

Objekttyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **93 (2006)**

Heft 1/2: **Spielräume = Tolérances = Tolerances**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

«Genève 2020»: ein Wettbewerb als Manifest

Wie soll sich Genf baulich weiterentwickeln? Ein internationaler Ideenwettbewerb, der von der Genfer Ortsgruppe des Bundes Schweizer Architekten (BSA/FAS) ausgeschrieben wurde, versucht Bewegung in die durch Lethargie gekennzeichnete Situation zu bringen.

Als Reaktion auf die mangelnde Initiative bei der Erarbeitung städtebaulicher Gesamtvisionen und auf die Weigerung von Stadt und Kanton Genf, mit Planungskreisen zusammenzuarbeiten, beschloss die Genfer Ortsgruppe des Bundes Schweizer Architekten (BSA/FAS), einen Ideenwettbewerb zum Thema «Genève 2020»¹ auszuschreiben. Mit ihrer unabhängig von staatlichen Instanzen erfolgten und von privaten Mäzenen unterstützten Initiative hat die FAS ihrem Bedauern über die systematische Abwesenheit qualitativ hoch stehender urbaner Projekte Ausdruck gegeben. Der Wettbewerb ist auch Zeichen der Verdrossenheit über das Misstrauen, das die Entscheidungsträger den Planern entgegenbringen. Die Werte und Überzeugungen, die hinter der Ausschreibung des Wettbewerbs stehen, kommen einer Verantwortungsübernahme von manifestartigem Charakter gleich, die die visionären Vorteile des Wettbewerbs, das Erkennen der Anliegen der Stadt von morgen und das Potenzial einer langfristigen Stadtplanung preist. Die Hoffnung besteht darin, dass die fünf prämierten Projekte eine breit angelegte architektonische und städtebauliche Debatte über die Ausdehnung der Stadt Genf auszulösen vermögen.

Der Fall Genf

Nebst den angesprochenen politischen Implikationen wird die Ausdehnungsproblematik in Genf von drei Gegebenheiten geprägt, nämlich der Genfer Agglomeration, ihrer Geschichte und ihren künftigen Bedürfnissen. Im 19. Jahrhundert erfolgte die sukzessive Erweiterung des his-

torischen Zentrums um neue Stadtquartiere, die sich ring- oder gürtelförmig um die Kernstadt legten. Diese einheitlich wirkende Anlage ist unter dem Namen «ceinture façyste»² bekannt. Sie ging aus einer sorgfältigen, bemerkenswerten Planung hervor, die in der Organisation der Landesausstellung 1896 ihren Höhepunkt fand. Im selben Streben nach städtebaulicher Einheit und ganzheitlicher Vision wurden 1930 auch die Gemeinden Eaux-Vives, Plainpalais und Petit-Saconnex eingemeindet. Seither haben die Grenzen keine nennenswerten Veränderungen mehr erfahren, und sowohl der städtische Ring wie die Gemeindegrenzen der Stadt Genf sind zwei Merkmale, die heute noch aufgrund ihrer Dichte und ihrer kontrollierten Volumetrie leicht zu erkennen sind. Die Ausdehnung der wachsenden Agglomeration scheidet momentan an diesem wertvollen Ganzen, das paradoxerweise ein Hindernis geworden ist.

Die Anordnung der heute nur noch teilweise genutzten Industrie- und Eisenbahndareale um den Perimeter, der das heutige Stadtzentrum definiert, überzeugt nicht mehr und muss von Grund auf überdacht werden, um ihre Rolle als urbanes Element neu festzulegen. Überdies sprechen die räumliche Begrenztheit Genfs und die Knappheit von Bauland für eine Wiederverwertung und Erneuerung der städtischen Struktur. Dieser neue Ansatz für die Problematik der Stadtentwicklung verlangt nach innovativen Planungsinstrumenten. Der Zonenplan, dessen organisatorische Vorzüge bei der Planung auf freiem Feld – etwa jener der Satellitenstädte, die in den 1960er Jahren gebaut wurden – ideal schienen, entpuppt sich nun als ungeeignet für die Rückeroberung und die neue Zuordnung von bereits bebautem Raum. Sich allein auf diese Grundlage abstützen erweist sich als zu abstrakt, eindimensional, wenig visionär und vor allem als untauglich, um eine Grundsatzdebatte unter Architekten, Städteplanern, Investoren und Politikern ins Leben zu rufen.

