

Der Lemman-Express als städtebaulicher Motor = Le Léman Express comme moteur urbain

Autor(en): **Della Casa, Francesco**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage**

Band (Jahr): **55 (2016)**

Heft 4: **Masterplan + Freizeit = Masterplan + loisirs**

PDF erstellt am: **23.03.2021**

Persistenter Link: <http://doi.org/10.5169/seals-681490>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Leman-Express als städtebaulicher Motor

Die Bahnstrecke Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse CEVA soll Genf ab Ende 2019 mit dem französischen Annemasse verbinden. Die städtebauliche Entwicklung entlang der Trasse ging einher mit rund 15 Architektur- und Städtebauwettbewerben, von denen sich sechs der Gestaltung öffentlicher Räume widmeten.

Le Léman Express comme moteur urbain

La ligne de chemin de fer Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse CEVA reliera Genève avec la France à partir de fin 2019. Le développement urbain le long de la ligne du Léman express a donné lieu à plus d'une quinzaine de concours d'architecture et d'urbanisme, dont six concernant les espaces publics.

Francesco Della Casa

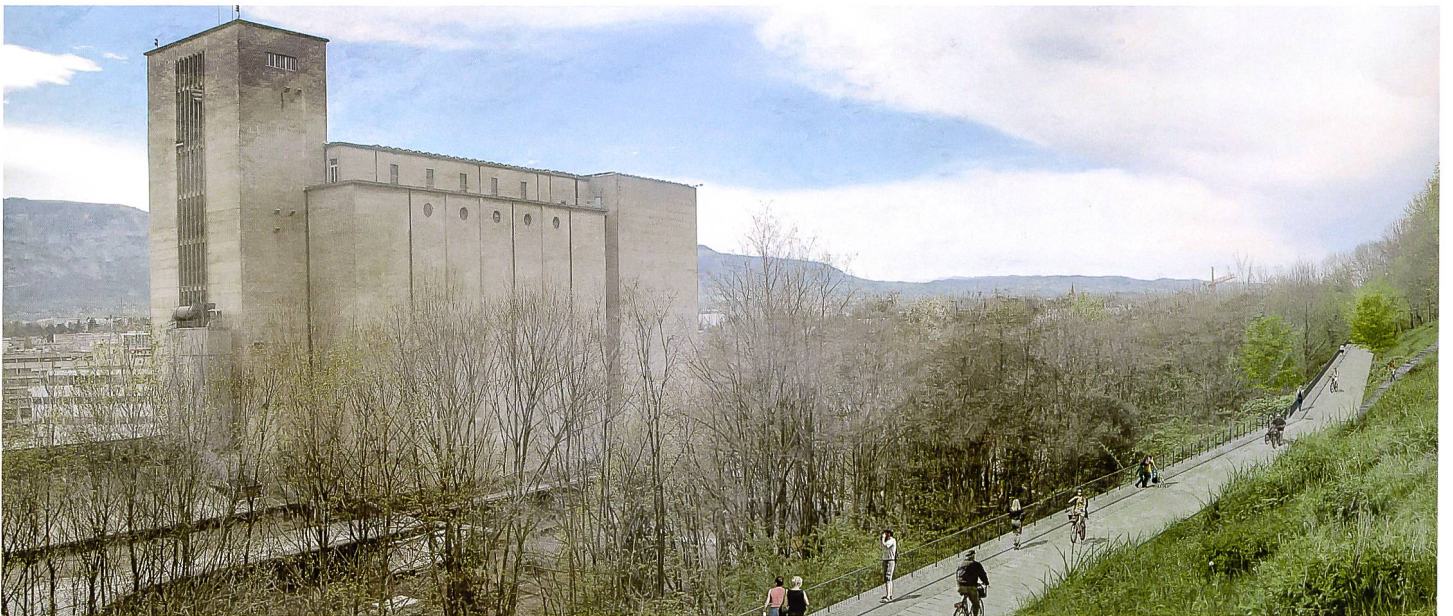
Die Realisierung einer Bahnverbindung mit mehreren Haltestellen innerhalb eines so dicht besiedelten Stadtgebiets wie jenem von Genf führt entlang der Trasse zu umfangreichen städtebaulichen Veränderungen. Auch wird aufgrund des täglichen Transits von Zehntausenden Bahn-Nutzern die Attraktivität der Quartiere, insbesondere in einem Umkreis von 500 Metern rund um die Haltestellen, in Bezug auf Wohnungsbau, Dienstleistungs- und Handelsaktivitäten stark ansteigen. Die Intensivierung erfordert nicht nur Neubauten, sondern bedeutet eine umfassende Neu-

