

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 34 (2021)
Heft: [9]: Der Anfang einer Geschichte

Artikel: Gemeinsame Ziele
Autor: Froidevaux, Hervé / Thiney, Julien / Widmer, Ariane
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965799>

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: 20.02.2026

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

Gemeinsame Ziele

Die Kantonsplanerin Ariane Widmer im Gespräch über die Auswirkungen des Léman Express auf die Region, arbeitsbedingte Mobilität und die Viertelstundenstadt.

Interview:
Hervé Froidevaux,
Julien Thiney

Als Meilenstein der Verkehrsinfrastruktur wird der Léman Express auch die Landkarte von Stadt und Region Genf prägen. Ariane Widmer erläutert, welche planerischen Überlegungen die Entwicklung lenken sollen.

Der Léman Express ist seit mehr als einem Jahr in Betrieb. Sind Sie zufrieden mit diesem Projekt, dem eine strukturierende Bedeutung für die Region zukommt?

Ariane Widmer: Der Léman Express ist zunächst ohne jeden Zweifel ein symbolischer Erfolg. Nach hundert Jahren des Nachdenkens und Verhandelns und trotz der anfänglichen Schwierigkeiten liegt die grösste Errungenschaft dieses Projekts in der Zusammenarbeit. Das nunmehr realisierte Projekt ist das erste Glied in einem Netzwerk, das sich noch weiter entwickeln und Grenzen überschreiten muss, um neue Möglichkeiten einer nachhaltigen Mobilität zu bieten, die der städtischen Organisation des Grossraums Genf entsprechen. Aus raumplanerischer Sicht wurde die Bahnstrecke zwar in bereits bebauten Gebieten realisiert. Sie hat aber auch die Entwicklung vieler städtebaulicher Projekte rund um die neuen Bahnhöfe (Praille-Acacias-Vernets, Eaux-Vives, Chêne-Bourg) ermöglicht und verschiedene Akteure rund um gemeinsame Projekte und Strategien zusammengebracht. Ein Projekt wie der Tour Opale – das neue städtebauliche Wahrzeichen von Chêne-Bourg – wurde erst dank der Planung dieser neuen Verkehrslinie überhaupt vorstellbar. Der Léman Express ist also ein einzigartiger Katalysator – und die Veränderung ist noch nicht abgeschlossen. Seine Wirkung reicht zudem über den Perimeter der Bahnhöfe hinaus. Er ist Teil eines eigentlichen Raumprojekts und wurde innerhalb eines globalen Systems konzipiert.

Gefährdet die eingeschränkte Mobilität im Zusammenhang mit Covid-19 die Herausbildung dieser neuen Zentralitäten rund um die Bahnhöfe?

Die Situation, die wir seit einem Jahr erleben, dürfte einen Einfluss haben auf die Art und Weise, wie wir uns zukünftig bewegen und wie wir die Stadt und ihre Quartiere gestalten. In der Schweiz könnten gewisse Randregionen wieder lebendiger werden, und das ist positiv. Bezüglich

der Mobilität glaube ich aber, dass die Auswirkungen geringer sein werden, als man sich das jetzt vorstellt. Die positiven Erfahrungen mit dem Homeoffice haben ihre Grenzen, und viele warten ungeduldig darauf, wieder ein aktiveres soziales Leben führen zu können – auch auf der beruflichen Ebene. Arbeitsbedingte Mobilität wird es immer geben; sie dürfte aber flexibler und weniger tageszeitabhängig werden. Das Modell der Stadt und der Zentralitäten bleibt deshalb das kohärenteste. Es bewahrt das Kollektive und ist für den Umgang mit den aktuellen Fragen der Nachhaltigkeit nach wie vor am besten geeignet. Zudem können diese Entwicklungen nicht nur die räumliche Verteilung der Bevölkerung beeinflussen, sondern

«Die Zahl der Bäume wurde zulasten der Parkplätze erhöht.»

