

Grenzen abbauen und überwinden

Großprojekte am Genfersee und im benachbarten Frankreich

Dipl.-Pol. Kurt Metz, Luzern

Atraktive Arbeitsplätze und hohe Lebensqualität prägen die Region Genfersee. Entsprechend wächst die Bevölkerung rascher als die Verkehrsinfrastrukturen. Staus auf der Straße und Stehplätze in den Zügen beeinträchtigen den Alltag. ÖPNV-Projekte sind mit Kosten von rund 2 Mrd Euro

aufgeleitet und im Entstehen begriffen: Die grenzüberschreitende S-Bahn Léman Express im Großraum Genf und die dazu notwendige neue Bahnlinie Genf Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA). Seit 2011 im Bau, geht zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 mit Lancy-Pont Rouge ihr erster Bahnhof in Betrieb.

S-Bahn Schweiz-Frankreich

Er ist der erste Halt auf der weitgehend neuen Strecke vom Genfer „Hauptbahnhof“ Cornavin der Schweizerischen Bundesbahnen SBB nach dem benachbarten Annemasse. Die Stadt gehört zum Netz der Region Auvergne–Rhône-Alpes der französischen Staatsbahn SNCF. Die Schließung der Lücke zwischen den bestehenden Bahnlinien in der Schweiz und Frankreich hat historische Bedeutung: Geplant seit 1881, erließen die eidgenössischen Räte 1912 ein Gesetz für die Strecke zwischen Eaux-Vives und Cornavin. Warum die Realisierung sich dermaßen verzögerte, liegt sowohl am Lauf der Geschichte mit dem ersten Weltkrieg wie an baulichen, finanziellen und logistischen Herausforderungen.

Brücken, Tunnel, Dächer

Zusätzlich zur Überwindung der Staatsgrenzen mit zwei politisch unterschiedlichen Systemen ist auch die Topografie keine leichte: Es gilt die Flüsse Rhone und Arve zu überqueren, den bebauten Hügel von Champel zu durchstoßen und die mittlerweile durchwegs städtischen Zonen in Genf, Carouge und Annemasse mit möglichst wenig Eingriffen und Störungen für die Anwohner zu queren. Die gesamte Strecke der CEVA misst 16 km, davon 3,7 km in Tunnels und 3,6 km aus lärmtechnischen und städtebaulichen Gründen auf überdeckter Trasse. 14 km befinden sich auf Schweizer Boden, zwei auf französischem Territorium. Die Übergänge von einem Land zum anderen verlaufen in einem gedeckten Abschnitt, der am 23. September 2016 zusammengefügt wurde. Drei neue Halte und zwei neue Bahnhöfe sind im Bau und weitgehend erstellt. Die CEVA-Linie verkürzt die Reisezeit zwischen Genf Cornavin und Annemasse von heute 47 Minuten mit dem Bus auf noch 22 Minuten per Bahn.

Quelle: CEVA et Groupe 13.76, O. Zimmermann et L. Fascini



Abb. 1: Die Infrastrukturarbeiten im Bahnhof Lancy-Pont Rouge sind beendet, nun folgt der Einbau der Bahntechnik. Die Eröffnung findet zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 statt.

Quelle: CEVA

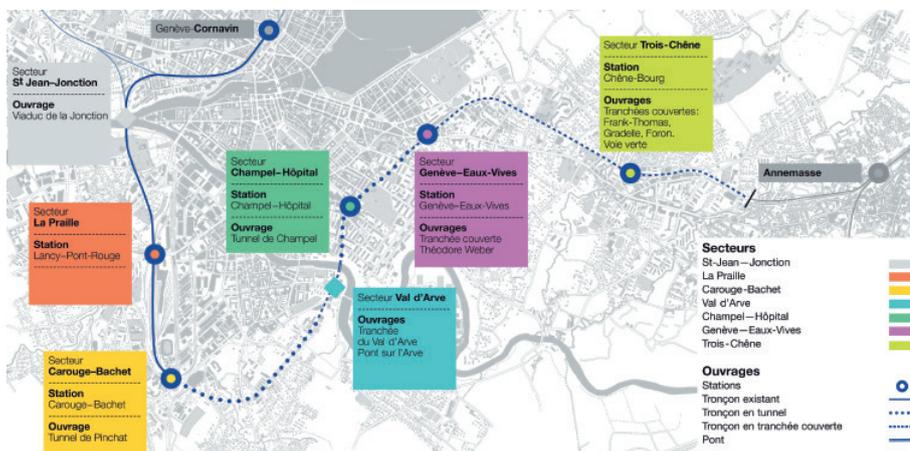


Abb. 2: Linienführung vom Genfer Hauptbahnhof nach Annemasse ist komplex und aufwändig.

