen Exklave des Stadtbezirks namens Lausanne Vernand. Alle diese Quartiere oder Bezirke sollen in Zukunft besser durch den öffentlichen Verkehr miteinander verbunden werden. Denn mit der Zunahme an Arbeitsplätzen und der Bevölkerung steigt auch der Bedarf an Mobilität und der Druck auf das Verkehrsnetzwerk erhöht sich. Ob innerhalb des Zentrums, den Quartieren und der Agglomeration – der öffentliche Verkehr soll koordiniert, der Langsamverkehr gefördert werden.

Der Städtebau und seine Infrastruktur

Zur grossen Herausforderung der Stadt zählt seit je die Erschliessung, denn die Hanglage und der Genfersee bestimmen die Stadtentwicklung. Sie werden auch in Zukunft das Stadtbild prägen. Etwa durch die allgegenwärtigen Stützmauern, die zur konstruktiven Herausforderung für jedes Bauprojekt werden. Nicht überraschend verband bereits im 19. Jahrhundert die erste Zahnradbahn die obere Stadt mit der Ebene und überwand dabei die rund hundert Höhenmeter vom Genfersee bis ins Stadtzentrum. Heute wird auf dieser Linie eine vollautomatische U-Bahn (Linie m2) geführt. Lausanne war übrigens die erste Stadt in der Schweiz mit einer Untergrundbahn. In West-Ost-Richtung verbindet die Metro m1 (ehemals Tramway Sud-Ouest Lausannois)

das Stadtzentrum im Flon mit Dorigny, wo sich die Universität befindet, und mit der Gemeinde Ecublens, wo der EPFL-Campus liegt. Sie endet in Renens, einer der acht Gemeinden des jungen Bezirks L’Ouest Lausannois (siehe weiter unten „im Wilden Westen von Lausanne“, S.30). Beide bestehenden Metrolinien stossen allmählich an ihre Kapazitätsgrenzen. Deshalb will der Kanton Waadt das Angebot im öffentlichen Verkehr deutlich verstärken. Er beantragte dieses Jahr einen Kredit von 153,7 Millionen Franken, um die Metrolinie m2 auszubauen. Zudem soll bis 2027 eine dritte Metrolinie – die m3 – gebaut werden. Dadurch wird auch das geplante Ökoquartier im Plaines-du-Loup besser erschlossen. Die Waadtländer Verkehrsministerin Nuria Gorrite hofft, dass zwischen 2025 und 2026 der neue Streckenabschnitt der m2 fertig gebaut sein wird und 2027 die neue m3 den Betrieb aufnehmen kann.

Projekte des Masterplans „Lausanne 2030“

Auch beim grossen Entwicklungsprojekt namens „Pôle Gare“ bildete ein Infrastrukturprojekt den Ausgangspunkt. Das Ziel des grössten Bahnprojekts der Schweiz „Léman 2030“ ist es, die Kapazität des Bahnnetzes in der Region Lausanne, Renens und Genf im kommenden Jahrzehnt zu erhöhen. Nachdem sich das Verkehrsaufkommen auf der Achse Lausanne–Genf bereits zwischen den Jahren 2000 und 2010 verdoppelt hat, soll es sich gemäss Prognosen der SBB zwischen 2010 und 2030 erneut verdoppeln: auf 100 000 Reisende täglich. Im Zuge der Anpassung der Infrastruktur des Bahnhofs – etwa die Verbreiterung der Gleise, die Verlängerung der Perrons oder die verbesserte Anbindung an bestehende und neue regionale und überregionale Verkehrsnetze – besteht auch die Chance, das gesamte Bahnhofsgebiet in Lausanne neu zu entwickeln. Unter dem Titel „Pôle Gare“ werden verschiedene Bau- und Infrastrukturprojekte zusammengefasst, die auch Bestandteil des Masterplans „Lausanne 2030“ sind. Derzeitiges Highlight im „Pôle Gare“ ist das sich im Bau befindliche neue Museumsquartier namens Plateforme 10. Dieses Areal befindet sich westlich des Bahnhofs auf dem Gelände der ehemaligen SBB-Lokremise; es wird vom Kanton bebaut, in Abstimmung mit den SBB und der Stadt (siehe „Museumsmei-

