

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 8 (1995)

Heft: 11

Artikel: Gründerzeit in Genf

Autor: Locher, Adalbert

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-120241>

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: 12.01.2026

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

Gründerzeit in Genf

Mit einer Reihe von spektakulären Projekten verbreitet die bürgerliche Regierung Genfs Aufbruchstimmung. Zum ersten Testfall kommt es mit der Abstimmung über die Autobrücke im unteren Seebecken diesen Monat. Hochparterre hat sich in Genf umgeschaut und zwei Protagonisten, den Baudirektor und seinen Kantonarchitekten, besucht.

von Adalbert Locher

Genf hat besonderen Anlass, über die Schweizer Europapolitik besorgt zu sein. 14 Prozent des Bruttoeinkommens im Kanton stammen direkt oder indirekt von den rund 230 internationalen Organisationen auf Genfer Boden. Mit dem Ende des kalten Krieges hat Genf überdies den Trumpf der Neutralität verloren. Andere Verhandlungsorte wie Bonn oder Berlin sind Konkurrenten geworden. «Genf ist dazu verurteilt, die internationale Karte zu spielen, wenn seiner Existenz die Basis nicht entzogen werden soll», sagte Marie-José Wiedmer-Dozio, Chefin des Stadtplanungsamtes, an einem Symposium des Bundes Schweizer Planer. Den Sitz der Welthandelsorganisation (WTO) konnte Genf knapp vor Bonn ergattern, dorthin statt nach Genf zog indessen das Sekretariat der Klimakonvention. Das hat nicht nur Genf, sondern auch den Bund aufgeschreckt, der mit grosszügigen Geschenken für den auch aussenpolitisch wichtigen Standort wirbt.

Im internationalen Poker um die Gunst der Welt sucht auch der Kanton, Zeichen zu setzen. Durchaus als Werbesujet geeignet wäre zum Beispiel die Traversée de la Rade, die Seibrücke, über die Genf am 26. November abstimmt.

Beachtet wurde auch der international ausgeschriebene Wettbewerb über den Place des Nati-

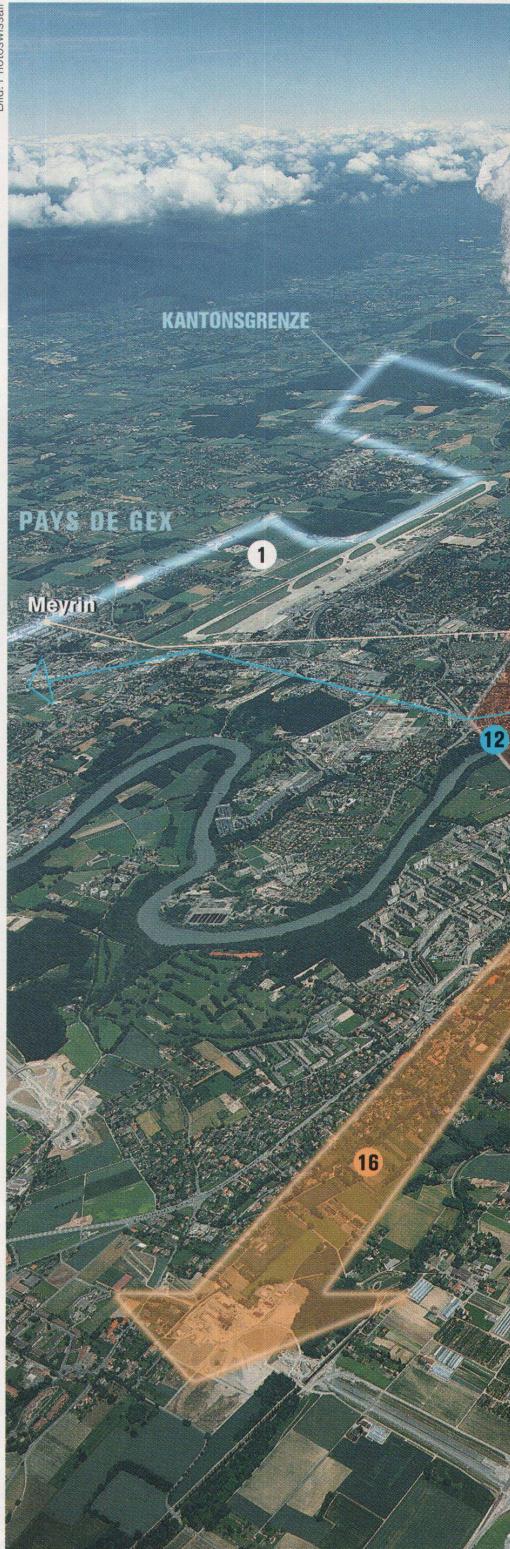
ons. Gesten des Kantons, wie das «maison universelle», ein Haus, das Delegationen aus ärmeren Ländern besonders günstig zur Verfügung gestellt wird, sorgen für freundliche Stimmung. Auch die Europäer werden umworben, mit dem «Maison Europa», einem für EWR-Delegationen bestimmten Neubau, dessen Planung in der Industriezone für böses Blut gesorgt hat. Nebst diesen plakativen Projekten sind auch stillere, nicht minder wichtige Vorhaben am Reifen:

