

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 72 (1954)
Heft: 37: G.E.P.: 51e Assemblée générale Genève, 11-13 Septembre 1954

Artikel: Stadt- und Regionalplanung in Genf
Autor: H.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-61249>

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: 17.02.2026

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

et de deux nouvelles stations de pompage dans la nappe profonde, viendra compléter de façon heureuse l'alimentation de l'ensemble du canton. Sur les réseaux de distribution, certaines retouches sont prévues afin de mieux suivre l'extension des constructions, et l'augmentation de la réserve sera nécessaire. Pour satisfaire aux besoins en eau d'arrosage de certaines régions rurales — sans surcharger les réseaux d'eau potable — il y aura lieu de créer des stations de pompage indépendantes.

Enfin, sans vouloir quitter le domaine des projets pour tomber dans celui des hypothèses, nous devons signaler encore les importants problèmes de la future régularisation du lac qui exigera un nouveau barrage, ceux de la navigation, et les règles de l'urbanisme qui nécessiteront un programme d'aménagement du quartier de la Coulouvrière.

De toute façon, le Service des eaux devra affecter prochainement des sommes importantes à l'amélioration de la distribution actuelle. Sa situation financière ne lui permettant pas d'envisager sans crainte l'augmentation de ses charges, il est évident que la compensation inévitable de ces nouvelles dépenses se trouvera dans une réadaptation des tarifs de vente restés sans changement depuis plus d'un quart de siècle.

Il est donc permis d'affirmer que les problèmes soulevés par l'énorme augmentation des besoins en eau de la collectivité genevoise ne sont pas encore tous résolus et que les prochaines décennies seront certainement riches en fructueuses réalisations.

Bibliographie

- L. Blondel, L'Aqueduc antique de Genève; Revue «Genava» 1928, No. 6, p. 33 et suivantes.
- Alf. Béting, Puits, fontaines et machines hydrauliques de l'ancienne Genève 1941, Imprimerie du Journal de Genève.
- A. Achard, Le projet d'utilisation de la force motrice du Rhône, à Genève; «Schweiz. Bauzeitung» 1883, vol. 1, p. 44 et 65, et vol. 3, p. 55.
- Hilfspumpenanlage der Genfer Seewasserleitung; «Schweiz. Bauzeitung» 1914, vol. 64, p. 152.
- R. Miche, Pose d'une conduite d'eau potable dans le lac Léman à Genève; «Schweiz. Bauzeitung» 1925, vol. 85, p. 90 et 97.
- M. Brémond, Réservoir en béton armé à Chouilly; «Schweiz. Bauzeitung» 1934, vol. 104, p. 303.
- A. Strasser, Le réservoir d'eau de 3300 m³ à Bessinges; «Schweiz. Bauzeitung» 1940, vol. 116, p. 41.
- Divers Bulletins des Services industriels de Genève.

Stadt- und Regionalplanung in Genf

DK 711.4

Wir nehmen die Gelegenheit der Generalversammlung der G. E. P. in Genf wahr, um unsren Lesern einen Ueberblick über die städtebaulichen Aufgaben der gastgebenden Stadt zu geben. Die Grundlagen dazu liefert uns ein Bericht,

der, obwohl bald fünf Jahre alt, heute noch von grosser Bedeutung ist. Er führt den Titel «Rapport Général de la Commission d'étude pour le développement de Genève» und ist im Verlag Alex. Jullien, Genf, erschienen. Damit hat Genf

- Gebiet mit mehr als 200 E/ha
- Gebiet mit weniger als 200 E/ha
- Zone für Villen
- Industriegebiete
- Grünzone
- Friedhöfe
- Wälder
- übriges Gebiet

1 2 3 4 km

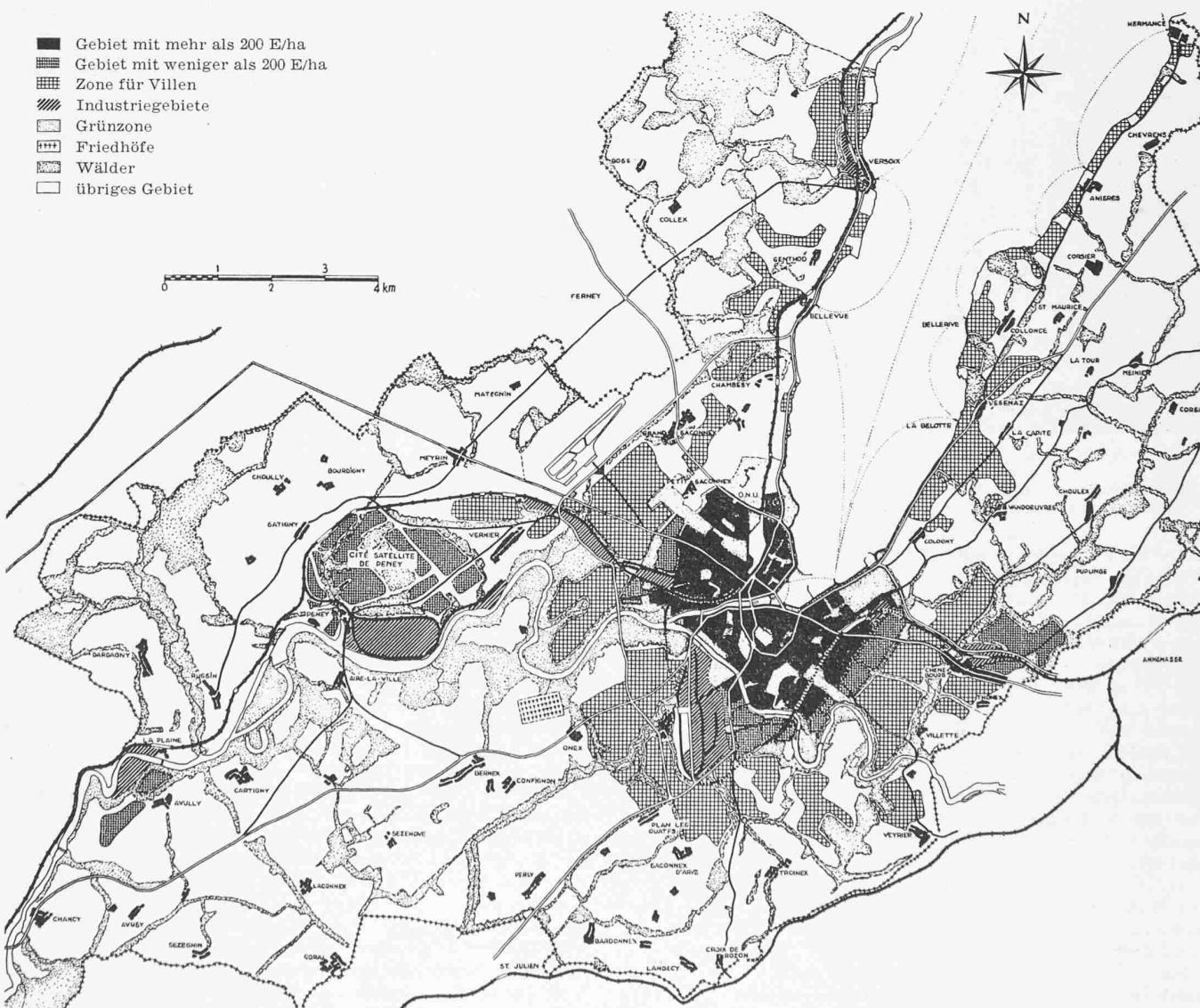


Bild 1. Regionalplan des Kantons Genf mit vorgeschlagener Satellitenstadt Peney. Maßstab 1:120 000