La réalisation d'une liaison ferroviaire comprenant plusieurs haltes, à travers une agglomération aussi dense que l'est Genève, entraîne des mutations urbanistiques de grande importance le long de son tracé. Dans un rayon d'environ un demi-kilomètre autour de chacune des gares, l'attractivité pour des programmes de logement, d'activités tertiaires ou commerciales s'accroîtra de manière spectaculaire, du fait du transit quotidien de dizaines de milliers d'usagers du train. Cette intensification implique non seulement de nouvelles constructions, mais avant tout

1 Das Projekt Landmark des Genfer Büros msv architectes urbanistes verleiht der Umgebung von Bachet-de-Pesay auf unerwartete Weise räumliche Zusammenhänge und wahrhaftig öffentlichen Raum. Le projet Landmark du bureau genevois msv architectes urbanistes redonne une cohérence et des espaces réellement publics à un secteur aussi improbable que celui qui entoure le Bachet-de-Pesay.

2 Von den 20 eingereichten Projekten für die Neugestaltung der «Promenade des Crêtes» in Lancy (GE) hob sich jenes des Lissabonner Büros PROAP ab. Der Entwurf beruht auf einer Strategie, die Flexibilität in der Ausführung, Weiterentwicklung und Nachhaltigkeit ermöglicht. Parmi les 20 projets proposés pour le réaménagement de la promenade des Crêtes à Lancy (GE), c'est celui du bureau lisboète PROAP qui s'est démarqué. Le design est fondé sur une stratégie qui offre souplesse dans la mise en œuvre, évolution et durabilité.





PROAP (2)

2

gestaltung der gesamten Vernetzung des öffentlichen Raums. Dabei spielt keine Rolle, ob es sich um funktionale Bereiche, Schnittpunkte zwischen mehreren Zugstrecken und anderen Transportmitteln oder um sonstige Freiflächen, Promenaden oder Parks handelt.

