

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

Artikel: Projektbeschleuniger
Autor: Froidevaux, Hervé / Thiney, Julien
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965802>

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: 21.11.2025

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

Projektbeschleuniger

Die ganze Region profitiert von der Erschliessung durch den Léman Express. Die umliegenden Wohn- und Arbeitsgebiete rücken in den Fokus zahlreicher Entwicklungen.

Text:
Hervé Froidevaux,
Julien Thiney
Grafiken:
Wüest Partner

Vor zwei Jahren dauerte die Fahrt von Annemasse nach Eaux-Vives in Genf noch rund dreissig Minuten. Unterschiedliche Verkehrsmittel und eine Grenze trennten die beiden Gebiete, die nur gerade 1,5 Kilometer voneinander entfernt liegen. Die Inbetriebnahme des Léman Express – das Vorzeigeprojekt des Grossraums Genf – öffnete die Tür zu einer einfacheren und umweltfreundlicheren Mobilität der Zukunft. Heute sind die Bahnhöfe von Annemasse und Eaux-Vives über eine unterirdische Bahnstrecke, über der Fuss- und Velowege («voies vertes») angelegt wurden, in weniger als zehn Minuten miteinander verbunden. Für die lokale Bevölkerung und die angrenzenden Gebiete kommt das einer Revolution gleich. Die gesamte Region profitiert von der deutlich besseren Erschliessung. Durch die kürzeren Reisezeiten gewinnen die umliegenden Wohn- und Arbeitsgebiete an Attraktivität und rücken damit in den Fokus zahlreicher Entwicklungen. Verkehrsnetze stärken aber nicht nur das Gewicht gewisser Sektoren im territorialen Gefüge. Mit ihren Bahnhöfen schaffen sie punktuell auch neue Zentren mit hohen Passagierströmen: Auf dem Netz des Léman Express verkehrten bis zum Beginn der Corona-Krise täglich nicht weniger als 45 000 Reisende. Die Zugangspunkte zum Verkehrsnetz werden zu Orten, die ebenso intensiv genutzt werden wie die Stadt, und ihre Planung ist ein wichtiges Element beim Bau der nachhaltigen Stadt von morgen. Solche Mikrosituationen werden auf dem Immobilienmarkt deutlich attraktiver.

Zwei ungleiche Gebiete

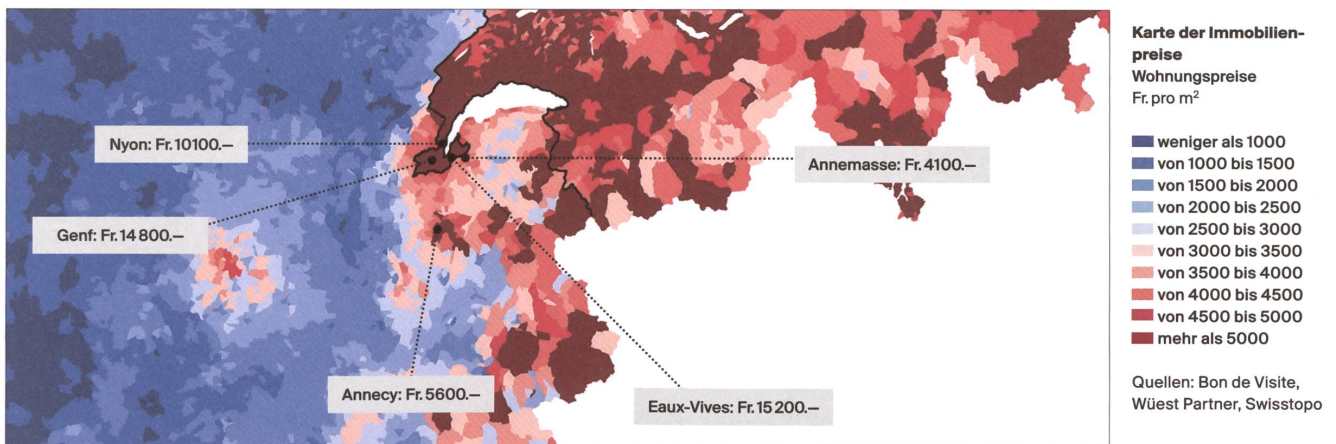
Die Auswirkungen auf den Immobilienmarkt sind umso interessanter, als der Léman Express zwischen zwei Gebieten verkehrt, die höchst ungleich sind. Die Region Genf, die wegen ihres Lohnniveaus, der hohen Lebensqualität und ihres Wohlstands beliebt ist, zieht zahlreiche Erwerbstätige an. 2015, als der Léman Express bei den Nutzerinnen und Nutzern noch kein Thema war, belief sich das Bruttomedianeinkommen in Eaux-Vives auf 79 000 Franken, während es im französischen Annemasse 25 000 Franken betrug. Wohnraum für diese Arbeitskräfte zu bieten, ist in der Schweiz mit ihrem nach wie vor gesättigten Immobilienmarkt und den hohen Preisen ungleich schwieriger als in Frankreich, wo die Lebenskosten tiefer und das Wohnungsangebot erschwinglicher ist. 2018, kurz vor Inbetriebnahme der neuen Linien, belief sich der Preis für eine Eigentumswohnung auf 3600 Franken pro Quadratmeter in Annemasse und auf 15 100 Franken pro Quadratmeter in Eaux-Vives. Der Leerwohnungsbestand lag in Annemasse bei 7,5%, derjenige in Eaux-Vives bei 0,7%. Viele Erwerbstätige haben sich in Frankreich