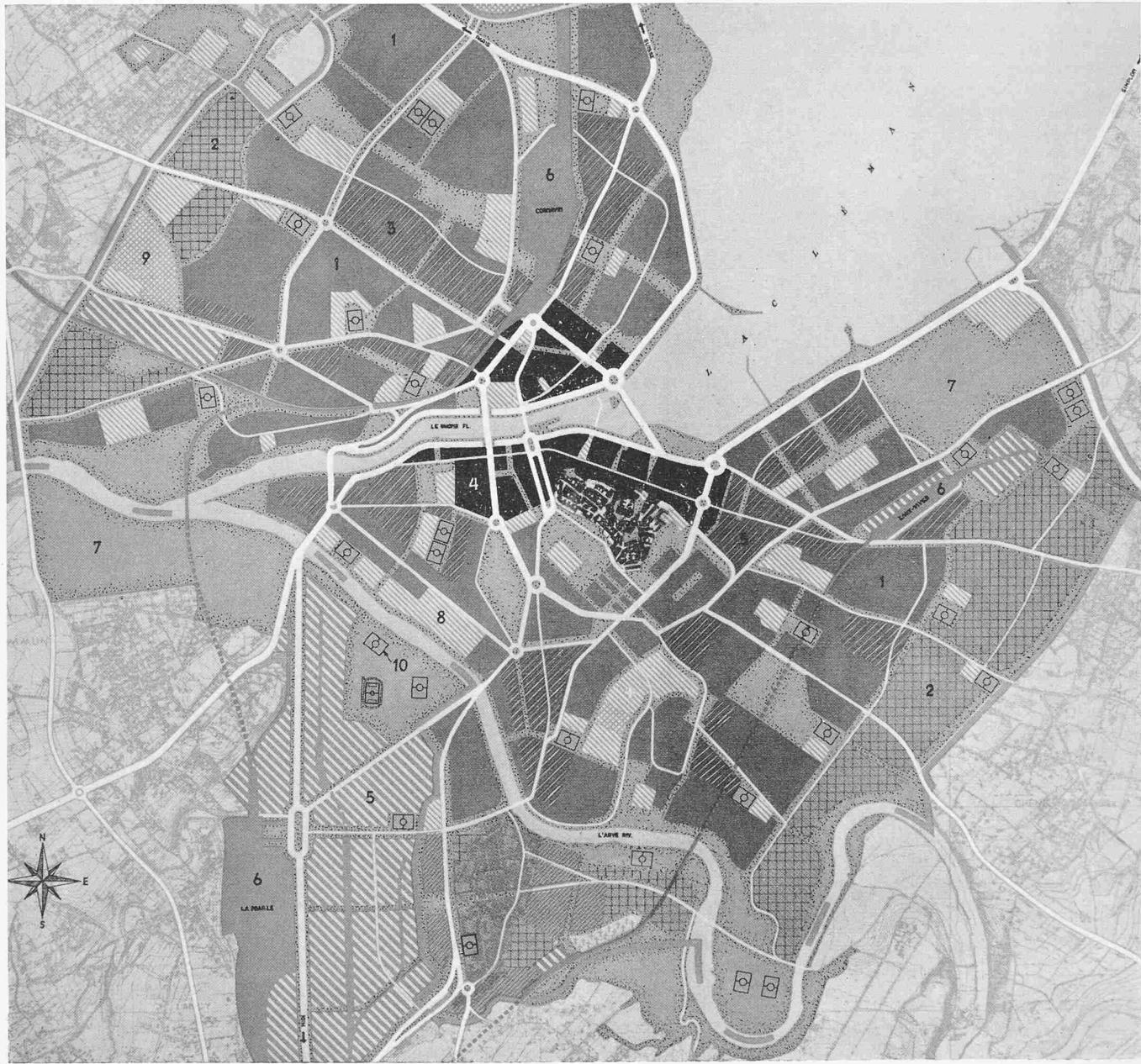


Bild 2. Zonenplanvorschlag der Kommission. Maßstab 1:30 000.

1 Wohnzone mit mehr als 200 E/ha	3 Gemische Zone	5 Industriezone	7 Öffentliche Grünzone	9 Private Grünzone
2 Wohnzone mit weniger als 200 E/ha	4 Geschäftszentrum	6 Bahnen und Bahnhöfe	8 Bebauete öffentliche Grünzone	10 Sportplätze

als erste Schweizer Stadt einen ausführlichen und sehr instruktiven Bericht über die Studien der Kommission für den Bebauungsplan herausgegeben, der in seiner schlichten und doch ansprechend vornehmen Aufmachung für die beabsichtigten Planungsmassnahmen wirbt. Die Arbeit, die außer den Ergebnissen verschiedener Untersuchungen die vorgeschlagenen Pläne wiedergibt, wäre geeignet, ein Standardwerk für unser Land zu werden. Die sorgfältige Auswahl des publizierten Materials und die an sich sehr einfache Wiedergabe der Statistiken, Tabellen und Pläne weisen die Richtung, wie solche Arbeiten schweizerischer Prägung aufgezogen werden können, ohne den Vorwurf des übertriebenen Luxus der Ausstattung herauszufordern. Durch das ganze Buch hindurch macht sich der Wille der Verfasser bemerkbar, möglichst nüchtern und sachlich zu bleiben, um das gesteckte Ziel, die getreue sachliche Aufklärung zu erreichen. Man verzichtete auf äusseren Glanz, liess jede Schönerederei beiseite und steuerte direkt auf den Kern der Dinge, die Schilderung der Aufgaben, zu. Das abgebildete Material wurde aus städtischen, kantonalen und eidgenössischen Aemtern zusammengetragen. Als Verfasser des Berichtes zeichnen die fünf selbständigen Architekten: Jean-M. Bommer, André Bordigoni, Arnold Hoechel, Ernest Martin, Jos.-M. Saugey.

