

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design

Herausgeber: Hochparterre

Band: 34 (2021)

Heft: 9

Artikel: Achsen und Eichen

Autor: Frei, Jonas

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965810>

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

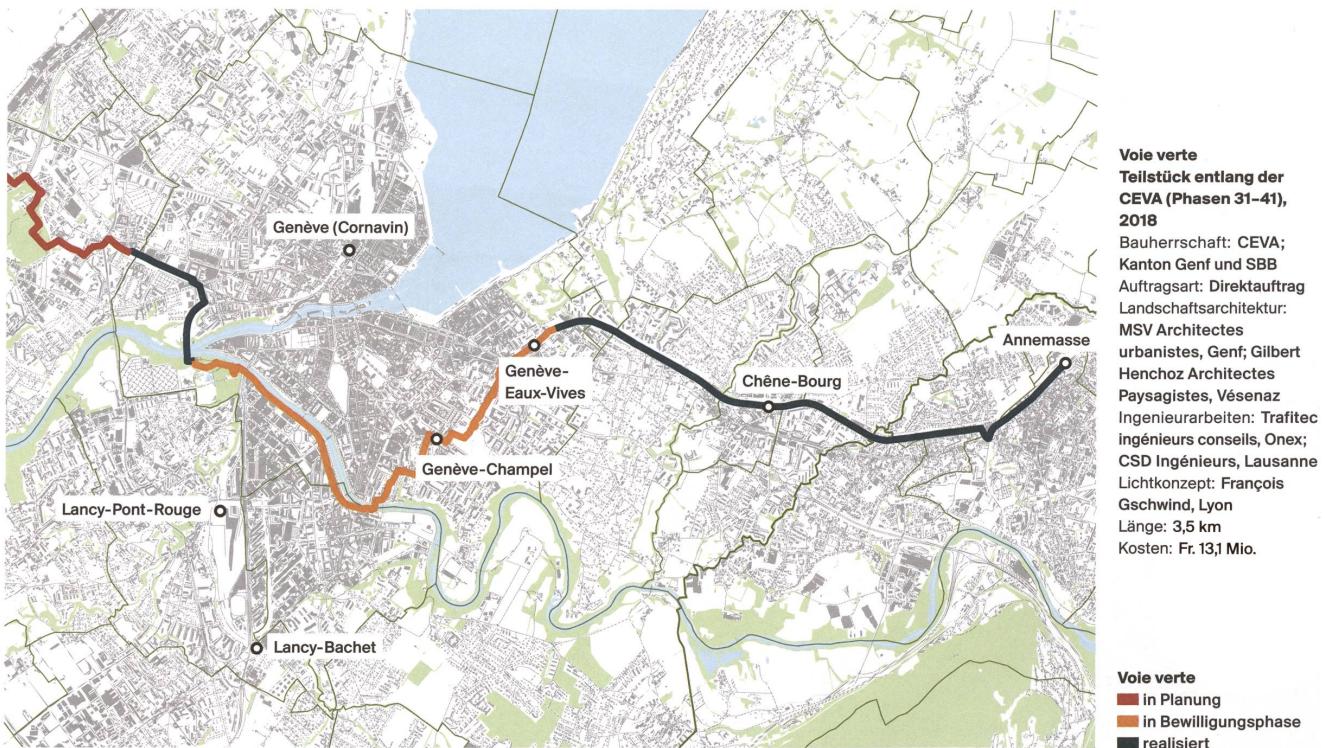
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 14.01.2026

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



Die «Voie verte» ist eine neue Verbindung für den Fuss- und Veloverkehr. Sie folgt teils den Gleisen der CEVA. Einmal fertiggestellt, soll sie 22 Kilometer weit von Saint-Genis-Pouilly (F) bis Annemasse (F) führen. Quelle: Tracé Voie Verte, Kanton Genf

Achsen und Eichen

Der Bau der Bahnlinie CEVA hat auch neu gestaltete Lebensräume mit sich gebracht. Ein Streifzug durch die unterschiedlichen Ansätze der Landschaftsarchitektur.