Ariane Widmer

vor allem auch eine Rückkehr zur Viertelstundenstadt ermöglichen: einer Stadt mit gemischten Quartieren, die kurze Wege begünstigen. Die Siedlungsentwicklung nach innen bleibt die massgebende Strategie, die sowohl in der Schweiz als auch in Frankreich gesetzlich verankert ist. Die Stadt wird ihre Lehren aus dieser Krise ziehen und Strategien entwickeln – nicht nur für neue Gestaltungen, sondern auch in der Art und Weise, wie in der Stadt gelebt wird. Die Arbeitswelt wird neue Aspekte wie etwa Flexibilität einbeziehen müssen. In der jetzigen Zeit bietet sich auch die Chance, Ziele, die schon lange in unseren Planungsinstrumenten festgelegt sind, rascher in die Praxis umzusetzen, etwa die sanfte Mobilität. Heute geht es darum, echte Fortschritte bei der Verbesserung der Lebenswelt der städtischen Bevölkerung zu erzielen. Mehr denn je müssen wir Orte der Ruhe und der Entspannung schaffen. Wir müssen dafür sorgen, dass es in der Stadt auch weiterhin qualitativ hochwertige öffentliche Räume gibt, in denen Geselligkeit und Solidarität gelebt wird, um den Auswirkungen des Rückzugs und der Isolation durch die Pandemie entgegenzuwirken.

In den neuen Zentralitäten rund um die Haltestellen des Léman Express ist der Boden zu einem grossen Teil versiegelt. Was würde man mit Blick auf die ökologischen Herausforderungen heute vielleicht anders machen?

Bei den Schnittstellenprojekten des Léman Express wurde diese Problematik im Rahmen des Möglichen bereits berücksichtigt, und im Lauf des gesamten Prozesses wurden Verbesserungen umgesetzt. So wurden beispielsweise der Umfang der freien Flächen und die Zahl der Bäume zulasten der geplanten Flächen für Parkplätze erhöht. Allgemein ist die Bodenversiegelung jedoch darauf zurückzuführen, dass Orte auf den Deckenplatten der Bahninfrastruktur liegen. Die Robustheit der Materialien entspricht der hohen Beanspruchung und den Anforderungen an die Wartung. Wir sollten aber etwas Geduld haben und die weiteren Gestaltungen abwarten. Bislang wurden nur die Gebiete rund um die neuen Bauten in Betrieb genommen. Die öffentlichen Räume werden sich noch weiter ausdehnen, mehr Platz für Freiflächen bieten und sich mit der umliegenden Stadt verbinden. Wie etwa in Lancy-Bachet, wo der obere Platz komplett begrünt ist, oder in Chêne-Bourg mit den «Jardins de la Tour». Letztlich erhält die «Stadt» zwanzig Hektar neue öffentliche Räume und 400 neu gepflanzte Bäume. Geben wir ihnen etwas Zeit zum Wachsen, genau wie dem Quartierleben.

Der Léman Express ist Teil eines S-Bahn-Netzes. Welche Beziehung unterhält er zu Lausanne?

Historisch betrachtet hat Lausanne, wie auch andere Gemeinden am Ufer des Genfersees, auf seinem Gebiet Nord-Süd-Verbindungen zwischen See, Weinbergen, Stadt, Wäldern und Weiden geschaffen. Dazu gehört auch die Linie M2. Die Ost-West-Dynamik ist neuer – eine lebendige, pulsierende Bewegung, die dem Genfersee folgt und dem Gebiet seinen Stempel aufdrückt. Der Léman Express trägt dazu bei. Er wirkt sehr strukturierend für das Lausanner Territorium und dient auch als Nahverkehrsmittel. Die neue Haltestelle Prilly-Malley liegt in einem Gebiet mit einem hohen Verdichtungspotenzial. In der Regel führen neue oder umgebaute Haltestellen zu einer Aufwertungs- und Verdichtungsdynamik in ihrer Umgebung. Hinzu kommt, dass die grössten Expansionsgebiete der Agglomeration Lausanne im Westen liegen. Der Léman Express verbessert aber auch die Anbindung von Lausanne

an andere Gebiete, vor allem an Genf und die grenzüberschreitenden Städte. Man kann problemlos in Lausanne wohnen und in Genf ins Theater gehen. Vom Bahnhof Lausanne aus gesehen wurde die Calvin-Stadt früher als Endbahnhof wahrgenommen. Heute ist sie zu einem wichtigen Knotenpunkt zwischen der Genferseeregion und dem Mittelmeer geworden – zu einem Tor, das den Reisehorizont erweitert. Mit dem Léman Express können neue Gebiete in der Genferseeregion erfahren und erlebt werden.