le im Quartier latin von Lausanne“, S.40). In einem nächsten Schritt steht die Neugestaltung des Bahnhofplatzes auf der Seite der Innenstadt bevor. Ausserdem soll der Bahnhof selbst in einen pulsierenden Ort im Zentrum der Stadt verwandelt werden. Die Grundlage für die Neugestaltung bildet ein 2016 entschiedener Wettbewerb. Das Projekt des Pariser Architekturbüros Trévelo & Viger-Kohler/TVK sieht vor, den zum See abfallenden Bodenbelag auf die Südseite des Bahnhofs durch Treppenanlagen zu begradigen und damit das Fussgängerniveau der Nordseite anzunehmen. Treppenstufen, Bäume und Cafés laden hier zum Verweilen ein; gleichzeitig soll das Verkehrsaufkommen auf dem Hauptplatz stark reduziert werden. Unterhalb des neu geschaffenen Niveaus entsteht ein grosszügiges Untergeschoss, das ausreichend Raum für Geschäftsnutzungen sowie für die neue Station der m2 und der geplanten Linie m3 bietet. Als Vorbild in der Gestaltung des neuen Bahnhofplatzes diente die Place de la République in Paris. Parallel zu dieser Umgestaltung werden auch die Strassen, die sternförmig auf den Platz führen, angepasst.

Im Osten des Bahnhofs liegt ein weiteres Entwicklungsprojekt des „Pôle Gare“, das sich von den anderen Projekten durch seinen partizipativen Planungsprozess unterscheidet. Das rund 20 000 m² grosse Areal „La Rasude“ war bis dato ein für die Öffentlichkeit unzugänglicher Ort; das Dreiecksgrundstück ist im Norden von der Avenue de la Gare, im Osten von der Avenue d’Ouchy und im Süden von den Gleisen eingegrenzt. Ausgangslage für die Öffnung des Gebiets bildet ein riesiger Gebäudekomplex, der die Post und die SBB beherbergte und die nun bald wegezogen werden. Mit der Umgestaltung ermöglichen die Besitzerinnen der Parzelle – Mobimo und SBB Immobilien –, den Standort für Unternehmen und weitere Nutzungen zu entwickeln sowie Raum für ein „offenes, zusammengesetztes Quartier mit mehreren Zentren“ zu schaffen.³ Realisiert wird das Projekt in Partnerschaft mit der Gemeinde Lausanne, die für die städtebauliche Entwicklung verantwortlich ist.

In einer ersten Stufe schrieb die Stadt einen Studienauftrag aus, den das Genfer Büro Eric Maria architectes associés mit dem Projekt „Echappées“ 2015 gewann. Dieses umfasst sechs Gebäude, von denen drei ältere erhalten bleiben. Klar erkenntlich sind die Volumen

durch zahlreiche Niveauunterschiede gegliedert, und das Gebiet ist durch mehrere öffentliche Plätze strukturiert, die sich an Vorbildern aus Lausanne orientieren. Um die Planung nicht allein den Investoren zu überlassen, wird die Projektentwicklung von Anwohnenden und Mitgliedern der Zivilgesellschaft begleitet, die von dem Projekt betroffen sind. In Workshops konnten interessierte Personen ihre Erwartungen definieren bezüglich der im Quartier anzubietenden Dienstleistungen, aber auch der Art der öffentlichen Räume, die sie sich wünschen. Auf Grundlage dieser Diskussionen wurde eine erste Fassung des Teilnutzungsplans erstellt und von Fachleuten für bebauter Umwelt und Landschaft überarbeitet. Derzeit werden auf Basis dieses Teilnutzungsplans die Modalitäten eines Architekturwettbewerbs ausgearbeitet. Das Programm von La Rasude umfasst 65 Prozent Büros, 20 Prozent Wohnungen und 8 Prozent Hotels, während die verbleibenden 7 Prozent mit Geschäften und Restaurants auf den Freizeitbereich entfallen.⁴

