

Einige charakteristische Bebauungen der Stadt Genf

Autor(en): **Marais, André**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wohnen**

Band (Jahr): **28 (1953)**

Heft 5

PDF erstellt am: **10.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-102518>

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.

Das Problem der großen Zufahrtswege — für die Wirtschaft und den Tourismus —, die das Genfer Gebiet auf einigen Kilometern berühren würden, ist in dieser Hinsicht charakteristisch. Die Zufahrten müssen von sehr weit her untersucht werden. Einige bestehen, andere könnten durch vernünftiges Vorgehen geschaffen werden. Wir denken speziell an die «weiße Straße» von Paris nach Turin durch den Mont-Blanc-Tunnel, eine Alpenstraße, die während des ganzen Jahres geöffnet wäre, und an der Genf einen wichtigen Punkt bilden würde. Wir denken auch an den schiffbaren Rhonekanal, der bei Genf münden würde, und der in seiner Fortsetzung den Anschluß an das Schifffahrtsnetz des Nordens über den transhelvetischen Kanal finden müßte.

Solche Werke, von denen Genf in wirtschaftlicher Hinsicht weitgehend profitieren würde, entgehen fast völlig unserem Einfluß, aber die Pläne für die Entwicklung der Stadt müssen alle Möglichkeiten der Verwirklichung dieser Projekte in Betracht ziehen.

Auf dem Gebiete der internationalen Institutionen — mit allem, was sie nach sich ziehen — sind die Probleme für den Stadtplaner derselben Art. Man muß bereit sein, Institutionen, Büros und wichtige Konferenzen aufzunehmen, die aus verschiedenen Gründen einmal beschließen werden, ihren Sitz in Genf zu nehmen.

Da das Gebiet klein und der zur Verfügung stehende Platz beengt ist, muß man das Wesentliche an den besten Ort stellen, dabei aber allem, was später einmal verwirklicht werden könnte, das Tor offen behalten. Auch diese Studien müssen dem Charakter und der Struktur der Stadt und des Kantons Rechnung tragen und verwerten, was deren Charme und Schönheit ausmacht.

Einer der wichtigsten Punkte war, zu zeigen, daß Genf sich vergrößern und 200 000 Einwohnern Unterkunft gewähren kann, ohne seinen Charakter einzubüßen und ohne die richtige Proportion zwischen Stadt, Landschaft und Kantonsgebiet zu zerstören.

Die internationalen Institute tragen einen verhältnismäßig schwachen Prozentsatz an die Genfer Bevölkerung bei. Die Studie über die Verteilung der Bevöl-

kerung und ihre Beschäftigung zeigt, daß sogar in einer Stadt wie die, mit der wir uns abgeben, mehr als 60 Prozent der aktiven Bevölkerung in Industrie und Handel arbeiten. Man mußte darum neue Industriezonen aufzeigen, denn die bestehenden Industriezonen sind in ihrer Fläche für die zukünftigen Bedürfnisse ungenügend. Von ästhetischen Gesichtspunkten aus betrachtet, dürfen gewisse Industriezonen sich nicht mehr vergrößern, andere sollten sogar verschwinden.

Einzig die Ebene von la Praille, im Südosten der Stadt, war für diesen Zweck verfügbar. Sie erlaubte, einer mittleren und leichten Industrie, die in einer richtigen Proportion zu einer Stadt mit 200 000 Einwohnern steht, Terrains mit Geleiseanschluß zur Verfügung zu stellen.

Andererseits wurde eine Grenze gezogen, um den maximalen Umfang der Stadt festzulegen. Sie fiel mit natürlichen Grenzen zusammen und sah an ihrem Rand Quartiere für Villen mit einer geringeren Wohndichte vor, von denen sich einige bis zur Staatsgrenze erstrecken, und überdies die nötigen Zonen für die Landwirtschaft und den Gemüsebau.

Die Studie über die Verteilung der Bevölkerung im Innern dieser Grenzen basierte auf einer sehr eingehenden Untersuchung der Wohndichte in verschiedenen bestehenden Quartieren. Auch wenn man alle Plätze in Rechnung zog, die für die verschiedensten Zwecke, wie Parkplätze und öffentliche Gebäude, ausgeschieden werden müssen, und die zu erneuernden und die neu zu erstellenden Quartiere keine größere Dichte als 350 Bewohner pro Hektare zuließen, erlaubte die so umgrenzte Stadtzone ohne Schwierigkeit die Aufnahme von 200 000 Einwohnern. Man fand es auch für richtig, ein Ventil einzubauen, damit in einer Wachstumskrise Genf nicht die vernünftig gezogenen Grenzen seiner Ausdehnung in bedauerlicher Weise überborde.

