Blick in die Tiefe der neuen Place du Vélodrome (oben) und Aussicht von der Passerelle in die Gegenrichtung

Urbaner Wohnraum

Platzgestaltung in Genf von Pascal Heyraud, Raphaël Nussbaumer und Frédéric Perone

Eine Tankstelle, daneben einige Platanen. Ein stadträumliches Überbleibsel, im Grunde weder Strasse noch Platz noch Promenade. Aber auch eine neue Tramlinie, die Wandel in das Quartier bringt. Blockränder aus dem frühen 20. Jahrhundert begrenzten einst den Strassenraum und die Innenhöfe, doch heute nehmen zwei imposante Zeilenbauten und drei Hochhäuser aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg dieses Stück Stadt auf freiere Art in Beschlag. Alles zusammen bildet den Kontext, mit dem sich die Teilnehmer an einem von der Stadt Genf 2008 ausgeschriebenen Wettbewerb auseinanderzusetzen hatten. Im Stadtteil Jonction sollte ein qualitätsvoller neuer öffentlicher Raum geschaffen werden.

Die drei Preisträger Pascal Heyraud, Raphaël Nussbaumer und Frédéric Perone hatten sich nicht nur mit dem bestehenden Zustand und seinen Eigenheiten auseinanderzusetzen, sondern auch den inzwischen vorliegenden Nutzungsplänen der Genfer Planungs- und Verkehrsbehörden Rechnung zu tragen. Ihre erste Herausforderung war es, die Stadt von der Wichtigkeit eines einheitlichen Leitbilds für den künftigen Platz zu überzeugen. Zu diesem Zweck schlugen sie ein möglichst knappes Inventar an neu anzuordnenden Elementen vor: einen grossen Baum, zweierlei Bodenbeläge, als Abgrenzung niedrige Mauern sowie eine spiralförmige Passerelle. Aus diesen einfachen Vorgaben liess sich ein für die Anwohner lebenswerter Stadtraum entwickeln.

Ordnen der Fläche

Bis 2011 hatte man sich mit dem Dreieck der Place du Vélodrome unter rein technischen Gesichtspunkten befasst, und der Raum liess denn auch jegliche Poesie vermissen. Einerseits diente er als Durchgangsstrasse, andererseits als Erschliessung; ausserdem gab es einige Parkplätze, nebst allen möglichen Markierungen und Abschrankungen, mit denen versucht wurde, Fussgänger, Zweiräder und Autos aneinander vorbei zu lenken. Inmitten des Leerraums zwischen einem Häuserblock im Norden und einem imposanten Zeilenbau im Süden, der zur Wohnüberbauung Cité-Jonction gehört (Architekten R. Engeli, R. Pahud, A. Cingria & G. Taramasco), stehen zwei Reihen Platanen, unter denen einige Sitzbänke vor dem Umbau vage andeuteten, dass dieser Platz auch zum Verweilen einladen könnte. Auf allen Seiten von Verkehrswegen umzingelt und im Osten durch eine Tankstelle abgeschlossen, wurde diese urbane Lücke allenfalls von Hundebesitzern oder Anwohnern benutzt, die sich hier ihres Sperrmülls entledigten.

Der erste Eingriff der Architekten bestand darin, die lediglich als Zugangsstrasse dienende Fahrbahn auf der Nordseite zu beseitigen. Der dadurch gewonnene Raum wurde zu einer neuen, grosszügig bemessenen Promenade, gepflästert mit einem ungefärbten, aus hellen Kieseln und weissem Zement gemischten Waschbeton. Diese weite Fläche liegt in ihrer schönen Rauigkeit etwas höher als der restliche Platz, der mit einem hellen, gestampften Kies chaussiert ist. Einige als Rampen gestaltete Übergänge verbinden die beiden Niveaus. Die Rampen wurden von den Architekten so angelegt, dass sie von der Achse der Allee leicht abweichen, um dadurch die langgestreckte lineare Fassade des Riegels, den sie erschliessen, subtil zu rhythmisieren.

