

Genfer Brückenbauten

Krämpfe und Kämpfe der westlichsten Schweizer Stadt mit ihrer Grenzlage und wachsendem Verkehrsaufkommen



Blick von der Promenade du Lac in Genf – noch ohne Brücke über den See.

GAETAN BALLY / KEYSTONE

Auf dem Weg von der Grossstadt zum einen Pol einer binationalen Metropole setzt Genf auf den Ausbau der Verkehrswege. Das Tram soll an der Landesgrenze nicht mehr haltmachen, und wieder wird eine zusätzliche Querung der Bucht andiskutiert.

Paul Schneeberger, Genf

Im Gegensatz zu politischen Karten, die in der Schweiz reale Grenzen von 1848 wiedergeben, gehen Zonenpläne des öffentlichen Verkehrs mit der Zeit. Auch und gerade in Genf. Während sich anderswo die Kernzone des Tarifverbundes auf die Kernstadt der Agglomeration beschränkt, erstreckt sie sich hier über den ganzen Kanton. Das Ende 2009 eingeführte Zonensystem des Verbundes «Unireso» trägt damit der metropolitanen Realität Rechnung. Nicht mehr nur die dicht bebaute Stadt, sondern der ganze kleine Kanton mit über 460 000 Einwohnern bildet den Kern der Agglomeration Genf und neben

Lausanne den anderen Pol in der Metropolitanregion Léman mit mittlerweile 1,2 Millionen Einwohnern.

Nicht nur Pendler

Um die Kernzone herum sind neun kleine Zonen gruppiert, von denen zwei in der Waadt und sieben in der französischen Nachbarschaft liegen. Längst sind auch nicht mehr nur die schweizerischen Transportunternehmen sowie die Kantone Genf und Waadt Verbundpartner, sondern auch drei Unternehmen und drei Körperschaften aus Frankreich. Die Ausdehnung des Verbundes über die Landesgrenze soll dazu beitragen, einen grösseren Teil des wachsenden grenzüberschreitenden Verkehrs auf kollektive Transportmittel zu verlagern, wie Christoph Stucki sagt, der Präsident des Verbundes.

Noch geht es in erster Linie um die Arbeitspendler mit Wohnsitz in Frankreich und Arbeitsplatz in Genf. Ihre Ströme am Morgen und am Abend gleichen zwei Mängel aus: jenen an Wohnungen in Genf und jenen an Arbeitsplätzen in der französischen Nachbar-

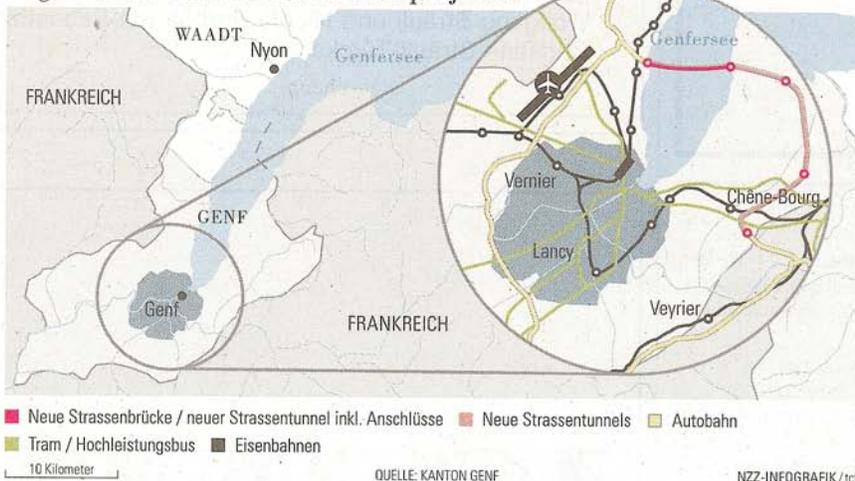
schaft. Auch wenn sich beide Seiten vorgenommen haben, ihren jeweiligen Defiziten entgegenzuwirken, ist davon auszugehen, dass die grenzüberschreitenden Beziehungen intensiv bleiben. Beispielhaft dafür ist das grosse Freizeitzentrum Vitam-Parc, das die Migros jenseits der Landesgrenze eröffnet hat; das französische Umland ist für Genf mittlerweile, was der Aargau für Zürich. Während aus dem Waadtland fast 40 Prozent der Pendler per Bahn anreisen, wählen 95 Prozent der Grenzgänger aus Frankreich für ihren Weg das Auto. Mit der weiteren Ausdehnung des Tarifverbundes und der Attraktivierung grenzüberschreitender Buslinien stellen sich nun aber beträchtliche Wachstumsraten ein. 2010 verzeichneten die öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Korridor Nyon-Genf ein im schweizerischen Durchschnitt liegendes Wachstum von 6 Prozent. Die Busse aus Frankreich verkehren mittlerweile im 12-Minuten-Takt; sie konnten ein Plus von 16 Prozent verzeichnen. Bemerkenswert ist, dass es den Genfer Verkehrsbetrieben

gelang, die nach EU-Recht zwingende Ausschreibung der Linien zusammen mit einem französischen Subunternehmer zu gewinnen.

