

Zeitschrift:	Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber:	Bund Schweizer Architekten
Band:	106 (2019)
Heft:	12: Geoffrey Bawa : Architektur von der Landschaft her denken
 Artikel:	Genfs neue Hauptschlagader : die S-Bahn CEVA und der Raum der Stadt
Autor:	Kurz, Daniel / Joanelly, Tibor
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-869711

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: 19.02.2026

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



Die S-Bahn CEVA und der Raum der Stadt

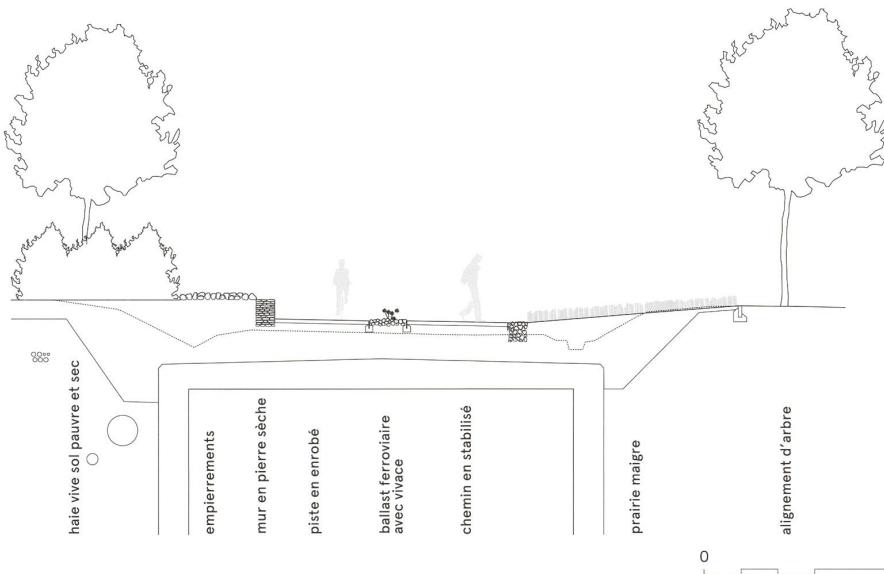
Daniel Kurz und Tibor Joanelly
Olivier Zimmermann (Bilder)

Grossbaustelle am Bahnhof Eaux-Vives im Spätsommer 2019: Links die *Nouvelle Comédie* von FRES, davor die Bahnhofshalle von Jean Nouvel und EMA Eric Maria. In der Mitte ein Wohn- und Geschäftshaus von Aeby Pernegger als Stadtkante, davor der neue Bahnhofplatz von MSV – er wird zum städtischen Platz und intermodalen Verkehrsknoten in einem.

Kleinkinder stolpern neugierig über den gelblichen Kies, ihre Eltern halten schützend ihre Hand über sie, denn unmittelbar daneben flitzen schnelle Räder stadteinwärts: Die *Voie verte*, der 3,6 Kilometer lange grüne Korridor im Südosten von Genf, wird schon rege genutzt: als Velo-Highway, Spazierweg und Park im Quartier. Auf wenigen Metern Breite muss die-

ser Park einiges leisten: ein Nebeneinander von Beschaulichkeit und Tempo ermöglichen, Lebensraum für Insekten, Vögel und Eidechsen bieten und als Spazierweg ein ästhetisches Erlebnis vermitteln. Doch dazu später mehr.

Die *Voie Verte* soll in naher Zukunft auf 22 Kilometern Länge den ganzen Stadt-Kanton queren. Ihren ersten Abschnitt von Eaux-Vives bis zur Landesgrenze bei Annemasse ermöglichte das Genfer Jahrhundert-Bahnprojekt, die soeben eröffnete CEVA (*Liaison ferroviaire Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse*): Der Veloweg nutzt das freigewordene alte Bahntrasse über der unterirdischen S-Bahn, die den Pendlerverkehr aus Frankreich von der Strasse auf die Schiene holen will.



