

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 16

Artikel: Der Ausbau des Bahnhofplatzes Genf-Cornavin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83199>

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: 23.02.2026

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

Nach einem ersten Rundgang, wobei alle Projekte anhand der vorgelesenen Erläuterungsberichte eingehend gewürdigt wurden, erfolgte eine nochmalige Besichtigung des in Frage stehenden Strandgebietes mit anschliessender Weiterberatung. Am zweiten Tag erfolgte anhand von Punktbewertungen die Rangfestsetzung der Projekte und Ausscheidung der Lösungen, die zur Prämierung nicht in Frage kommen. Zur Prämierung verblieben die Projekte Nr. 3, 6 und 9. Die prämierten Projekte wurden wie folgt beurteilt.

Projekt Nr. 3. Dieses Projekt zeigt im Ganzen wie im Einzelnen eine vorbildliche Einfühlung in die Aufgabe. Die Parkierungs-Verhältnisse sind gut gelöst. Im Gegensatz zu allen andern Vorschlägen wird der Strandweg auf eine Länge von rd. 1200 m so angeordnet, dass er neben den Vorzügen einer Promenade als Erholungsraum auch die im Programm verlangte Regelung der Bebauung innerhalb des unmittelbaren Uferbereiches wirtschaftlich und ästhetisch ermöglicht. Es ist das einzige Projekt, in dem die gartenbautechnische Behandlung des Seufers im Plan und im Bericht bis in alle Einzelheiten vorzüglich gelöst und dem Charakter der Uferlandschaft ausgezeichnet angepasst ist.

Projekt Nr. 9. Grundauffassung der Aufgabe und Führung des Strandweges gut. Bebauungsvorschläge massvoll und annehmbar. Das Projekt ist wirtschaftlich leicht durchführbar. Gartenbautechnische Behandlung des Seufers im Ausmass richtig, zeigt aber in der Durchführung zu wenig Einfühlung in den Charakter der bestehenden Uferlandschaft.

Projekt Nr. 6. Die Führung des Strandweges ist flüssig und enthält reizvolle Partien. Das Projekt ist wirtschaftlich leicht durchführbar. Parkplatz an der Südseite des Strandbades unerwünscht. Sportplatz und Strandbad am Südende wären besser mit dem bestehenden Strandbad vereinigt. Die geschlossenen Wasserpartien innerhalb des Strandweges dürfen zum Teil durch Grünanlagen ersetzt werden. Trotz einigen Detailmängeln, im Grossen und Ganzen befriedigende Lösung der Aufgabe.

Für die drei zu prämiierenden Projekte wird einstimmig folgende Rangordnung aufgestellt: 1. Rang: Projekt Nr. 3, 2. Rang: Projekt Nr. 9, 3. Rang: Projekt Nr. 6. Die dem Preisgericht zur Verfügung gestellte Summe von 4000 Fr. wird wie folgt verteilt:

- I. Preis (2000 Fr.): Projekt Nr. 3.
- II. Preis (1200 Fr.): Projekt Nr. 9.
- III. Preis (800 Fr.): Projekt Nr. 6.

Das Preisgericht empfiehlt einstimmig, die Arbeiten für das endgültige Ausführungsprojekt dem Verfasser des erstprämierten Projektes zu übertragen.

Die Öffnung der Namensschläge ergibt folgende Verfasser:

Projekt Nr. 3: Edgar Schweizer, Dipl. Arch., Thun
mit Paul Schädlich, Gartenarch., Zürich.

Projekt Nr. 9: W. Bärffuss, Thun.

Projekt Nr. 6: Arnold Itten, Arch., Thun.

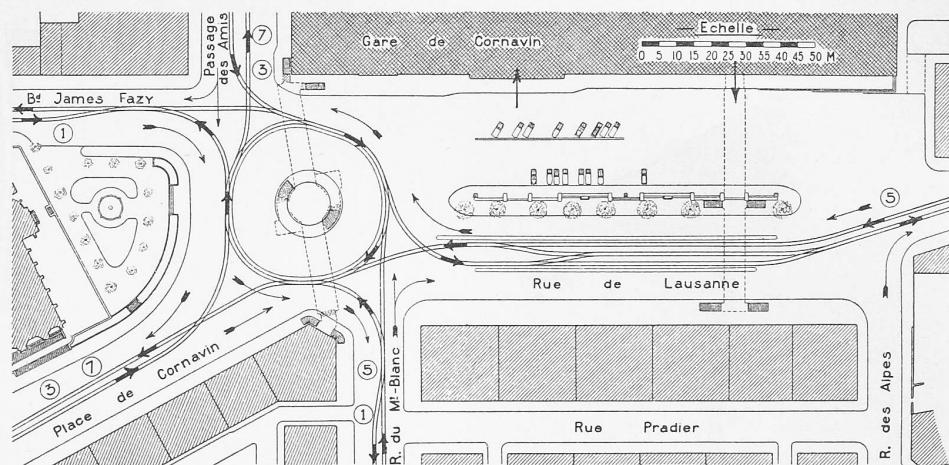
Thun, 17. Februar 1934.