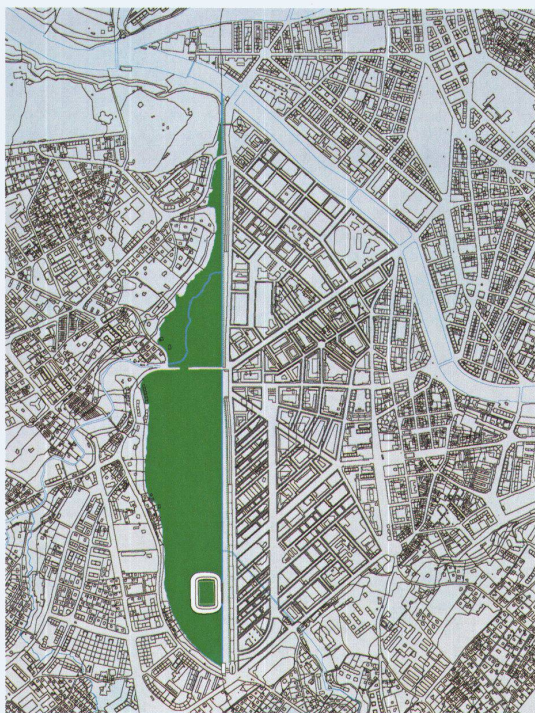
Der chronische Wohnungsmangel beeinträchtigt die Stadtentwicklung des Genfer Beckens,

und weder der Kanton noch die Gemeinden noch das angrenzende Frankreich scheinen Willens und in der Lage zu sein, diesem Problem ein Ende zu bereiten. Die hauptsächlich aus Villen bestehenden Wohnviertel am Rande der Stadt ähneln einer Grünzone. Gewisse Quartiere verdichten sich zwar, doch die Errichtung kleiner, in der Regel dreigeschossiger Gebäude vermag die Nachfrage nicht zu decken. Dieses Phänomen wird von der protektionistischen Einstellung der einzelnen Gemeinden gefördert und zwingt die Bevölkerung, auf Gegenden auszuweichen, die nicht in das öffentliche Infrastrukturnetz eingebunden sind. Für den Kanton ist es an der Zeit, sich die Frage nach seiner progressiven Verdichtung zu stellen, ansonsten könnte durch diesen Mangel eine ganze Region ihre gesellschaftliche und wirtschaftliche Attraktivität für immer verlieren.

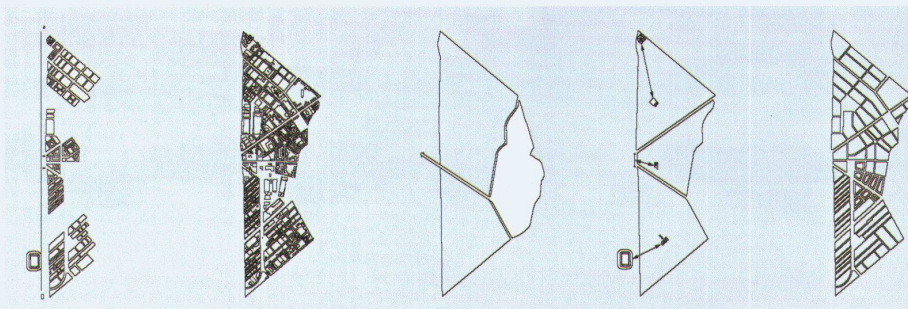
Ein Programm für 220 Hektaren

Das Wettbewerbsprogramm verlangte die Formulierung einer klaren städtebaulichen Vision für Genf, zeitlich ausgerichtet auf das Jahr 2020. Die stadtplanerischen Anliegen bestanden darin, konkrete Antworten auf die Probleme des Wohnungsmangels, der gemischten Nutzung, dem Umgang mit den Übergängen zwischen den Quartieren, der Errichtung vermittelnder Gebäude, der Festlegung von Erholungsräumen und der Neuinterpretation des strukturgebenden Rasters zu finden.