Die Auswirkungen des Léman Express auf das Territorium werden oft unter dem Gesichtspunkt des Wohnens diskutiert. Wie sieht es mit der Planung der geschäftlichen Aktivitäten aus?

Bei der Entwicklung von Quartieren rund um Bahnhöfe werden die geschäftlichen Aktivitäten ebenfalls berücksichtigt. Die städtebaulichen Projekte sind nach dem Prinzip der Nutzungsmischung konzipiert und umfassen Büroflächen, Läden und Dienstleistungen. Im Rahmen des Léman Express wurde die Planung der geschäftlichen Aktivitäten je nach Situation thematisiert, wobei die gemischte Nutzung stets massgebend war, um kurze Wege zu fördern und die Notwendigkeit von Reisen zu reduzieren. Für ein reges Leben und Treiben auf lokaler Ebene

«Es braucht Vielfalt in der städtebaulichen Programmierung.»

Ariane Widmer

braucht es diese Vielfalt in der städtebaulichen Programmierung. Aus Sicht der nachhaltigen Stadt dürfen keine monofunktionalen Nutzungen mehr geplant werden. Das gilt nicht nur für Wohnquartiere, sondern soweit möglich auch für Gewerbegebiete und auf jeden Fall für Büros. Ein wunderbares Beispiel ist der Genfer Stadtteil Eaux-Vives: ein dichtes Quartier, ein echtes Mischnutzungszentrum, in dem jede Aktivität und jede Betätigung von der Dynamik der anderen profitiert. Diese Art von Lebensraum, der von seinen Bewohnern und Nutzerinnen geschätzt wird, müssen wir reproduzieren können.



Ariane Widmer

Die Architektin und Stadtplanerin ist seit 2019 Genfer Kantonsplanerin. Zuvor leitete sie die Geschäftsstelle des Schéma directeur de l'Ouest lausannois. Sie war Chefdesignerin der Expo.02 und hat mehrere Publikationen zu aktuellen Fragen der Stadt- und Raumentwicklung verfasst. Unter anderem ist sie Mitglied des Vorstands des SIA und des Stiftungsrats der Stiftung Baukultur Schweiz.



Ein Fussgängertunnel verbindet den Bahnhof Genève-Champel direkt mit dem Genfer Universitätsspital HUG.

Annemasse

Die Stadtgemeinde Annemasse liegt im französischen Département Haute-Savoie und ist Teil der Region Auvergne-Rhône-Alpes. An der Grenze zur Schweiz gelegen gehört Annemasse zur grenzübergreifenden Agglomeration Grand Genève (Grossraum Genf). Heute wohnen rund 36 000 Annemassiennes und Annemassiens in der Gemeinde; in der ganzen Stadtregion, die die französischen Gemeinden der Agglomeration Genf umfasst, sind es gut 310 000. Das Wachstum von Annemasse ist eng mit der Eisenbahn verbunden. Die Eröffnung der Linie Bellegarde-Evian 1880 und die

Linien nach Annecy und Saint-Gervais-les-Bains brachten die ersten Industriebetriebe in den Ort. Bis zum Zweiten Weltkrieg stieg die Einwohnerzahl von 1500 auf rund 8000. Ein weiterer Entwicklungsschub setzte in den 1950er-Jahren ein – zur Jahrtausendwende lebten rund 28 000 Menschen in Annemasse. Ab 2006 stieg die Kurve wieder steiler an. Zwischen 1921 und 1959 war Annemasse mit der Linie 12 an das Genfer Tramnetz angeschlossen. Die 2019 fertiggestellte Linie 17 nahm diese Tradition wieder auf. Die CEVA macht den Bahnhof Annemasse zum zweitwichtigsten im Grossraum Genf.