Voie verte d'agglomération CEVA
3,6 km, Gemeinden Genf, Cologny, Chêne-Bougeries, Chêne-Bourg, Thônex
Bauherrschaft

CEVA (Kanton Genf und SBB)

Architektur

MSV architectes urbanistes (Leitung: Yves Vieuxloup; Projektleitung: Gregory Dubois)

Fachplaner

Ingenieure: CSD, Trafitec

Landschaftsarchitektur: Gilbert Henchoz

Lichtplaner: Atelier du crépuscule

Bauleitung: Ott et Uldry & AJS; Gilbert Henchoz

Chronologie

Planungsbeginn: 2013, Baubeginn: 2017, Fertigstellung: 2018

Vor der Einmündung in den Bahnhof Eaux-Vives weitet sich die *Voie verte* zu einem veritablen Park; die Bereiche für schnelle Fahrt und beschauliches Flanieren sind auf der ganzen Strecke getrennt.

Im Querprofil ist der Hohlkasten der tief gelegten Bahnlinie sichtbar. Der Raum darüber ist begrenzt, und doch finden neue Bäume und Sträucher, Wiesenborde und Natursteinmauern Platz. Plan: MSV architectes urbanistes

Das Projekt der CEVA fußt auf über 100 Jahre alten Plänen, die schmalbrüstige ehemalige SNCF-Linie aus Savoyen, die im kleinen Sackbahnhof Eaux-Vives endete, mit dem Schweizer Bahnnetz zu verbinden. Die Ergänzung des fehlenden Teilstücks wurde bereits 1881 erörtert und 1912 von den Eidgenössischen Räten beschlossen, aber nie realisiert.

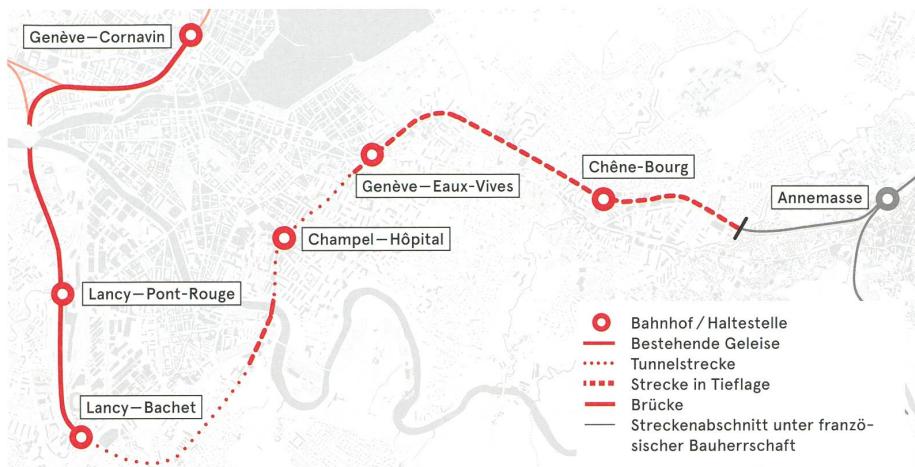
Ein Jahrhundertprojekt

Nun aber löst die CEVA auf einen Schlag viele der grossen Verkehrsprobleme, mit denen Genf bis anhin leben musste. Von den täglich rund 230 000 Genf-Pendlern aus der Waadt und dem benachbarten Frankreich reisen noch immer über 80 Prozent mit dem eigenen Motorfahrzeug an. 1,5 Milliarden Franken kostet das Grossprojekt, von denen der Bund 46 Prozent übernimmt.

Die CEVA bildet das Herzstück der binationalen S-Bahn (RER) *Léman Express*, die den Raum zwischen Bellegarde, Annemasse, Genf-Cornavin und der Waadt verbindet und die wichtigsten Entwicklungsgebiete des Stadtkantons rund um den ehemaligen Güterbahnhof La Praille (PAV La Praille-Acacias-Vernets) erschliesst. Ihr Einfluss auf die Stadtentwicklung wird vergleichbar sein mit dem Boom, den die Zürcher S-Bahn vor mehr als 25 Jahren ausgelöst hat. Der *Léman Express* ist auch ein vorbildliches Projekt in der Koordination über die Landesgrenzen hinaus. Zeichenhaft verkörpern die neuen Bahnhöfe diese Internationalität: Sie wurden nach einheitlichem Konzept von Jean Nouvel zusammen mit dem Genfer Büro EMA Eric Maria entworfen.