Die aussergewöhnliche Qualität des Interventionsperimeters, der den Wettbewerbsteilnehmenden zur Verfügung gestellt wurde, besteht im Wesentlichen in seiner Grösse von 220 Hektaren. Das entspricht einer Fläche von rund 2,2 km Länge und 1 km Breite.³ Dieses riesige Areal in unmittelbarer Nähe der Innenstadt umfasst die Quartiere Prailles, Acacias und Vernets, die zum jetzigen Zeitpunkt durch ihre geringe Dichte und ihre Ausrichtung auf Industrie, Lagerhallen und Warentransporte per Schiene geprägt sind. Das Gebiet verfügt über Autobahnanschlüsse und ist durch das Netz des öffentlichen Verkehrs optimal erschlossen. Ausserdem bieten die gegen-



1. Rang: Thomas Fischer, Zürich



wärtige Verlängerung der Tramlinie bis Grand-Lancy¹ und die Errichtung der Regionalbahn CEVA² mit zwei Bahnhöfen im Wettbewerbsperimeter dem Gelände ideale Perspektiven. Das Vorherrschen von zwei Eigentümern, nämlich des Kantons und der SBB, vereinfacht die Parzellenproblematik enorm, obschon der Perimeter das Gebiet von drei Gemeinden – Genf, Carouge und Lancy – tangiert. Das Gelände kann zwar auf Grund seiner heutigen Nutzung nicht als brachliegende Zone bezeichnet werden, dennoch besitzt es genügend Entwicklungspotenzial, um den zukünftigen Bedürfnissen der Stadt zu entsprechen. Der Standort könnte durch eine geplante Rückeroberung der Flächen bis zum Jahr 2020 rund 50 000 Personen einen Lebensraum bieten, und zwar ohne grössere Investitionen in die öffentliche Infrastruktur. Der auf intelligente Weise festgesetzte Perimeter ermöglicht es überdies, die grossen Strassenachsen der Route des Jeunes, der Rue des Acacias und der Route de Saint-Julien zu überdenken, und bietet zahlreiche Anknüpfungspunkte zur bestehenden Stadtstruktur.

Die Visionen für die Debatte

Fünf Projekte mit sehr verschiedenen Ansätzen wurden ausgewählt, um anhand konkreter Vorschläge für die bauliche Entwicklung der Stadt Genf eine Verhandlungsbasis zu schaffen.

Das Siegerprojekt des Zürcher Büros von Thomas Fischer beruht auf den morphologischen Eigenschaften des Standorts. Es spielt mit der visuellen Wirkung der Moräne, die der Rhonegletscher geformt hat, und der Spuren, die das Wasser der Arve, der Aire und der Drize in der Topografie hinterlassen haben. Die Senke, in der sich der Wettbewerbsperimeter entfaltet, bildet im Westen eine natürliche Zäsur im städtischen Gefüge, das Genf von jenen «Ausläufern» abgrenzt, welche – wie das Dorf Lancy – auf dem Moränenhügel angeordnet sind. Der Eingriff ist streng geplant und lehnt sich an die Prinzipien der Ecole des Beaux-Arts im Frankreich des 19. Jahrhunderts an. Dank der Erhaltung der vorhandenen Verkehrswege verfällt er jedoch nicht in eine völlige Neugestaltung der Achsen und Perspektiven à la Haussmann. Die städtische

Struktur ist neu durchdacht und orientiert sich an der Ausrichtung der Verkehrsadern, die bei der heutigen Place de l'Etoile zusammenlaufen. Die drei bestehenden Quartiere werden neu konzipiert, wobei die Blockrand- oder Riegeltypologie ihre Einheit bekräftigt und ihnen eine eigene Identität verleiht. Der neuralgische Punkt der Place de l'Etoile wird mit der Bildung eines Durchbruchs Richtung Carouge akzentuiert und mit dem Bau von vier Türmen markiert. Durch