Dieser Architekten-Kommission waren Albert Bodmer, Chef des «Service de l'urbanisme» und Frédéric Gampert, Stadtbaumeister von Genf, zugeordnet. Sie beeinflussten den Gang der Arbeiten kraft ihrer amtlichen Funktionen in wesentlichen Teilen. Zur Erledigung ihres Auftrages schuf die Kommission ein Studienbüro unter der Leitung des Architekten M.-F. Duc. Dieses beschaffte die für die Planung notwendigen Unterlagen und besorgte die technischen Arbeiten. In wöchentlichen Sitzungen bearbeitete die Kommission folgende Aufgaben: Planungsprogramm; Studien und Grundlagen des Berichtes; Verarbeitung und Redaktion.

Während der Arbeit wurde ein reger und enger Kontakt mit allen interessierten Behörden, Aemtern, Vereinigungen, Gesellschaften und Spezialisten aufrechterhalten. Einzelne Spezialstudien besorgten A. Guyonnet, F. Quétant und J.-J. Honegger im Auftrag der Kommission ausserhalb des Studienbüros.

Die Organisierung einer Zusammenarbeit von privaten Architekten mit Beamten hat sich bewährt; sie scheint uns für die schweizerische Arbeitsweise vorbildlich zu sein. Freie Aussprache, gute Informationsmöglichkeit und vom arbeits-technischen Standpunkt aus die durch das Studienbüro gesicherte Leistungsfähigkeit der Kommission schufen die Vor-

aussetzung für das Zustandekommen des Werkes. Gerade das intensive Mitwirken der freien Architektenchaft bei der Planung wird sich bewähren; schliesslich sind sie es, die später wesentliche Teile der Planungsideen in die Tat umzusetzen haben. Ihre Mitsprache beim Zustandekommen der rechtsgültigen Pläne verpflichtet sie, bei der Ausführung von Bauten die städtebaulich wichtigen Gesichtspunkte und Vorschriften zu beachten, auch wenn sie nicht bis in alle Einzelheiten durch Paragraphen ausgedrückt werden.

Die Kommission entschloss sich, ihre Arbeiten in zwei Hauptgruppen zu unterteilen, wovon die erste die theoretisch und empirisch ermittelten Planungsgrundlagen, die zweite die aus diesen abgeleiteten Schlüsse, das heisst die eigentlichen Planungsvorschläge enthält. Es wurde versucht, Genf nicht nur im verhältnismässig kleinen kantonalen Rahmen, sondern in der gesamtschweizerischen, ja sogar internationalen Perspektive zu sehen. Die Verkehrsbeziehungen nach Frankreich und Italien und die grosse Bedeutung des Tourismus rechtfertigten ein solches Vorgehen. Die Ergebnisse der Arbeit sind ihrerseits wiederum in zwei Abteilungen, ein Sofortprogramm und einen Plan auf weite Sicht gegliedert. Dabei ging man vom Grundsatz aus, zunächst eine Idealvorstellung zu suchen, die durch eingehende Kritiken zur brauchbaren und realisierbaren Lösung umgeformt wurde. Ein weiterer Programmypunkt war die Aufstellung einer Dringlichkeitsliste für die Verwirklichung der Planungsideen, die den Wünschen und Möglichkeiten der Stadt gerecht würde.

Die Probleme Genfs

Die Tatsache, dass Genf an der Peripherie der Eidgenossenschaft in einem Kessel liegt, dessen natürliche Grenzen nicht mit den politischen zusammenfallen, ist nicht durch Planungsmassnahmen wegzudenken; sie muss vielmehr als wichtigste Planungsgrundlage in Rechnung gesetzt werden. Die Stadt bemüht sich schon immer, ihre Bedeutung trotz dieser ungünstigen Lage zu unterstreichen. Sie wurde im Laufe der Jahrhunderte zum geistigen und kulturellen Zentrum, welches mancher internationalen Organisation günstige Voraussetzungen als Tagungsort bieten konnte. Nicht umsonst nennen wir Genf die «kleine Grosstadt», während grössere Schweizer Städte als «grosse Kleinstädte» bezeichnet werden. Wichtige internationale Strassenzüge und Verkehrslinien kreuzen sich auf städtischem Boden, und in jüngster Zeit sind es die Diskussionen um den Durchstich des Mont Blancs, die das Gemüt eines jeden Genfers bewegen, denn diese Strassenverbindung Frankreich—Genf—Italien wird zweifelsohne bedeutende Verkehrsmassen in die Rhonestadt bringen und die Wirtschaft befruchten. Auch der Anschluss nach der Schweiz über eine Autobahn steht heute im Vordergrund.

Der Bericht behandelt zunächst die *topographischen und klimatischen Gegebenheiten*, aus denen etwa folgende Schlüsse gezogen wurden: Für die bauliche Entwicklung der Stadt lassen sich auf Grund der heutigen Erkenntnisse keine Folgerungen ableiten. Es bleibt den Forschungsergebnissen der Klimatologen vorbehalten, die Beziehungen zwischen den Winden, der Feuchtigkeit und der Temperatur weiter zu erforschen, um aus ihnen Folgerungen für die Planung ableiten zu können.

Ein kurzer Abschnitt über die *Bevölkerung* und ihre Entwicklung zeigt, dass Genf noch vor hundert Jahren, rein zahlenmäßig betrachtet, die grösste Stadt im Lande war. Heute ist es von Zürich, Basel und Bern längst überflügelt. Die Bevölkerung Genfs zeichnet sich durch eine extreme Ueberalterung und durch die Verminderung der Geburtenhäufigkeit aus. Die Stadt kann eine Vergrösserung ihrer Einwohnerschaft nur noch durch die Einwanderung erwarten, was auch durch die Tatsache unterstrichen wird, dass nur 9,5 % der Genfer ausserhalb ihres Heimatkantons wohnen (schweiz. Mittel 32,1 %). Trotz dieser an sich ungünstigen Ausgangslage rechnen die Planverfasser mit einer Bevölkerungszunahme von etwa 68 000 Personen für die Städte Genf und Carouge, von zirka 90 000 für den Rest des Kantons, d. h. mit einer Erhöhung der kantonalen Bevölkerung von 184 000 im Jahre 1941 auf 300 000 Personen in näherer Zukunft. Eine Wohndichtenkarte gibt Auskunft über die Ausnutzung des städtischen Bodens. Auffallenderweise sind nicht die eigentlichen Altstadtgebiete mit ihren 230 Einwohnern pro ha am dichtesten bevölkert; die ausserhalb der ehemaligen Stadt-

