

CEVA und «Léman Express» startbereit

Impressionen von der neuen Bahnlinie Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse. Die neue Infrastruktur im Raum Genf ist gigantisch. Der Moment ist historisch, aber nicht alles ist rosig.

Tobias Imobersteg Endlich. Die Wartezeit war lang: genau 107 Jahre. Doch in diesem Dezember kommt die Revolution. Die neue Bahnlinie Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) wird in Betrieb gehen. Bald werden die Genferinnen und Genfer sowie ihre französischen Nachbarn wohl denken: Wie konnten wir nur so lange auf diese wichtige Bahnlinie warten?

Im letzten Mai starb Sigurd Maxwell, der in den 1990er Jahren zusammen mit seinem Verein AlpRail und Bundesrat Moritz

Leuenberger die Genfer Behörden zwang, die CEVA-Linie so zu bauen, wie es im Jahre 1912 vereinbart worden war. Die Metro-Pläne verschwanden, und Sigurd Maxwell wurde zum Übervater der CEVA. Mit seinem Ableben kurz vor der Eröffnung ist die CEVA ein bisschen zu einem Waisenkind geworden.

Aber das Kind ist jetzt gleichwohl gross – sehr gross sogar. Mitten im dichten Stadtgebiet Genfs wurden fünf neue Bahnhöfe aus dem Nichts errichtet: Chêne-Bourg, Eaux-Vives, Champel, Bachet und Lancy-Pont-Rouge. Am Tag der offenen Tür konnte man sich einen Eindruck verschaffen: Gigantische Eingangshallen, umgebaute Tram- und Bushaltestellen sowie neue Grünanlagen überwältigen den Besucher. Allesamt werden diese Bahnhöfe von den Zügen des «Léman Express» befahren werden.

Einheitliches Ticket «Léman Pass»

Die Erwartungen sind enorm; es werden 50 000 bis 60 000 Fahrgäste pro Tag erwartet. Man weiss schon jetzt, dass auch zwischen Genf und Lausanne in wenigen

Jahren die Passagierzahl auf 100 000 pro Tag wachsen wird. Man kann also wirklich einen «Effet Léman Express» erwarten. Und das nicht nur auf Schweizer Boden.

Für das binationale Genfer Becken wird es endlich ein einheitliches Billett geben, wie man es seit langem in Basel oder Zürich kennt. «Léman Pass» wird es heissen. Stellen wir uns mal vor, Sie möchten auf einen Skiausflug nach Flaine in Savoyen? Oder gar nach Chamonix? Mit der Bahn wird das kein Problem mehr sein. Sie können sich entscheiden, in Evian am See spazieren zu gehen. Oder auch in das Städtchen Annecy zu fahren. Und wer in Frankreich wohnt, kann zukünftig umweltfreundlich mit der Bahn bis Genf oder sogar bis Lausanne pendeln.

Es wäre wünschenswert, dass die Versprechungen von Kanton und SBB sowie von der Region Auvergne-Rhône-Alpes und der SNCF nicht durch schlechte Kompromisse, Einsparungen, Verspätungen oder Zugausfälle getrübt werden. Einige Züge werden zum Beispiel nicht in Bachet oder in Champel beim Spital halten, weil die Perrons nicht dafür vorgesehen und

Stichwort CEVA

Gerhard Lob Im Dezember 2019 wird Realität, worauf der Kanton Genf und seine engsten französischen Nachbarn schon lange warten: die Bahnverbindung Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (CEVA) wird eröffnet. Annemasse wird dann von Genf in 20 Minuten erreichbar sein – über die Strecke Cornavin – Lancy-Pont-Rouge – Carouge-Bachet – Champel-Hôpital – Eaux-Vives – Chêne-Bourg – Annemasse. Bald werden 1,1 Millionen Menschen im Umkreis von 40 km der Stadt Genf leben. Proportional dazu wird das Mobilitätsbedürfnis ansteigen, was die Wichtigkeit der CEVA unterstreicht. Durch diese Verbindung entsteht ein schweizerisch-französisches Bahnnetz mit mehr als 40 Bahnhöfen auf 230 km Strecken beidseits der Grenze. Das Bauprojekt wurde 2008 bewilligt, doch Rekurse verhinderten während Jahren den Beginn der Bauarbeiten. Die CEVA spielt eine wichtige Rolle in der Entwicklung der Region Frankreich/Waadt/Genf. Das Projekt soll den grenzüberschreitenden Austausch vertiefen, sowohl in wirtschaftlicher als auch in kultureller und sozialer Hinsicht. Die Gesamtkosten der CEVA belaufen sich auf zirka 1,5 Milliarden Franken, wobei der Bund 57 Prozent der gesamten Infrastrukturkosten übernimmt.



Einfach gigantisch: Fussgängerpassage zwischen Genève Champel und Unispital HUG.

Bilder: Tobias Imobersteg



Strategisch gelegen, aber nur im Viertelstundentakt bedient: Eingangshalle zum Bahnhof Lancy Bachet.

verkürzt gebaut wurden (220 Meter). Und dies, obwohl Bachet absolut zentral mit Tramanschluss in der Wohn-, Büro- und Industriezone gelegen ist und das südliche Stadttor von Genf darstellt. In Savoyen hingegen sind die Bahnanlagen in Richtung

St-Gervais (Chamonix) und Annecy störanfällig: Sie sind alt und werden rein mechanisch betrieben. Hinzu kommt, dass der Halbstunden- oder Stundentakt in Frankreich vielleicht nicht den Erwartungen der Schweizer Kundschaft entsprechen wird.

Aus rein länderpolitischen Gründen werden z.B. einige Fahrgäste am Grenzbahnhof Annemasse von der S4 in den TER umsteigen müssen (Train Express Régional), statt in einem Zug zu sitzen, der bis zum Endbahnhof durchfährt.