Genf erstickt im Autoverkehr und hat, mit der Wiedereröffnung der Tramlinie 13 im Mai dieses Jahres, einen ersten Schritt zugunsten des öffentlichen Verkehrs gemacht. Weitere Linien und eine Vorortsbahn vom französischen Annemasse im Süden durchs Zentrum nach Meyrin im Norden der Stadt sind geplant. Auch die internationalen Verbindungen werden forciert. Bis zum Jahr 2005 sind für den Ausbau des Flughafens Cointrin 410 Millionen Franken vorgesehen. Im Gerangel um einen Anschluss an die TGV-Strecke Lyon-Paris fordert die Genfer Regierung die Strecke nach Mâcon. Sie konkurrenzieren die Linie Lausanne-Dijon, welche nach den Vorstellungen hoher SBB- und Bundesbeamter ebenfalls realisiert werden soll. Wenig Chancen beim Bund hat ein Anschluss via Annecy und Chambéry an die projektierte TGV-Strecke Lyon-Turin, der von Frankreich gewünscht wird.

Nahe Konkurrenz

Nebst der Konkurrenz auf internationalem Parkett erwächst Ungemach auch vor der eigenen Haustür. Die Waadt hat sich verstädtert und ist inzwischen mit einer guten Infrastruktur ausgerüstet. Im französischen Departement Ain ist das Pays de Gex von vielen internationalen Funktionären als Wohnort entdeckt worden. In Hochsavoyen haben sich die Industrien von Genf abgenabelt und Handels-

Bild: Photowissair



1 Flughafen Cointrin

Der Genfer Flughafen wird bald 8 Millionen Passagiere jährlich bedienen. Bis ins Jahr 2005 sind Investitionen von 410 Millionen Franken geplant. Mit 120 Millionen soll insbesondere der Empfang der Passagiere verbessert werden

2 Güterbahnhof Praille

Der Güterumschlag hat in den letzten Jahren markant abgenommen. Das Bahnhofareal gilt als mögliches Entwicklungsgelände, allenfalls als Standort eines neuen Fussballstadions



3 Place des Nations

Am Platz der Nationen sollen verschiedene internationale Institutionen neu untergebracht werden. Es ist einer der wenigen möglichen Bauplätze im «internationalen Viertel» Genfs. Entstehen sollen hier ein «maison universelle» für Botschaften von Dritt Weltstaaten, ein Haus der Menschenrechte und der humanitären Dienste der UNO sowie verschiedene Institute und eine Bibliothek.

Zum Wettbewerb über den Gestaltungsplan waren je sieben in- und ausländische Büros geladen (Eisenmann, USA; Fukas, Italien – Gewinner des ersten Preises –; Coop Him-

melblau, Österreich; Jumsai, Thailand; Koolhas, Holland; Perrault, Frankreich; Wang, USA; Aellen, Bern; Baillif & Loponte, Genf; Bondallaz, Genf; Gianola, Genf; Liebermann & Baechtold, Waadt; Menthé, Rosset, Gerber, Genf; Schafer, Fribourg)

4 Stadion Charmilles

Der Präsident und Mäzen des FC Servette hat mit seiner Demission gedroht, falls der Klub kein neues Stadion erhalte. Als Bauplatz käme das Bahnhofareal Praillle in Frage – das Projekt steht noch in den Sternen

5 Maison Europa

Nach Plänen des Engländer William Alsop soll auf dem ehemaligen Industriearial der Ateliers de Sécheron ein Haus für europäische Delegationen des EWR entstehen. Für 29 000 Quadratmeter Bürofläche werden über 80 Millionen Franken budgetiert. Über die Solvenz des Investors, Nessim Gaon, kursieren allerdings Gerüchte

6 Reuters

Um dem Kommunikationsriesen Reuters ein Verwaltungsgebäude im Grünen zu ermöglichen, erließ der Kanton ein Ausnahmegesetz zur Aufzonung von Landwirtschaftsland

7 Traversée de la Rade

Die Regierung schlägt vor, das untere Seebassin mit einer Brücke oder einem Tunnel zu durchqueren (siehe S. 21)

8 Tramlinie 12

Sie führt von den Agglomerationen Thônex und Plan-les-Ouates ins Zentrum und befördert jährlich 20 Millionen Passagiere. Der im Mai 1995 eröffnete 3,3-Kilometer-Stummel der Tramlinie 13