befestigungen liegenden Zonen von Eaux Vives, Plainpalais, Montchoisy u. a. m. weisen Einwohnerdichten von 400 bis 600 Personen pro ha und mehr auf. Günstig stellen sich die Verhältnisse in der einstigen Befestigungszone; hier liegen die Zahlen zwischen den Grenzen von 150 bis 230 Personen pro Hektare. Bei einer zukünftigen Verbesserung der Wohnverhältnisse in der Stadt werden daher die zum Teil übervölkerten Gebiete, die um die Jahrhundertwende herum entstanden sind, besondere Aufmerksamkeit verdienen. Die Kommission trug diesem Umstand Rechnung und liess grosszügige konkrete und zeitlich gestaffelte Vorschläge für den allmälichen Umbau dieser Quartiere ausarbeiten, die dem Bericht beigegeben wurden. Gerade die Untersuchungen, die am Beispiel des Quartiers Eaux Vives zur Darstellung kamen, betrachten wir als einen der wertvollsten Teile des Rapportes, denn gewöhnlich bleibt man bei der Feststellung stehen, dass ein Stadtteil den heutigen Anforderungen nicht mehr entspricht, entwirft oft zusätzlich noch ein Idealprojekt, welches im Hinblick auf seine Durchführbarkeit in der Luft hängt. Der Entwurf für Eaux Vives, dem auch die analytischen Pläne beigegeben wurden, zeichnet sich durch einen wohlgedachten Etappenplan für die Verwirklichung aus.

Die Untersuchungen über die Verteilung der verschiedenen *Bodennutzungen* ergaben, dass im heutigen engen Stadtgebiet nur sehr beschränkte reine Wohngebiete vorhanden sind. Industrie, Gewerbe und Handel vermischen sich meist innig mit dem Wohnbau. Der vorgeschlagene Zonenplan (Bild 2) soll für Abhilfe sorgen, doch wird auch hier darauf verwiesen, dass es zur Hauptsache darum geht, die einzelnen Quartiere gründlich zu sanieren und sie in Einklang mit den neu zu schaffenden zu bringen. Ein Dichteplan für die zukünftige Stadt gibt Aufschluss über die vorgesehenen Dichtegrade in den verschiedenen Stadtteilen. Wie diese Zahlen erforscht wurden und wie sie anzuwenden wären, wird in drei instruktiven Beilagen besonders behandelt. Es zeigte sich, dass mit der Begrenzung der Bauhöhe und der zulässigen Stockwerkzahl allein nicht auszukommen ist, da in Genf Wohnbauten von sechs, sieben und mehr Stockwerken errichtet wurden, ohne dass die Gebäudeabstände entsprechend vergrössert worden wären. Die zulässige Wohndichte im ausge-

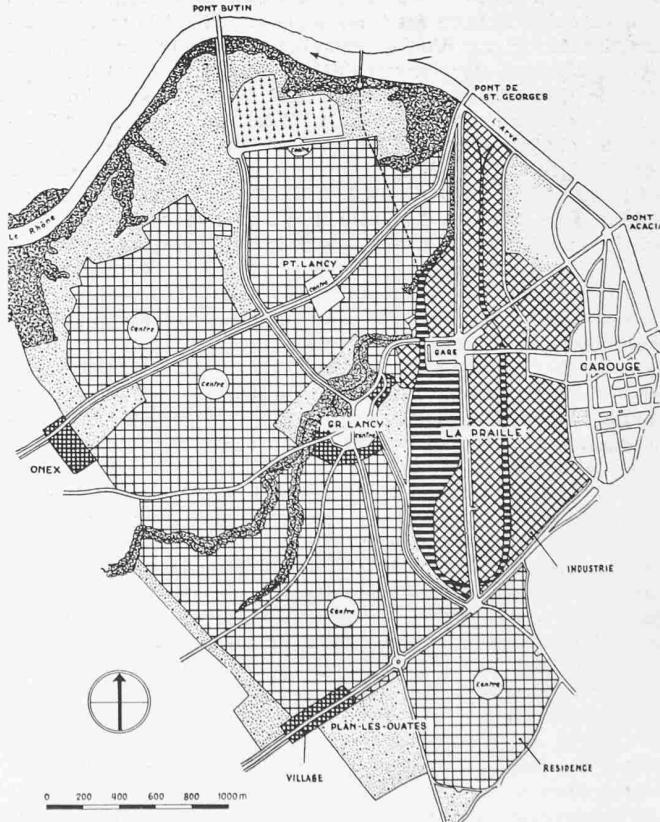


Bild 3. Industriezone La Praille zwischen Carouge und Grand Lancy; Maßstab 1:40 000. Die Fläche des Industriegebietes beträgt 125 ha. Pro Hektare sind 80 Arbeiter vorgesehen. Die totale Belegschaft beträgt somit 10 000 Arbeiter. Das Wohngebiet ist für 30 000 Einwohner berechnet, die im Umkreis von 2 km Radius angesiedelt werden können.



arbeiteten Plan schwankt zwischen 75 Einwohnern pro Hektare im Geschäftszentrum und 350 Einwohnern pro Hektare in den dicht besiedelten Wohnquartieren. Sie soll für die künftige Ausnutzung des Bodens massgebend sein. Das Einfamilienhaus, das in der bisherigen Entwicklung offensichtlich vernachlässigt worden war, soll den ihm zukommenden Rang einnehmen.

Die Planverfasser beschäftigten sich besonders eingehend mit den *wirtschaftlichen Gegebenheiten und Möglichkeiten*, prüften dabei Fragen des Tourismus, des Handels und der Industrieentwicklung. Von besonderem Interesse mag sein, dass sich der Anteil der Erwerbstätigen im Jahre 1930, bezogen auf die Gesamteinwohnerschaft, auf 60,7 % stellte, im Vergleich zu einem schweizerischen Mittel von 50,5 %. Der Tourismus, ein für Genf als Fremdenzentrum wichtiger Sektor, beschäftigte 1941 noch 5,24 % der Erwerbstätigen gegenüber 7,4 % im Jahre 1900 und 6,4 % im Jahre 1930. Aus diesen Zahlen geht hervor, dass der Tourismus ständig im Rückschritt begriffen ist. Die Studien der Planverfasser stützen sich auf den Bericht der Aktion für die bauliche Sanierung von Hotels und Kurorten aus dem Jahre 1945 und konstatieren, dass die damals vorausgesagte Entwicklung tatsächlich eingetreten sei. Es gilt heute, verschiedene, anderen Zwecken zugeführte Hotelbauten wieder dem Fremdenverkehr zugänglich zu machen. Außerdem wurde die Frage der Erstellung eines Kongresshauses dringend, da nirgends Möglichkeiten vorhanden sind, internationale Veranstaltungen grösseren Ausmasses durchzuführen.