Eine Stimme aus der Politik

Mit einer Bevölkerung von einer Million Menschen und mehr als 500 000 Arbeitsplätzen ist der Grossraum Genf einer der dynamischsten Ballungsräume Europas. Hier wird Urbanität im Alltag gelebt, und es gibt eine Vielzahl von wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen gegenseitigen Abhängigkeiten. Eine enge Kooperation und Diskussionen, die über geografische und institutionelle Grenzen hinausgehen, sind entscheidend bei der Suche nach kon-

damit ein Grundgerüst für den Aufbau eines Netzes von ergänzenden öffentlichen Verkehrsmitteln. Dazu gehören Buslinien und das sich im Ausbau befindende grenzüberschreitende Tramnetz (mit der Linie Genf-Annemasse, der Linie nach Saint-Julien-en-Genevois, deren Bau begonnen hat, und der Aussicht auf eine Verbindung zwischen Grand-Saconnex und Ferney-Voltaire), aber auch Formen der aktiven Mobilität wie das Fuss- und Velowegnetz «voies vertes», Velostationen, Geovelo und Carsharing. Mehrere Projekte in der Agglomeration Genevois français wurden wegen ihrer grenzüberschreitenden Bedeutung von der Eidgenossenschaft mitfinanziert. Diese revolutionäre Entwicklung der Mobilität im Grossraum Genf hat zu tiefgreifenden urbanen Veränderungen geführt, die es möglich gemacht haben, den öffentlichen Raum neu zu überdenken, eine Stadt der kurzen Wege zu fördern, die Natur in der Stadt zu unterstützen und die Zentren attraktiver zu gestalten. Die Metamorphose des Bahnhofsquartiers und des Stadtzentrums von Annemasse, aber auch der Wandel des einstigen Arbeiterviertels Perrier oder der Gebiete entlang der Avenue de Genève sind der beste Beweis dafür.

«Der ökologische Wandel zwingt uns, die Mobilität im Alltag neu zu gestalten.»

Christian Dupessey

kreten Lösungen für die Anliegen der Bevölkerung. Die lokalen Volksvertreterinnen und -vertreter und die französisch-schweizerischen Partner arbeiten im Rahmen des Agglomerationsprogramms Frankreich-Waadt-Genf seit fast 15 Jahren zusammen. Zu ihren gemeinsamen Zielen gehören die Entwicklung von Massnahmen und Dienstleistungen im Mobilitätsbereich ebenso wie die Koordination von Siedlungsentwicklung und Umwelt, um die Lebensqualität im ganzen Gebiet zu verbessern.

Die Mobilitätsströme widerspiegeln die multipolare Struktur des Grossraums Genf, in dem gelebt, konsumiert und gearbeitet wird. In diesem Einzugsgebiet, in dem täglich mehr als drei Millionen Menschen unterwegs sind – darunter 635 000 Pendlerinnen und Pendler, die jeden Tag die Grenze zum Kanton passieren –, kommt der nachhaltigen Mobilität eine prioritäre Bedeutung zu. Der Léman Express ist eine starke und unverzichtbare Antwort auf die Alltags- und Freizeitmobilität. Heute genügt ein einziges Ticket, um von Annemasse, Valserhône, Genf oder Coppet für einen Tag nach Annecy, Chamonix oder Evian zu fahren. Der Léman Express strukturiert unser Territorium. Er verbindet 45 Bahnhöfe zwischen den wichtigsten Zentren in Frankreich und der Schweiz und schafft

«Im Grossraum Genf genügt heute ein einziges Ticket.»

Christian Dupessey

Ein gutes Jahr nach seiner Inbetriebnahme und trotz der Gesundheitskrise und der eingeschränkten Mobilität im Zusammenhang mit dem vermehrten Homeoffice fällt die Bilanz des Léman Express positiv aus: Das neue Streckennetz, auf dem 2020 – dem Jahr der Pandemie – pro Tag durchschnittlich 31 200 Passagiere unterwegs waren, findet bei der Bevölkerung grossen Anklang. Das ursprüngliche Ziel waren 45 000 Passagiere pro Tag. Die Herausforderungen des ökologischen Wandels zwingen uns dazu, die Mobilität im Alltag völlig neu zu gestalten. Der Léman Express, der öffentliche Verkehr und die aktiven Mobilitätsformen sind ausgezeichnete Mittel dazu. ●



Christian Dupessey
Der Bürgermeister von Annemasse ist Präsident des Pôle métropolitain du Genevois français.