In den nächsten Jahren sollen vor allem neue grenzüberschreitende Schienenstränge dazu beitragen, dass infrastrukturell zusammenwächst, was längst zusammeng gehört. Grösstes Projekt ist die S-Bahn-Verbindung von Genf nach Annemasse (Ceva). Ihre einst für 2013 vorgesehene Eröffnung ist nun auf 2016 terminiert; für den Betrieb haben die SBB und ihr französisches Schwesterunternehmen SNCF eine gemeinsame Managementgesellschaft gegründet. Die Bauarbeiten wurden noch nicht aufgenommen. Schweizerischerseits ist offen, ob die Opponenten ihre abgewiesenen Einsprachen an das Bundesgericht weiterziehen, und in Frankreich wird noch um die Aufteilung einer Summe von 120 Millionen Euro auf die verschiedenen Staatsebenen gerungen. Allenfalls schon ein Jahr früher soll sich auch das jüngst wiederhergestellte Genfer Tramnetz über die Landesgrenze hinaus nach Annemasse, St-Genis und St-Julien ausdehnen, wobei die Finanzierungsfrage noch offen ist. Erschwert wird die Umarmung der französischen Klientel durch den öffentlichen Verkehr durch die Zersiedelung und die oft fehlenden letzten Meilen der Erschliessung. Zumindest die Erweiterung des integrierten Tarifs soll das nicht bremsen; Christoph Stucki und seine Organisation setzen auf kombinierte Zonen- und Streckenabonnemente, um den unterschiedlichen Netzstrukturen in den beiden Ländern gerecht zu werden.

Neben den grenzüberschreitenden Projekten für den öffentlichen Verkehr ist auch ein innergenferisches Vorhaben für den Individualverkehr wieder auf die politische Traktandenliste gerückt: jenes einer zusätzlichen Querung der Seebucht. Diese wäre weiträumiger angelegt als jene, welcher die Stimmenden in Genf vor 15 Jahren mit einer Mehrheit von 70 Prozent eine Absage erteilt hatten. Treibende Kraft hinter dem Vorhaben ist der Baudirektor Mark Muller. Im April hat der Staatsrat dem Kantonsparlament eine Studie vorgestellt,

Region Genf: Verkehrsachsen und -projekte



welche die Machbarkeit einer Brücke oder eines Tunnels bestätigt. Der vorgesehene Ort liegt rund 5 Kilometer vor der Mündung des Léman in die Rhone.

Das – inklusive Anschlusswerke – auf 3 Milliarden (Brücke) bis 3,6 Milliarden Franken (Tunnel) veranschlagte Bauwerk ist gedacht als Bestandteil einer 13 Kilometer langen, ausschliesslich auf Schweizer Boden verlaufenden Verbindung zwischen der schweizerischen A 1 und der französischen A 40 Richtung Hochsavoyen. Muller argumentiert mit der absehbaren Sättigung der existierenden Südwestumfahrung von Genf durch die A 1 bis 2030 – unter anderem weil die Kantonsbevölkerung gemäss Prognosen bis dann um weitere 100 000 Personen zunehmen soll. Die Alternative zur neuen Querung des Sees bestünde im Ausbau der A 1 auf sechs Spuren, was sehr aufwendig wäre, da der grösste Teil davon auf oder durch Kunstbauten verläuft. Der Autoverkehr im Genfer Stadtzentrum würde um 30 Prozent reduziert und jener auf der bestehenden Autobahn um 12 Prozent. Gegner des Vorhabens monieren, angesichts der angenommenen totalen Verkehrszunahme von 40 Prozent liessen sich diese Reduktionen nie realisieren.

See-Querung als PPP?

Ziel von Baudirektor Muller ist es, die neue Verbindung ins Nationalstrassennetz aufnehmen und vom Bund finanzieren zu lassen. Wie gross die Chancen dafür sind, lässt sich schwer abschätzen, zumal Genf von der Mitfinanzierung von Projekten des Agglomerationsverkehrs durch den Bund bisher überdurchschnittlich profitiert hat. Seit 2008 flossen für die S-Bahn und die Wiedereinführung des Trams über 900 Millionen in die Rhonestadt. Indessen könnte die neue Strassenverbindung erster Schweizer Anwendungsfall für eine klar begrenzte Public-Private Partnership (PPP) im Verkehrsbereich sein.

Würde die neue Verbindung als Brücke erstellt, die auch von den Kursschiffen unterquert werden könnte, wäre sie gleichsam baulicher Ausdruck der Mutation Genfs von einer Grossstadt zu einer Metropole, und bei ansprechender Gestaltung könnte sie gar zum neuen identitätsstiftenden Grossprojekt werden. Indessen dürfte gerade die landschaftsgestaltende Wirkung eines solchen Bauwerks auch dazu führen, dass der Widerstand weit mehr Kreise erfasst als nur jene, die gegen zusätzliche Kapazitäten für den Individualverkehr sind.