9 Tramlinie 13

Sie verbindet den Zentrumsbahnhof Cornavin mit dem Rond-point de Plainpalais. Grosszügige Projekte sehen eine Tendrumkehr vor

10 Geplante neue Tramlinie

Sie führt vom Place des Nations nach Plan-les-Ouates

11 Stadtbahn

Sie führt von Annemasse nach Meyrin

12 Regionalbahn

eine neue Regionalbahlinie «Rhône Express Régional»

13 Espace-Rue

Fünf Kilometer Vorstadtstrasse zwischen Chêne-Bougeries und dem französischen Ambilly (vor Annemasse) waren Gegenstand des Wettbewerbs Espace-Rue. Der chronisch verstopte Zubringer ist eine Plage für die betroffenen fünf Dörfer. Fast gleichzeitig liess die Kantonsregierung Projekte ausarbeiten, welche zwei Engpässe auf diesem Strassenstück beheben sollen. Nach anfänglichen Rivalitäten setzten sich Kanton und Gemeinden doch noch an einen Tisch

14 Die geplante A41

soll Genf besser mit Annecy verbinden, durch einen direkten Anschluss an die Umfahrung

15 Die geplante A400

soll Thonon am linken Seeufer schneller mit Genf verbinden, mit einer neuen Strecke via Annemasse

16 TGV

Auf der Wunschliste stehen TGV-Anschlüsse westwärts via Mâcon nach Paris und südwärts via Annecy nach Chambéry zur TGV-Verbindung Lyon-Turin. Während Frankreich den Südanschluss favorisiert, möchte die Schweiz vorrangig einen Westanschluss, gleichzeitig mit dem Ausbau der Linie von Lausanne über Vallorbe-Dijon nach Paris. Für die Genfer Regierung ist der Anschluss Mâcon vordringlich



Die Tramline 13 verbindet den Bahnhof Cornavin mit dem Rond-point de Plainpalais



Abbruch eines besetzten Hauses nach der Räumung durch die Polizei

zentren eingerichtet, die zwar nach Genf ausgerichtet sind, aber in Frankreich Steuern zahlen. Dass die Migros zwischen Annemasse und Genf ein Einkaufszentrum auf französischem Boden errichtet hat, hat viele alarmiert und provoziert.

Der Kanton befiehlt, die Stadt gehorcht

Nebst diesen Problemen der Kongress- und Grenzstadt spürt Genf heute die Folgen historischer Versäumnisse und den Konflikt zwischen Stadt und Kanton. Historisches Versäumnis: Bei der Eingemeindung von 1931 wurde das ehemalige Stadtgebiet intra muros um die drei Gemeinden Eaux-Vives, Petit-Saconnex und Plainpalais erweitert. Dabei blieb es. Dies ist heute das Herz des Kantons und zugleich die Stadt. Eine Zentrumszone, deren Ränder nahtlos in ein Agglomerationsgebilde übergehen, bildet der Kranz von 27 selbständigen «Stadtgemeinden». Der kleinere Rest des Kantons ist in 17 «Landgemeinden» aufgesplittet. Mit der Eingemeindung wurde der Löwenanteil der städtischen Kompetenzen auf den Kanton übertragen. Stück für Stück musste sich die Stadt einen Teil ihrer Planungskompetenz zurückerobern. Erst 1988 bekam sie ein erstes und bis heute einziges Planungsinstrument (Plan d'Utilisation du Sol) in die Hand, womit sie Nutzungsvorschriften in bestimmten Zonen erlassen kann. Am meisten zu sagen hat die Stadt auf den 45 Prozent des Gemeindegebiets, wo sie Eigentümerin ist.

Die Stadt, das schwarze Loch

So klein die Stadt ist – sie umfasst ganze 6,4 Prozent des Kantonsgebiets –, so wohnen darin doch 45 Prozent der kantonalen Bevölkerung. 60 Prozent der Arbeitsplätze im Kanton konzentrieren sich da, mehr als vier Fünftel im Dienstleistungsbereich. Jeden Tag fahren 60 000 Personen zur Arbeit in den Kanton, zwei Drittel davon aus Frankreich, die meisten im Auto, die meisten ins Zentrum. In Genf halten sich tagsüber rund zweieinhalbmal soviele Menschen auf wie nachts.

Nirgends in der Schweiz wohnen soviele Einwohner so eng beisammen: im Schnitt 437 pro Hektare. Jede Verdichtung wird hier von den Ansässigen bekämpft. Nirgends sonst in der Schweiz sind Hausbesetzer, die Squatters, von der Bevölkerung so akzeptiert wie hier.