Im Handel waren im Jahre 1941 17,2 % der Erwerbstätigen beschäftigt. Die Zahl entspricht ungefähr den Resultaten in andern Schweizer Städten (Bern 14,8 %, Zürich 19,7 %). Lokaler und auswärtiger Handel haben in der Stadt eine günstige Geschäftslage gefunden; es erschien den Planverfassern daher unnötig, Verbesserungsvorschläge zu machen. Bemerkenswert erscheint, dass sie sich sogar mit den Uhrenfabriken und angeschlossenen Verkaufsorganisationen und Ladenbauten im Stadtinnern aus wirtschaftlichen Erwägungen abfinden konnten.

40,8 % der Erwerbstätigen arbeiten in Industrie und Gewerbe. Die Genfer Industrie zeichnet sich aus durch ihre Feinarbeit, denn die seit Beginn des 17. Jahrhunderts eingeführte Uhrenindustrie hat als ausgesprochene Feinmechanik auch auf die Schwerindustrie Auswirkungen gehabt; diese produziert heute zur Hauptsache Einzelstücke von grosser Präzision. Neben diesen Produktionszweigen besitzt Genf u. a. noch Textilindustrie. Die Genfer Industriestruktur kann im ganzen genommen als krisenfest bezeichnet werden.

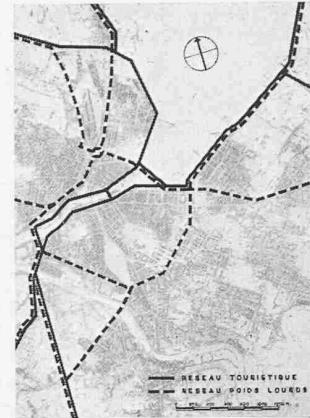


Bild 5. Schema der Verkehrsteilung. Der schwere Lastenverkehr wird nach Möglichkeit vom touristischen Automobilverkehr getrennt

Bild 4 (links). Hauptstrassenplan mit Schema der Durchfahrtstrassen. Die grossen Zufahrtstrassen sind an einen inneren Ring angeschlossen, von welchem auch die radiaalen Lokalstrassen ausstrahlen

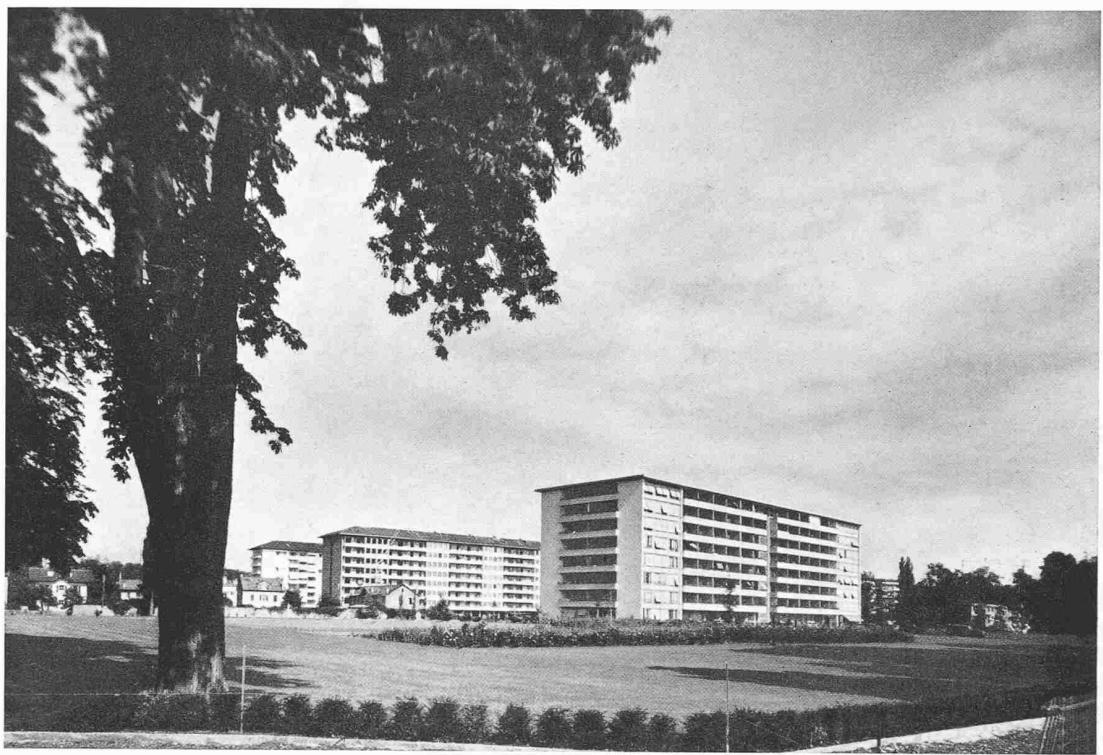
Nach dem heutigen Stande der Erkenntnisse lässt sich für die *industrielle Entwicklung* keine exakte Prognose stellen. Man hat jedenfalls mit einer totalen Erweiterung der Industriefläche von zirka 80 ha zu rechnen; einzelne heute im engern Stadtgebiet liegende Betriebe werden sich hier nicht mehr vergrössern können. Das Industriegebiet in La Praille (Bild 3), welches den Güterbahnhof der Stadt erhalten wird, soll mit seinen 50 ha dazu dienen, die mittlere und leichte Industrie aufzunehmen, die sich nicht schädlich auf die Wohngebiete auswirken wird. 30 ha Industrieland für schwere und belästigende Produktionsstätten werden außerhalb der Stadt am rechten Rhoneufer in der Gegend von Peney und Vernier neu ausgeschieden. Dieses Land, vom landwirtschaftlichen Standpunkt aus minderwertig, besitzt gute Anschlussmöglichkeiten an Strasse, Bahn und Schiffahrt. Zusammenhängend mit dieser Industriefläche macht die Kommission den Vorschlag der Gründung einer Satellitenstadt (Bild 1). Die Verlegung des Gaswerkes in das zukünftige Industrieareal würde den Anfang zur Verwirklichung dieser Idee bilden. Es versteht sich von selbst, dass die Neuprojektierung des bisher in La Praille vorgesehenen Hafens und das Studium der übrigen Zufahrtslinien dieser Massnahme auf dem Fusse folgen müssen. Man bedauert, dass dem Bericht nur eine sehr generell gehaltene Studie dieser zirka 30 000 Einwohner zählenden «Cité Satellite de Peney» im Maßstab 1:100 000 beigegeben wurde, denn gerade darin, dass auch wir, trotz unseres beschränkten Bodens, zu tragbaren und realisierbaren Neugründungen fähig sind, erblicken wir einen der wertvollsten Beiträge zur Entwicklung des Gedankens der Landesplanung.