Es scheint so möglich zu sein, der Stadt Genf seine Eigenart zu erhalten und ihr trotz peinlicher Beachtung ihres Charakters einen genügend großen wirtschaftlichen Aufschwung einzuräumen.

Genf wußte seinen Platz als internationale Stadt wiederzuerobern, es muß sich ihn jetzt erhalten.

Einige charakteristische Bebauungen der Stadt Genf

von André Marais, Chef du Service d'urbanisme cantonal

Auf dem rechten Ufer der Rhone liegen zwischen der rue du Grand-Pré und der UNO — von der Eisenbahnlinie aufwärts — drei Güter, die bis 1945 ihren ursprünglichen Charakter anmutiger Parks mit freiem Blick auf den See, die Stadt und die Alpen behalten haben. Es sind die Güter Vermont, Artichauts und Beaulieu. Ihre totale Fläche entspricht derjenigen der Stadt Genf im 18. Jahrhundert. Es erscheint sonderbar, daß ein so großes abgeschlossenes Terrain, seit einigen Jahrzehnten in der Zone für sechsstöckige Bebauung

gelegen, in der ersten Hälfte unseres Jahrhunderts nicht zur Ausweitung der Stadt verwendet wurde. Für die Entwicklung der Stadt war diese Erhaltung des alten Zustandes ein großes Glück. Diese Region ist eine der Zellen, die von den verschiedensten Projekten in Betracht gezogen wurden: ein neuer Bahnhof, monumentale Straßenzüge zwischen Cornavin und dem Völkerbund (jetzt UNO) usw.

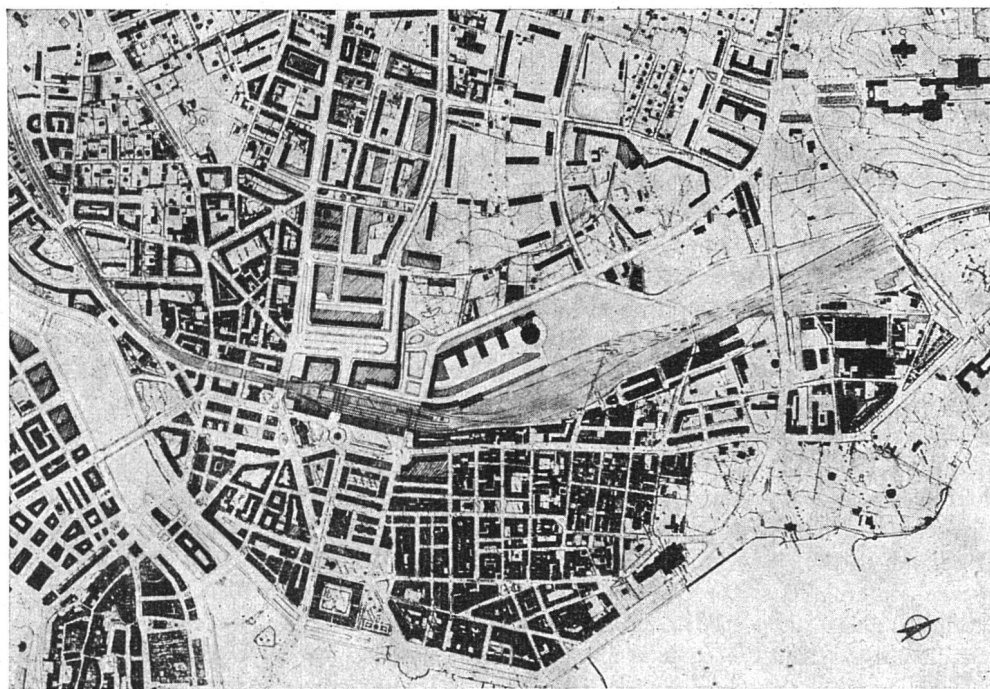
Diese verschiedenen Studien haben die bemerkenswerten Vorzüge des Geländes enthüllt, das vorher in

den Augen der Genfer Bürger als zu weit vom Zentrum der Stadt und durch die Abspernung durch die Eisenbahn zu abgeschnitten vom Stadtleben galt.

Der Bebauungsplan für Beaulieu wurde im Jahre 1930 von den Behörden genehmigt. Er war mit Rücksicht auf einen Gesamtplan vom Stadtbauamt in Zusammenarbeit mit Herrn J. J. Honegger, Ingenieur, ausgearbeitet worden und ist mit einer Vereinbarung zwischen der Stadt Genf und der Gesellschaft, die Besitzerin der Bauparzellen geworden ist, verbunden. Die

Einer der charakteristischen Aspekte von Genf ist der direkte Kontakt der dritten Zone (6 Etagen) mit der fünften Zone (Villen mit zwei Wohnungen im Maximum) am Rande der Stadt. Der Zonenplan von 1929 zeigte noch einige Regionen mit mittleren Bauten (vierte Zone), die aber im Plane von 1940 bedeutend reduziert wurden.

