Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 34 (2021)
Heft: [16]: Prixforix 2021

Artikel: Glasbausteine der besonderen Art
Autor: Huber, Werner
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-965847

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: 05.07.2025

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

Glasbausteine der besonderen Art

Aus einem einheitlichen Grundmodul gestalteten die Architekten fünf neue Bahnhöfe der Bahnlinie CEVA in Genf. Der 3. Preis für diesen starken gestalterischen Auftritt.

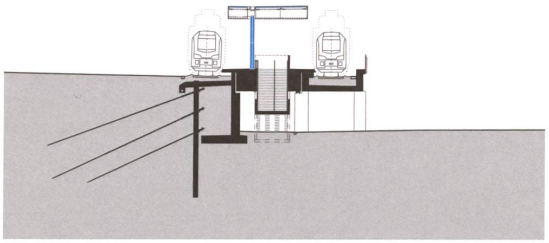
Text:
Werner Huber

Im Dezember 2019 machte der öffentliche Verkehr in der Agglomeration Genf einen Quantensprung. An diesem Tag wurde die Bahnlinie Genf-Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) eröffnet. Als Herzstück der Genfer S-Bahn, dem Léman Express, verbindet sie den Hauptbahnhof Cornavin mit dem Quartierbahnhof Eaux-Vives und der Bahnlinie am südlichen Ufer des Genfersees. Schon 1912 hatte nach langen Vorarbeiten ein Vertrag zwischen dem Bund und dem Kanton Genf das Projekt zur Verbindung der zwei Netze besiegelt. Doch nach zwei Weltkriegen und mit dem Siegeszug des Autos geriet das Projekt in Vergessenheit. Erst in den 1990er-Jahren wurde es wieder ausgegraben und im Rahmen des Agglomerationsprojekts neu aufgegleist. 2011 begannen dann die Bauarbeiten. Hätte man die Bahnlinie vor hundert Jahren gebaut, wäre sie in fast unbebautes Gebiet zu liegen gekommen. Heute jedoch führt das Trassee durch eine dicht bebaute Agglomeration, weshalb die Strecke und damit vier der fünf neuen Bahnhöfe weitgehend unter der Erde liegen.

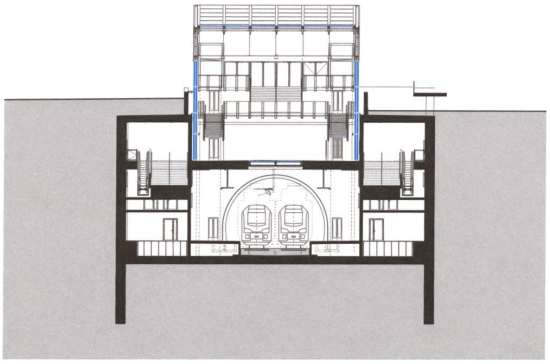
Im Takt des «Glasbausteins»

In ihrem Wettbewerbsentwurf von 2004 gestalteten die Architekten Jean Nouvel und Éric Maria die fünf neuen Bahnhöfe nach einem einheitlichen Konzept. Grundmodul ist der ‹brique de verre›, ein 2,7 auf 5,4 Meter grosser «Glasbaustein». Ein dunkler, rund 40 Zentimeter dicker Aluminiumrahmen ist beidseits mit einem Sicherheitsglas beplankt. Im Zwischenraum – so belüftet, dass kein Schmutz eindringt – stehen im gleichmässigen Abstand zur Aussenhülle und zueinander zwei Gläser mit quadratisch strukturierter Oberfläche (Karolitgläser). Diese mehrschichtige Konstruktion «verpixelt» das Bild, das man beim Blick durch das Glas erhält. →

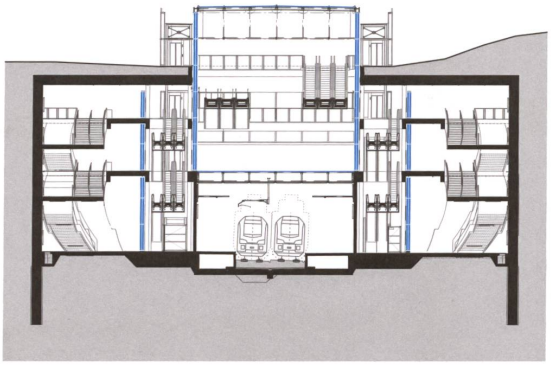
Das Strukturglas «verpixelt» die Dinge dahinter – hier im Bahnhof Eaux-Vives. | *Le verre moulé donne un aspect pixélisé à ce qui se trouve derrière – ici, à la gare de Eaux-Vives.*



