

# Léman Express : Mobilität über Grenzen hinweg

Autor(en): **Herzog, Stéphane**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer**

Band (Jahr): **46 (2019)**

Heft 5

PDF erstellt am: **02.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-911368>

## **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.

# Léman Express: Mobilität über Grenzen hinweg

Im Dezember nimmt das Hochgeschwindigkeitsbahnnetz im Raum Genf seinen Betrieb auf. Der Léman Express wird Genf mit mehreren Städten in der Schweiz und in Frankreich verbinden. Experten erhoffen sich davon einen Rückgang des motorisierten Verkehrs um 12 Prozent. Eine Revolution.

STÉPHANE HERZOG

Genf ist eine internationale Stadt. Sie schafft viele Arbeitsplätze, hat sich dabei aber über ihr Hinterland – die Waadt und das benachbarte Frankreich – bisher wenig Gedanken gemacht. Das mangelnde Interesse am Umland erreichte 2014 einen traurigen Höhepunkt: Unter dem Einfluss der rechtspopulistischen Partei Mouvement citoyens genevois (MCG) weigerten sich die Genfer, sich an der Finanzierung von Parkplätzen an der französischen Peripherie zu beteiligen. Sie sollten der Stadt Entlastung vom motorisierten Verkehr bringen. Gegenwärtig passieren täglich 630 000 Fahrzeuge die Grenze.

Pont-Rouge und Eaux-Vives. Beide befinden sich im Herzen eines neuen Quartiers mit öffentlichen Infrastrukturen und Unternehmen.

## Schutz des neu gewonnenen verkehrsfreien Raums

Welches Ziel verfolgt Genf mit dem gigantischen Vorhaben, das 1,6 Milliarden Franken kosten wird? Es soll den motorisierten Verkehr in der Stadt verringern, in der bereits heute 42 Prozent aller Bewohner ohne Auto leben. Mit der Inbetriebnahme des Léman Express könnte der Verkehr um 12 Prozent reduziert werden. Dies wäre eine enorme



Ein Zug des Léman Express fährt in den neuen Bahnhof Lancy Pont-Rouge ein, eine der drei neuen Haltestellen dieser Genfer S-Bahn. Foto Keystone

Die für den 15. Dezember vorgesehene Inbetriebnahme des Léman Express dürfte dieser Schizophrenie ein Ende bereiten. Dann wird Genf über ein S-Bahn-Netz (Réseau Express Regional, RER) an den Rest der Agglomeration von einer Million Menschen angebunden sein. Die Genfer können dann innerhalb einer Viertelstunde zum Einkaufen ins benachbarte Frankreich fahren. Die französischen Grenzgänger wiederum können mit Zügen aus Annecy, Thonon oder St-Gervais direkt ins Genfer Stadtzentrum gelangen. Dort sind zwei neue Zentralbahnhöfe entstanden: Lancy

Verbesserung. Soll die Entlastung dauerhaft bleiben, muss der Staat allerdings verkehrseinschränkende Massnahmen planen. Sonst wird der flüssigere Strassenverkehr durch neue Fahrzeuge wieder ausgebremst, «wie es nach der Lancierung der S-Bahn nach Zürich der Fall war», sagt Vincent Kaufmann, Professor für Mobilitätsanalysen an der Ecole polytechnique fédérale de Lausanne (EPFL). Zudem gelte es den Forderungen punkto Fussgängerzonen und Langsamverkehr Rechnung zu tragen. Wird der Kanton die Zufahrt von Fahrzeugen nach Genf einschränken? Ein

neues Mobilitätsgesetz sieht vor, dem öffentlichen Verkehr im Stadtkern und in anderen wichtigen Stadtknotenpunkten Vorrang einzuräumen. Der Gesetzestext ist ein Kompromiss, denn Genf hat in seiner Verfassung den Grundsatz der Komplementarität des öffentlichen und privaten Verkehrs verankert. Die Stadt ist ausserdem verpflichtet, jeden Verlust von Parkplätzen auszugleichen. Durch diese Regelung ist das Chaos an zentralen Orten der Stadt überhaupt erst entstanden.

## Anreiz bieten, das Auto in der Garage zu lassen

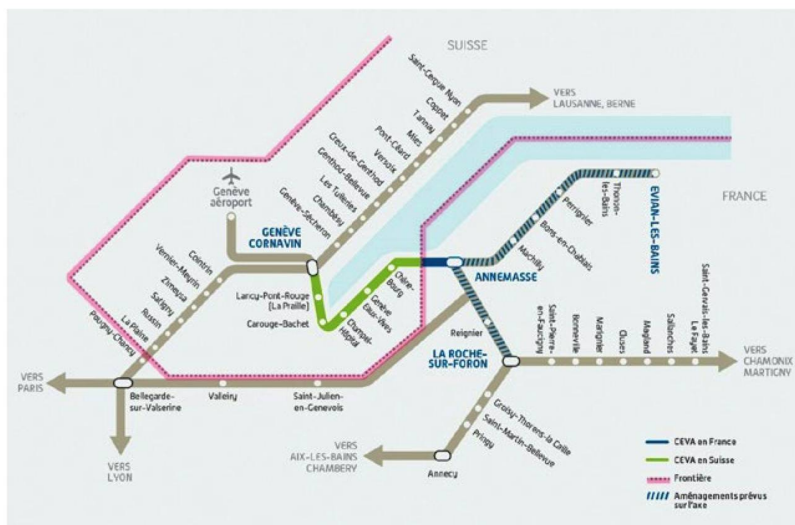
Der Streit in Sachen Parkplätzen ist in Genf heftig. Derzeit zahlen lediglich 40 bis 50 Prozent der Nutzer fürs Parkieren. Etliche Pendler parkieren unrechtmässig und nehmen dafür Geldbussen von 40 Franken in Kauf – als wärs ein günstiger Parktarif. Der Kanton will nun hier die Schraube fester anziehen und nimmt auch Firmen ins Visier, die ihrem Personal Gratisparkplätze anbieten.