Damit stossen nun die Ladenfronten direkt an die neue Promenade, was dieser eine zusätzliche Qualität verleiht. Die alteingesessenen Kneipen haben sich denn auch schon in Strassencafés verwandelt, und sogar ein Kindergarten hat einige Stühle auf den neu entstandenen öffentlichen Platz gestellt. Kaum drei Monate sind vergangen, und schon ist dieser Platz zu einem Begegnungsraum für die Bewohner des Quartiers geworden, für das übrigens bis heute eine gute Durchmischung verschiedener Generationen kennzeichnend ist. Die mit Absicht hell gestalteten Oberflächen lassen den Stadtraum in einem neuen Licht erscheinen – freundlicher als einst, da er zuvor bloss eine finstere Asphaltfläche war –, nachts kommt eine neue punktuelle Beleuchtung hinzu, und bei Tag wirkt der Schattenwurf der Platanen nun diffuser, aber auch angenehmer.

Eine geradlinige Betonschwelle grenzt den Platz auf der Nordseite ab, um die Fussgänger vor dem motorisierten Verkehr zu schützen. Zugleich lädt diese 45 Zentimeter hohe Mauer dazu ein, sich auf ihr niederzulassen: Sie wurde denn auch vom ersten Tag an von den Anwohnern als bequeme Sitzgelegenheit erkannt und benutzt – eine langgestreckte urbane Bank. Ist erst die zweite Etappe des Bauprogramms ausgeführt, wird eine ähnliche Mauer aus demselben Material, dort jedoch mit einem stellenweise gebrochenen Profil, die Ostseite des Platzes abschliessen und zugleich die Zufahrtsrampe zu dem unterirdischen Parkhaus abschirmen. In der zweiten Bauphase wird auch endlich die Tankstelle abgerissen und durch ein Podium – eine Art Rundbühne – ersetzt werden, aus dem sich eine grosse Esche erheben wird.

Spirale zum Hof

Am anderen Ende des Platzes standen die Planer vor der Frage, wie der neue Stadtraum mit der weitläufigen, deutlich höher liegenden, mehrere Gewerbehallen überdeckenden Esplanade im Innern der Cité-Jonction zu verbinden ist. Um diesen Hof auch für gehbehinderte Personen zugänglich zu machen, bedurfte es einer grosszügigen Lösung. Im Projekt war daher eine spiralförmige Rampe mit minimalem, auch von Radfahrern leicht zu bewältigendem Gefälle vorgesehen. Bei der Planung dieses besonders heiklen Bauteils konnten die Architekten auf die Mitwirkung der Ingenieure Michel Buffo und Thomas Jundt zählen. Der dünnleibige Brückenkörper aus Waschbeton ruht auf eleganten Stützen, während das K-förmige Gestänge des Geländers die Passerelle zugleich als Träger verstärkt. Im Grundriss wechseln sich in dieser Spirale sechs verschiedene Radien ab; Ein- und Ausbuchtungen, die den Höhenunterschied schön thematisieren und den Auf- oder Abstieg interessanter gestalten.

Die Passerelle rollt sich gleichsam wie ein Band um ein aus Efeu und Farngebüschen wachsendes Eschengehölz. Man kann sie auch als eine Neuinterpretation – leichter, schlanker, eleganter – der oft eher schwerfälligen Schneckenrampen aus der Nachkriegszeit sehen. Sie wertet auf die Weise, wie sie klar ihren Platz einnimmt, diese bisher von den Wohnblocks der Cité-Jonction geprägte Ecke der Stadt auf und verleiht den bisher eher dumpf wirkenden Umrissen der Zeilenbauten ein neues Gesicht, gibt ihnen den fehlenden Zusammenhang. So genügt der ganze, kaum 3000 Quadratmeter messende Stadtraum nun genau dem, wozu er bestimmt war: Er bildet einen Platz, entstanden aus der sich erweiternden Strasse und sich auf sie beziehend, zugleich vor ihr geschützt und von ihren Anwohnern nach Belieben nutzbar.