Bachet-de-Pesay

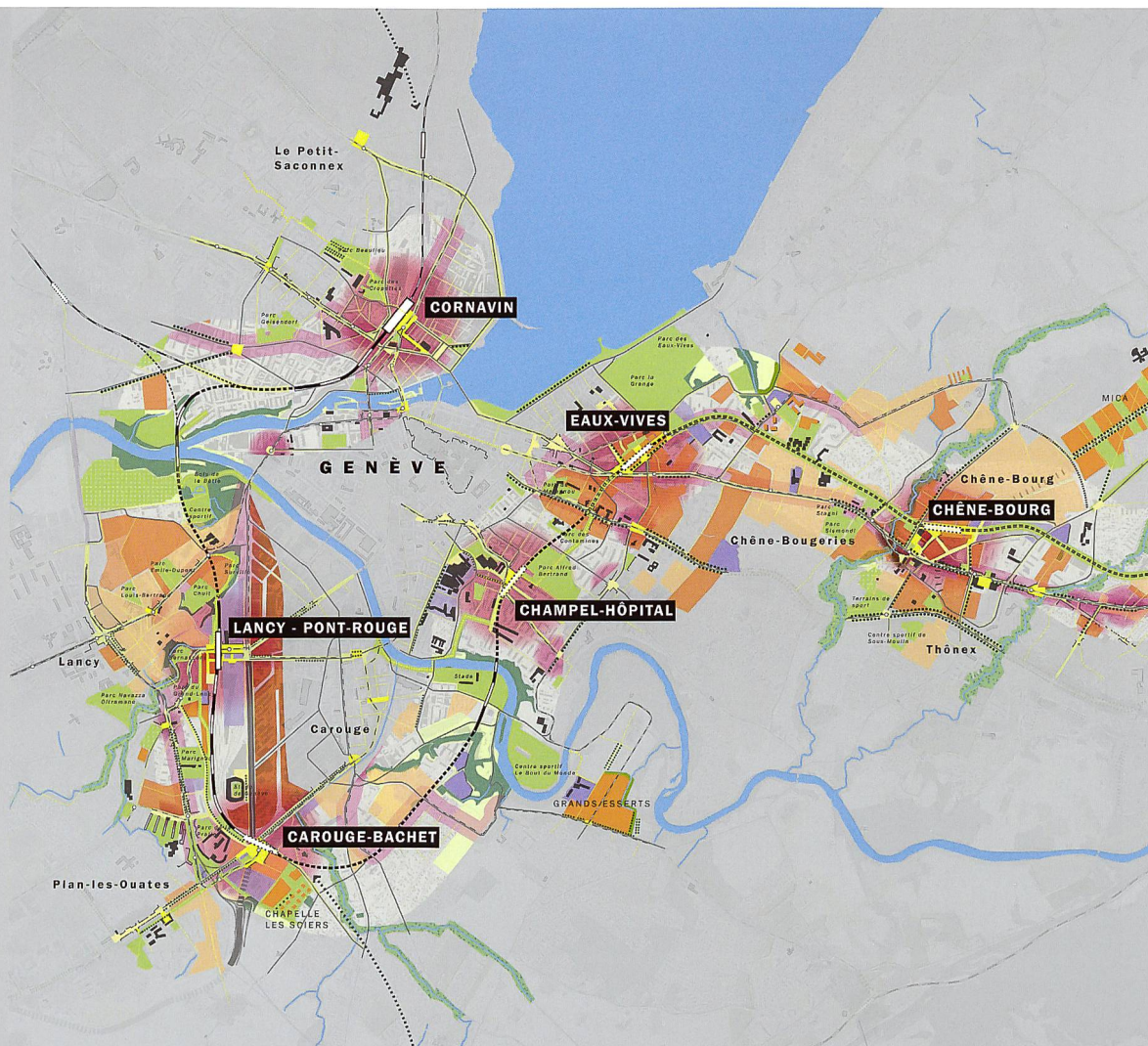
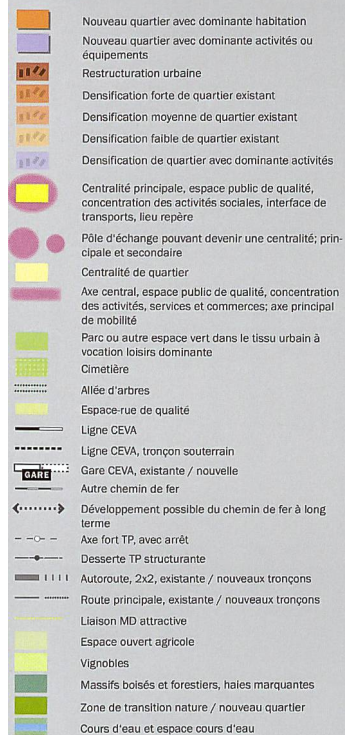
Die «Promenade des Crêtes» (Bergkammspaziergang) verbindet die Haltestellen Bachet-de-Pesay und Bois de la Bâtie. Sie verläuft entlang des von der Eismoräne definierten Plateaus de Lancy, oberhalb des sich im Umbruch befindenden Viertels Praille Acacias Vernets, und eröffnet Panoramablicke auf die Genfer Altstadt. Das Projekt schlägt eine Reihe von Infrastrukturen vor, welche die Weiterentwicklung des Langsamverkehrsnetzes sowie Erholungseinrichtungen, Belvedere und eine Strategie zur Aufstockung des bereits vorhandenen Baumbestands vorsehen. Mit der Durchführung ist das Siegerteam des Wettbewerbs beauftragt, PROAP Landschaftsarchitekten (Lissabon) mit INGENI (Genf).

un réaménagement de l'ensemble du maillage d'espaces publics, qu'ils soient fonctionnels, interfaces entre train et autre modes de déplacement, ou d'agrément, promenades ou parcs.

