"Rapport de la Commission d'Etude" pour le développement de Genève

Autor(en): **Ma.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme**

Band (Jahr): **7 (1950)**

Heft 6

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-781818

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.

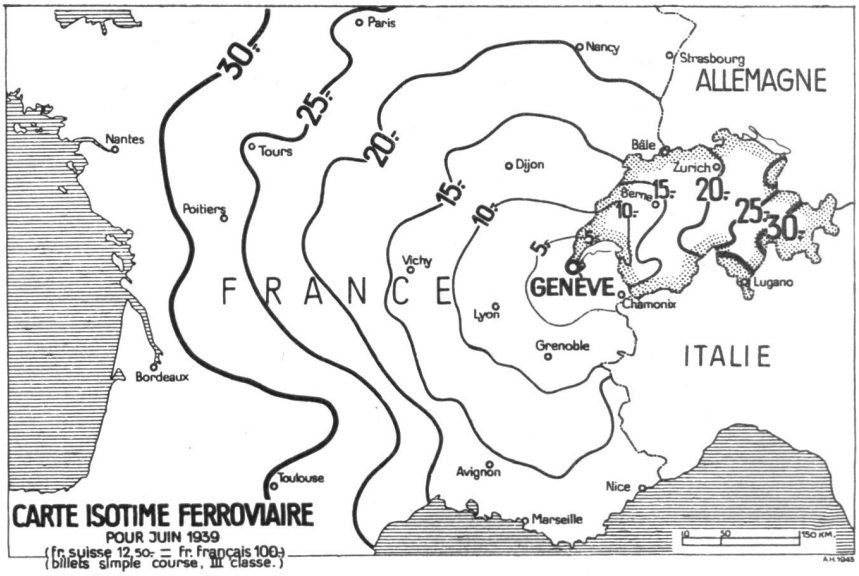
Haftungsausschluss

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

Abb. 1.
Eisenbahntarife in der Zwischenkriegszeit: In Frankreich konnte man mit dem gleichen Geld doppelt bis dreifach so weit fahren als in der Schweiz. Verkehrspolitisch war Genf daher mehr nach Frankreich orientiert.



«Rapport de la Commission d'Etude» pour le développement de Genève

Ueberblick über die Planungsdurchführung

Als erste Schweizer Stadt hat Genf einen ausführlichen und sehr instruktiven Bericht über die Studien der Kommission für den Bebauungsplan herausgegeben, der in seiner schlichten und doch ansprechend vornehmen Aufmachung für die beabsichtigten Planungsmassnahmen wirbt. Die Arbeit, die ausser den Ergebnissen der verschiedenen Untersuchungen die vorgeschlagenen Pläne wiedergibt, kann zu einem Standardwerk für unser Land werden. Sorgfältige Auswahl des publizierten Materials und die an sich sehr einfache Wiedergabe der Statistiken, Tabellen und Pläne weist die Richtung, wie solche Arbeiten schweizerischer Prägung aufgezogen werden können, ohne den Vorwurf des übertriebenen Luxus in der Ausstattung herauszufordern. Durch das ganze Buch hindurch äussert sich der Wille der Verfasser, möglichst nüchtern und sachlich zu bleiben, um das gesteckte Ziel, die getreue sachliche Aufklärung, wirklich zu erreichen. Man verzichtete auf äusseren Glanz, liess jede Schönrederei beiseite und steuerte direkt auf den Kern der Dinge zu.