Der Stadt fehlt es gar an Land für Schulen: Zwei Straßen mussten neulich aufgehoben werden, um das nötige Bauland zu beschaffen. Die in den Sechzigern ausgeschiedenen Entwicklungsgebiete sind bereits durch Villen besetzt. Die Villenzone umfasst die Hälfte des Baugebiets des Kantons, bewohnt wird sie von nur zehn Prozent der Bevölkerung. Wohnungen auf Stadtgebiet sind Mangelware, Baugrund fehlt. Der Druck wichen auf die Industriezonen aus, mit knapp fünf Prozent des Stadtgebietes die wichtigste Reserve.

Die andere grosse Reserve ist der Grüngürtel. Er zieht sich über die Hälfte des Kantonsgebiets hin, rund um die Agglomeration. Innert 10 Jahren wurden ganze 1,5 Prozent dieser Zone, etwa 200 Hektaren, in Baugebiet umgezont. Sie gilt bei der Bevölkerung als Tabu. Für harte Proteste sorgte daher die Aufzonung von fünf Hektaren Landwirtschaftsland in Collonge-Bellerive für das Verwaltungsgebäude des Kommunikationsriesen Reuters (mehr dazu im Interview mit Emmanuel Cattani).

Neuer Richtplan

Die Genfer Agglomeration hat sich nicht um Landsgrenzen gekümmert, sondern wuchert darüber hinaus. Das Denken der Planer, auch beim Richtplan von 1989, hörte jeweils an Kantons- und Landsgrenzen auf. Die Revision dieses Planes soll nun mit der Waadt und den angrenzenden französischen Gebieten koordiniert werden. In diesem Gebiet, dem sogenannten «Bassin franco-valdôneveois», wohnen 620 000 Menschen, davon 430 000 auf Schweizer Boden. Verschiedene Kommissionen bis auf Regierungsstufe treffen sich regelmäßig. Die französischen Partner denken trotz gemeinsamer Sprache in unterschiedlichen Begriffen und Hierarchien und entscheiden in anderen Kompetenzordnungen. Dennoch beginnen sich Ansätze von gemeinsamen Lösungen abzuzeichnen, so etwa das Projekt der Schmalspurbahn von Annemasse nach Meyrin oder der Wettbewerb «Espace-Rue», den fünf Grenzgemeinden zwischen Genf und Annemasse veranstaltet haben. Andererseits wird auch fortgefahrene wie bis anhin: Niemand vermag zu sagen, wie die Seeüberquerung im Süden mit dem französischen Strassennetz verbunden werden soll.

Die neue Massstäblichkeit löst auch Ängste aus. «Eine kleine Gemeinde wie Chêne-Bourg hat das Gefühl, als Körperschaft gefährdet zu sein», sagte Gemeinderat und Planer Michel Parrat am eingangs erwähnten Symposium. Verkehrsströme oder Wirtschaftsaustausch allein vermöchten der erweiterten Agglomeration kein Gesicht, keine Identität zu geben. Sie erscheine als wenig zusammenhängendes Gebilde, ohne Struktur und ausdrücklichem politischen Willen. Die einzige Identität erhalte die Agglomeration weiterhin durch ihr kulturelles Zentrum – die Stadt.

Das Forum de Meyrin wird fertiggestellt





Fotomontage: So könnte die Brücke «Traversée de la Rade» im unteren Genferseebecken aussehen

Die Traversée de la Rade: Rubikon für die Regierung

Am 26. November kommt die unter- oder oberirdische Durchquerung des Seebeckens zur Abstimmung. Galionsfigur dieses Prestigeprojekts der bürgerlichen Kantonsregierung ist Baudirektor Philippe Joye.

Die Idee, das untere Genferseebecken, den «Petit Lac», auf einer Brücke zu überqueren, ist gut hundert Jahre alt und hat schon 200 Projekte hervorgebracht, darunter eines von Le Corbusier. Sie beflogt auch heute noch die Fantasie der Architekten. Zum Beispiel die von Rodolphe Luscher, der die Brücke, heutzutage meist ein «Nicht-Ort des Verkehrs», wieder als Inbegriff des öffentlichen Raumes behandeln möchte. Luschers Projekt kam nicht in die engere Wahl.

Ob der neuste Anlauf nicht das Schicksal der früheren teilen wird, steht noch lange nicht fest. Gegenwind bläst einmal von Seiten der grundsätzlichen Gegner, vornehmlich Grüne und Linke, darunter auch die Mehrheit des Stadtrats.