Auch die Südseite des Bahnhofs soll im Entwicklungsprozess des „Pôle Gare“ neu geordnet werden. Das Quartier Sous-Gare, das sich zum Genfersee hin öffnet, scheint von der städtischen Entwicklung des Zentrums unberührt. Im Gegensatz zum pulsierenden Bahnhofplatz auf der Nordseite sind gewisse Quartiere am See (Vidy, CIO in Westen, Denantou in Osten) sehr schlecht vom öffentlichen Verkehr erschlossen. Das soll sich nun ändern. Mit dem Wegfall des Parkplatzes erhält die Südfassade des Bahnhofs ein neues Gesicht und neue öffentliche Räume, wie den zukünftigen Platz „des Saugettes“ und die Verlängerung der Promenade „de la Ficelle“ bis zum Bahnhofsgebäude. Mit dem Wettbewerbsprojekt „Le Boulevard“ überzeugte das Team Pascal Heyraud architecte paysagiste mit Roland Ribí & Associés SA. Der Geist des Quartiers soll erhalten bleiben, aber die Verbindung der Gebiete nördlich und südlich des Bahnhofs begünstigen. Zur verbesserten Erschliessung trägt der Ausbau der Linie m2 bei. Gleichzeitig soll der Langsamverkehr gefördert werden, und es sollen neue Grünräume entstehen. Auch die südlich der Gleisfelder liegenden Quartiere Fleurettes und Epinettes – vis-à-vis dem neuen Museumsquartier gelegen – sind Bestandteile des Entwicklungsprojektes „Pôle Gare“. Als teilweise Kompensation für den „Simplon-Parkplatz“ auf der Südsei-

te des Bahnhofs wird ein neues Parkhaus namens „des Epinettes“ erstellt. Im Gegenzug soll im Übergang zum Quartier Fleurette ein neuer Grünraum entstehen.

Im Zentrum der Stadt soll die Bevölkerung sich am städtebaulichen Entwicklungsprozess der beiden Plätze „Place de la Riponne“ und „Place du Tunnel“ beteiligen. Damit soll die öffentliche Debatte um den Begriff des öffentlichen Raumes in Lausanne gefördert werden. Die beiden Plätze sind als Ensemble in ihrer Grösse einmalig in Lausanne. Innerhalb der kleinteiligen Strukturen Laussannes sticht nicht nur die Grosszügigkeit dieser Platzanlage hervor, sondern auch das daran anschliessende bombastische Palais de Rumine im Stil der florentinischen Renaissance. In ihm befand sich bis vor kurzem das kantonale Kunstmuseum, das bis Herbst den Neubau auf der Plateforme 10 am Bahnhof bezieht. Für die Neugestaltung der Plätze lud die Stadt vor kurzem Fachleute und Laien zu einem öffentlich ausgeschriebenem Ideenwettbewerb ein. Ein Entscheid ist im nächsten Jahr zu erwarten. Dem Ideenwettbewerb ging eine Studie voraus, die Studierende des städtebaulichen Instituts der Universität Lausanne entwickelten. Derzeit nutzen die Lausannerinnen und Lausanner den Platz vor allem für Märkte, um zu parkieren oder für öffentliche Veranstaltungen. Die Studie untersuchte, welche Nutzungen in Zukunft die Platzanlagen beleben könnten. Mit diesem Projekt legt die Stadt den Grundstein für eine langfristige und zeitgemässe Anpassung an die Bedürfnisse der Bevölkerung.

Sport an den Rändern

Im Übergang vom dichten Stadtgefüge in den freien Landschaftsraum liegen am Rande der Stadt Lausanne mehrere wichtige Entwicklungsgebiete. Interessanterweise spielt die sportliche Tradition von Lausanne hierbei eine Rolle. Von welcher Seite auch immer man in die Stadt hineinfährt: Stets wird man von einem Schild mit dem Schriftzug „Capitale Olympique“ begrüsst. Diese sportliche Tradition wird erhalten und gefördert. Im Norden von Lausanne wurde vor einem Jahr das neue Sportzentrum „Centre sportif de la Tuilière“ eröffnet (Architekten: Graeme Mann & Patricia Capua Mann); momentan realisieren mlzd und Sollberger Bögli Architekten das neue Fussballstadion „La Tuilière“; die Einweihung ist für die Saison 2020/2021 geplant.

UNI, EPFL, OUEST LAUSANNOIS

Ende der 1960er-Jahre zogen die Hochschulen nach Ecublens, die bauliche Entwicklung der beiden Campus erfolgt weitgehend autonom. Der Zusammenschluss der Agglomerationsgemeinden wurde 2011 mit dem Wakkerpreis ausgezeichnet.