Es rechtfertigt sich daher, wenn unsere Zeitschrift die Veröffentlichung des Werkes freudig begrüsst und die ihm gewidmete Besprechung den sonst üblichen Rahmen sprengt. Das abgebildete Material wurde aus städtischen, kantonalen und eidgenössischen Aemtern zusammengetragen. Als Verfasser des Berichtes zeichnen:

Jean-M. Brunner
André Bordigoni
Arnold Hoechel
Ernest Martin
Jos.-M. Saugey

Dieser Architekten-Kommission waren Albert Bodmer, ehemaliger Chef des «Service de l'urbanisme» und Frédéric Gampert, Stadtbaumeister von Genf, zugeordnet. Sie beeinflussten den Gang der Arbeiten kraft ihrer amtlichen Funktionen in wesentlichen Teilen. Zur Erledigung ihres Auftrages schuf die Kommission ein Studienbüro unter der Leitung des Architekten M.-F. Duc. Dieses beschaffte die für die Planung notwendigen Unterlagen und besorgte die technischen Arbeiten. In wöchentlichen Sitzungen bearbeitete die Kommission folgende Aufgaben:

Planungsprogramm
Studien und Grundlagen des Berichtes
Verarbeitung und Redaktion

Dabei wurde ein reger und enger Kontakt mit allen interessierten Behörden, Aemtern, Vereinigungen, Gesellschaften und Spezialisten aufrechterhalten. Einzelne Spezialstudien besorgten im Auftrag der Kommission die Herren A. Guyonnet, F. Anétant und J.-J. Honegger ausserhalb des Studienbüros.

Die Organisierung einer Zusammenarbeit von privaten Architekten mit Beamten hat sich bewährt; sie scheint uns für die schweizerische Arbeitsweise vorbildlich zu sein. Freie Aussprache, gute Informationsmöglichkeit und vom arbeitstechnischen Standpunkt aus die durch das Studienbüro gesicherte Leistungsfähigkeit der Kommission schufen die Voraussetzung für das Zustandekommen des Werkes. Gerade das intensive Mitwirken der freien Architektenschaft bei der Planung wird sich bewähren; schliesslich sind es die Architekten, die später wesentliche Teile der Planungsideen als Städtebauer in die Tat umzusetzen haben. Ihre Mitsprache beim Zustandekommen der rechtsgültigen Pläne verpflichtet sie, während der Ausführung von Bauten die städtebaulich wichtigen Gesichtspunkte und Vorschriften zu beachten, auch wenn sie nicht bis in alle Einzelheiten durch Paragraphen ausgedrückt werden.

Die Kommission entschloss sich, ihre Arbeiten in zwei Hauptgruppen zu unterteilen, wovon die erste die theoretisch und empirisch ermittelten Planungsgrundlagen, die zweite die aus diesen abgeleiteten Schlüsse, das heisst die eigentlichen Planungsvorschläge enthält. Dabei wurde versucht, Genf nicht nur im verhältnismässig kleinen kantonalen Rahmen, sondern in der gesamtschweizerischen, ja sogar internationalen Perspektive zu sehen. Die Verkehrsbeziehungen nach Frankreich und Italien und die grosse Bedeutung des Tourismus rechtfertigten ein solches Vorgehen. Die Ergebnisse der Arbeit sind ihrerseits wiederum in zwei Abteilungen, ein Sofortprogramm und einen Plan auf weite Sicht gegliedert. Dabei ging man vom Grundsatz aus, zunächst eine Ideallösung zu suchen, die alsdann durch eingehende Kritiken zum brauchbaren und realisierbaren Endprodukt umgeformt wurde. Ein weiterer Programmpunkt war die Aufstellung einer Dringlichkeitsliste für die Verwirklichung der Planungsideen, die den Wünschen und Möglichkeiten der Stadt gerecht würde.

Die Probleme Genfs

Die Tatsache, dass Genf an der Peripherie der Eidgenossenschaft in einem Kessel liegt, dessen natürliche Grenzen nicht mit den politischen zusammenfallen, ist nicht durch Planungsmassnahmen wegzudenken; sie muss vielmehr als wichtigste Planungsgrundlage in Rechnung gesetzt werden. Die Stadt bemüht sich seit jeher, trotz dieser ungünstigen Lage ihre Bedeutung zu unterstreichen. Genf wurde im Laufe der Jahrhunderte zum geistigen und kulturellen Zentrum, welches mancher internationalen Organisation günstige Voraussetzungen als Tagungsort bieten konnte. Nicht umsonst nennen wir Genf die «kleine Großstadt», während grössere Schweizer Städte als «grosse Kleinstädte» bezeichnet werden. Wichtige internationale Strassenzüge und Verkehrslinien kreuzen sich auf städtischem Boden, und in jüngster Zeit sind es die Diskussionen um den Durchstich des Mont Blancs, die das Gemüt eines jeden Genfers bewegen, denn diese Strassenverbindung Frankreich—Genf—Italien wird zweifelsohne bedeutende Verkehrsmassen in die Rhonestadt bringen und die Wirtschaft befruchten.