Infrastruktur in die Stadt einfügen

Die Neubaustrecke ist mehr als ein Ingenieurprojekt. Sie ist zugleich Motor der Stadtentwicklung – und besonders interessant ist ihre Einbindung in den städtischen Raum im Umfeld der neuen Bahnhöfe. Für Deutschschweizer Augen ist interessant zu sehen, wie die verschiedenen Ak-



Die CEVA verbindet Genfs Südosten und das benachbarte Savoyen mit dem Stadtzentrum und soll Pendler vom Auto auf die Schiene bringen. Zwei Drittel der Strecke (ab Lancy-Bachet) verlaufen unterirdisch. Plan: CEVA

teure zu einer bemerkenswerten Kohärenz von Infrastruktur und Stadtraum gefunden haben. Es fällt auf, mit welcher Nonchalance das Neue als solches erkennbar ist, und dies, ohne das Bestehende zu bedrängen. Im Gegenteil: Ein Blick auf die neuen Stadträume zeigt, wie sehr es gelungen ist, über die Perimetergrenzen und die Trottoirkante hinaus zu planen.

Die Linienführung der CEVA folgt in Doppelspur einer weiten S-Figur vom Bahnhof Cornavin durch das Stadtgebiet von Genf bis nach Annemasse und verknüpft höchst unterschiedliche Gebiete. Sie folgt zunächst bestehenden Gütergeleisen im Südwesten der Stadt mit den neuen Stationen Lancy-Pont Rouge und Lancy-Bachet. Hier beginnt die Neubaustrecke über die Arve und im Tunnel unter dem Hügel von Champel weiter zum unterirdischen Bahnhof Eaux-Vives. Hier halten wie in Lancy-Pont Rouge stündlich auch zwei Interregio-Züge auf dem Weg von Lausanne nach Annemasse. Dem neuen Durchgangsbauwerk musste das ehemalige Bahnhofgebäude Eaux-Vives weichen, und die Linie nach Annemasse wurde ab hier als Doppelspur unter den Boden verlegt.

Die kantigen oberirdischen Bahnhofshallen von Jean Nouvel und EMA markieren den Bahnhof und geben ihm eine visuelle Identität. Ihr kräftiges Tragwerk aus Stahl mit transluzent verglasten Wänden und Bodenpartien definiert klare und lichterfüllte Innenräume bis hinunter auf die Ebene der Geleise – selbst in Eaux-Vives, wo sich ein Zwischengeschoss mit Läden in das herabfallende Tageslicht schiebt.