Text:
Jonas Frei
Fotos:
Matthieu Gafsou

Über weite Strecken liegen die Gleise der neuen Bahnverbindung Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) unter dem Boden. So hat Genf an der Oberfläche Platz gewonnen für die «Voie verte», die ebenfalls von der neuen Station Eaux-Vives in der Innenstadt durch Aussenquartiere nach Annemasse führt. Zu diesem bereits realisierten Teilstück werden in den nächsten Jahren etliche weitere hinzukommen, sodass die grenzüberschreitende «Voie verte» – mal schlicht ein Weg, mal ein bandartiger Park – am Ende 22 Kilometer messen wird.

Voie verte: kontrastreiche Achse

Doch schon heute ermöglicht das grüne Band gleich mehrfach neue Verbindungen: für die gesunde und umweltfreundliche Fortbewegung, für die ökologische Vernetzung. Mit ihrer regional typischen Flora bieten die Borde und Mittelstreifen Lebensraum für Mauereidechsen, Sandschrecken und Schmetterlinge. Heckenstrukturen, Wiesenböschungen und heimische Gehölze schaffen ein

optisch wie ökologisch abwechslungsreiches Biotop, das Teil des ökologischen Ausgleichs für den Bau der CEVA-Linie ist. Die Menschen wiederum geniessen die gestalterischen Qualitäten: Die teils eingeschnittene Lage der «Voie verte» lässt sie eintauchen in eine Raumachse, die in Längsrichtung zwar einheitlich, im Detail aber überraschend vielfältig gestaltet ist und die umliegende Bebauung wohltuend kontrastiert.

Entlang der Achse sind auch wenige kleine Rastplätze mit Bänken und Bäumen zu finden. Manche davon binden den grünen Weg an Schnittpunkten mit Strassen in die Quartiere ein. Doch diese Aufenthaltsorte für Anwohnerinnen und Anwohner bleiben spürbar zweitrangig – das Konzept gewichtet den ökologischen Ausgleich und die lineare Nutzung deutlich höher. Auf der ganzen Länge sind die Bahnen für Fußgängerinnen und Velofahrer klar und grosszügig zoniert, wobei der Fußweg stets unversiegelt chaussiert und der Veloweg befestigt gestaltet ist. Bei gutem Wetter nutzen die Genferinnen und Genfer den neuen Längspark rege. Dann trifft man neben den Velopendlerinnen und zahllosen Joggern auch Spaziergängerinnen und Bewegungsmuffel auf E-Scootern auf dem «grünen Weg» durch die Quartiere. →



Den Menschen bietet die «Voie verte» grosszügige Wege, den Mauereidechsen und Sandschrecken neuen Lebensraum.



Öffentlicher Raum am Bahnhof Genève Eaux-Vives, 2020 (1. Etappe)
 Bauherrschaft: Stadt Genf mit dem Kanton Genf und SBB Immobilien
 Auftragsart: Wettbewerb, 2010
 Landschaftsarchitektur:
 MSV Architectes urbanistes, Genf
 Lichtkonzept: François Gschwind, Lyon
 Ingenieurarbeiten:
 Groupement TBS (T-ingénierie et B+S Ingénieurs conseils), Genf
 Kosten: Fr. 42 Mio.

Vom Bahnhofplatz bis zu den angrenzenden Häusern dehnt sich derselbe helle Belag, sodass er wie ein Teppich wirkt.



Ein Ort für Pausen: der Rasenpark an der Esplanade Alice-Bailly.

Situationsplan

Bahnhof Eaux-Vives

- 1 Avenue de la Gare-des-Eaux-Vives
- 2 Esplanade Alice-Bailly mit Rasenpark
- 3 Place des Tréteaux-Libres mit temporärer Installation
- 4 Zugang Bahnhof
- 5 Nouvelle Comédie





Am Bahnhof Champel formen Eichen, die aus weich geschwungenen Trögen wachsen, einen Ruheraum.