Es scheint, daß in Genf ein historischer Einfluß auf die Art des Wohnens besteht. In der befestigten Stadt des 18. Jahrhunderts wurde die Mehrzahl der Miet-



Alte und neue Quartiere auf der rechten Rhoneseite in Genf

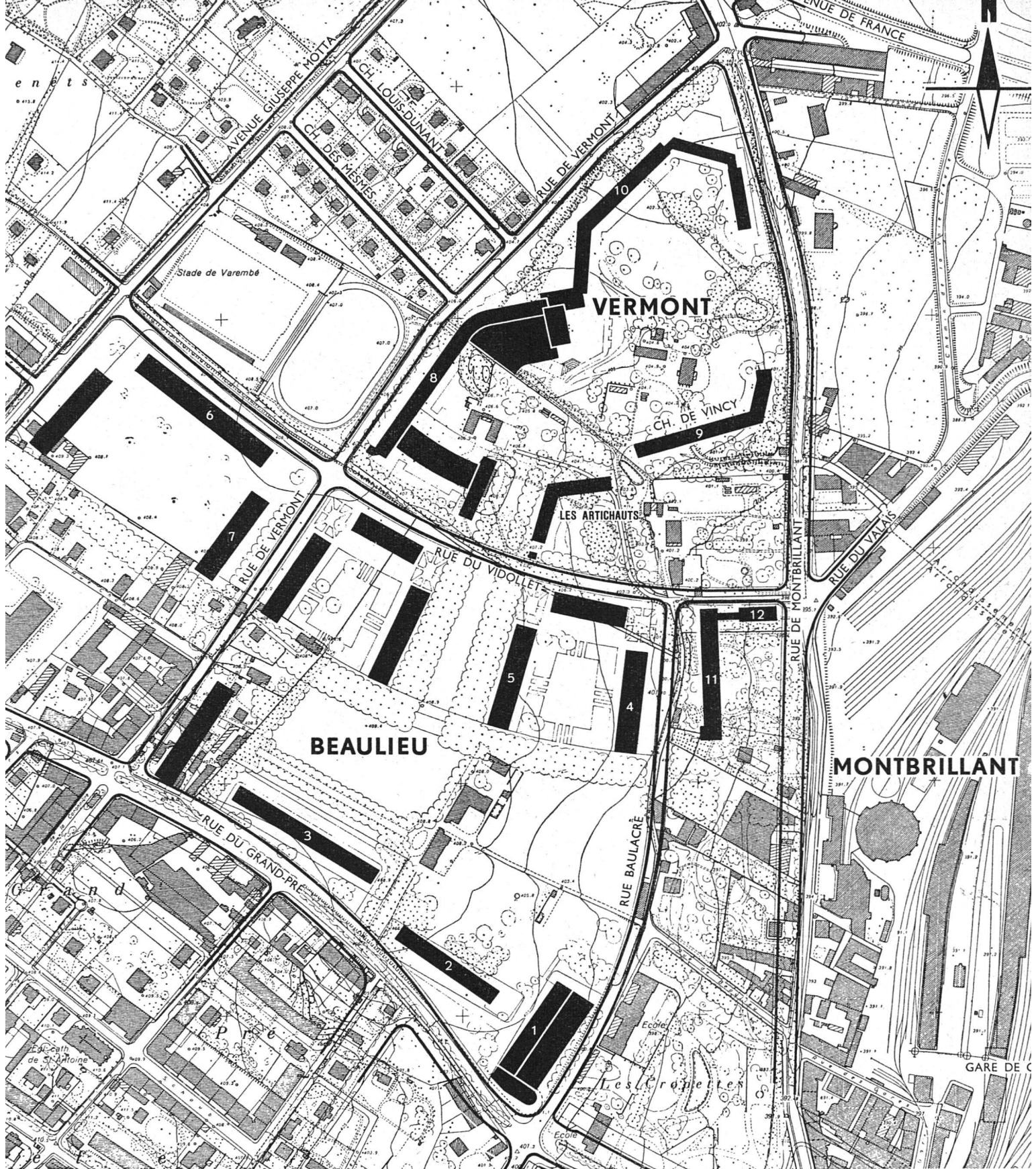
Modelle der Bauten und ihre Stellung sind streng festgelegt. Die zentrale Partie ist für eine öffentliche Promenade bestimmt.