Sie sehen nicht ein, weshalb nun, kaum ist die Genfer Nordumfahrung gebaut, auch noch eine Brücke nötig ist. Die Wachstumseuphorie der Achtziger, als man von einem Genf mit 800 000 Einwohnern träumte, ist der Ernüchterung gewichen. Brücke oder Umfahrung war Ende der Siebziger die Alternative, die Regierung entschied damals für die Umfahrung. Diese hat etwa zehn Prozent des in-

nerstädtischen Transitverkehrs abgezogen und ist heute längst nicht ausgelastet. Verkehrsbeschränkungen in der Innenstadt haben zudem den Verkehr verflüssigt. Und soll nun noch zusätzlicher Autoverkehr produziert werden – ein Strassenangebot produziert seine Nachfrage –, wo Genf ohnehin viel für das Auto und wenig für den öffentlichen Verkehr getan hat? Das Geld dem Tram und Bus, heisst die klare Forderung der Opponenten.

Das heutige Projekt liegt außerhalb des Perimeters, der bei der Abstimmung von 1988 vorgegeben war. Damals, am Ausgangspunkt der heutigen Debatte, verlangte eine Initiative mit 70 Prozent der Stimmen den Bau einer Seeüberquerung, ohne dass der Standort genau festgelegt war. Der Vorschlag der Regierung kann deshalb auch mit juristischen Mitteln bekämpft werden.

Finanzierung: Prinzip Hoffnung

Wie das 700-Millionen-Projekt finanziert werden soll, war lange Zeit unklar. Vom Bund kamen immer wieder abschlägige Signale. Voraussetzung für die ursprünglich erwarteten 38 Prozent Finanzhilfe aus Bern wäre ein überregionaler Status der Brücke. Da ihr nördlicher Anschluss, die Seestrasse nach Lausanne, nicht mehr als Hauptstrasse gilt, fehlt die benötigte Klassierung. Auch am Südufer fehlen noch ein paar Kilometer Anschlussstrasse zur geplanten Schnellverbindung nach

Thonon. Konkrete Pläne der französischen Nachbarn existieren dazu allerdings nicht.

Bereits kreisen die Geier: Wenn der Bund nicht zahlt, hat die Regierung ein bequemes Alibi, aus dem Abenteuer auszusteigen, wird gefotzelt. Einen Hoffnungsschimmer gibt es: Der Bund könnte das strikte Gebührenverbot für Strassen und Brücken lockern (siehe Interview mit Philippe Joye auf Seite 22).

Bei der Abstimmung vom 26. November geht es um zwei 18-Millionen-Projektkredite. Werden beide abgelehnt, wäre dies eine schwere Schlappe für die Regierung, die ihr ganzes Prestige in dieses Unterfangen investiert hat. Allen voran der Baudirektor Philippe Joye, dem die Begeisterung für das Projekt vor einem Jahr eine Strafanzeige eingetragen hat: Für die Linksallianz war eine Werbeseite des Baudepartements, die in mehreren Westschweizer Zeitungen erschien, zuviel der politischen Propaganda. «Information, nicht Propaganda», konterte Joye. Genf sei nicht reif für ein solches Projekt, es fehle die Begeisterung, kommentierte der «Nouveau Quotidien» im September vor einem Jahr. Stimmen die Genferinnen und Genfer einer Variante zu, gelangt der Baukreditantrag voraussichtlich im Herbst 1996 ins Parlament, welches Anfang 1997 darüber befindet. Dann kann das Volk immer noch stoppen: Der Baukredit unterliegt dem Referendum.

Genf als Metropole

Baudirektor Philippe Joye betreibt eine wirtschaftsfreundliche, bürgerliche Politik. Mit ihm sprach Adalbert Locher über die Traversée de la Rade und Genfs Zukunft.

Herr Joye, welches sind die Grundzüge Ihrer Politik?

Meine erste Sorge gilt der Neukonzeption des kantonalen Richtplanes. Wir arbeiten da mit dem Begriff Pol. Das heisst, man macht nicht lineare Planung, die verteilt ist wie die Butter auf dem Brot, sondern man interveniert punktuell, weil der Staat nicht überall intervenieren kann.

Der gültige Richtplan wurde 1989 in Kraft gesetzt, jetzt wird er schon revidiert. Bis wann?

Der neue Richtplan ist seit einem Jahr in Arbeit und sollte bis 1997 fertig sein. Eine Beschränkung auf das Kantonsgebiet macht dabei wenig Sinn. Der Plan muss das Gebiet umfassender, grenzüberschreitend angehen, einschliesslich der angrenzenden Waadt, des Pays de Gex und in Richtung Salève. Man muss sogar weitergehen: Der Genferseebogen muss integriert werden. Damit kommen wir auf einen andern zentralen Begriff des Plans: die Metropole. Man kann die Region nicht als blossen Städteverbund behandeln, um die Interessen im Norden und Süden von Genf stärker zu verbinden. Das Konzept der grenzüberschreitenden Planung muss konkrete Massnahmen auch für die dazwischenliegenden Gebiete hervorbringen.

In welchem Umkreis? Bis Lyon?