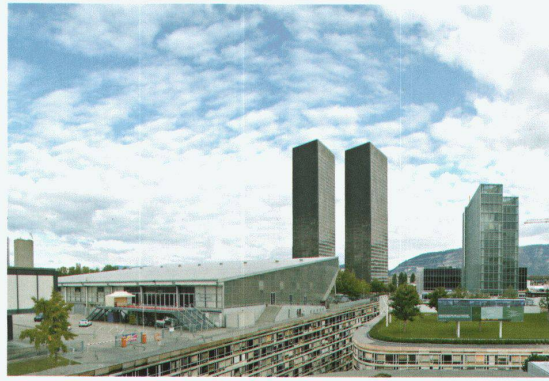
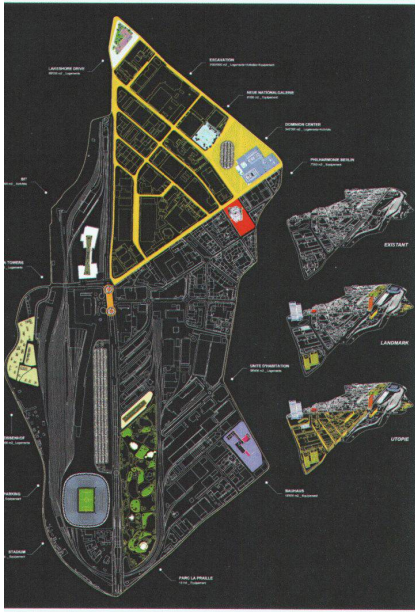
1 Dieser Titel ist eine Replik auf den Zonenplan «Genève 2015», der gegenwärtig in Kraft ist.

2 Das Adjektiv bezieht sich auf James Fazy, der als Initiator und Verantwortlicher dieser Vorgehensweise gilt.

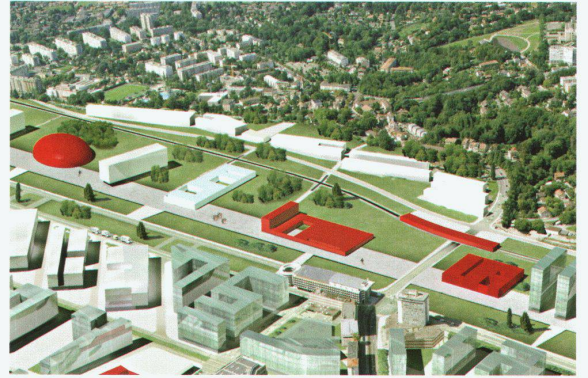
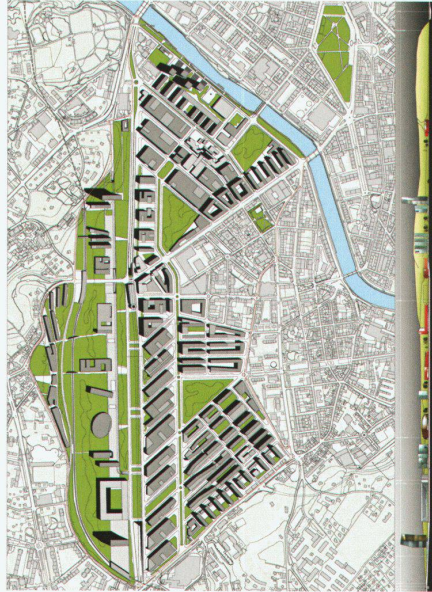
3 Zum Vergleich: Die Fläche des neu gestalteten Quartiers Flon-Sauvabelin in Lausanne beträgt 15 Hektaren, der Eingriff im Rahmen des Projekts Zentrum Zürich Nord beansprucht 55 Hektaren, die Umnutzung des Sulzerareals in Winterthur 20 Hektaren und die Projektierung der Industriezone im Basler Dreispitz 50 Hektaren.