Bachet-de-Pesay

La promenade des Crêtes, qui relie la halte Bachet-de-Pesay au Bois de la Bâtie, longe le plateau de Lancy en surplombant le territoire du quartier en mutation de Praille Acacias Vernets. Elle parcourt la limite morphologique créée par la moraine glaciaire et offre des vues lointaines sur la Vieille Ville de Genève. Le projet propose à la fois une série d'infrastructures permettant d'installer une continuité du réseau de mobilité douce, des aménagements de détente, des belvédères et une stratégie d'intensification des essences végétales déjà présentes sur le site. L'équipe lauréate du concours, mandatée pour sa réalisation est composée des architectes-paysagistes PROAP SA et d'INGENI ingénieurs civils.

Plan guide



3

Lancy Pont-Rouge

Die Haltestelle Lancy Pont-Rouge war Gegenstand eines Parallelstudienauftrags unter der gemeinsamen Federführung von CFF immobilier (Gebäude) sowie des Kantons Genf (öffentlicher Raum). Zwischen der Haltestelle, der oberhalb liegenden «Promenade des Crêtes», den neuen Vierteln Côteau de Lancy und Etoile sowie der Avenue de la Praille sollten Bauwerke und Raum zueinander in Beziehung gesetzt werden. Hierfür schlugen die Wettbewerbsgewinner raderschallpartner ag landschaftsarchitekten (Meilen), La touche verte (Genf) und EDMS ingénieurs (Genf) einen urbanen Teppich mit Granitfussboden, Pflanzungen und Plätzen vor.

Carouge-Bachet

Die Haltestelle Carouge-Bachet liegt am Kreuzungspunkt vielfältiger, übereinander verlaufender Infra-

Lancy Pont-Rouge

La halte de Lancy Pont-Rouge a donné lieu à un mandat d'études parallèles, organisé conjointement par CFF immobilier, pour les bâtiments, et par l'Etat de Genève pour les espaces publics. Ceux-ci mettront en relation la gare avec la promenade des Crêtes et les nouveaux quartiers du coteau de Lancy, en amont, avec le quartier de l'Etoile et l'avenue de la Praille, en aval. L'équipe lauréate, composée des architectes paysagistes raderschallpartner ag (Meilen), La touche verte (Genève) et EDMS ingénieurs (Genève), propose un tapis urbain avec un parquet de granit, comprenant des plantations et des squares.

Carouge-Bachet

La halte de Carouge-Bachet se situe au croisement de toute une série d'infrastructures qui se superposent,

3 Masterplan CEVA. Entlang der rund 230 Kilometer langen Strecke liegen 45 Bahnhöfe, bedient vom «Léman Express». Masterplan CEVA. 45 gares se trouvent sur le réseau d'environ 230 kilomètres desservi par le «Léman Express».



Van de Wetering atelier d'urbanisme

strukturen: die offen geführte Strecke der Autobahn, die Bahnlinie, die Tramgleise, eine unterirdische Hochspannungsleitung sowie die vielbefahrene «Route de Saint Julien». Der balkonartige Bereich, der sich nördlich in Richtung des Viertels Praille Acacias Vernets und der weiten Rhone-Auen orientiert, bietet einen schönen Fernblick über die grossartige Landschaft des Juragebirges. Dem Beitrag des Architekturbüros msv architectes urbanistes (Genf) und den Ingenieuren von Perreten et Milleret (Carouge, GE) ist es gelungen, ein extrem heruntergekommenes und gepeinigtes Viertel dank einer sowohl ruhigen als auch aufgeräumten geometrischen Kohärenz zu gestalten.