Nein, zur Diskussion stehen heute die Zonen im Pays de Gex und Genf sowie, weniger vordringlich, in Savoyen und im Burgund.

Denken Sie bei der grenzüberschreitenden Planung hauptsächlich an den Verkehr?

Nein, das ist viel breiter. Es betrifft auch die Hochschulen, den Verkehr, die Aufgabenteilung der Gemeinden, eine noch stärkere Akzentuierung der interkantonalen Konkordate in verschiedenen Bereichen, zum Beispiel den Spitätern – es betrifft die Planung im weitesten Sinne. Wir können nicht mehr weiterleben mit kleinen Gebieten, die sich jedes wie ein Fürstentum Monaco aufführen.

Kommen wir auf den eingangs erwähnten Begriff Pol zurück. Nennen Sie ein Beispiel.

Der Place des Nations. Dieser Platz ist ein internationaler Pol, wo man eine qualitätsvolle Architektur ansiedeln möchte mit dem Resultat, dass hier ein neuer Pol von Genf entsteht.

Die Autobrücke über die Genfer Bucht gehört auch in dieses Konzept der Pole?

Das ist einer der wichtigsten Aspekte davon und hat eine sehr heftige Diskussion ausgelöst. Die Ansichten dazu sind sehr verhärtet, denn man greift

die Jungfräulichkeit des Genfersees an. Die Brücke führt über eine der schönsten Buchten der Welt.

Die Brücke ist ein Sakrileg ...

... für viele ist sie ein Sakrileg, für andere, den Grafiker Roger Pfund zum Beispiel, ist es eine besondere Gelegenheit, er hat die Brücke mit einem Regenbogen verglichen.

Und von Ihnen stammt der Vergleich mit einer Kathedrale. Bei aller Euphorie – neben den psychologischen Hindernissen gibt es auch finanzielle. Das ist eine extrem wichtige Frage nebst den Auswirkungen auf die beiden Ufer, auf den Tourismus, auf die Bodenpreise – ein solches Projekt ist nicht «unschuldig».

Hat die Regierung konkrete Vorstellungen über die Finanzierung?

Die Brücke oder der Tunnel sollen einerseits durch Benützergebühren bezahlt werden, die möglicherweise eingeführt werden können, andererseits durch die Erhöhung der Motorfahrzeugsteuern. Der Rest, die Zubringer- und Anschlussbauten, wird durch den Jahreskredit von 250 Millionen Franken, den ich habe, finanziert. Die Brücke oder der Tunnel sind Möglichkeiten, die Stadtfahrt in dreissig Jahren zu erweitern. Die Umfahrung besteht aus 70 Prozent Brücken und Tunnels und ist nicht vergrösserbar. Die Verbindung der Brücke mit der Umfahrung wäre nicht sehr schwierig.

Sehr wichtig ist auch, dass Brücke oder Tunnel 35 000 Fahrzeuge von der Mont-Blanc-Brücke wegbringen und die Transportmöglichkeiten mit neuen Tramverbindungen verbessert werden ...

... zum Beispiel mit der wiedereröffneten Tramlinie 13 von Carouge zum Bahnhof Cornavin und einer eventuellen Transversale vom französischen Annemasse im Süden zum Flughafen Cointrin im Norden?

Richtig. Damit beschäftigt sich eine Transportdelegation mit drei Regierungsräten, der französischen Konsulin und dem Präfekten der Haute-Savoie.

Es liegt eine ganze Anzahl von Projekten auf dem Tisch: das Stadion von Charmilles, die Brücke über die Bucht, der TGV-Anschluss, neue Tramlinien ...

... die Strassenstücke eingangs Chêne-Bourg und Chêne-Bougeries ...

... wo Sie den Wettbewerb «Espace-Rue» veranstaltet haben – was sind denn die Prioritäten in dieser langen Liste?

Beim momentanen demokratischen Prozedere ist es sehr schwierig, Prioritäten zu setzen. In Chêne-Bougeries zum Beispiel wurde der Prozess durch Kritiken ein Jahr lang blockiert. Oder das Beispiel der Autobahn-Raststätte: Wenn man dort jährlich



Emmanuel Cattani und Philippe Joye

15 bis 17 Millionen Liter Benzin auf Kantonsgebiet verkaufen und 45 Arbeitsplätze schaffen kann, bin ich sehr zufrieden. Vorausgesetzt, man halte eine Autobahnrasstation für notwendig. Die Grundfrage ist immer: Haben wir das wirklich nötig? Die zweite Frage ist immer, wer das bezahlen soll. Ich versuche zum Beispiel, privat subventionierte Projekte zu entwickeln.

Die Brücke über den See würde sehr viel Geld des Staates blockieren ...