Eaux-Vives: Die Nahststellen sind entscheidend

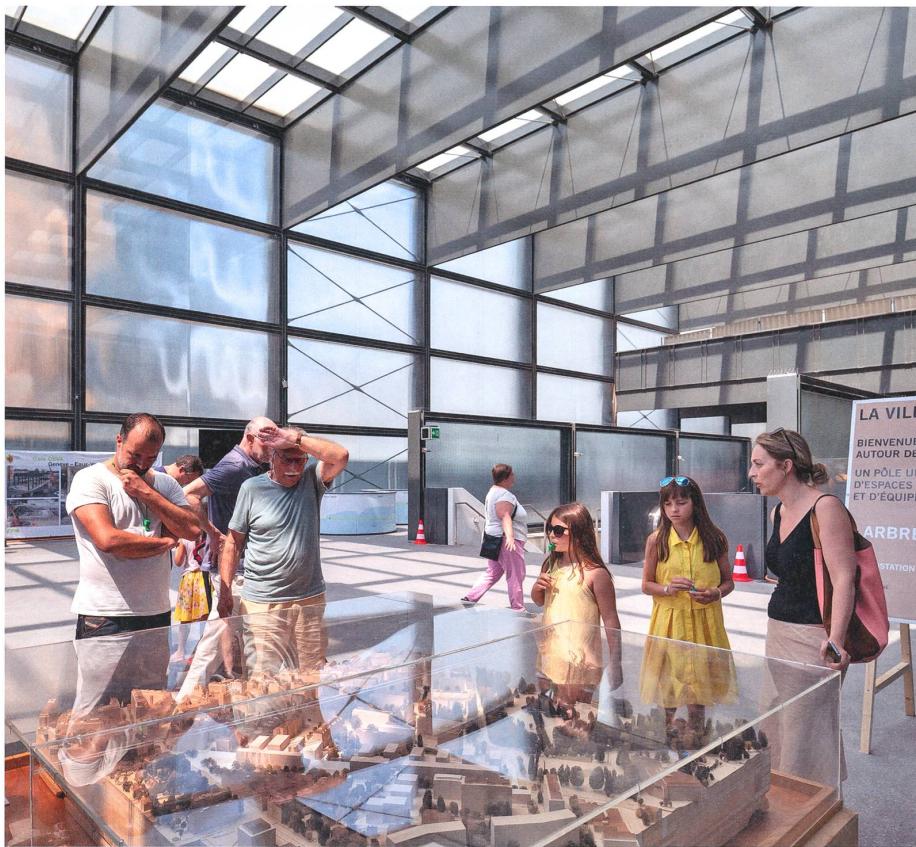
Im innerstädtischen Eaux-Vives hatte der eingezäunte alte Bahnhof seit jeher das Quartier zerschnitten – der neue Bahnhof soll es nach dem Gestaltungsplan von ADR neu verknüpfen. Drei Geschosse tief sitzt er im Abhang und öffnet sich auf zwei Ebenen zu den Quartieren im Norden und Süden. Ein dichter Cluster von öffentlichen und privaten Bauten fasst den Bahnhof ein, nach Süden öffnet er sich auf einen grosszügigen Bahnhofplatz. Das Konzept der Bahnhofsüberbauung sieht, anders als zum Beispiel an der Zürcher Europaallee, neben kommerziellen Nutzungen und Wohnungen auch öffentliche Gebäude und gemeinnützigen Wohnungsbau vor.

Die prägnante, metallisch glänzende Silhouette der *Nouvelle Comédie* (FRES, Paris, Eröffnung 2020) besetzt als prominenteste Institution die nördliche Flanke. Daran angrenzend planen Brauen Wälchli im Auftrag der Stadt Genf ein Sportzentrum und mehrere hundert geförderte Wohnungen.

Die Südflanke des Bahnhofs am neuen Bahnhofplatz besetzen zwei etwas generische, langgestreckte Wohn- und Geschäftshäuser von Aeby Pernegger, von denen eines bereits realisiert ist. Sie definieren zusammen mit der gegenüberliegenden historischen Gebäudezeile den neuen Platz, der als Umsteigehub für Bus und Tram dient und gleichzeitig einen neuen städtischen Ort bieten soll. MSV Architekten zeichnen für seine Ausgestaltung.