Léman Express ab 2019

Der Léman Express erstreckt sich insgesamt über 230 km entlang dem nördlichen Ufer des Genfersees (französisch Lac Léman) ab Coppet bis nach Bellegarde, Annecy, St.Gervais und Evian in Frankreich (s. Karte). Hier gilt es, vorab die bestehenden Infrastrukturen zu verbessern und zu erweitern. Denn lange schenken der Kanton Genf sowie die beiden benachbarten Departemente Ain und Haute-Savoie dem Modalsplit kaum Beachtung. Der Anteil der ÖPNV-Benützer liegt in Genf bei nur rund 16 Prozent und grenzüberschreitend sogar nur bei deren sechs – im Vergleich zum Großraum Zürich mit 35 Prozent. Das Wachstum der Einwohnerzahl ist ungebremst. Staus und Verkehrskollapse auf den Autobahnen und Strassen gehören daher zum Alltag.

Die S-Bahn Léman Express wird ab Ende 2019 einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Mobilität und damit zur Lebensqualität leisten. Rund 40 Halteorte werden mit bis zu sechs Zügen pro Stunde und Richtung im Kernbereich zwischen Coppet und Annemasse bedient. Der Léman Express erstreckt sich im nördlichen Bereich von Coppet in der Waadt über den Genfer Hauptbahnhof Cornavin bis nach Bellegarde und entlang dem südlichen Seeufer sowie linksufrig der Rhone in drei



Zum Autor

Dipl.-Pol. Kurt Metz (65) ist Kommunikationsberater und Publizist für Mobilität, Logistik und Tourismus. Er befasst sich seit über dreißig Jahren mit Themen der Verkehrsverlagerung und des Modalsplits. Er organisiert weltweit Studienreisen für Medienschaffende und Meinungsbildner im Mobilitätsbereich.

Ästen bis nach Evian-les-Bains, Annecy und Saint Gervais am Fuße des Mont Blanc-Massivs.

Bi-Nationales Hin und Her

Für einen effizienten Betrieb, kostengünstigen Unterhalt und ein konsequent qualitativ hochstehendes Angebot für die Fahrgäste wäre einheitliches Rollmaterial zweckmäßig. Allerdings lässt sich dies nicht realisieren, denn politischer Druck führte zu Konzessionen: Verkehren werden 23 sich bereits auf der Strecke Cornavin–La Plaine–Bellegarde bewährende Zweisystem-Flirts des Typs „France“ von der schweizerischen Stadler Rail Group und 17 Régiolis der französischen Alstom. Die Kosten für die beiden Fahrzeugtypen belaufen sich auf 480 Mio Euro. Dabei sind die Régiolis teurer und mit ihrer „Stufenlandschaft“ im Innern deutlich weniger

benutzerfreundlich. Der Leiter Personenverkehr SBB der Romandie (der französischsprachigen Schweiz) und zukünftige Mitbetreiber des Léman Express, Alain Barbey, ist sich der Problematik der bi-nationalen Mischflotte bewusst, musste sich aber den protektionistischen-politischen Gegebenheiten beugen (vgl. hierzu auch das Interview mit ihm).

Bi-national ist auch die gemeinsame Tochter Lémanis SA von SBB (60 Prozent) und SNCF (40 Prozent) mit Sitz in Genf. Sie organisiert die kommerzielle Einführung des neuen Angebots und koordiniert den Betrieb beidseits der Grenzen. Wichtig für den Erfolg des Léman Express ist der Einbezug der heute bestehenden Tarifsysteme. Geinigt hat man sich bereits auf nur eine Fahrkarte für grenzüberschreitende Reisen. Die Lokomotivführer allerdings werden bei ihren Mutterhäusern bleiben.



Abb. 3: Das Netz des Léman Express im Großraum Genfersee - Hochsavoyen wird ab Ende 2020 im Vollbetrieb sein. Léman 2030 führt dann weiter Richtung Lausanne und darüber hinaus.