4 Die Inbetriebsetzung ist für Mai 2006 geplant.

5 Abkürzung für die neue Regionalbahn Comavain–Eaux-Vives–Annemasse. Der seit über 100 Jahren diskutierte Trasseverlauf ist nun zwar definitiv, wurde aber paradoxerweise nicht in den aktuellen Zonenplan übertragen.



2. Rang: Made in, Genf



3. Rang: Paola Santos, Porto

diese Massnahmen verändert sich auch die Anmutung des Platzes als Verkehrsknotenpunkt grundlegend, da er neu die Form einer in Richtung Stadt geöffneten Strassenkreuzung aufweisen wird. Gleichzeitig wird die gerade Linie der Route des Jeunes unterstrichen und ihr trennender Charakter auf geschickte Weise genutzt, indem der Standort in zwei Teile gespalten wird: Der eine ist ein riesiger Freiraum in dem das neue Stadion sinnvoll eingebettet ist. Er schmiegt sich an die Moräne an und ist in seiner ruhigen Wirkung derjenigen des Sees verwandt. Der andere ist dicht bebaut und wirkt entsprechend urban. Die ausserordentliche Kraft, die von dieser Vision ausgeht, beruht auf der Konfrontation von Natur und Stadt. Das Einstellen des Eisenbahnbetriebs zu Gunsten des Parks, die Akzentuierung des Geländeunterschieds und die Präzision des Eingriffs, der in der bestehenden Stadtstruktur aufgeht, ge-

währleisten die erforderliche Kontinuität zwischen der aus dem Lot geratenen Agglomeration und den beiden Polen, nämlich der Stadt Genf und der Stadt Carouge.

Der zweite Preis ging an das Genfer Büro Made in. Dessen Projekt steht dem erstplatzierten diametral entgegen und erweist sich als opportunistischer, flexibel angelegter Planungsprozess, der von Fall zu Fall gezielt zu reagieren vermag. Die Anordnung einiger emblematischer Gebäude, die mit einer gewissen Ironie der Architekturgeschichte entnommen wurden, zeigt auf raffinierte Weise das Potenzial des Perimeters auf. Dieser Vorschlag generiert Verdichtungspole und bekräftigt die Identität spezifischer Orte, indem er sie an die Stadt als Ganzes anbindet.

Der mit dem dritten Preis ausgezeichnete Vorschlag von Paola Santos aus Porto sucht nach einem Kompromiss zwischen Grünflächen und

umbautem Raum. Die Route des Jeunes wird unter die Erde verlegt, um die Ost-West-Ausdehnung des Perimeters zu verdeutlichen, und eine Kette von Grünflächen von der Grösse der Plaine de Plainpalais übernimmt die Logik der bestehenden Stadt. Die Baustruktur wird gewissermassen auf den Spuren des Bestehenden wieder aufgebaut, teilweise aber neu interpretiert. Dies geschieht so zurückhaltend, dass kein Bedürfnis nach einem kompletten Neuanfang wachgerufen wird. Die Eisenbahngleise weichen einer von grossen Gebäuden gesäumten Fussgängerachse.

Auf dem vierten Platz liegt das Projekt der beiden Partnerbüros XPACE in Zürich und Ooze in Rotterdam, das die Bedeutung eines gestaffelten Prozesses bei der Verlagerung der Aktivitäten hervorhebt. Es richtet anschliessend seine Eingriffe gezielt auf die einzelnen Quartiere aus, deren Morphologie wegen der unterschiedlichen Dichte