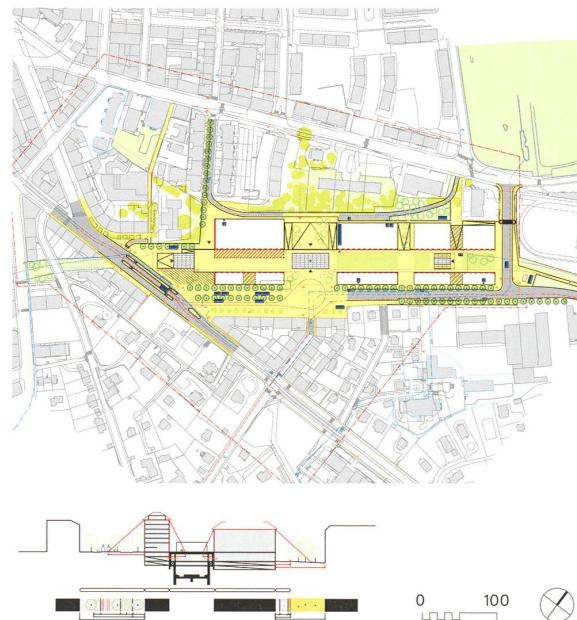
Die Bahnhofstrasse soll, im Profil neu angelegt, dafür sorgen, dass städtisches Flair entsteht. Die bestehende kleinteilige Bebauung ist zum Planungsgebiet erklärt und kann durch eine strassenbegleitende, höhere Bauweise ersetzt werden. Ganz im Osten haben die Eigentümer bestehender Scheibenhochhäuser auf Anregung von Nomos Architectes erkannt, dass ein die Strasse definierender neuer Baukörper nicht nur mehr Rendite bringt, sondern mittels neu definierter Außenräume auch mehr Lebensqualität. Ein Glücksfall ist auch, dass vor dem unterirdischen Bahnhofs-Einkaufszentrum am Bahnhofplatz Boulevard-Cafés einen verwelkenden Blick auf das geschäftige Umsteigen auf Taxi und Bus sowie auf das Tram erlauben.

Der neue Bahnhof Eaux-Vives wird zu einer urbanen Plattform, die auf kleinem Raum verschiedene städtische Atmosphären vereint. Da ist zum einen der erwähnte Bahnhofplatz für Umsteigen und Stadtleben –, vor dem Schlund des wichtigsten Aufgangs im Westen wird es sehr eng werden. Um den Eindruck eines städtischen Verweilorts zu unterstützen, wurde die von Annemasse her kommende Veloroute der *Voie verte* gekröpft und etwas umständlich seitlich des Bahnhofs um die



Bahnhof Eaux-Vives, 1207 Genève
Bauherrschaft
 Kanton Genf und SBB
Architektur
 ARGE Ateliers Jean Nouvel, Paris &
 EMA Eric Maria Architectes Associés, Genf
Ingenieure
 INGPHI und SRG Engineering
Generalunternehmer
 ARGE SHZ – Schindler – Belloni
Chronologie
 Wettbewerb: 2004, Fertigstellung: 2019

Bahnhof Eaux-Vives, Öffentlicher Raum
Bauherrschaft
 Stadt Genf
Architektur, Städtebau, Landschaft
 MSV architectes urbanistes, Genf. (Leitung:
 Béatrice Manzoni, Yves Vieuxloup,
 Projektleitung: Quentin Bailat, David
 Malaval, Vincent Manzoni)
Fachplaner
 Ingenieure: T-Ingénierie, B+S ingénieurs
 conseils
 Lichtplanung: Atelier du crépuscule,
 François Gschwind,
 Verkehrsingenieure: bcpf Ingénierie,
 Citec Ingénieurs conseils
 Elektroingenieure: BG Ingénieurs conseils
 Kunst: Rosa Barba
Perimeter
 6 Hektaren
Chronologie
 Wettbewerb: 2010, Quartierplan: 2011,
 Realisierung 1. Etappe / Eröffnung des
 Bahnhofs: 2019, 2. Etappe: bis 2024



Oben: Eingangsbereich des neuen Bahnhofs Eaux-Vives. Unten: Der Quartier-Richtplan von ADR (2009) definiert den südlichen Bahnhofplatz und stärkt die Querverbindungen ins Quartier.

Nouvelle Comédie herumgeführt. Ob diese Verkehrsführung funktionieren wird, muss sich erst weisen.