Quelle: Léman Express

Fazit: Auf Kurs

Die Tunnels sind voll ausgebrochen und stehen vor der Innenausrüstung; die Brücken sind gebaut und die Bahnhöfe im Rohbau erstellt. Der Inbetriebnahme der Infrastruktur CEVA und des Léman Express zum Fahrplanwechsel 2019 sollte nichts mehr im Wege stehen. Die SBB und SNCF, die Anrainerkantone Genf und Waadt, die Schweizerische Eidgenossenschaft sowie die Region Auvergne-Rhône Alpes mit den französischen Departementen Ain und Haute-Savoie und ihren Gemeinden stemmen ein in Europa bisher einzigartiges grenzüberschreitendes Multimilliarden-Projekt im öffentlichen Regional- und Nahverkehr. Es wird Wesentliches beitragen zur Entspannung der gegenwärtigen Verkehrsmisère des motorisierten Individualverkehrs und der Überlastung der Bahnstrecken im Großraum Frankreich-Genf. Die Attraktivität des „Bassin Lémanique“ als Arbeits- und Lebensraum wird so über die nächsten Jahre kontinuierlich gesteigert – und dies beidseits der französisch-schweizerischen Landesgrenze

Drei Projekte auf einen Blick

Quelle: SBB



Abb. 4: Flirt des Typs France von Stadler Rail.

CEVA verbindet den Genfer SBB-Hauptbahnhof Cornavin über das Quartier Eaux-Vives mit dem SNCF-Bahnhof von Annemasse in Frankreich über eine neue Bahnstrecke von 16 km mit einer Fahrzeit von 22 Minuten. Dabei werden fünf neue Halte bedient. Lancy Pont-Rouge geht als erster am 10. Dezember 2017 in Betrieb. Die Eröffnung der gesamten Linie findet 2019 statt. Die Kosten der CEVA-Linie betragen rund 1,9 Mrd Schweizer Franken.

Léman Express heisst das neue regionale und grenzüberschreitende S-Bahn Angebot in den Kantonen Waadt und

Genf entlang dem Lac Léman (Genfersee) und in den angrenzenden französischen Departementen Ain und Haute-Savoie. Darin spielt die neue Infrastruktur CEVA das Bindeglied zwischen dem Schweizer Eisenbahnnetz im Norden und dem Französischen im Süden. Das Streckennetz des Léman Express umfasst 230 km, bedient mehr als 40 Haltepunkte, bietet im Kernbereich zwischen Coppet und Annemasse bis zu sechs Zügen je Stunde und Richtung und erwartet bei Inbetriebnahme im Jahr 2019 täglich 50.000 Fahrgäste. Diese werden mit 23 vierteiligen Triebzügen der Typen Flirt France (Stadler Rail) und 19 Régiolis (Alstom) befördert. Die Investitionen dafür belaufen sich auf rund 450 Mio Euro.

Quelle: SBB



Abb. 5: Régiolis von Alstom für den Léman Express.

Léman 2030 ist der Name des gleichzeitig laufenden Infrastrukturausbaus zwischen Lausanne und Genf, welcher eine Verdoppelung der Sitzplätze auf 100.000 pro Tag auf dieser Strecke mittels zusätzlicher Gleise, verlängerter Perrons und ausgebauten Bahnhöfen für längere und häufiger verkehrende Züge vorsieht. Im Genfersee-Gebiet werden die S-Bahn Waadt und der Léman Express von diesen Ausbauten profitieren. Auf dem größten Teil des Regionalnetzes wird bei Vollendung ein Viertelstundentakt angeboten. Die Investitionen belaufen sich auf 3,8 Mrd Schweizer Franken.(km)

Tieflegende und hochfliegende Projekte

Zusätzlich zu den bereits in Angriff genommenen Projekten CEVA, Léman Express und Léman 2030 laufen im Großraum Genf weitere Planungen für den öffentlichen Personenverkehr:

- Ab März 2018 verkehren auf der bisherigen Dieselbus-Linie 23 Carouge-Flughafen zwölf hundertprozentige Elektrobusse ohne Oberleitung. Sie nutzen das von ABB Sécheron entwickelte TOSA – Trolleybus Optimisation Système Alimentation: An der 12 km langen Strecke stehen 13 Schnelladestationen für die Weiterfahrt nach 15 Sekunden Ladezeit. Tausend Tonnen CO₂ sollen so jährlich gespart werden. Die Investition in die vom Schweizer Trolleybus-Spezialisten Hess gelieferten Fahrzeuge beträgt 24 Mio Schweizer Franken. Die Eidgenossenschaft steuert an das Pilotprojekt 3,4 Mio Franken aus dem Energie-Strategieprogramm 2050 bei.
- Tiefbahnhof Genf Cornavin: Mangels Platz an der Oberfläche und Bürgerprotesten aus dem angrenzenden Quartier erhält der wichtigste Genfer Bahnhof zwei unterirdische Gleise. Der Planungsbeginn ist für 2019 vorgesehen, die Arbeiten sollen 2024 aufgenommen werden und in Betrieb kann er frühestens 2031 gehen. Die Baukosten werden auf 1,7 Mrd Schweizer Franken veranschlagt.
- Als neuer Zubringer zum stadtnahen Interkontinental-Flughafen Cointrin steht der Bau einer Seilbahn zur Diskussion. Die Verkehrskommission des Stadtgenfer Parlaments hat im März 2017 einen entsprechenden Vorschlag einstimmig gutgeheißen. Dieser sieht eine Gondelbahn vom Stadtteil Plans-les-Ouates mit Zwischenstationen als Schnittstellen zum bestehenden öffentlichen Verkehrsnetz nach dem Parkplatz 47 des Aéroports vor. Die Gesamtstrecke könnte in der Luft staufrei in 20 statt mit dem Bus in 45 Minuten überwunden werden. Die Linienführung ist so geplant, dass sie möglichst über unbebautes Gebiet führt und so zu wenig(er) Einsparungen Anlass geben wird. Erste Kostenschätzungen liegen bei 90 Mio Schweizer Franken. (km)