Gesuche um Baubewilligung für Beaulieu wurden erst seit dem Beginn der Wohnungskrise eingereicht. In diesem Zeitpunkt schlugen die Gesellschaften, die die Domainen von Vermont und Artichauts erworben hatten, dem Bauamt Bebauungen vor, die von den bestehenden Studien abwichen. Herr Professor Beaudoin, der als Experte zugezogen wurde, zeigte zunächst, welcher Teil der Domaine Vermont verwendbar war. Dann mußte dieser Teil zusammenkomponiert werden mit dem Bauplatz von Artichauts und mit demjenigen von Beaulieu, der starr und unveränderlich war.

Die Gesellschaften und die Behörden einigten sich schließlich über die generelle Erschließung. Vom Zwang eines gesetzlich angenommenen Planes befreit, konnten jetzt die Architekten ihre Studien für die einzelnen Bauten fortsetzen. Die Methode hat sich als ausgezeichnet erwiesen. Leider ist sie aber auf die meisten Probleme des Städtebaues in unseren Schweizer Städten nicht anwendbar.

häuser auf fünf oder gar sechs Etagen aufgestockt. Die Miethäuser des 19. und des 20. Jahrhunderts außerhalb des Befestigungsgürtels haben im allgemeinen mindestens fünf Etagen. Die Bevölkerung ist sich an die Lebensweise, die sich daraus ergibt, gewöhnt. Richtig ist, daß gewisse genossenschaftliche Siedlungen aus Miethäusern von nur zwei oder drei Etagen (Cité Vieusseux) bestehen, aber diese Art des Bauens scheint nicht das Interesse der Bauherren und Architekten zu finden. Vielleicht sind sogar die Unzukömmlichkeiten des Zusammenlebens für die Bewohner in den großen Bauten mit den weiten Bauabständen weniger fühlbar als in kleinen Häusern, die in einer engeren Ordnung aufgestellt sind.

Ein Faktor reizt, die Zonen mit höheren Bauten zu bevorzugen: die Kleinheit des Kantons in Beziehung zu der Bedeutung der Stadt. Wenn für die stark wachsende Bevölkerung Miethäuser mit zwei und drei Etagen erstellt werden müßten, würde ein Mißverhältnis zwischen der Fläche der Stadt und der Landschaft entstehen.



Bebauungsplan des Quartiers Beaulieu-Vermont (nach dem Plan des Städtebauendienstes des Bauamtes von Genf)

Wohnsiedlung Beaulieu-Vermont

1 Baugenossenschaft «Graphis»	Block I	rue du Grand-Pré	2-4-6-8	120 Wohnungen.	Arch.: Fritz Jenny und Gebr. Honegger
2 Baugenossenschaft «Graphis»	Block II	rue du Grand-Pré	10-12-14-16-18-20	90 Wohnungen.	Arch.: Fritz Jenny und Gebr. Honegger
3 Gesellschaft für städtische Bauten		rue du Grand-Pré	24-26-28-30-32-34-36-38-40	140 Wohnungen.	Arch.: Pierre Braillard
4 Baugenossenschaft «Graphis»	Block IV	rue Baulacrè	5-7-9-11	160 Wohnungen.	Arch.: Fritz Jenny
5 Immobiliengesellschaft «United Houses»		rue du Vidollet	11-13-15	200 Wohnungen.	Arch.: Gebr. Honegger
6 Wohngenosenschaft «La Cigale»		rue du Vidollet	31-33-35-37-39-41-43-45	168 Wohnungen.	Arch.: H. Hochuli und P. Sartorio
7 Wohngenosenschaft «La Cigale»		rue de Vermont	23-25-27-29-31	105 Wohnungen.	Arch.: H. Hochuli und P. Sartorio
8 Immobiliengesellschaft «Les Artichauts»	Block I	rue de Vermont	20-22-24-26-28-30	118 Wohnungen.	Arch.: A. u. K. Higi u. Peyrot & Bourrit
9 Genossenschaft «Le Niton»		ch. de Vincny	2-4-6-8-10-12-14	70 Wohnungen.	Arch.: A. Bordigoni, Gros & de Saussure
10 Immobiliengesellschaft «Vermont-Parc»		rue de Vermont	46-48-50-52-54-56-58-60	192 Wohnungen.	Arch.: A. Bordigoni, Gros & de Saussure
11 Immobiliengesellschaft «Montbrillant-Parc» S. A.		rue Baulacrè	20-22-24-26-28-30	126 Wohnungen.	Arch.: André Rivoire
12 Immobiliengesellschaft «Montbrillant-Parc» S. A.		rue du Vidollet	1-3	12 Wohnungen.	Arch.: André Rivoire

1501 Wohnungen