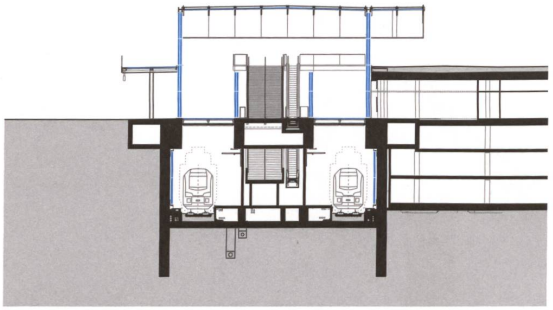
Lancy-Pont-Rouge



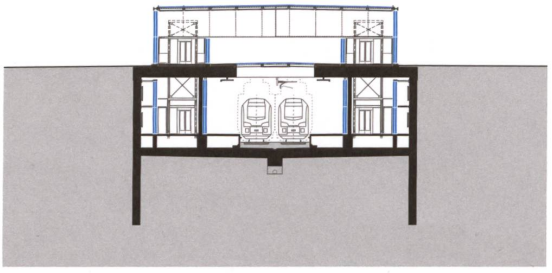
Lancy-Bachet



Genève-Champel



Genève-Eaux-Vives



Chêne-Bourg

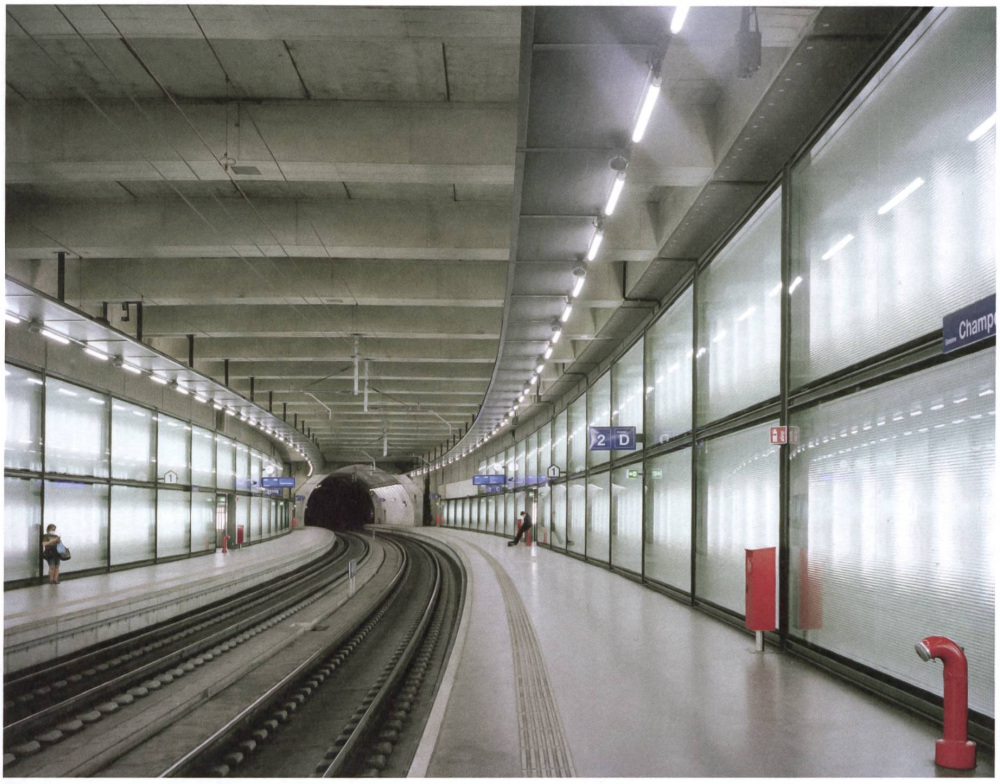
→ Rund 1500 solcher gläserner Raster belegen in den Bahnhöfen der Bahnlinie eine Fläche von insgesamt über 20 000 Quadratmetern. Mit diesem Grundmodul konnten die Architekten auf die unterschiedliche Lage der Bahnhöfe in der Stadt und im Terrain reagieren. Am Bahnhof Lancy-Pont-Rouge bilden zwei Reihen aufeinandergestellter ‹briques› die Rückwände für die auskragenden Perrondächer. Die Wände gliedern die Perrons, schützen vor Wind – und der Blick durch die Karolitgläser auf die Umgebung verkürzt die Wartezeit. Der nächste Bahnhof, Lancy-Bachet, liegt am Tunnelportal zur Hälfte im Freien, zur Hälfte unter Tag. Hier haben die Architekten das Portal mit zwei markanten siebengeschossigen Wandscheiben in der heterogenen Stadtlandschaft inszeniert. Im unterirdischen Teil des Bahnhofs sind die ‹briques de verre› in zwei Lagen aufgereiht und hinterleuchtet. Eine Serie vertikal angeordneter Leuchten machen aus ihnen Lichtwände, die den Raum gleichmässig erhellen. Am anderen Ende des Bahnhofs führen Aufgänge aus dem Untergrund zum Tramknotenpunkt. Hier bilden zwei mehrgeschossige, mit mächtigen Stahlschwertern verbundene Rasterwände eine grosszügige, glasüberdeckte Halle.