Der Bericht formuliert detaillierte Vorschläge für Verkehrsstudien, für die Gestaltung der Grünzonen, der Schulen, für öffentliche Dienste und Bauten. Wir können darauf verzichten, diese einzelnen Sachgebiete besonders zu behandeln, weil sie neben guten Ortskenntnissen einen Einblick in die Realisierungsmöglichkeiten in finanzieller und politischer Hinsicht voraussetzen.

*

Zusammenfassend dürfen wir feststellen, dass der Bericht über die Genfer Planung allen am Planungswesen interessierten Fachleuten eine Fülle von Anregungen bietet. Gerade der Umstand, dass wir eine schweizerische Stadt vor uns haben, die wir uns besser vorstellen können als eine ausländische, vermittelt einen engen Kontakt zwischen dem gebotenen Stoff und der uns geläufigen etwas schwerfälligen eidgenössischen Wirklichkeit, die dem Planungsgedanken nicht sehr hold ist.

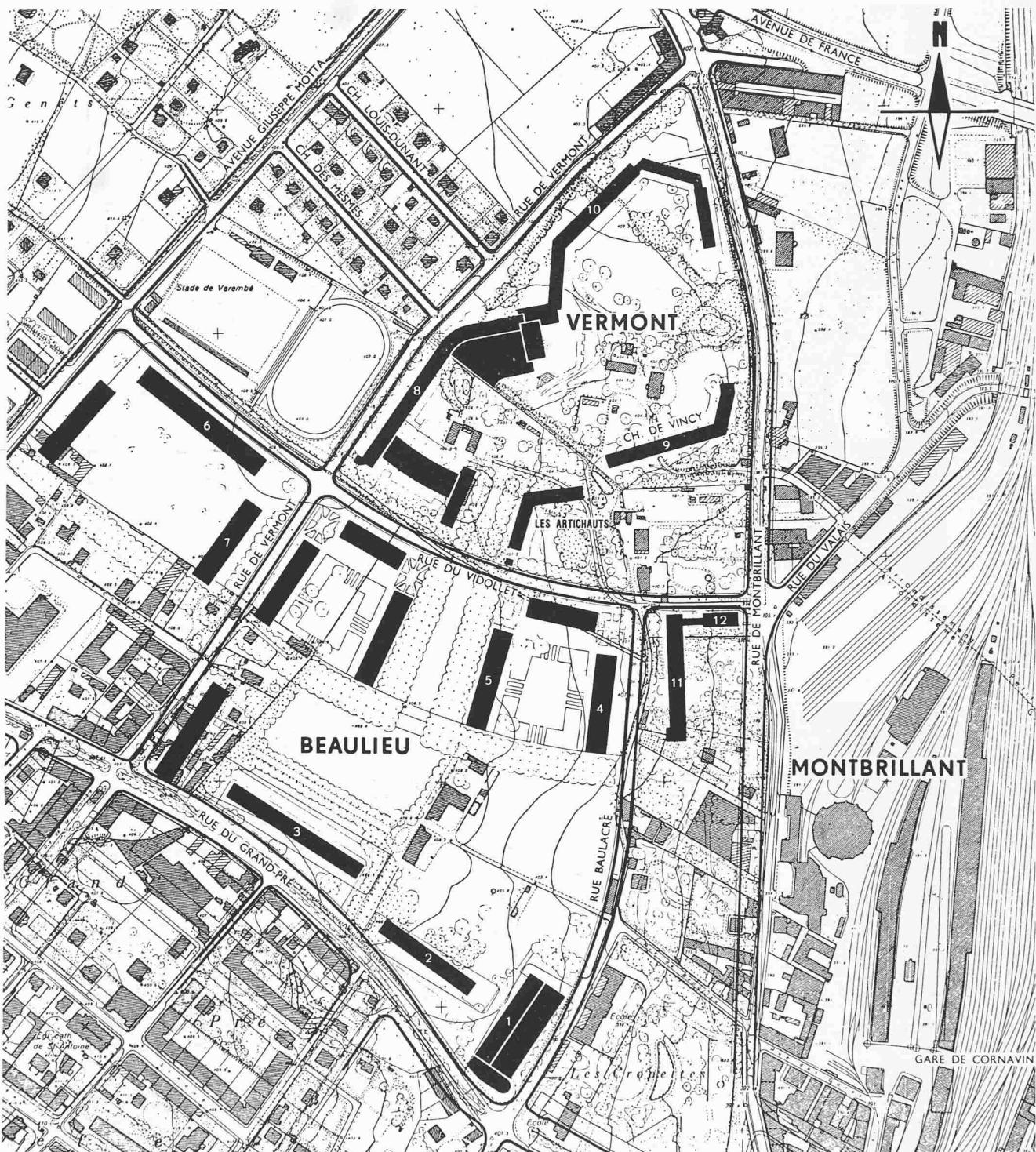
H. M.