ECOCARTIER DES PRÉS-DE-VIDY

Auf 14,5 ha soll ein neues Ökoquartier entstehen. Es ist eine Mischnutzung mit 2500 Bewohnern und 1000 Arbeitsplätzen vorgesehen. Der Beginn der Arbeiten ist für 2023 vorgesehen, bis 2030 sollen alle Wohnungen bezugsbereit sein.

BLECHERETTE ET TUILLIÈRE

In der Nähe des Flughafens befindet sich ein weiterer Schwerpunkt der Entwicklung: eine neue Sporteinrichtung für Spitzen- und Breitensport und das Ecoquartier Plaines-du-Loup. Der Flughafen wird Endpunkt der neuen Metrolinie m3 sein.

GARE DE LAUSANNE

Der Bahnhof bildet ein Schlüsselement in der baulichen Entwicklung der nächsten Jahre: Im Norden entsteht der neue Bahnhofplatz, gegen Süden soll der Bezug zum angrenzenden Quartier verbessert werden. Daneben entsteht die Plateforme 10.

FLON

Das einst wilde und raue Nachtleben läuft heute in kommerziellen Bahnen – den „Flon“ als dessen Epizentrum zählt eine fortschreitende Gentrifizierung. Zentraler Umsteigepunkt zwischen den U-Bahn-Linien ist hier das Zentrum der Stadt.

LAUSANNE NORD

Im Norden der Stadt, hinter der Ortschaft Epalinges und dem ersten Hügelzug breitet sich ein grosszügiges Naturgebiet aus. Dort sind einzelne Projekte vorgesehen wie die Erschliessung durch die m2.

CHUV

Rund um das Kantonsspital soll eine Cité hospitalière entstehen. Die Basis dafür bildet ein neuer Bebauungsplan, der die neuen Projekte städtebaulich koordiniert.



Das Fussballstadion umfasst insgesamt neun Fussballfelder und eine Leichtathletikanlage. Indem die aktuelle Sportinfrastruktur in der Pontaise ersetzt wird, entsteht wiederum Raum für das neue 38,5 ha grosse Ökoquartier Plaines-du-Loup. Dieses symbolische und sinnbildliche Projekt ist Teil der Vision „Lausanne 2030“ und ein gutes Beispiel für einen Stadtteil der Zukunft: 8000 neue Bewohnerinnen und Bewohner, 2500 neue Beschäftigte, hohe Lebensqualität, Sportangebot, Freizeitangebot, Park und viel Natur im Umland. Mit der geplanten Metrolinie m3 soll dieses Quartier in Zukunft an das Stadtzentrum angebunden werden. Um sowohl die städtebauliche Entwicklung voranzutreiben, aber gleichzeitig die Lebensqualität zu erhalten oder sogar noch zu verbessern, müssen die nicht bebauten Räume geschützt und neue Grünräume geschaffen werden. Der Lausanner Stadtpräsident Grégoire Junod möchte Lausanne „gesünder und ökologischer“ machen. Das heisst: den Lärm reduzieren, Luftqualität verbessern, den energetischen Fussabdruck reduzieren und somit dem Klimawandel entgegenwirken. Grundlegend für die Realisierung des Quartiers sind diesbezüglich auch die Ziele der 2000-Watt-Gesellschaft. Den Richtplan für das Ökoquartier Plaines-du-Loup entwickelte die Stadt auf Basis des 2010 entschiedenen städtebaulichen Wettbewerbs mit dem Projekt von Tribu architecture Sàrl aus Lausanne. In die Entwicklung der Gebiete wurde auch die Bevölkerung mit einbezogen. So kamen an der öffentlichen Präsentation des Masterplans wichtige Feedbacks, die in die Weiterbearbeitung des Projektes miteinfließen konnten. Aufgrund der Grösse unterteilte man das Gebiet in vier Bereiche. Jeder Bereich war Gegenstand eines Teilnutzungsplans. Für den ersten Teilbereich sind bereits viele Architekturwettbewerbe entschieden. Innerhalb dieser Teilbereiche teilen sich insgesamt 12 Architekturbüros die 21 Bauparzellen. Nach der öffentlichen Auflagefrist Anfang 2020 kann die Planung auf dem ersten Teilbereich zusammen mit den Investoren beginnen. Bis 2030 sollen die letzten Bewohner in die Gebäude des gesamten Ökoquartiers einziehen. Wenn diese Vorgehensweise in Plaines-du-Loup Schule macht, kann sie wiederum als Vorbild für das nächste Ökoquartier in Prés-de-Vidy dienen.