Zusammenfassung/Summary

Grenzen abbauen und überwinden

Der Großraum Genf und seine französische Nachbarschaft erhalten die direkte Schienenverbindung CEVA vom Hauptbahnhof Cornavin über Eaux-Vives nach Annemasse. Unter dem Namen „Léman Express“ rollen ab Fahrplanwechsel 2017 bis zur vollen Betriebsaufnahme in zwei Jahren 42 Zweisystem-Triebzüge über die Grenze, bedienen gut vierzig Halte und werden täglich 50.000 Fahrgäste befördern. Weitere Infrastrukturausbauten entlang dem Genfersee sollen bis 2030 eine Kapazitätssteigerung zwischen Lausanne und Genf auf 100.000 Passagiere erlauben. Die Gesamtkosten belaufen sich auf über 6 Mrd Schweizer Franken.

Taking down borders

The Greater Geneva Region and its two neighbouring French Departments gain soon a direct rail link by the name of CEVA from Main Cornavin station to Eaux-Vives and Annemasse. Bi-system Multiple Units called „Léman Express“ start operating in December 2017 and will number 42 by 2019 when all works are finished. They will then serve over forty stations and carry up to 50'000 passengers a day. Further infrastructure investments along Lake Geneva will bring a daily doubling of capacity between Lausanne and Geneva with up to 100'000 customers. Total costs will exceed six billion Swiss Francs.

Der Viertelstundentakt rückt näher

DER NAHVERKEHR: Herr Barbey, welches ist der Stand der Arbeiten bei der Linie CEVA?

Alain Barbey: Diese gehen der Planung entsprechend voran. Im Juni stellten wir den letzten Tunnel im Rohbau fertig. Das bedeutet das Ende der Großbaustellen. Nun folgen der Einbau der Bahntechnik und schließlich die ersten Erprobungsfahrten.

Liegen Sie damit im Plan und welches sind die nächsten Etappen?

Der erste Bahnhof der CEVA, Lancy Pont-Rouge auf Genfer Boden, wird wie vorgesehen im Dezember dieses Jahres eröffnet. Ab Mitte Juni 2018 führen wir nach Abschluss notwendiger Infrastrukturarbeiten durch das Programm Léman 2030 den Viertelstundentakt auf dem Abschnitt Coppet–Lancy Pont-Rouge ein. Wie bei allen Bauarbeiten gibt es für den weiteren Verlauf der Arbeiten kleine Restrisiken wie Rekurse von Anwohnern bezüglich der Ausbauten. Aber diese potenziellen Verzögerungen hängen nicht von der Projektorganisation sondern von Einsprechern, den Behörden und allenfalls Gerichten ab.

Wie stellen Sie sicher, dass die Investitionen von den Grenzgängern genutzt werden?

Parallel zu den baulichen Maßnahmen haben wir eine Einführungsorganisation ins Leben gerufen analog zu anderen Großbauprojekten wie der Zürcher Durchmesserlinie und dem Gotthard-Basistunnel. Sie ist grenzüberschreitend tätig, zusammengesetzt aus Mitgliedern aller operativen Bereiche und heißt OMEX (Organisation de Mise en EXploitation). Sie befasst sich schon heute mit der Planung der Fahrplanstabilität, der Zulassung des Rollmaterials und der Ausbildung von Mitarbeitenden. Ihre Aufgabe ist es sicherzustellen, dass Ende 2019 wirklich alles bereit ist für die vollständige Inbetriebnahme auf den 230 km des Léman Express. Zur Planung, Promotion und Koordination des neuen grenzüberschreitenden Angebots haben wir 2017 eine Tochtergesellschaft mit der SNCF, die Lémanis SA, gegründet. Sie dient als Drehscheibe zwischen den Bestel-