Öffentlicher Raum am Bahnhof Genève-Champel, 2020
Bauherrschaft: Stadt Genf
Auftragsart: Wettbewerb, 2013
Landschaftsarchitektur:
Bureau A, Daniel Zamarbide, Leopold Banchini, Genf (Planung), Bureau, Daniel Zamarbide, Genf (Ausführung)
Beleuchtungskonzept:
Concepto, Arcueil (F)
Fläche: 15 000 m²
Kosten: Fr. 16,2 Mio.

→ In Sachen Architektur setzt man bei der neuen Bahnlinie auf Wiedererkennbarkeit: Unterirdisch wie an der Oberfläche schaffen die Bahnhofsgebäude – entworfen von den Architekten Jean Nouvel und Eric Maria – durch einheitliche Materialisierung und Lichtführung eine ausgeprägte Identität für die CEVA siehe Hochparterre-Themenheft «Der Anfang einer Geschichte», Ausgabe 8/2021. Sie erschliesst sich zwar sofort, lässt Neuankömmlinge aber auch einmalrätseln, an welchem der Bahnhöfe sie gerade angekommen sind. Im Gegensatz dazu wurde die Umgebungsgestaltung der Bahnhöfe in einzelnen Wettbewerben ausgeschrieben und juriert – entsprechend unterschiedlich sind sie geraten.

Champel: artenreicher Eichenwald

An der Documenta Kassel 1982 liess der deutsche Künstler Joseph Beuys 7000 Eichen pflanzen, um mit jeder ein Ausrufezeichen dafür zu setzen, dass der Stellenwert der Natur in der Welt des Menschen schwindet. Davor liess sich Architekt Daniel Zamarbide inspirieren. Über der unterirdischen Station Genève-Champel hat er fünf Eichenarten gepflanzt, insgesamt 135 Gehölze. Sie wachsen auf frei geformten Grünflächen, deren dichter Unterwuchs den asphaltierten Bahnhofplatz in feine, wegartige Flächen unterteilt.

In die geschwungene Avenue de Champel und in die Architektur der neuen Bushaltestelle sind auch Elemente der öffentlichen Infrastruktur integriert. Die überraschend dichte Vegetation schmiegt sich in die Stadtlandschaft ein und schafft eine grüne Oase. Ist sie ein Park, ein Stadtwald oder, angesichts des versiegelten Belags, doch ein Platz? Die Frage bleibt offen, denn die Gestaltung lässt den Bahnhofplatz als typologischen Hybrid irgendwo

dazwischen schweben. Entstanden ist ein introvertierter Raum, wo ruhiges Spazieren und zurückgezogenes Sitzen höher gewichtet werden als geselliges Flanieren und Zusammenkommen.

Eichen sind nicht nur eine Gattung mit vielen trocken- und wärmeresistenten Arten, ihr Schatten hat auch einen starken Kühleffekt. Schon wenige Jahre nach der Pflanzung wird er der Wärme des dunklen, versiegelten Belags entgegenwirken. Trotz der vielen befestigten Beläge kann das Regenwasser hier immerhin in den Grünflächen versickern. Aus der Klimaperspektive stellt die dichte Eichenpflanzung im urbanen Raum deshalb ein nachahmungswertes Unikum dar. Joseph Beuys' Aufruf zum Naturschutz dagegen vermag das Projekt weniger zu erfüllen. Igel oder Eidechsen zum Beispiel können die umschlossenen Tröge nicht erreichen. Da steht der neue Eichenwald doch eher für eine symbolische Natur – wenn auch für eine von gestalterischer Kraft.