Uebersicht des neuen Quartiers in Beaulieu aus Süden

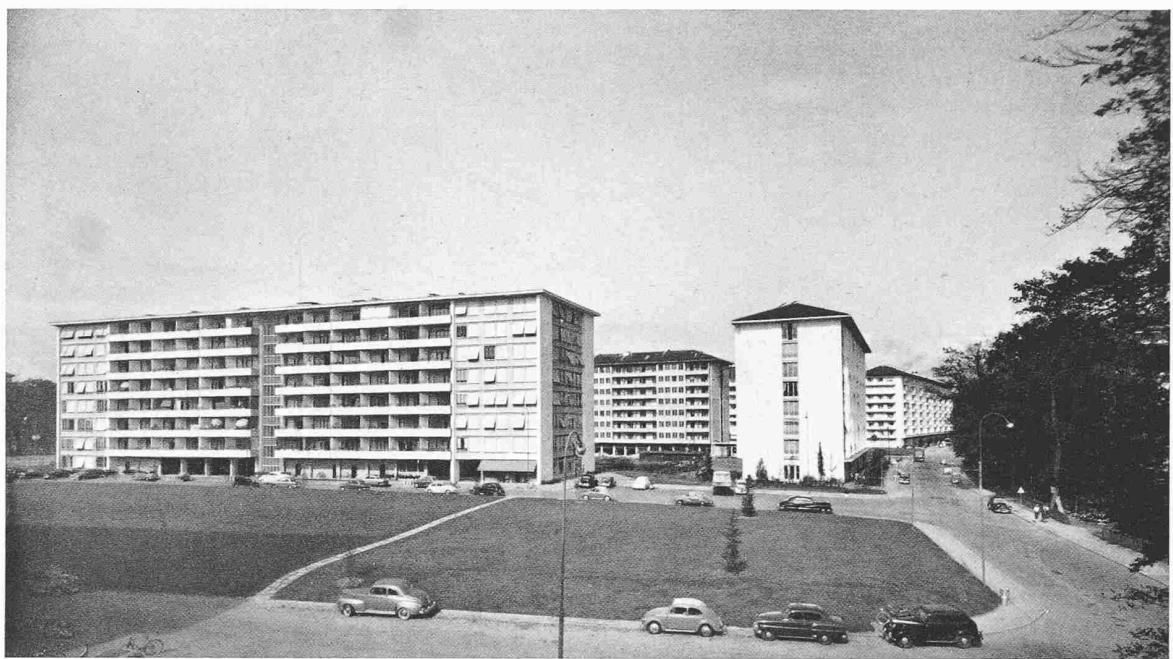


Wohnblock «Montbrillant Parc» aus Osten



Ueberbauungsplan des Quartiers Beaulieu-Vermont gemäss dem Plan des «Service d'Urbanisme du Département des Travaux Publics de Genève». Maßstab 1:5000

1 Coopérative de construction «Graphis»	120 Wohnungen	Architekten Fritz Jenny und Honegger frères
2 Coopérative de construction «Graphis»	90 ..	Fritz Jenny und Honegger frères
3 Sté coopérative de constructions urbaines	140 ..	Pierre Braillard
4 Coopérative de construction «Graphis»	160 ..	Fritz Jenny
5 Société immobilière «United Houses»	200 ..	Honegger frères
6 Coopérative d'habitation «La Cigale»	168 ..	H. Hochuli und P. Sartorio
7 Coopérative d'habitation «La Cigale»	105 ..	H. Hochuli und P. Sartorio
8 Société immobilière «Les Artichauts»	118 ..	A. und K. Higi und Peyrot & Bourrit
9 Coopérative «Le Niton»	70 ..	A. Bordigoni, Gros & de Saussure
10 Société immobilière «Vermont-Parc»	192 ..	A. Bordigoni, Gros & de Saussure
11 Société immob. «Montbrillant-Parc» S. A.	126 ..	A. Rivoire
12 Société immob. «Montbrillant-Parc» S. A.	12 ..	A. Rivoire

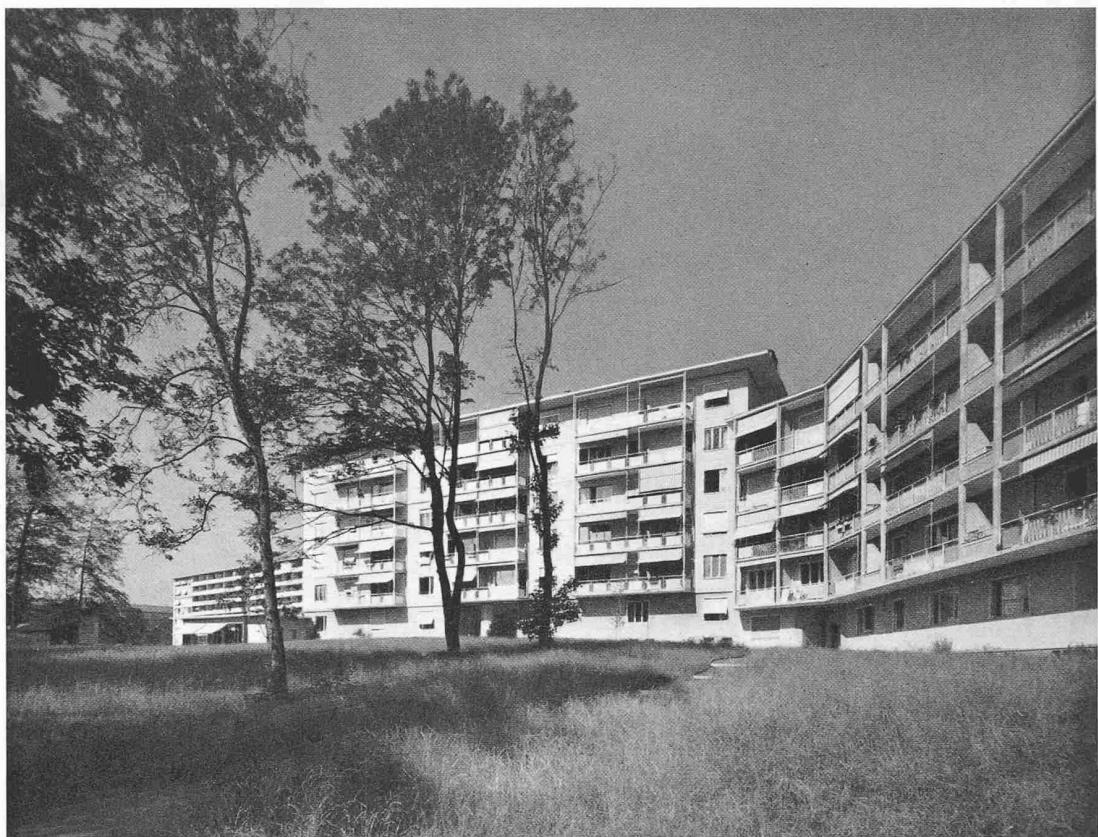


Blick in nordwestlicher Richtung längs der Rue du Vidollet (am Bildrand rechts)



Bauten an der Rue du Vidollet

Alle Photos L. Bacchetta, Genf



Wohnblock «Les Artichauts» Block III aus Osten



Die in Ausführung begriffene Randbebauung im nördlichen Teil von Vermont, aus Norden. Das in den Park hineinragende Hochhaus fehlt noch



Bild 6. Bestehende Grünzone, Masstab 1:60 000. Die einzelnen Grundstücke sind nicht zusammenhängend. Eigentliche Grünzüge und -verbindungen fehlen noch. Nur die Seeufer sind durch Grün einheitlich gefasst.