Indem der lange vernachlässigte Aussenraum endlich neu gestaltet wurde, ist auch die Cité-Jonction – ein nicht zu unterschätzendes Ensemble der Genfer Nachkriegsmoderne – auf eine ganz neue Weise lesbar geworden. Der bis anhin zwischen den Blocks herrschenden Leere wurde neues Leben eingehaucht, und mit bescheidenen Mitteln und dank eines einfachen Konzepts ist es gelungen, eine modernistische Überbauung in den ihr gebührenden urbanen Kontext einzufügen.

Frédéric Frank

Adresse: Rue du Vélodrome, 1205 Genf
Bauherrschaft: Stadt Genf
Architektur: Pascal Heyraud, Landschaftsarchitekt (Projektleiterin: Giulia Vanni), Neuchâtel; Raphaël Nussbaumer und Frédéric Perone, Architekten, Genf
Fachplaner: Ingenieurbüro Michel Buffo und Thomas Jundt, Genf
Termine: Wettbewerb: 2008, Realisation erste Etappe: 2011–12, zweite Etappe: 2013–15

Passerelle zum oberen Niveau der Cité-Jonction

Bauen im Dienst des Ganzen

Erneuertes Kirchenzentrum Zürich-Altstetten von Silvio Schmed und Arthur Rüegg

Es kommt vor, dass Architektur gerade deshalb überzeugt, weil sie kaum zu erkennen ist, zumindest für denjenigen, der sich nicht die Mühe einer genauen Betrachtung nimmt. Das ist vor allem der Fall, wenn es darum geht, wertvolle Bausubstanz so zu ertüchtigen, so dass sie ihre Alltagstauglichkeit auch bei höheren Ansprüchen ohne Abstriche an architektonischen Vorzügen beibehält.

Genau darum ging es bei der Sanierung und Erweiterung des von Werner Max Moser erbauten evangelisch-reformierten Kirchgemeindezentrums im Zürcher Aussenquartier Altstetten. Die Architekten Silvio Schmed und Arthur Rüegg gewannen das zweistufige Planerwahlverfahren mit dem Postulat, Programm und Bestand in Übereinstimmung zu bringen. Bis in die Ausführung bewiesen sie, dass erstaunlich vieles möglich ist, ohne das Denkmal zu schmälern. Realisiert wurden neue Räume für die Jugendarbeit und das Jugendsekretariat, ein öffentliches Café und neue Toilettenanlagen, eine hindernisfreie Erschliessung all der unterschiedlichen Niveaus, eine Modernisierung von Saalküche und Bühne, eine Anpassung des Kirchenraums und, selbstverständlich, eine Verbesserung der Energiebilanz sowie eine Erneuerung der gesamten Haustechnik. All dies erlaubt der Kirchgemeinde, ihre Aktivitäten zu konzentrieren und neue, niedrigschwellige Angebote an ihrem angestammten Ort umzusetzen.

Dass es sich beim 1936–41 von Werner Max Moser teilweise unter Mitarbeit von Max Ernst Haefeli geplanten und realisierten Bestand um ein herausragendes Architekturdenkmal handelt, steht ausser Frage. Bereits 1950 bezeichnete George E. Kidder Smith die Kirche Altstetten als «unquestionably the finest modern church in Switzerland, and possibly anywhere else» – was umso bemerkenswerter ist, als der Bau aus einer Krise

<< Zurück zum Archiv

originaltexte

Une place et un ruban

Frédérik Frank

Espace public à la rue du Vélodrome à Genève, Pascal Heyraud, Raphaël Nussbaumer et Frédéric Perone

Une station-essence et quelques platanes. Un espace résiduel ni route, ni place, ni mail. Une nouvelle ligne de tram, un quartier en mutation. Des îlots urbains du début du 20ème siècle, délimitant de façon stricte rues et cours, deux barres imposantes et trois tours du second après-guerre investissant plus librement ce morceau de ville. Tels sont les éléments contextuels que les concurrents d'un appel d'offre sur invitation lancé par la Ville de Genève en 2008 devaient considérer en vue de créer un espace public de qualité dans le quartier de la Jonction.