Eaux-Vives: variantenreicher Streifenteppich

Der wichtigste der CEVA-Bahnhöfe ist die unterirdische Station Eaux-Vives. An deren Oberfläche passiert funktional und stadtähnlich so einiges, gleich daran anschliessend erhebt sich zum Beispiel das Schauspielhaus «La Nouvelle Comédie de Genève» siehe Hochparterre, Ausgabe 6-7/2021. Das Architekturbüro MSV Architectes urbanistes antwortet auf die quirlige, uneinheitliche Situation mit einer stark formal gedachten Gestaltung. Sie greift die Richtung der Gleise auf und unterteilt das Areal in lang gezogene Streifen unterschiedlichen Aussehens und unterschiedlicher Nutzung. Ein räumlicher Zusammenhang über das ganze Areal hinweg wird auf diese Weise kaum spürbar.

Wir bauen Holzheizungen. Auch für kommende Generationen.

Lernen Sie Energie 360° neu kennen.

Holzschnitzel sind ideal geeignet, um in innovativen Wärmeverbünden Liegenschaften mit nachhaltiger Wärme zu versorgen. Wir nutzen hierfür als Kernstück eine Heizzentrale mit nachwachsendem Holz, das meist aus der angrenzenden Region stammt.

Energie 360° entwickelt und realisiert bereits Wärmeverbünde mit Holzschnitzel, zum Beispiel in den Gemeinden Thusis, Embrach oder Wädenswil.

Setzen Sie mit uns auf nachhaltige Energie- und Mobilitätslösungen für kommende Generationen. Gerne unterstützen wir Sie auch bei nachhaltigen Wärmelösungen mit Seewasser, Biogas, Erdwärme oder beim Aufbau von ganzen Areallösungen. Zudem elektrisieren wir für Sie die E-Mobilität mit neuester Ladetechnologie und Ladelösungen.



energie360.ch

energie360°



Den südlichsten Streifen bildet die Avenue de la Gare-des-Eaux-Vives: ein Boulevard mit Baumreihen, darin eingebunden Verkehrsinfrastrukturen wie Vorfahrt und Bushaltestelle. Gequert wird er von einer Fussgängerzone mit kreisrunden Pflanzflächen. Sie beruhigen nicht nur optisch den Längssog des Strassenraums, sondern bilden mit stadtclimafesten Gehölzarten und Rundbänken nutzbare wie ökologische Elemente auf dem sonst weitgehend versiegelten, stark frequentierten Boulevard.

Die Zone geht über in die Place de la Gare, von wo aus man zum Bahnhof gelangt. Der Belag aus beigeifarbenem Sichtbeton reicht grosszügig von der Place de la Gare bis zu den Fassaden der umliegenden Blockrandhäuser, was Weitläufigkeit in der Optik eines Teppichs erzeugt. Bis zur Nordseite des Bahnhofsgebäudes setzt sich der Belag und damit der räumliche Querbezug fort; hier liegt die Place des Tréteaux-Libres, bis Ende der zweiten Projektetappe 2025 zunächst mit einer temporären Installation belegt.

Herzstück des Aussenraums von Eaux-Vives ist jedoch die Esplanade Alice-Bailly, die den Bahnhof und das Shoppingareal überdeckt. Ein gärtnerisch-grüner Raum strekt sich in die Länge, ein Rasenpark, den zahlreiche Pflanz- und Sitzinseln gliedern wie abgestellte Eisenbahnwaggons. Deren Kubatur überspielt die Höhe der Substratschicht, die nötig war, um die mehrstämmigen Kleingehölze auf der Überdeckung zu pflanzen. Flankiert wird die Rasenfläche von grossformatigen Betonplatten, deren Format die Module des Bahnhofsgebäudes aufgreift. Überragt von den gläsernen Fassaden der «Nouvelle Comédie», bietet der Minipark optisch eine grüne Lunge im Bahnhofsgewusel wie auch einen ruhigen Vorplatz für das Theater. Ein gelungener Aufenthaltsort – der ökologische Wert bleibt allerdings klein. ●



Situationsplan Champel: 1 Eichenwald, 2 Zugang zum Bahnhof, 3 Avenue de Champel

hgc.ch/home

PLATTEN & PARKETT. DESIGN & KNOW-HOW.

HGC.