Voie verte: die grüne Schlagader

Von Eaux-Vives bis Chêne-Bourg bildet die *Voie Verte* seit Sommer 2018 eine prägende landschaftliche Achse. Ganz im Gegensatz zum Luzerner «Freigleis» (vgl. wbw 10–2019), wo die Mittel nur für eine nüchterne Asphaltbahn reichten, zeigt das Trassee in Genf auf schmalem Raum durchaus parkartige Züge. Das Freiraum-Band durchzieht die östlichen Vororte und sorgt ähnlich wie ein Flusslauf für Orientierung und Erholung. Asphaltierte und chaussierte Bahnen trennen Fußgänger und Velos, dazwischen findet sich Bahnschotter, der wie die seitlichen Trockenmauern Reptilien Unterschlupf bietet; einheimische Gehölze begleiten den Weg. Trotz allem ist Yves Vieuxloup, der verantwortliche Architekt im Büro MSV nicht ganz zufrieden: «Wir hätten gern noch mehr Aufenthaltsqualität und Verknüpfungen zum Quartier geschaffen, doch die schnelle Fahrt für Velos hatte Priorität.»

Der Augenschein zeigt, dass die *Voie Verte* am Ende zum Opfer ihres eigenen Erfolgs werden könnte. Schon jetzt scheint die Strecke an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt zu sein, und die Kombination von Personen- und Veloverkehr ist nicht ohne Konflikte. Zudem geniessen Veloschnellrouten laut Strassenverkehrsgesetz leider noch immer keinen Vortritt gegenüber querenden Straßen. Das Gerangel an den neuralgischen Punkten wird vor allem zu Stosszeiten offenbar.

Chêne-Bourg: Landmarke am Stadtrand

Im grenznahen Vorort Chêne-Bourg wiederholt sich das plausible Szenario einer städtebaulichen Einbindung der Infrastruktur in das Gewebe des Quartiers. Zum einen werden auch hier die Aufgänge des unterirdischen Bahnhofs für städtische

Orte sorgen. Gerade hier in der Peripherie ist die technoid-neutrale Architektur von Jean Nouvel ein eingängiges Zeichen und ein dienender Rahmen zugleich. Das durch das Dach des Bahnhofs definierte Areal wird zu einer urbanen Plattform, die von neuen Bauten flankiert ist, die wiederum den räumlichen Bezug zum umgebenden Quartier herstellen. Im Unterschied zu Eaux-Vives erfolgt dies vorerst aber nur auf der einen, dem Zentrum von Chêne-Bourg zugewandten südlichen Seite. Nördlich wird erst in ein paar Jahren ein Gewerbegebiet mit Gebäuden überbaut sein, die über ihre Zwischenräume zum dahinterliegenden Quartier vermitteln.

Das Juwel des neuen Bahnhofs ist zweifelsohne das im Bau befindliche Hochhaus *Opale* von Lacaton & Vassal am östlichen Abschluss des Bahnhofgebiets. Es setzt in den endlosen Einfamilienhausquartieren ein markantes Zeichen der Zentralität und bietet Orientierung. Eine eingehendere Würdigung dieses Gebäudes werden wir in einer der kommenden Ausgaben vornehmen. Schon jetzt zeigt sich aber: Das Lacaton-Vassal'sche Prinzip der mehrschichtigen Fassade kollidiert auf Schweizer Boden unsanft mit den hiesigen Regulierungen zum Dämmperimeter.

Eine Momentaufnahme

Während wir im Oktober 2019 diesen Artikel schreiben, sind die Stationen des *Léman Express* und ihre Umgebung noch Grossbaustellen – wie Genf selber, das in den letzten zehn Jahren zum Grossen Sprung nach vorn angesetzt hat und sich in ungewohntem Tempo entwickelt. Während dieses Heft erscheint, fahren die ersten Züge auf der neuen Strecke – aber erst in zwei, drei Jahren wird sich beurteilen lassen, ob die Verknüpfung von Stadt und Infrastruktur wie erwartet gelungen ist. Und viele Jahre wird es dauern, bis die Effekte der neuen S-Bahn auf die Verkehrs- und Raumentwicklung im grenzüberschreitenden Grossraum Genf umfassend greifbar werden. —



LichtgeSTAHLt

der zuverlässige Brandschutz für coole Gestaltungskonzepte

- Stoßfugenverglasungen EI30 und EI60 mit aufgeklebten farbigen Folien
- mehr Licht, Farbe und Transparenz im Atrium und Raum
- System **forster fuego light**