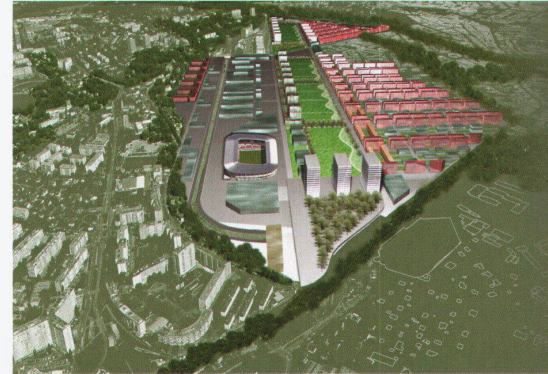


4. Rang: XPACE, Zürich, und Ooze, Rotterdam

- 1. Rang: Thomas Fischer, Zürich
- 2. Rang: Made in, Genf
- 3. Rang: Paola Santos, Porto
- 4. Rang: XPACE, Zürich, und Ooze, Rotterdam
- 5. Rang: Burkhardt + partners, Carouge

Preisgericht: Patrick Aeby, Patrick Berger, Martin Boesch, André Corboz, Christine Dalnoky, Jean-Pierre Dürig, Jean Claude Garcias, Silvia Gmür, Alain Léveillé, Marcel Meili, Luigi Snozzi, Philippe Bonhôte, Pierre Bonnet, Jan Perneger, Charles Pictet, Kaveh Rezakhanlou

Veranstalter: Genfer Ortsgruppe des Bundes Schweizer Architekten (BSA/FAS)



5. Rang: Burkhardt + partners, Carouge

und der vielfältigen, ja willkürlichen Typologien variiert. Mittels eines gezackten Grünstreifens sollen die angrenzenden Grünflächen miteinander verbunden werden. Wegen seiner übertriebenen Grösse wirkt er leider wie eine grüne Festung, die die umliegende Agglomeration von der Innenstadt trennt.

Den fünften Rang belegt die Vision des Büros Burkhardt + partners in Carouge. Sie zeigt eine radikale Annäherung an den Standort mittels Tabula-rasa-Prinzip. Unter Einhaltung eines äusserst strengen Rasters werden grosse Gebäudekörper auf einer Grünfläche und in einem Netz von rechtwinklig verlaufenden Strassen angeordnet. Trotz schonendem Umgang mit einem Teil des Perimeters, erinnert das Projekt an die städtebaulichen Methoden der Nachkriegszeit, denn es fehlt ihm ein eigentlicher Bezugspunkt zur bestehenden Struktur. Die Bedeutung dieses Vor-

schlags liegt sicherlich in seinem Verdichtungsvermögen, das zwar die Erwartungen übertrifft, jedoch unweigerlich am überholten Ansatz des gewählten Prozesses scheitert.

Die fünf prämierten Visionen legen das Potenzial und die Qualitäten dieses Stücks Stadt in der Stadt dar. Die Analyse der 55 eingereichten Projekte zeigt die Vielfalt der Problematik, der Ansätze und der Vorgehensweisen im Zusammenhang mit einer städtebaulichen Restrukturierung solchen Umfangs. Der Wettbewerb «Genève 2020» bleibt eine Utopie, welche sich in die Serie grosser Projekte einreicht, die der Kanton seit über einem Jahrhundert immer wieder hervorgebracht hat⁶ und die ihm eine kontrollierte schrittweise Ausdehnung ermöglichten. Wie ein Manifest legt der Wettbewerb den Grundstein für einen Neubeginn der städtebaulichen Entwicklung Genfs und hofft, mit der Wahl dieses sensiblen Standort-

tes das Interesse der staatlichen Instanzen zu wecken. Das Engagement von privaten Unternehmen bei der Organisation und der Finanzierung dieses Wettbewerbs lässt gleichermassen auf eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Investoren, Planern und Politikern hoffen. Die Auswirkungen von «Genève 2020» auf die urbane Entwicklung der Stadt bleiben für den Moment noch ungewiss. Zweifellos hängt der Erfolg vom Gewicht und vom Umfang der Diskussion ab, die diese konkreten Vorschläge auszulösen vermögen. Yves Dreier

6 vgl. dazu: Alain Léveillé, 1896–2001 Projets d'urbanisme pour Genève, Georg Editeur, Genève 2003.

Traduction: Jacqueline Dougoud, texte original: www.wbw.ch