Champel

Für die Haltestelle von Champel in der Nähe des Krankenhausviertels schlagen Bureau A (Genf) und Thomas Jundt Bauingenieure (Carouge, GE) die Anpflanzung eines romantisch inspirierten Eichenhains vor.

Eaux-Vives

Die von msv architectes urbanistes und T Ingénierie (beide Genf) konzipierte Haltestelle des Bahnhofs Eaux-Vives wird in einer sehr mineralisch anmutenden Gestaltung durch drei Streifen und einen Querbereich strukturiert. Das Herz der Anlage ist rund um die zentrale Erhebung der Haltestelle angeordnet.

Chêne-Bourg

Die vom Team EMA Architectes (Genf), ILEX paysage & urbanisme (Lyon) und INGPHI (Lausanne) realisierte Infrastrukturschnittstelle der Haltestelle Chêne-Bourg wurde auf der Grundlage eines rechteckigen orthogonalen Rasters gestaltet, das dem von Jean Nouvel für alle Haltestellen entlang der S-Bahn Léman vorgeschlagenen Muster entspricht und eine Verbindung zwischen den heterogenen Erscheinungsformen der umliegenden Viertel herstellt.

Auf der neuen CEVA-Linie verkehren ab Ende 2019 sechs Züge pro Stunde. Das wegweisende Projekt erfolgt in Zusammenarbeit mit der SNCF, den Kantonen Waadt und Genf sowie der Region Rhône-Alpes. Das neue Trasse wird das binationale Arbeiten, Studieren und Reisen erheblich erleichtern. Die vorausschauende Planung des Grossprojekts und die zahlreichen internationalen Projektwettbewerbe haben nicht nur die Planungsprozesse transparent gestaltet, sie haben vor allem die Chance einer gesteuerten städtebaulichen Entwicklung erkannt und umgesetzt. Noch sind zentrale Teile im Bau, aber bereits die ersten Realisierungen haben eine grosse Akzeptanz in der Bevölkerung.

la tranchée couverte de l'autoroute, la ligne ferroviaire, les voies de tram, une ligne enterrée de haute tension et la route de Saint Julien. Ce territoire en balcon, orienté au nord sur la plaine alluviale hébergeant le quartier Praille Acacias-Vernets, offre une vue lointaine sur le grand paysage de la chaîne du Jura. L'équipe lauréate, composée de MSV architectes et du bureau d'ingénieurs Perreten et Milleret, est parvenue à donner une cohérence géométrique à la fois calme et ordonnée à un territoire extrêmement contraint et tourmenté.

Champel

Pour la halte de Champel, à proximité du quartier des hôpitaux, l'équipe lauréate, Bureau A architectes, et Thomas Jundt ingénieurs civils, propose la plantation d'une chênaie d'inspiration romantique.

Eaux-Vives

Le site de la gare des Eaux-Vives, conçu par MSV architectes et T Ingénierie, est organisé par une structuration très minérale en trois bandes et par un espace transversal qui articule le cœur du dispositif autour de l'émergence centrale de la gare.

Chêne-Bourg

L'interface de la halte de Chêne-Bourg, réalisée par l'équipe EMA, ILEX et INGPHI, est structurée selon une grille orthogonale rectangulaire qui reprend la trame proposée par Jean Nouvel pour l'ensemble des gares du Léman express et permet de relier les tissus hétérogènes des quartiers environnants.

Six trains par heure parcourront la nouvelle ligne CEVA à partir de fin 2019. Le projet est le fruit d'un étroit partenariat avec la SNCF, les cantons de Vaud, de Genève, l'Office fédéral des transports et la Région Auvergne - Rhône-Alpes. Le nouveau tracé facilitera considérablement le travail, les études et les voyages transfrontaliers. Non seulement la planification prévoyante de ce projet à grande échelle ainsi que le grand nombre de concours internationaux ont permis de rendre les processus transparents, ils ont surtout permis de déterminer et de piloter le développement urbanistique. Certains éléments centraux sont encore en cours de réalisation, mais les premiers projets effectués ont très bien été accueillis par la population.