Der Bericht behandelt zunächst die topographischen und klimatischen Gegebenheiten, aus denen etwa folgende Schlüsse gezogen wurden: Für die bauliche Entwicklung der Stadt lassen sich auf Grund der heutigen Erkenntnisse keine Folgerungen ableiten. Es bleibt den Forschungsergebnissen der Klimatologen vorbehalten, die Beziehungen zwischen den Winden, der Feuchtigkeit und der Temperatur weiter zu erforschen, um aus ihnen Folgerungen für die Planung ableiten zu können.

Ein kurzer Abschnitt über die Bevölkerung und ihre Entwicklung zeigt, dass Genf noch vor hundert Jahren, rein zahlenmässig betrachtet, die grösste Stadt im Lande war. Heute ist es von Zürich, Basel und Bern längst überflügelt. Ausserdem zeichnet sich die Bevölkerung Genfs durch eine extreme Ueberalterung und durch die Verminderung der Geburtenhäufigkeit aus. Die Stadt kann eine Vergrösserung ihrer Einwohnerschaft nur noch durch die Einwanderung erwarten, was auch durch die Tatsache bewiesen wird, dass nur 9,5 % der Genfer ausserhalb ihres Heimatkantons wohnen (schweiz. Mittel 32,1 %), während in Genf selbst der Anteil der Ortsbürger auf 33,6 % der gesamten Stadtbevölkerung gesunken ist. Trotz dieser an sich ungünstigen Ausgangslage rechnen die Planverfasser mit einer Bevölkerungszunahme von etwa 68 000 Personen für die Städte Genf und Carouge, von zirka 90 000 für den Rest des Kantons, d. h. mit einer Erhöhung der kantonalen Bevölkerung von 184 000 im Jahre 1941 auf 300 000 Personen in näherer Zukunft. Eine Wohndichtenkarte gibt Auskunft über die Ausnützung des städtischen Bodens. Auffallenderweise sind nicht die eigentlichen Altstadtgebiete mit ihren 230 Einwohnern pro ha am dichtesten bevölkert; die ausserhalb der ehemaligen Stadtbefestigungen liegenden Zonen von Eaux Vives, Plainpalais, Montchoisy u. a. m. weisen Einwohnerdichten von 400 bis 600 Personen pro ha und mehr auf. Günstig stellen sich die Verhältnisse in der einstigen Befestigungszone; hier liegen die Zahlen zwischen den Grenzen von 150 bis 230 Personen pro Hektare. Bei einer zukünftigen Verbesserung der Wohnverhältnisse in der Stadt werden daher die zum Teil übervölkerten Gebiete, die um die Jahrhundertwende herum entstanden, besondere Aufmerksamkeit verdienen. Die Kommission trug diesem Umstand heute schon Rechnung und liess konkrete und zeitlich gestaffelte Vorschläge für den allmählichen Umbau dieser Quartiere ausarbeiten, die dem Bericht beigegeben wurden. Gerade die Untersuchungen, die am Beispiel des Quartiers Eaux Vives zur Darstellung kamen, betrachten wir als einen der wertvollsten Teile des Rapportes, denn gewöhnlich bleibt man bei der Feststellung stehen, dass ein Stadtteil den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht, entwirft oft zusätzlich noch ein Idealprojekt, welches im Hinblick auf seine Durchführbarkeit in der Luft hängen bleibt. Der Entwurf für Eaux Vives, dem auch die analytischen Pläne beigegeben wurden, zeichnet sich durch einen wohldurchdachten Etappenplan aus, den wir unseren Ausführungen beifügen.