Interrogeant les caractéristiques de l'état existant, les lauréats Pascal Heyraud, Raphaël Nussbaumer et Frédéric Perone ont également dû prendre en compte les esquisses préliminaires du Service de l'aménagement urbain et de la mobilité de la Ville de Genève. Leur premier travail a consisté à convaincre le maître de l'ouvrage de l'importance d'une vision unitaire de la future place. Pour ce faire, ils ont proposé d'y disposer un minimum d'éléments : un arbre majeur, deux types de sols différents, des murs et une passerelle hélicoïdale. Dès lors, c'est par la simplicité conceptuelle de l'intervention que s'opère un changement qualitatif d'importance pour les habitants du quartier.

Un espace public librement appropriable

Jusqu'en 2011, le triangle de la place du Vélodrome était traité de façon technique, dénué de toute poésie. Il accueillait une contre-route de desserte, des places de stationnement et quelques dizaines de bornes, rambardes et glissières de type et de nature les plus diverses cherchant à canaliser les parcours des piétons, des scooters ou des voitures. Au centre du vide ménagé entre un îlot urbain, au nord, et une barre imposante issue de l'intéressant ensemble de logement de la Cité-Jonction 1) , au sud, se trouvaient une dizaine de platanes, entre lesquels quelques bancs signifiaient vaguement que l'espace était destiné à la détente. Ceint de toute part par des voies d'accès pour voitures et fermé à l'est par une station-essence, ce vide urbain n'était utilisé, semble-t-il, que par les propriétaires de chien et par les voisins désireux de se débarrasser de leurs déchets encombrants.

La première intervention des lauréats de l'appel d'offre a consisté à supprimer la contre-route de desserte. L'espace ainsi récupéré a été requalifié en allée piétonne de dimension généreuse, matérialisée par un béton désactivé non teinté réalisé au moyen de graviers clairs et de ciment blanc. Cette vaste surface d'une belle rugosité est légèrement surélevée du reste de la place, elle-même réalisée en gravier damé de couleur claire. De légères rampes viennent relier ces deux surfaces. Les auteurs du projet les ont dessinées de sorte à ce qu'elles s'écartent quelque peu de l'axe de l'allée, générant une découpe légèrement saccadée qui scande de façon subtile la longue façade linéaire de la barre qu'elles desservent.

Les arcades commerciales sont désormais en relation directe avec l'espace public, ce qui permet une nouvelle utilisation de celui-ci. Les cafés y ont déployé leurs terrasses, alors qu'un centre d'accueil pour enfants y a sorti quelques chaises. En trois mois à peine, la place est devenue un espace de rencontre pour les habitants de ce quartier assez populaire, caractérisé encore par une belle mixité entre générations. Les nouveaux revêtements des sols, volontairement de couleur claire, ont rendu l'espace public plus lumineux que lorsqu'il était couvert d'asphalte et de dallettes en béton lavé, permettant la mise en œuvre d'un éclairage nocturne ponctuel, alors que de jour, l'ombre générée par les platanes semble plus diffuse et plus agréable.

Un mur en béton linéaire a été disposé en limite nord de la place, de sorte à en préserver les utilisateurs des voitures. Sa hauteur de quarante-cinq centimètres est une invitation à s'asseoir : il a très vite été reconnu en tant que tel par les habitants du quartier qui l'utilisent désormais comme un long banc urbain. Lorsque la deuxième étape sera achevée, un autre mur de même matérialité mais au profil découpé, la fermera également à l'est, masquant une prosaïque rampe d'accès à un garage souterrain. C'est également lors de cette étape, que la station essence sera démolie pour être remplacée par un podium qui entourera un frêne de grande taille, ponctuant un des angles de la place triangulaire.