Das nächste Entwicklungsgebiet mit sportlichem Hintergrund liegt im Westen der Ge-

meinde Lausanne. In Malley bereitet sich die Stadt als Gastgeberin für die Jugend-Winterspiele von 2020 vor. Für die „Jeux Olympiques de la Jeunesse“ – JOJ 2020 baut sie ein Sportzentrum und ein neues Eislaufstadion mit rund 10 000 Plätzen, einen Neubau für eine Olympia-Schwimmhalle sowie für ein ergänzendes Sportprogramm. Verantwortlich für das Projekt zeichnet das lokal ansässige Architekturbüro Pont12 Architectes. Das dazugehörige olympische Dorf für die meisten Teilnehmerinnen und Teilnehmer wird in der Lausanner Vorortsgemeinde Chavannes-près-Renens gebaut. Da dieses sich unmittelbar neben den Campus der Universität Lausanne und der EPFL befindet, kann es nach der Jugendolympiade als Studentenwohnheim genutzt werden. Bauherr des auffälligen, achtstöckigen und spiralförmigen Gebäudes ist der Kanton. In dem 27m hohen Gebäude mit einem Durchmesser von 137m erschliesst eine 2,8km lange Rampe vom Erdgeschoss bis auf das Dach die rund 1000 Wohneinheiten. Die Bauarbeiten des 156 Millionen Franken teuren Projekts sollen bis November 2019 abgeschlossen sein. Das Projekt für den Wettbewerb stammt aus dem Büro von Jean-Pierre Dürig aus Zürich, umgesetzt wird das gigantomanische Projekt aber vom Totalunternehmer Losinger Marazzi AG und Itten+Brechtbühl Architekten. Wegen seiner auffälligen Form und seiner imposanten Grösse wird es die Genferseeregion prägen (siehe „Bauen an der Studentenstadt“, S.50).

Ebenfalls in der Ebene von Malley wird derzeit eine der grössten Industriebrachen der Schweiz aufgewertet. Das Gebiet entlang der Eisenbahngleise umfasst 80ha Land und reicht bis in die angrenzenden Gemeinden Lausanne, Prilly und Renens. Es ist eines der laufenden Projekte des Entwicklungsmasterplans von Lausanne West unter dem Namen SDOL (Stratégie et développement de l'Ouest lausannois), das wiederum Teil des Agglomerationsprogramms Lausanne-Morges (PALM) ist. Mit der städtebaulichen Revitalisierung der Industriebrache kann Raum für 8000 Bewohnerinnen und Bewohner sowie Arbeitsplätze geschaffen werden. Dies unter Beachtung der nachhaltigen Entwicklung und gemäss den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft. Entstehen soll ein neues, verdichtetes Quartier mit gemischter Nutzung, unter anderem die drei Areale Malley-Gare, Malley-Gazomètre, Malley-Viaduc.

Mit der Zertifizierung wird es möglich, grössere Überbauungen in Bezug auf die wichtigsten Kriterien zu beurteilen, wie etwa Energie-, Klima- und Ressourceneffizienz, aber auch Dichte, Lebensqualität, Nutzungsdurchmischung und Alltagsmobilität. Das Gebiet um den Bahnhof Renens übernimmt die Vorreiterrolle im gesamten Entwicklungsprojekt: Bis Ende 2021 sollen 200 Wohnungen sowie Büros, Restaurants, Geschäfte mit einer Fläche von 32 000m² umgesetzt sein. Das ehrgeizige Energiekonzept fördert die Einhaltung des SIA-Effizienzpfads Energie (SIA 2040). Dazu gehören unter anderem die Wärmever-sorgung, die durch das teilweise erneuerbare Fernwärmenetz gewährleistet ist. In den Neubauten werden Energiepfähle als geothermische Wärmeübertrager eingesetzt. Die Wärmeverteilung erfolgt über Betonoberflächen, die als Heiz- und Kühlsysteme verwendet werden. Nur um einige Beispiele für das moderne Energiekonzept zu nennen. Dank der Entwicklung der Infrastruktur soll auch eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. Nebst der bestehenden S-Bahn-Haltestelle Prilly-Malley wird eine neue Tramlinie vom Lausanne-Flon bis Renens-Gare gebaut.