Die Untersuchungen über die Verteilung der verschiedenen Bodennutzungen ergaben, dass im heutigen engern Stadtgebiet nur sehr beschränkte reine Wohngebiete vorhanden sind. Industrie, Gewerbe und Handel vermischen sich meist innig mit dem Wohnbau. Der vorgeschlagene mehrfarbige Zonenplan soll für Abhilfe sorgen, doch wird auch hier darauf verwiesen, dass es zur Hauptsache darum geht, die einzelnen Quartiere gründlich zu sanieren und sie in Einklang mit den neu zu schaffenden zu bringen. Ein Dichteplan für die zukünftige Stadt gibt Aufschluss über die vorgesehenen Dichtegrade in den verschiedenen Stadtteilen. Wie diese Zahlen erforscht wurden und wie sie anzuwenden wären, wird in drei instruktiven Beilagen besonders behandelt. Es zeigte sich, dass mit der Begrenzung der Bauhöhe und der zulässigen Stockwerkzahl allein nicht auszukommen ist, da in Genf Wohnbauten von 6, 7 und mehr Stockwerken errichtet wurden,

ohne dass die Abstände von Gebäude zu Gebäude entsprechend vergrössert worden wären. Die zulässige Wohndichte im ausgearbeiteten Plan schwankt zwischen 75 Einwohnern pro Hektare im Geschäftszentrum und 350 Einwohnern pro Hektare in den dicht besiedelten Wohnquartieren. Sie soll für die künftige Ausnützung des Bodens massgebend sein. Das Einfamilienhaus, das in der bisherigen Entwicklung offensichtlich vernachlässigt wurde, soll den ihm zukommenden Rang einnehmen.

Die Planverfasser beschäftigten sich besonders eingehend mit den wirtschaftlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten, prüften dabei Fragen des Tourismus, des Handels und der Industrieentwicklung. Von besonderem Interesse mag sein, dass sich der Anteil der Erwerbstätigen im Jahre 1930, bezogen auf die Gesamteinwohnerschaft, auf 60,7 % stellte, im Vergleich zu einem schweizerischen Mittel von 50,5 %. Der Tourismus, ein für Genf als Fremdenzentrum wichtiger Sektor, beschäftigte 1941 noch 5,24 % der Erwerbstätigen gegenüber 7,4 % im Jahre 1900 und 6,4 % im Jahre 1930. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass der Tourismus ständig im Rückschritt begriffen ist. Die Studien der Planverfasser stützen sich auf den Bericht der Aktion für die bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten aus dem Jahre 1945 und konstatieren, dass die damals vorausgesagte Entwicklung tatsächlich eingetreten sei.

Es gilt heute, verschiedene, anderen Zwecken zugeführte Hotelbauten wieder dem Fremdenverkehr zugänglich zu machen. Ausserdem wurde die Frage der Erstellung eines Kongresshauses dringend, da nirgends Möglichkeiten vorhanden sind, internationale Veranstaltungen grösseren Ausmasses durchzuführen.

Im Handel waren im Jahre 1941 17,2 % der Erwerbstätigen beschäftigt. Die Zahl entspricht ungefähr den Resultaten in andern Schweizer Städten (Bern 14,8 %, Zürich 19,7 %). Lokaler und auswärtiger Handel haben in der Stadt eine günstige Geschäftslage gefunden; es erschien den Planverfassern daher unnötig, Verbesserungsvorschläge zu machen. Bemerkenswert erscheint, dass sie sich sogar mit den Uhrenfabriken und angeschlossenen Verkaufsorganisationen und Ladenbauten im Stadtinnern aus wirtschaftlichen Erwägungen abfinden konnten.