Une rampe hélicoïdale d'un niveau à l'autre du quartier

A l'autre extrémité de la place, ses concepteurs ont été confrontés à la nécessité de créer une liaison avec une vaste esplanade surélevée d'un niveau située au sud couvrant des surfaces artisanales. Son accessibilité aux personnes à mobilité réduite les obligeant à travailler cet élément avec une longueur importante, les mandataires ont dès lors dessinés une passerelle hélicoïdale de faible pente, accessible également aux vélos. Elle a fait l'objet d'un travail particulièrement soigné de leur part, en association avec les bureaux d'ingénieurs civils de

Une rampe hélicoïdale d'un niveau à l'autre du quartier

A l'autre extrémité de la place, ses concepteurs ont été confrontés à la nécessité de créer une liaison avec une vaste esplanade surélevée d'un niveau située au sud couvrant des surfaces artisanales. Son accessibilité aux personnes à mobilité réduite les obligeant à travailler cet élément avec une longueur importante, les mandataires ont dès lors dessinés une passerelle hélicoïdale de faible pente, accessible également aux vélos. Elle a fait l'objet d'un travail particulièrement soigné de leur part, en association avec les bureaux d'ingénieurs civils de
Michel Buffo et de Thomas Jundt. Son mince tablier en béton désactivé repose sur d'élégantes jambes de force, alors que le garde-corps forme une poutre triangulée, contreventant et rigidifiant la passerelle. Sa géométrie, générée par six rayons de courbures différents, engendre un parcours fluide mais nullement monotone qui thématise de très belle façon l'ascension d'un niveau de la Cité-Jonction à l'autre. Elle offre au piéton, au cycliste ou au skater des points de vue variés sur la place du Vélodrome, au fil de leur parcours à travers le quartier.

La passerelle s'enroule, tel un ruban, autour d'un bosquet de frênes plantés dans un parterre de lierres et de fougères. Elle réinterprète d'une façon légère et élégante les rampes hélicoïdales de l'après-guerre, souvent massives. Plus que cela, elle parvient par son positionnement et ses qualités architectoniques à requalifier l'angle évidé formé par les barres de la Cité-Jonction bâties dans les années 1960. La présence du nouvel objet parvient à créer une relation concluante entre leurs pignons borgnes, ce qui n'était pas le cas jusqu'alors. Ainsi, l'espace public de taille modeste, moins de 3'000m², répond parfaitement à sa destination : une place en relation avec la rue, mais protégée de celle-ci, appropriable de façon libre par les habitants. L'intervention des mandataires offre une nouvelle perception de ce morceau de ville en pleine mutation avec la construction des trois cents logements de l'éco-quartier de la Jonction par Dreier Frenzel ainsi que celle, prochaine, d'un bâtiment dédié à la vie enfantine et aux spectacles par Lacroix Chessex.

Par la requalification d'espaces extérieurs de caractère résiduels, une nouvelle relation s'instaure désormais entre la Cité-Jonction et l'espace public, ce qui enrichit grandement la lecture et l'appréciation de cet ensemble patrimonial. L'intervention des mandataires dépasse dès lors la seule conception du vide entre bâtiments puisqu'elle parvient à activer de façon nouvelle un quartier et ses édifices. Elle permet notamment de saisir comment il est possible avec une certaine simplicité conceptuelle de valoriser les abords de bâtiments patrimoniaux issus de la Modernité en contexte urbain.

1) Ensemble de 500 logements construit dans les années 1960 par les architectes R. Engeli, R. Pahud, A. Cingria & G. Taramasco.

Données quantitatives

- Maître d'ouvrage : Ville de Genève

- Auteurs du projet : Pascal Heyraud, architecte paysagiste (cheffe de projet : Giulia Vanni) ; Raphaël Nussbaumer et Frédéric Perone, architectes.

- Ingénieurs civils : Bureau d'ingénieur Michel Buffo et Thomas Jundt ingénieurs civils SA.

- Projet : 2008-2011. Réalisation de la première étape : 2011-2012. Deuxième étape : 2013-2015