Genf mangelt es heute an Fussgängerzonen. Dank der Inbetriebnahme des Léman Express könnten «mehrere kommunale Projekte, die eine Umwandlung von Strassen und Plätzen im Stadtkern in Fussgängerzonen oder die Einführung eines Vortrittsrechts für Fussgänger vorsehen», verwirklicht werden, sagt Yann Gerdil-Margueron des kantonalen Verkehrsamts.

Laut Vincent Kaufmann ist das aktuelle politische und soziale Umfeld günstig für verkehrspolitische Veränderungen. Seine Beobachtung: «Die CVP hat ihre Meinung zu den Verkehrsfragen geändert. Dadurch hat sich das politische Gleichgewicht verschoben. Auch die grüne Welle und die Sorgen um den Klimawandel müssen berücksichtigt werden.» In der Vergangenheit waren Linke und Rechte in der Mobilitätsfrage stets stark gespalten.

## Die Wahl der Genfer fiel aufs Auto

Genf befreit sich mit dem Léman Express aus einer langen Gefangenschaft. Vor 1914 bestand in der Region ein Schienennetz von 125 Kilometern Länge zwischen der Schweiz und Frankreich. «Bis zur Verwirklichung des CEVA-Projekts, einer Bahnverbindung zwischen Annemasse und Genf, dauerte es über ein Jahrhundert. Grund waren insbesondere die beiden Kriege, die zur Schliessung der Grenzen beitrugen. Nach 1945 entschied sich Genf für das Auto», fasst der Genfer CVP-Grossrat Guy Mettan zusammen. Der ehemalige Journalist hat sich für die Ergänzung dieses fehlenden Verbindungsglieds zwischen den beiden Ländern eingesetzt, das bereits in einem 1912 unterzeichneten Abkommen vorgesehen ist. «Die Umsetzung hat sich lange verzögert. In Anbetracht der gewaltigen Grössenordnung wurde das Projekt dann jedoch rasch abgeschlossen», sagt



## Ein Zug alle zehn Minuten und 45 Bahnhöfe

Der Léman Express bedient auf einem Streckennetz von 230 Kilometern 45 Bahnhöfe in Frankreich und in der Schweiz. Er wird mit 40 Zügen betrieben. Wochentags fährt alle zehn Minuten ein Zug in jede Richtung. Mit sechs Linien kann die S-Bahn täglich 50 000 Passagiere befördern. Sie verbindet die neuralgischen Punkte der Stadt und des Kantons: den Bahnhof Cornavin, den Flughafen Cointrin und das Kantonsspital. Auch die Quartiere auf beiden Ufern werden miteinander verbunden. Das Netz bietet überdies eine Anbindung an den ausserregionalen Verkehr. Passagiere können dank der Züge des Regio Express ab Eaux-Vives oder Lancy Pont-Rouge nach Lausanne oder Martigny reisen. (SH)

Mettan. Apropos Grössenordnung: Wer die Tunnel und Bahnhöfe während der Bauphase besuchte, staunte ob den Dimensionen. «Die Bahnhöfe Lancy Pont-Rouge und Eaux-Vives haben Perrons von 320 Metern Länge. Sie sind riesig, einfach gigantisch!», begeistert sich Vincent Kaufmann.

## Schwachstellen auf französischer Seite

«Für Genf als Stadtkanton ohne wirkliches Umland war es schwierig, den Massstab des eigenen Denkens so sehr zu verändern. Mit der S-Bahn verlassen wir die Grenzen des Kantons», sagt Guy Mettan. Mobilitätsexperten warnen indessen vor Schwachstellen, die das System zum Entgleisen bringen könnten. Der Léman Express wird von Mechanikern aus der Schweiz und französischen Zügen von Alstom befahren. Diese Mischung ist eine potenzielle Problemquelle. Auch Verzögerungen beim Bau der französischen P+R-Anlagen könnten zunächst verhindern, dass Pendler auf Züge umsteigen. Das Schienennetz der SNCF ist zudem veraltet: «An einigen Stellen ist keine Doppelspur vorhanden, und die Weichen werden manuell bedient. Im Falle einer Störung könnte es zu Verspätungen auf dem gesamten Netzwerk kommen», befürchtet Vincent Kaufmann. Als missglückte Erfahrung nennt der Spezialist das Basler S-Bahn-Netz: Dort müssen die Passagiere beim Grenzübergang den Zug wechseln.