40,8 % der Erwerbstätigen arbeiten in Industrie und Gewerbe. Die Genfer Industrie zeichnet sich aus durch ihre Feinarbeit, denn die seit Beginn des 17. Jahrhunderts eingeführte Uhrenindustrie hat als ausgesprochene Feinmechanik auch auf die Schwerindustrie Auswirkungen gehabt; diese produziert heute zur Hauptsache Einzelstücke von grosser Präzision. Neben diesen Produktionszweigen besitzt Genf u. a. noch Textilindustrie. Die Genfer Industriestruktur kann im ganzen genommen als krisenfest bezeichnet werden.

Nach dem heutigen Stande der Erkenntnisse lässt sich für die industrielle Entwicklung keine exakte Prognose stellen. Man hat jedenfalls mit einer totalen Erweiterung der Industriefläche von zirka 80 ha zu rechnen; einzelne heute im engern Stadtgebiet liegende Betriebe werden sich hier nicht mehr vergrössern können. Das vorgesehene Industriegebiet in La Praille, welches den Güterbahnhof der Stadt erhalten wird, soll mit seinen 50 ha dazu dienen, die mittlere und leichte Industrie aufzunehmen, die sich nicht schädlich auf die Wohngebiete auswirken wird. 30 ha Industrieland für schwere und belästigende Produktionsstätten werden ausserhalb der Stadt am rechten Rhoneufer in der Gegend von Peney und Vernier neu ausgeschieden. Dieses Land, vom landwirtschaftlichen Standpunkt aus minderwertig, besitzt gute Anschlussmöglichkeiten an Strasse, Bahn und Schiffahrt. Damit zusammenhängend macht die Kommission den Vorschlag der Gründung einer Satellitenstadt. Die Verlegung des Gaswerkes in das zukünftige Industrieareal würde den Anfang zur Verwirklichung dieser Idee bilden. Es versteht sich von selbst, dass die Neuprojektierung des bisher in La Praille vorgesehenen Hafens und das Studium der übrigen Zufahrtslinien dieser Massnahme auf dem Fusse folgen müssen. Man bedauert, dass dem Bericht nur eine sehr generell gehaltene Studie dieser zirka 30 000 Einwohner zählenden «Cité Satellite de Peney» im Maßstab 1:100 000 beigegeben wurde, denn gerade darin, dass auch wir, trotz unseres beschränkten Bodens, zu tragbaren und realisierbaren Neugründungen fähig sind, erblicken wir einen der wertvollsten Beiträge zur Entwicklung des Gedankens der Landesplanung.

Der Bericht formuliert detaillierte Vorschläge für Verkehrsstudien, für die Gestaltung der Grünzonen, der Schulen, für öffentliche Dienste und Bauten. Wir können darauf verzichten, diese einzelnen Sachgebiete besonders zu behandeln, weil sie neben guten Ortskenntnissen einen Einblick in die Realisierungsmöglichkeiten in finanzieller und politischer Hinsicht voraussetzen.

Zusammenfassend dürfen wir wohl feststellen, dass der Bericht über die Genfer Planung allen am Planungswesen interessierten Fachleuten eine Fülle von Anregungen bietet. Gerade der Umstand, dass wir eine schweizerische Stadt vor uns haben, die wir uns besser vorstellen können als eine ausländische, vermittelt einen engen Kontakt zwischen dem gebotenen Stoff und der uns geläufigen etwas schwerfälligen eidgenössischen Wirklichkeit, die dem Planungsgedanken nicht sehr hold ist. *Ma.*

Abb. 2.