Wissen Sie, was die Genfer jährlich fürs Auto ausgeben? 1,25 Milliarden Franken. Wenn man pro Jahr 40 Millionen für die Brücke und 20 Millionen für die Auffahrt in Frontenex rechnet, sind das zweieinhalb, drei Prozent von dem, was der Genfer Bürger für sein Auto ausgibt.

Und er wird die vorgesehene Brückengebühr akzeptieren?

Diese Gebühr ist politisch gut akzeptiert hier. Und der Bundesrat hat eine grosse Kehrtwende vollzogen, indem er Autobahngebühren nicht mehr grundsätzlich ausschliesst. Es braucht jetzt die Zustimmung der Eidgenössischen Räte.

Kommt der Bescheid aus Bern dazu vor oder erst nach der Abstimmung über die Brücke?

Wir haben die Zusage, dass den beiden Kammern ein Gebühren-Projekt präsentiert wird. Auf dieser Basis wird hier abgestimmt.

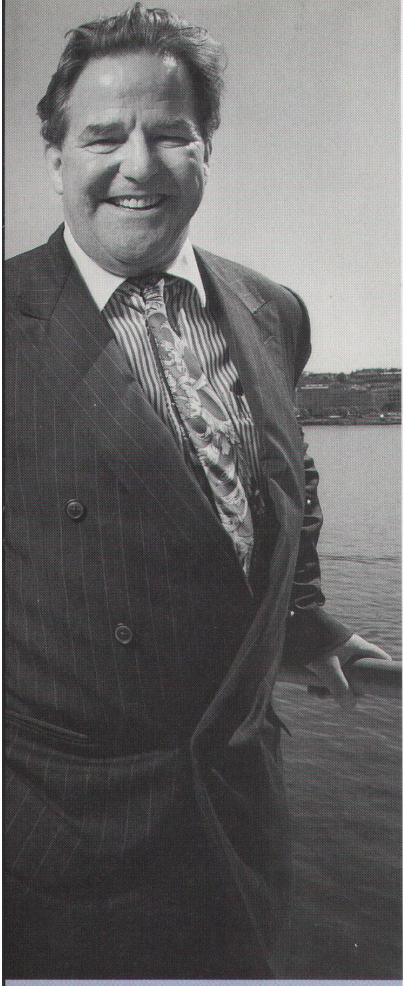


Bild: Francois Berlin

Genf ist anspruchsvoll

Als Kantonsarchitekten hat Philippe Joye Emmanuel Cattani, den ehemaligen Partner des Stararchitekten Jean Nouvel, berufen. Adalbert Locher hat ihn ebenfalls befragt.

Herr Cattani, wie hoch ist das Budget, das Sie verwalten?

Mein Budget ist Null. Ich habe drei Aufgaben: Erstens bei Projekten Baukultur zu fördern, zweitens die Arbeiten am neuen Richtplan zu begleiten und drittens die Wettbewerbe zu organisieren. Das Geld für diese Aufgaben kommt aus dem laufenden Budget, das ich aber nicht verwalte. Ich interveniere bei den öffentlichen Bauvorhaben, wo sich ein architektonisches oder kulturelles Problem stellen kann.

Die Baukultur wollen Sie vornehmlich mit Wettbewerben sicherstellen?

Nein. Vor allem bei den wichtigen Bauten – wichtig nicht wegen der Grösse oder der Bausumme, sondern wichtig wegen ihres Symbolgehalts – will ich eine architektonische Qualität auf höchstem Niveau.

Das passiert also durch Ihre Auswahl von guten Architekten?

Um gute Architektur zu machen, braucht es zwei Dinge: einen guten Architekten und einen guten Bauherrn. Die Republik Genf ist heute ein sehr anspruchsvoller Kunde und eine sehr gute Bauherrin auf der kulturellen Ebene geworden.

Betrifft dies allein die öffentlichen Bauten?

Auch bei Privaten versuchen wir, wo immer es möglich ist, pädagogisch zu wirken. Zum Beispiel Reuters. Reuters hat entschieden, sein Herzstück der weltweiten Information in Genf anzusiedeln und 1500 Arbeitsplätze zu schaffen. Für dieses Projekt haben sich der Regierungsrat und der Kantonsrat engagiert. Ich habe verlangt, dass die architektonische Qualität des Gebäudes tadellos sei. Denn es ist ein Projekt in aller Munde, und es kostet ebensoviel, gute Architektur zu machen wie mittelmässige. Sobald das Projekt öffentlich und symbolisch wird und in die Presse gelangt, muss das Bild für den Genfer, die übrige Schweiz und Europa architektonische Qualität sein.

Steht dies auch damit in Zusammenhang, dass für dieses Projekt Landwirtschaftsland eigens aufgezont worden ist?

Nein. Wir machen das nicht via Gesetz. Wir versuchen, die Leute zu überzeugen.