Im Wilden Westen

Im Westen von Lausanne hat die Suburbanisierung am meisten Spuren hinterlassen. Diese Region oszilliert zwischen Stadt und Land. Zwischen den Industriebrachen, Einkaufszentren oder vereinzelt Bauernhäusern bahnt sich die Autobahn ihren Weg. Im planlosen Agglomerationschaos bilden die universitären Zentren in Dorigny und der EPFL in Ecublens das internationale Bild von Lausanne. Allerdings entwickelt sich der Standort der EPFL fast unabhängig vom Kanton. Öffentliche Grünräume und sanfte Mobilität, Nutzungsvielfalt und öffentlicher Verkehr fehlen oder sind nicht genug ausgebaut. „Die Agglomeration im Westen von Lausanne hatte bis vor kurzem einen schlechten Ruf“, meint Architekt Dominique Salathé des gleichnamigen Basler Büros Salathé Architekten.⁵ Doch die Unterschiede zwischen den Gemeinden sind sehr gross. Im Vergleich zu Saint-Sulpice, das direkt am Seeufer liegt und finanzstarke Bewohner anzieht, ist Renens eher arm und zeichnet sich durch einen hohen Ausländeranteil aus. „Hier kann nun aufgrund der gemeindeübergreifenden Planung endlich auf-

gewertet und die Brachen können verdichtet werden“, fordert Salathé.

Auf den ehemals industriell genutzten Flächen neue Lebensräume zu schaffen, das ist auch die Vision der acht Gemeinden, die sich zu einem neuen Bezirk mit dem Namen l'Ouest Lausannois zusammengeschlossen haben. Obwohl sie sehr unterschiedliche politische Ausrichtungen haben, in ihrer Grösse und bezüglich Bevölkerungsanzahl und -schichten kaum vergleichbar sind, suchen sie eine kollektive Identität. Für dieses Engagement vergab der Heimatschutz 2011 sogar den Wakkerpreis. Das Gebiet umfasst die westlichen Quartiere der Stadt Lausanne wie das bereits genannte Malley und acht Gemeinden: Bussigny, Chavannes-près-Renens, Crissier, Ecublens, Prilly, Renens, Saint-Sulpice, Villars-Ste-Croix. Derzeitiger Direktor des SDOL ist Benoît Biéler. Als Instrument des Masterplans für das Gebiet dient ihm der Richtplan unter dem Namen „Plan Directeur intercommunal de l'Ouest lausannois“ (PDi-OL). Die acht Gemeinden des neuen Distrikts umfassen rund 2500ha, mit einer Bevölkerung von mehr als 70 000 Menschen und fast 44 000 Arbeitsplätzen. Um diese Agglomerationen besser miteinander zu verbinden – was heisst, die Arbeitsplätze, Wohnorte, Freizeit- und Gewerbenutzungen einfacher zugänglich zu machen –, sollen unter anderem die Bahnhöfe von Lausanne, Renens, Prilly-Malley, Pully und Bussigny gekoppelt werden. Dazu gehören auch ein Tram zwischen Lausanne und Renens und die Buslinien BHNS (Bus à haut niveau de service) auf den Strassen nach Cossonay und mit einer Verlängerung in Richtung Bussigny. Der Ausbau der öffentlichen Transportlinien zu einem flächendeckenden Netz in den dichtesten Bereichen kann die Attraktivität der Agglomeration und die Dynamik der Entwicklung fördern. Betriebsbereit soll das Netzwerk ab 2022 sein. Es kann die gesamte Mobilität der Agglomerationen zwischen Lausanne und Morges verbessern, auch indem mehr zusammenhängende Entwicklungen und Ergänzungen aller Transportmittel entstehen, ob öffentlich, privat oder im Langsamverkehr. Diese Entwicklung erfolgt im Rahmen einer kantonalen, regionalen und bundespolitischen Planung des öffentlichen Transports.