niedergelassen und pendeln täglich über die Grenze. Schätzungen zufolge haben die täglichen Grenzübertritte in Genf zwischen 2001 und 2011 um zwanzig Prozent zugenommen. Das alles schlägt sich auch in der demografischen Entwicklung nieder: Das jährliche Bevölkerungswachstum in Annemasse lag in den letzten zehn Jahren bei 1,8%. Laut dem französischen Statistikamt Insee ist die Haute-Savoie das am schnellsten wachsende Département in Kontinentalfrankreich.

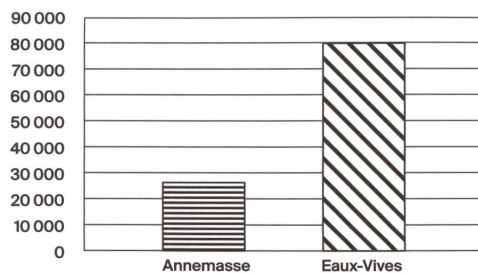
Konsequenzen für den Immobilienmarkt

Diese Dynamik beeinflusst auch den Immobilienmarkt. Die Aussicht auf den Léman Express hat schon lange vor seiner Inbetriebnahme zu einer Beschleunigung von Bauprojekten geführt. In Frankreich reagierten etliche Investoren schon sehr früh auf die zukünftig verbesserte Mobilität – insbesondere in Annemasse, wo der Wohnungsbestand in den letzten zehn Jahren um 2,1% zugenommen hat. Dieser Trend setzte sich in den Jahren vor der Inbetriebnahme des Léman Express fort: 2018 wurden in Annemasse Bauprojekte in einem Umfang von nicht weniger als 4,1% des gesamten städtischen Wohnungsbestands genehmigt, mit Grossprojekten im Zentrum. Die Kräne, die überall in der französischen Landschaft zu sehen sind, veranschaulichen die rege Bautätigkeit, die durch eine grosse Verfügbarkeit von Bauland ermöglicht wird.

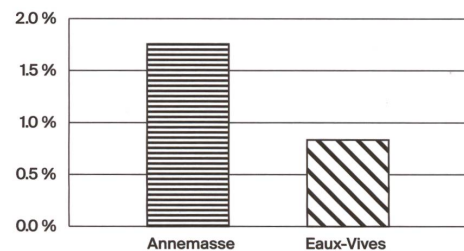
Das wachsende Angebot hat während einiger Zeit für eine Stabilisierung der Preise von Eigentumswohnungen gesorgt. In den letzten zehn Jahren sind diese um lediglich 16,1% gestiegen. Mit der Inbetriebnahme des Léman Express sind sie nun aber deutlich nach oben gegangen: zwischen 2019 und 2021 um 7,3%. Auf Schweizer Seite waren die Auswirkungen des Léman Express auf den Immobilienbereich moderater: In Eaux-Vives erhöhten sich die Preise um 0,6%. In diesem dichter bebauten Gebiet waren die Baumöglichkeiten stark von der Realisierung der Bahnhöfe und von den umliegenden Quartieren abhängig. Die Unterschiede zu Frankreich sind nach wie vor gross, obwohl die Preise dort leicht gestiegen sind: 2020 kostete eine Eigentumswohnung in Eaux-Vives 15 200 Franken pro Quadratmeter, in Annemasse 4100 Franken pro Quadratmeter. Aufgrund der guten Anbindung der französischen Gemeinden und der flexibleren Darlehensbedingungen als in der Schweiz ist zu erwarten, dass die Preise weiter steigen, was eine gewisse Gentrifizierung nach sich ziehen wird. Dass der Léman Express zu einem umfassenden Ausgleich des Immobilienmarkts führen wird, ist indes nur schwer vorstellbar. Erhebliche administrative und regulatorische Grenzen werden den Immobilienmarkt weiterhin einschränken und die Durchlässigkeit und die Mobilität zwischen Frankreich und der Schweiz beeinträchtigen. Die vorübergehende Schliessung der Grenze im Zusammenhang mit der Pandemie 2020 hat das klar gezeigt.