Bleiben wir noch bei Reuters. Da hat man für einen Investor auf der grünen Wiese umgezont, obwohl es in Genf genügend Industrieland gibt.

In der Landwirtschaftszone gibt es Biotope. Das sind unantastbare Zonen. Das Verfahren hat ganz klassisch funktioniert. Die Umzonung setzte ein

Gesetz voraus. Die Regierung hat das Gesetz gemacht, der Kantonsrat hat darüber abgestimmt. Im Fall von Reuters hat das Gelände als Parkplatz für Lastwagen gedient. In der Landwirtschaftszone finden Sie Häuser, Hangars, Lagerhallen, viele Dinge. Es ist nicht Landschaft im bürgerlichen Sinn des Wortes.

Dennoch wird befürchtet, dass so der Grüngürtel um Genf Schritt für Schritt verkleinert wird.

Es steht außer Frage, den Grüngürtel in massiver Weise anzutasten. Aus einem einfachen Grund: Er ist einer der strategischen Trümpfe von Genf. Wenn Sie die internationalen Funktionäre fragen – Genf hat ebensoviele Funktionäre wie Brüssel –, sind sie wegen der Lebensqualität hier. Eine der Säulen der Lebensqualität ist der Grüngürtel. Worüber man diskutieren kann, ist über eine Anpassung am Rand, aber in der einen wie andern Richtung. Es gibt heute Bauzonen, wo nie gebaut wird. Die kann man abzonen, dafür anderswo aufzonen.

Es gibt jedoch Leute, auch in Kreisen von Planern, die sagen, der Ausbau der «Stadt in der Stadt» sei nicht weiter möglich.

Ich glaube nicht, dass es nötig ist, die Landwirtschaftszone aufzuzonen, um dort Büros, Industrie und Wohnungen zu bauen.

Reuters ist allerdings das Gegenbeispiel dazu. Es wurde auch kritisiert, dass es ja genügend geeignete Industrieareale gibt.

Wir haben in der Tat grosse Reserven, zum Beispiel auf dem Areal der früheren Waggonfabrik Sécheron, wo zwei- bis dreihunderttausend Quadratmeter gebaut werden könnten, eine weitere Reserve sind die Bahnareale Eaux-Vives und La Praille. Ungenutzte Areale gibt es auch an der schönsten Lage in der Innenstadt, am Rhone-Ufer, da werden heute Trolleybusse parkiert. Die Entwicklung von Genf ist heute nicht quantitativ, sondern qualitativ zu betrachten. An der Zahl von rund 400 000 Einwohnern im Kanton wird sich kaum etwas ändern, ebensowenig an der Zahl der rund 300 000 Arbeitsplätze. Aber ändern wird sich die Art der Arbeitsplätze. Diejenigen mit niedriger Wertschöpfung werden verschwinden, hochqualifizierte werden zunehmen. Statt Industrien werden wir High-Tech-Betriebe haben. Da entsteht ein qualitatives Problem: Die Unternehmen wollen nicht primär Eisenbahn- und Autobahnanschluss, sondern sie wollen in grünen Lagen sein, wo es ruhig und erholsam ist. Für diese Bedürfnisse sind wir noch nicht bereit, und in den nächsten zwei, drei Jahren muss abgeklärt werden, wo solche Bedürfnisse gedeckt werden können.

Philippe Joye: «Genfer Mitterrand»

«Er ist der Mitterrand des Kantons», spöttelte der Nouveau Quotidien, «er bereitet, in seinem Massstab, die Arche de la Défense und die Louvre-Pyramide auf Genfer Art vor». Gemeint sind Projekte wie der Place des Nations, das Maison Europa oder die Autobrücke, welche die unteren Seeufer verbinden soll. Der Preis dafür ist, dass Genf in zwei Lager gespalten ist. Im weiteren hat Joye die Revision des Richtplanes angepackt und treibt Projekte für den öffentlichen Verkehr voran.

Dabei ist er nicht zimperlich. Die Linke wirft ihm einen largen Umgang mit den Gesetzen vor. Wo die bestehenden Gesetze Projekte verhindern, werden sie kurzerhand durch Sondergesetze ausser Kraft gesetzt: Damit Reuters sein Informationszentrum in Collonge-Bellerive bauen kann, präsentierte die Regierung ein Sondergesetz, das vom Parlament prompt erlassen wurde. Ein anderes Sondergesetz, diesmal zur Vorzugsbehandlung Internationaler Organisationen, war nötig, damit das Maison Europa auf dem Industriegelände von Sécheron gebaut werden kann. Hier sah der städtische Zonenplan eine Wohnnutzung von mindestens 70 Prozent vor. Nutznieser dieser Gesetzgebung à discretion war hier der private Investor Nessim Gaon, dessen Firma Aprofim das Maison Europa bauen und vermieten will.