Genève-Champel liegt 25 Meter unter der Stadtoberfläche – so tief wie kein anderer der Bahnhöfe. Auch hier flankieren gläserne Rasterwände die Perrons, und auch die Halle an der Erdoberfläche ist aus ihnen gestaltet. Der Bahnhof Genève-Eaux-Vives ist so etwas wie der Hauptbahnhof der CEVA. Sein Perron liegt in der Mitte, sodass sich die ‹briques de verre› nur aus Distanz betrachten lassen. Hinter dem Pixelmuster zeichnet sich hier – felsengleich und indirekt beleuchtet – die grobe Betonoberfläche der Schlitzwand ab. Chêne-Bourg schliesslich, der letzte der neuen Bahnhöfe, liegt nur knapp unter der Erdoberfläche. Wie in Bachet und in Champel bestimmen die hinter der Glasfassade montierten Linienleuchten das Bild, doch dominiert hier tagsüber das natürliche Licht.

Die CEVA wird den öffentlichen Verkehr in der Agglomeration grundlegend verändern. Die für Jean Nouvel und Éric Maria charakteristische gradlinige Architektur aus Stahl und Glas verleiht ihr mit den fünf Bahnhöfen den ihrer Bedeutung angemessenen starken Auftritt in der Genfer Stadtlandschaft.

Beim Bahnhof Eaux-Vives war der Raster der Fenster sogar Vorbild für die Fassade des neuen Stadttheaters. | *À la gare des Eaux-Vives, la trame des éléments vitrés a inspiré les façades de la nouvelle Comédie de Genève.*

Fünf Bahnhöfe der Bahnlinie CEVA | *Cinq gares de la ligne CEVA, 2019*
Genève (Cornavin), Lancy-Pont-Rouge, Lancy-Bachet, Genève-Champel, Genève-Eaux-Vives, Chêne-Bourg, Annemasse
Architektur | *Architecture:* Ateliers Jean Nouvel, Paris / EMA Éric Maria Architectes Associés, Genf
Bauherrschaft | *Maître d'ouvrage:* Kanton Genf / SBB
Fassadenplaner | *Conception des façades:* BCS Façades, Genf
Fassadenbau | *Construction des façades:* Consortium SHZ (Sottas, Hevron, Zwahlen & Mayr)



Auch an den Bahnsteigen sind die Module präsent, wie hier in Champel. | *Les briques de verre sont aussi présentes sur les quais, comme ici à Champel.*

Bei Eaux-Vives führen Scheiben in den Untergrund. | *Aux Eaux-Vives, les briques de verre conduisent à la gare souterraine.*

Bahnstrecke | *Ligne Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA)*
1 Lancy-Pont-Rouge
2 Lancy-Bachet
3 Genève-Champel
4 Genève-Eaux-Vives
5 Chêne-Bourg
6 Genève (Cornavin)
7 Annemasse

Des briques de verre d'un genre particulier

Inaugurée fin 2019, la ligne ferroviaire Genève-Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA) constitue le principal tronçon du nouveau réseau régional Léman Express. Les architectes Jean Nouvel et Éric Maria en ont dessiné les cinq nouvelles gares selon un concept analogue, dont l'élément de base est une ‹brique de verre› de 5,4 mètres sur 2,7. Dans un cadre en aluminium fermé par deux vitrages de sécurité feuilletés extérieurs sont disposées deux couches de verre moulé présentant une structure à carreaux (verres Karolit). À la gare de Lancy-Pont-Rouge, la seule à ciel ouvert, les briques de verre forment la paroi sur laquelle repose la couverture des quais, tandis qu'à Lancy-Bachet, elles constituent les deux hautes parois qui mettent en scène le portail du tunnel dans un paysage urbain hétérogène. Dans les gares souterraines, les briques de verre, disposées en deux couches, sont rétroéclairées; en surface, elles forment des halls lumineux. L'architecture aux lignes claires de Nouvel et Maria confère au CEVA le caractère qui sied à son importance pour l'agglomération transfrontalière.

Die Jury sagt

«Das Projekt in Genf ist kein Gebäude im eigentlichen Sinn und seine ‹Fassaden› sind keine herkömmlichen Fassaden. Die ‹briques de verre› sind nicht nur vertikal angebracht, sondern auch horizontal: als freistehende Scheibe oder Wand, Boden oder Dach. Sie helfen den Passagieren bei der Orientierung in den U-Bahnhöfen. Langsam begleiten sie sie vom Eingang hinunter in die Unterwelt der Bahnsteige, und das Tageslicht kommt mit. Die Jury kürt eine Architektur, die Klarheit schaffen möchte.»

L'avis du jury

«Le projet genevois n'est pas un bâtiment à proprement parler, et ses ‹façades› ne sont pas des façades traditionnelles. Posées tantôt à la verticale, tantôt à l'horizontale, les ‹briques de verre› forment parois, sols et couvertures. Elles aident les voyageurs à s'orienter dans les gares, en les accompagnant – avec la lumière du jour – depuis l'entrée jusque dans le monde souterrain des quais. Le jury récompense ici une architecture qui aspire à la clarté.» ●