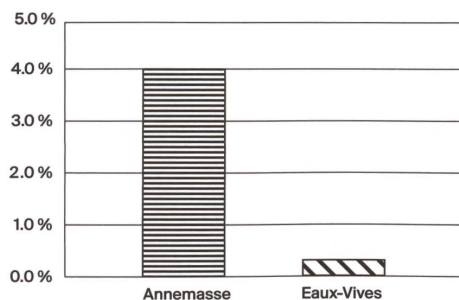
Jährliches Bruttomedianeinkommen in Franken (2015)



Durchschnittliches jährliches Bevölkerungswachstum in den letzten zehn Jahren



Anteil bewilligte Wohnbauprojekte (2018) (bezogen auf den Wohnungsbestand)



Zentralität und Nutzungsmix

Der Léman Express ist nicht nur ein Projektbeschleuniger, sondern gibt auch Anlass, über die städtische Struktur nachzudenken und auf die Ziele einer nachhaltigen Entwicklung zu reagieren. Etliche Gebiete haben an Attraktivität gewonnen. Das bietet die Chance, eine dichte Stadt zu planen und die Entwicklung von Projekten zu fördern, bei denen der Nutzungsmix und die Lebensqualität im städtischen Umfeld im Fokus stehen. In einigen Jahren wird mit der Erweiterung des Bahnhofs Cornavin und seines Vorplatzes ein strategischer Punkt mitten in Genf neu gestaltet. Vorderhand profitieren vor allem die Bahnhöfe Lancy-Pont-Rouge, Lancy-Bachet und Eaux-Vives von dieser Dynamik der Stadterneuerung. Das Grossprojekt Praille-Acacias-Vernets zwischen Lancy-Bachet und Lancy-Pont-Rouge wird mehr als 10 000 Wohnungen umfassen, ergänzt durch Flächen für Freizeit, Verwaltung, Handel, Gewerbe und Logistik. Hinzu kommen neue Grünräume und Fusswege, die die sanfte Mobilität fördern und das Leben in der Stadt attraktiver machen sollen. Der geplante Sektor Étoile gilt schon heute als künftiges Stadtzent-

rum von Genf; renommierte internationale Unternehmen lassen sich bereits dort nieder. In Richtung Annemasse ist das Projekt O'Vives, das an den Neubau der Nouvelle Comédie und ihren zentralen Platz anschliesst, ein Paradebeispiel für ein Quartier, das Zentralität und Nutzungsmix verbindet. Über dem Bahnhof von Eaux-Vives umfasst es knapp 6000 Quadratmeter Büro- und Geschäftsflächen sowie 88 Wohnungen.

Diese neuen zentralen Orte mit Nutzungsmix treiben die Preise für Verkaufs- und Büroflächen in die Höhe. Rund um den Bahnhof Lancy-Pont-Rouge liegen sie bei fast 500 Franken pro Quadratmeter pro Jahr, während die meisten neuen Grossflächen im Kanton weniger als 400 Franken pro Quadratmeter pro Jahr kosten. Ob die mit Einkaufen und Freizeit verbundenen Mobilitätsströme mit diesem Nutzungsmix begrenzt werden können, ist fraglich. Der Léman Express vereinfacht das Reisen zwischen zwei Ländern mit grossen wirtschaftlichen Unterschieden. Eine umsichtige Planung der zentralen Sektoren des Grossraums Genf ist daher eine der grossen Herausforderungen bei der Erneuerung des Immobilienangebots. ●