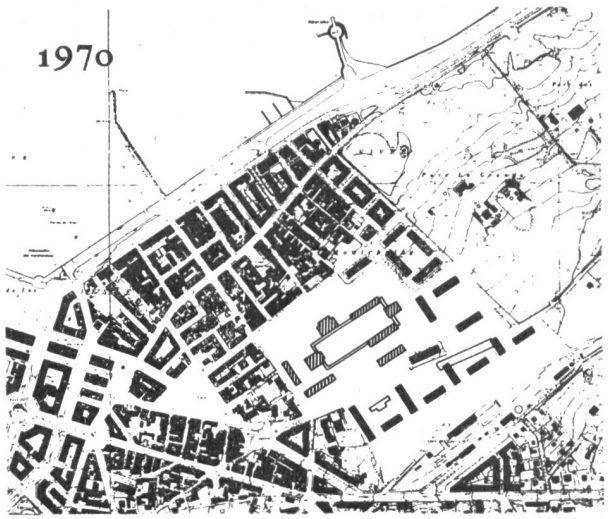


Abb. 3.

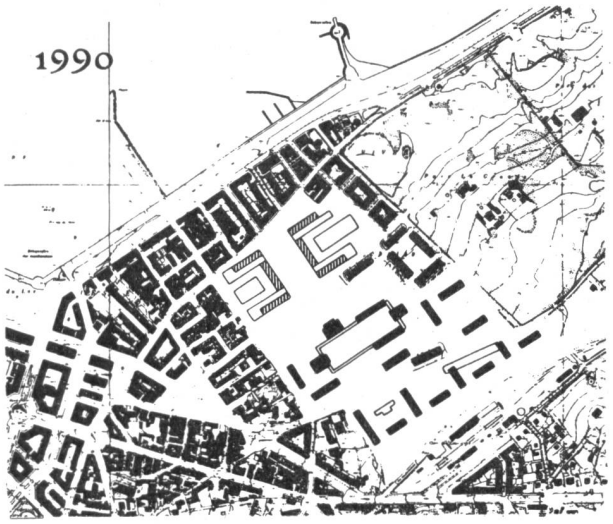


Abb. 4.

Abb. 5.

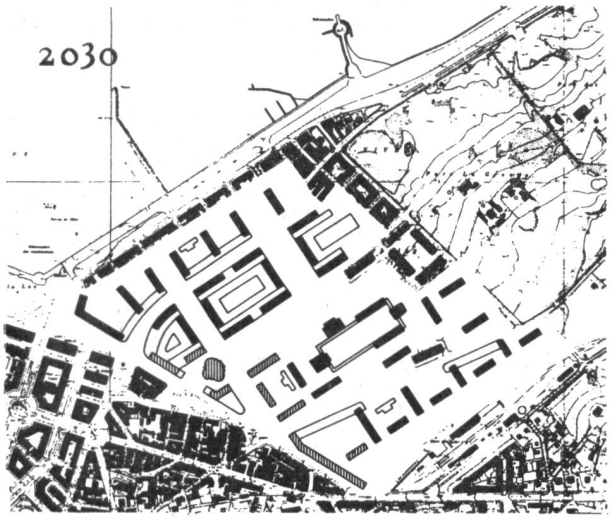


Abb. 6.

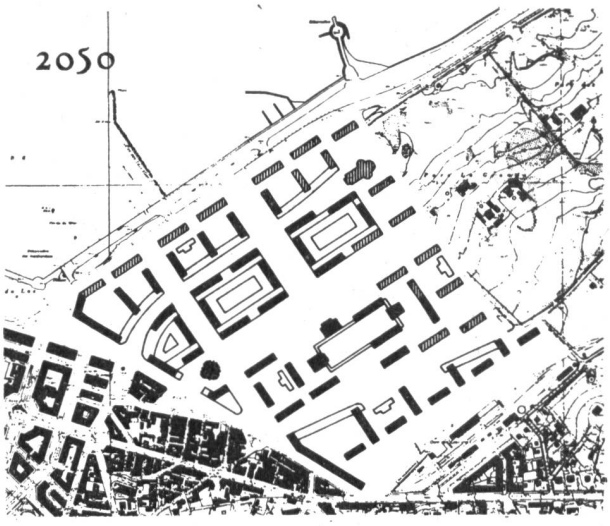


Abb. 7.

Abb. 2—7. Zukünftige Sanierungsprojekte im Quartier «Eaux-Vives» und ihre Ausführungsetappen.