lern des Regionalverkehrs¹⁾, den Betreibern SBB und SNCF und der Kunden des Léman Express. Erste Marketingmaßnahmen sind geplant und stehen kurz vor der Umsetzung. Sie sollen die Vorteile des Léman Express für die französischen Grenzgänger eingängig vermitteln. Aber auch die Bewohner Genfs haben wir im Visier. Ihnen zeigen wir die Möglichkeiten auf, wie sie für Freizeitaktivitäten und Ausflüge nach und in Hochsavoyen den öffentlichen Verkehr zu ihrem Vorteil nutzen können. Das Leitmotiv heisst Grenzen abbauen durch ein Qualitätsangebot mit einfachem Zugang und simpler Benutzung von A bis Z.

Reicht in Annemasse, wo drei Bahnlinien zusammentreffen, die Kapazität der CEVA-Strecke zur Weiterfahrt während den Pendlerzeiten aus?

Ja, wir haben diese Situation erkannt und im Griff. Wir können die Kapazitäten der Nachfrage entsprechend anpassen durch Mehrfachtraktion der Züge und mit dem Einsatz von Doppelstockkompositionen aus der Regio-Express Flotte der SBB. Der Bahnhof Annemasse selbst wird erneuert im Hinblick auf die zusätzlichen Passagiere, wobei es ja kaum zu Umsteigevorgängen kommen wird für Fahrgäste nach Genf, da die meisten Züge aus Hochsavoyen direkt über die CEVA durchgebunden verkehren werden.

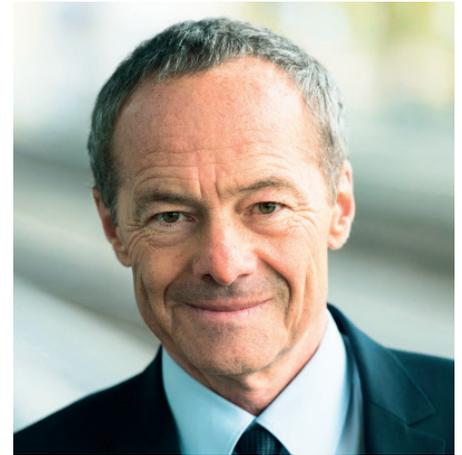
Wann erwarten Sie die ersten Züge für den Léman Express?

Die Régiolis von Alstom und zusätzliche Flirts von Stadler sind bestellt. Heute verkehren bereits Flirts auf der Linie Genf–La Plaine–Bellegarde im SBB-Design. Die ersten Régiolis sind schon unterwegs auf Testfahrten und ab November 2017 erwarten wir die ersten Flirts in den Farben des Léman Express.

Wie sieht es mit der Vernetzung des Léman Express mit dem übrigen öffentlichen Verkehr, dem motorisierten Individual- und dem Langsamverkehr aus?

Diese erachten wir als zentral für den ge-

¹⁾ Bundesamt für Verkehr [BAV], Kantone Genf und Waadt, Region Auvergne Rhône-Alpes



Alain Barbey, Regionalleiter Personenverkehr SBB der Romandie (der französischsprachigen Schweiz).

wünschten Umsteigeeffekt. Das gilt sowohl für den CEVA-Abschnitt wie selbstverständlich für das ganze Einzugsgebiet des Léman Express. Die Reise beginnt und endet für jeden Fahrgast nicht im Bahnhof, sondern zuhause und am Arbeitsplatz. Lémanis arbeitet Hand in Hand mit den Behörden, um die Multimodalität im Großraum Genf sicherzustellen. Mit den Genfer Verkehrsbetrieben TPG stehen wir im engen Kontakt. Wir wollen möglichst viele Umsteigebeziehungen von Bus, Straßenbahn, Fahrrad und Privatverkehr auf den Léman Express in den peripheren Bahnhöfen schaffen und nicht im bereits stark belasteten Hauptbahnhof Cornavin.

Wie wird der Léman Express Engpässe spürbar entlasten?

Der erste grosse Schritt erfolgt im Juni 2018 mit der Einführung des Viertelstundentakts zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Coppet–Genève–Lancy Pont-Rouge. Integral den ganzen Tag werden vier Züge pro Stunde und Richtung ab Dezember 2018 auf diesem Abschnitt verkehren. Ab Dezember 2019 wird der Léman Express grenzüberschreitend fahren und in der Agglomeration Genf die Flaschenhalse auf Schiene und Straße entlasten.

Das Interview führte Kurt Metz