Das Preisgericht:

E. Keller, Ingenieur, W. Mertens, Gartenarchitekt,
A. Wölfli, E. Amstutz, H. Staub, Stadtbaumeister.

Der Ausbau des Bahnhofplatzes Genf-Cornavin.

Schon 1927 ist an dieser Stelle ausführlich berichtet worden über die Verkehrsregelung und Gestaltung der Place Cornavin, die der Organisation des neuen Aufnahmgebäudes angepasst werden musste. Die Vorschläge des Experten, Ing. C. Jegher (Bd. 89, S. 165*), und des damaligen Genfer Bebauungsplan-Direktors, Arch. C. Martin (Bd. 89, S. 235*), hatten die flüssige Führung des freien Strassenverkehrs in den Vordergrund gestellt; in der Ausführung nun sind die inzwischen genauer umschriebenen Wünsche der Strassenbahn berücksichtigt worden, wobei gleichzeitig eine weitergehende Aufteilung des Platzes durch Verkehrsinseln aufgegeben wurde zugunsten



Die verkehrsregelnde Ausgestaltung des Bahnhofplatzes in Genf-Cornavin. — Maßstab 1 : 2000. (Nach „Bull. techn.“)

einer grossen runden Hauptinsel. Diese hat einen Durchmesser von rd. 42 m und ist einziges Zentrum des Platzes, um das aller Verkehr im Sens unique auf linker Hand kreist. Das Originelle der Lösung liegt darin, dass einzig die Strassenbahn von diesem Sens unique ausgenommen ist, d. h. in umgekehrtem Sinn (im Uhrzeigersinn) um die Insel kreist. Dies hat folgende Vorteile: 1. Die Trambenutzer steigen direkt auf die zentrale Insel aus, stören den Verkehr nicht und müssen ihrerseits beim Umsteigen keine gefährlichen Verkehrsbahnen kreuzen. 2. Der Strassenverkehr kreuzt alle Tramzüge durch normales Rechtsausweichen, alle Trams kommen den Strassenfahrzeugen entgegen, unerwartetes Abweichen gleichsinnig fahrender Trams in die Autofahrbahn hinein (schleifender Schritt der Fahrbahnen) ist damit vermieden. 3. Alle Tramlinien werden ausnahmslos um die Insel geführt; dadurch sind alle Umsteige-Relationen möglich, sowie auch jede beliebige, z. B. auch einmaligen Bedürfnissen angepasste Linienführung. — Schliesslich ermöglicht die Gleisgruppe an der Rue de Lausanne die Bildung von Zügen, Aufstellung von Einsatzwagen usw. Die Mitte der Insel nimmt eine runde Wartehalle mit weit ausladendem Dach ein, über welchem noch ein Weichenwärterposten mit dem elektrischen Stellwerk sitzt. Im Keller der Wartehalle sind W. C. und Geräteküche, und zu allem Ueberfluss kann man auch unterirdisch, durch einen 6 m breiten Gang (gestrichelt in der Abb.), nach dem Bahnhof oder der Rue du Mont Blanc gelangen; dieser wenig bequeme Weg wird zwar nur schwach benutzt.

Diese, durch ihre Einfachheit bestechende Lösung ist allerdings, wegen der kurzen nutzbaren Längen zwischen den Abzweigungen, nur bei den eigenartigen Trambetriebs-Verhältnissen Genfs möglich; bei dichterem Verkehr müsste sie zu störenden Verstopfungen führen (vergl. Linien 1, 3 und 7!). Anderseits müssen die Wagen der Linie 5 (aus der Rue de Lausanne nach der Rue du Mt.-Blanc) das ganze Karussell im Minimalradius umfahren. Man sieht, diese Einfachheit eines einzigen Ringgleises ist mit recht empfindlichen betrieblichen Mängeln beladen. — Offensichtlich zu wenig Rücksicht trägt der Plan der Stationierungsmöglichkeit der in Genf sehr zahlreichen Autos, von denen schon 1926 bis über 70 auf dem Platze selbst stationierten.

MITTEILUNGEN.

Der neue Bahnhof Florenz, unmittelbar gegenüber der historischen Kirche Sta. Maria Novella gelegen, wird nun auf Grund eines Wettbewerbes ausgeführt nach einem in durchaus zeitgemäßem Geiste gehaltenen Entwurf einer Gruppe junger Florentiner Architekten. Einem Bericht der „D. B. Z.“ vom 14. Februar d. J., dem auch die Abbildung entstammt, entnehmen wir die folgenden, auch bei uns in der Schweiz beherzigenswerten Ausführungen.

Das Programm des Wettbewerbs schrieb den Bewerbern einen von der Eisenbahnverwaltung ausgearbeiteten Grundriss vor, von dem nicht abweichen werden durfte. Ebenso waren die wesentlichsten Masse der verlangten Räume in jeder Richtung festgelegt, sodass den Architekten nur noch die künstlerische Gestaltung