Kanton / Stadt * Entwicklung

Als Hauptort des Kantons Waadt geniesst Lausanne eine föderale politische Hoheit –

gleichzeitig nimmt die Stadt eine ausgeprägte Zentrumsfunktion wahr. Es stellt sich grundsätzlich immer wieder die Frage, welche Projekte vom Kanton entwickelt und realisiert werden, welche von der Stadt und welche sie gemeinsam angehen sollen. Yves Dreier meint dazu: „Trotz regen Diskussionen machen sich der SDOL und die Stadt Lausanne das Leben manchmal schwer. Es ist ein Zeichen ihrer unterschiedlichen Identitäten.“ Das liegt seiner Meinung nach daran, dass die architektonische Führung des Kantons fehlt. Der Grund dafür sei der geringe Einfluss des Kantonsarchitekten bei städtebaulichen und architektonischen bedeutenden Fragen. Beim Kanton ist die Bauverwaltung – für Architektur ebenso wie für Ingenieurbauten – in das DGIP (Direction générale des immeubles et du patrimoine) integriert, der Kantonsarchitekt ist einem geschäftsführenden Direktor unterstellt. Für die Zukunft von Lausanne wünscht sich Yves Dreier, dass „sich die Stadt gemeinsam mit ihren Nachbargemeinden östlich und westlich weiterentwickelt und nicht zur Insel wird“. Obwohl die politische Diskussion über die Stadt in Lausanne sehr offen geführt wird und die Bevölkerung auch viele Möglichkeiten hat, sich am Entwicklungsprozess zu beteiligen, ist Lausanne in der konkreten Umsetzung eher konservativ und wenig ambitioniert, im Vergleich etwa zu Zürich oder Genf. „Lausanne hat noch nicht die Ambition, eine Grossstadt zu werden“, unterstreicht Yves Dreier nochmals. Aber gleichzeitig stellt er fest, dass die Stadt wachsen könnte, ohne die Qualitäten einer Kleinstadt zu verlieren. Lausanne ist mit dem See und mit seinen Wäldern eng verbunden. Das sollte man für die zukünftigen Entwicklungen in Betracht ziehen. Das ist Teil der Lausanner Tradition und seiner Geschichte. Genauso wie die topografischen Gegebenheiten, die südorientierte Hanglage und die Moränenlandschaft des Rhonegletschers, die das Stadtbild bestimmen.

„Die Stadtambitionen sind eben grau. In Lausanne ist alles ein milder Kompromiss“, gibt Dreier zu bedenken. Eine grosse Qualität einerseits, auf der anderen Seite aber eine grosse Herausforderung. Godards Film zeigt diesen Konflikt symbolisch und auf sehr poetische, sehr kritische und fast zynische Art und Weise auf, während im Hintergrund der „Bolero“ von Ravel spielt. Lausanne bleibt sich auch weiterhin treu. ■

¹ Der Auftragsfilm der Stadt kam nie zustande. Doch Godard drehte den Dokumentarfilm trotzdem und bekam gleich eine Auszeichnung dafür.

² espazium.ch/de/node/15984 Mit Eik Frenzel, Mathieu Jaccard und Oscar Gential schreibt Yves Dreier 2019 eine Chronik für die Westschweizer Zeitschrift „Tracés“ des Verlags Espaziums.

³ Guillaume Dekkil, Gesamtprojektleiter bei SBB-Immobilien, in: espazium.ch/de/aktuelles/la-rasude-lausanne-fragmentierte-urbanitaet

⁴ Tec21, Camille Vallet, La Rasude Lausanne: Fragmentierte Urbanität, Studienaufträge und Beteiligung der Bevölkerung. espazium.ch/de/aktuelles/la-rasude-lausanne-fragmentierte-urbanitaet

⁵ Dominique Salathé ist und war immer wieder Juror bei verschiedenen Wettbewerben in der Westschweiz.

KATHARINA MARCHAL, Architektin SIA und Fachjournalistin SFJ BR. 1996-1999 Architektin bei Herzog & de Meuron in Basel und München, MAS am Institut GTA, ETH Zürich. Seit 2002 freie Architektinkritikerin in Basel. 2008-2017 Mitglied der Stiftung Architekturdialoge in Basel. Seit 2018 PR und Kommunikation für Architekturbüros in Zusammenarbeit mit Gisela Graf Communications, Freiburg.