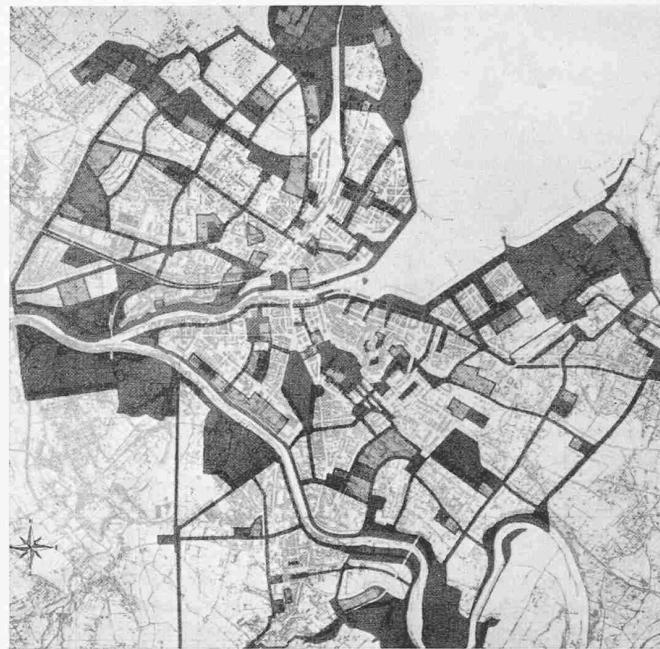


Bild 7. Geplante Grünzone, Masstab 1:60 000. Die Vorschläge der Kommission sind grosszügig. Aus dem zerstückelten Grüngelände der Stadt soll im Laufe der Jahre ein grosses zusammenhängendes Grünsystem entstehen. Quer durch die Bebauung sind Grünzüge geplant.

Die neue Überbauung in Beaulieu und Vermont

DK 711.58

Hierzu Tafeln 43/46

Das westlich des Bahnhofs Cornavin gelegene Gebiet, das sich durch grosse Parkanlagen ehemaliger Landhäuser auszeichnet, war Gegenstand eingehender städtebaulicher Studien, die bereits im Jahre 1930 mit einem Planungswettbewerb¹⁾ eingesetzt haben. Die Verfasser des ersten Preises, Ing. A. Bodmer und die Architekten Kellermüller und Hofmann, sahen damals eine grosszügige, in nordsüdlicher Richtung verlaufende Grünverbindung mit weiträumiger grosser Bebauung vor. Wenn sich auch seither manches änderte, wenn vor allem die städtebaulichen Anschauungen wechselten, die Hauptidee ist geblieben: das Schaffen der Grünverbindung mittels hoher, weit auseinander stehender Bauten. Es war einem glücklichen Umstand zuzuschreiben, dass Ing. Bodmer in Genf «Chef du Service d'Urbanisme» wurde und seine Idee weiter verfolgen und in generellen Ueberbauungsplänen festlegen konnte. Die der Fachwelt in der Zeitschrift «Plan» 1946, 3. Jahrgang, Nr. 6 bekanntgegebenen Studien zeigen, obwohl sie vielleicht noch etwas schematisch sind, dass die als richtig erkannte Grundkonzeption weiterverfolgt werden musste. Die Bauausführung fand auf Grund dieser Vorstudien statt.

Das rund 35 ha messende Gebiet (siehe Tafel 44) ist in drei Etappen überbaut worden. Zuerst wurde die Liegenschaft Beaulieu erschlossen, deren Mittelpartie von der Stadt Genf für ihre Gärtnereien erworben worden ist. Die zweite Etappe, die sich auf das Gebiet Vermont ausdehnt, wird gegenwärtig gemäss einem Plan verwirklicht, der von den Architekten Beaudoin und Guyonnet in Zusammenarbeit mit dem «Département des Travaux Publics» und der «Commission d'Urbanisme» aufgestellt worden war. Sie zeichnet sich durch eine hohe Randbebauung mit Hochhaus aus. Der grosse Park im Innern bleibt völlig erhalten. Die dritte Bauetappe wurde auf der Liegenschaft «Les Artichauts» grösstenteils bereits verwirklicht. Rund ein Dutzend selbständige erwerbende Architekten führte die Bauten, deren Architektur in den Einzelheiten sehr unterschiedlich ist, aus. Sie fügten sich den behördlichen Anordnungen in den wesentlichen Belangen. Erstaunlich ist die grosse, einheitliche Wirkung, die von diesen Bauten ausstrahlt. Jedes einzelne für sich wäre in anderer Umgebung vermutlich mit der abschätzenden Bezeichnung der Mietskaserne leicht abzulehnen. Im schönen Park aber, wo grosse, markante Eichen, Buchen, Platanen, Zedern und

andere hundert- und mehrjährige Bäume im Einklang mit riesigen, gepflegten Rasenflächen das Bild beherrschen, wirken sie trotz ihrer Grösse ruhig und freundlich. Die grossen Bauabstände von 70 und mehr Metern sind der durchschnittlich achtgeschossigen Bauweise angemessen. Besonders wohltuend sind die weiten Grünflächen, die gelegentlich die Grösse eines Fussballplatzes aufweisen.

Genf hat mit der Ueberbauung der Liegenschaften Beaulieu und Vermont einen eigenen Weg eingeschlagen. Wir wollen die dort verwirklichten Städtebaugedanken und die Bauten nicht mit Neubaugebieten anderer Städte unseres Landes vergleichen. Die Voraussetzungen sind nur selten so glücklich wie hier, in Genf, denn die grossen, zusammenhängenden Grünanlagen fehlen an den meisten Orten und nirgends in der Schweiz ist das eindeutig grosse Haus so zulässig wie in Genf, wo schon lange relativ massig und hoch gebaut werden durfte. Wir wollen auch nicht in den Fehler verfallen, andere Städte aufzumuntern, das Genfer Vorbild zu kopieren, denn es würde schwer fallen, in andern Städten das Verständnis für die weiträumige und hohe Blockbebauung zu finden. Wichtig scheint uns aber die Feststellung zu sein, dass mit Zielbewusster und konsequenter Stadtplanung Leistungen erzielt werden können, die das Prädikat beachtenswert verdienen.

Ganz besonders möchten wir noch auf die Tatsache hinweisen, dass die Absicht besteht, den verwirklichten Grünzug, der recht eigentlich eine Grünzone darstellt, durch die überalte Bebauung westlich des Bahnhofs Cornavin hindurch fortzusetzen. Die Stadt setzt sich zielbewusst in Besitz der notwendigen Grundstücke und bereitet damit erstens die bauliche Sanierung des alten Quartiers und zweitens die Oeffnung der Grünzone stadtwärts vor. Gegenwärtig ist davon zwar noch nicht viel zu sehen, doch kann man bereits ahnen, welche Leistung es dereinst sein wird, wenn der bestehende Park «Les Crochettes» mit dem Herzen der Stadt beim Bahnhof verbunden sein wird. Zu dieser Absicht, die in hoffentlich nicht allzu ferner Zukunft verwirklicht sein wird, wünschen wir der Stadt und ihren weitblickenden Behörden einen vollen Erfolg. Wenn sich in der Zwischenzeit die städtebaulich architektonischen Ansichten wieder wandeln sollten, so ist das nicht von grosser Bedeutung, wenn nur die schöne Idee der durchgehenden Grünverbindung aus dem Wettbewerb von 1930 weiterleben kann.

Hans Marti

¹⁾ Dargestellt in SBZ, Bd. 95, S. 248 und 259 (10. und 17. Mai 1930).