

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 24 (2011)
Heft: [8]: Genf Handelt : eine Grossstadt baut auf kleinem Raum

Artikel: Verkehr ist Politik : Tram und S-Bahn werden immer populärer, sogar über die Grenzen
Autor: Huber, Werner
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-287176>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

VERKEHR IST POLITIK

Genf ist eine Autostadt. Doch das Tram erlebt ein Revival, und die grenzüberschreitende S-Bahn soll verstopfte Strassen entlasten.

Text: Werner Huber

Seit gut zwanzig Jahren fährt die Zürcher S-Bahn im Halb-, manchmal gar im Viertelstundentakt, meist mit überfüllten Zügen an vollen Perrons. Wer hingegen zwischen Lausanne und Genf den Blick aus dem Fenster des Intercity schweifen lässt, vermisst die S-Bahnhöfe. Morges, Nyon und Versoix rauschen zwar vor dem Fenster vorbei. Aber dazwischen? Gerade mal handtuchbreit sind die Perrons von Tannay, Mies oder Genthod-Bellerive. Auf manchen spriest Gras, gegen Wind und Wetter schützt vielleicht ein kleines Häuschen. «Die Welschen fahren halt lieber mit dem Auto», denkt man sich und findet das Vorurteil auf dem Weg vom Genfer Bahnhof zur Rue du Mont-Blanc gleich bestätigt: Müsste man am Fussgängerstreifen auf dem Berner oder dem Zürcher Bahnhofplatz so lange warten wie hier in Genf, es gäbe einen Aufstand. In Genf, der Produktionsstätte von legendären Automobilen wie Hispano-Suiza oder Pic-Pic und Stadt des Autosalons, nimmt das Auto offensichtlich mehr Platz in Anspruch als in anderen Schweizer Städten. Die Strassen haben mehr Spuren als anderswo, die Trottoirs sind dafür schmaler, das Dröhnen der Motoren ist lauter.

TRAM UND AUTO Genf ist aber nicht nur die Stadt des Automobils, es ist auch die Stadt der Baustellen: Bereits am Bahnhof muss man sich an Bauwänden vorbei durch Provisorien schlängeln. Bis 2013 wird die Gare de Cornavin, eine der neun Rail-Citys der SBB, nach Plänen von GWJ Architekten mit Itten+Brechtbühl und Tekhne gründlich umgebaut. Am Rand der Place de Cornavin, die vor einigen Jahren zur Begegnungszone umgestaltet wurde, geht der Baustellenparcours gleich weiter. Er zieht sich als roter Faden vom Bahnhof durch die Innenstadt bis in die Vororte Onex und Bernex: TCOB heisst das Projekt, «Tramway Cornavin-Onex-Bernex», der jüngste Akt in der Renaissance des Genfer Trams. 170 grenzüberschreitende Kilometer mass das Netz 1925. In den Fünfzigerjahren begannen les Genevois die Tramschienen aus dem Boden zu reissen. Einzig die Linie 12 blieb als kümmerlicher Rest übrig. Ab den Neunzigerjahren schwang das Pendel wieder zurück: 1995 konnten die Verkehrsbetriebe TPG die erste Neubaus Strecke einweihen.

«Zwischen 2002 und 2014 wird das Angebot des öffentlichen Verkehrs in Genf verdoppelt», sagt Yves Delacrétaz, Direktor der Direction générale

de la mobilité, die im kantonalen Departement des Innern und der Mobilität angesiedelt ist. Er vergleicht die «spektakuläre Genfer Aufholjagd» nicht etwa mit Deutschschweizer Städten, sondern mit Frankreich, wo das Tram in etlichen Städten eine wahre Renaissance erlebt hat und als Katalysator für die Gestaltung des öffentlichen Raums funktioniert. In Frankreich sei der Bau einer Tramlinie und die damit verbundene Aufwertung der Innenstadt ein «Projet phare», ein Leuchtturmprojekt eines Bürgermeisters. Dieser habe vier bis fünf Jahre Zeit, um es in seiner Amtszeit zu verwirklichen, und er könne alle Ressourcen bündeln. Genf hingegen müsse sein Tram gegen vielfältige Opposition und zahlreiche Rekurse erkämpfen.

Dabei hat der Kanton mit unterschiedlichen Strategien gearbeitet. In einer ersten Periode ging es darum, trotz Opposition ein gutes Projekt zu realisieren. Das hat in der Rue de Lausanne zu einer Verzögerung von zwei bis drei Jahren geführt. Beim Tram nach Acacias war die Strategie genau umgekehrt: «Macht alles, um Verzögerungen zu vermeiden», war da die Devise. Dank guten Vorarbeiten gingen denn auch keine Rekurse gegen das Projekt ein. Dafür muss man heute bereits nachbessern, weil das Tram zu langsam vorwärtskommt. Dennoch musste der Kanton auch beim Tram Cornavin-Onex-Bernex gleich verfahren: Um Bundesgeld aus dem Dringlichkeitsfonds für Infrastrukturprojekte zu erhalten, musste der Bau vor Ende 2008 beginnen – was nach zähen Verhandlungen ebenfalls gelang.

POLITIK UND PARKPLÄTZE «Im Kanton Genf gibt es einen grossen politischen Konsens für das Tram», betont Yves Delacrétaz – solange es nicht auf Kosten des Autos gehe. Zwar würde die Kernstadt durchaus für weniger Autos plädieren, aber die Kompetenzen liegen – typisch für Genf – ausschliesslich beim Kanton. Wenn man nun den öffentlichen Verkehr ausbauen, den Autoverkehr aber nicht reduzieren und erst noch die Stadt verschönern wolle, dann gehe das nur auf Kosten der Parkplätze, bringt es der Mobilitätsdirektor auf den Punkt.

Grundsätzlich seien sich Rechte und Linke sogar einig, oberirdische Parkplätze aufzuheben und sie in Parkhäuser zu verlegen. Allerdings votierten die einen für neue Parkhäuser, die anderen plädierten dafür, zuerst die vielen schlecht genutzten Parkhäuser – etwa von Firmen – zu nutzen. In den Knochen sitzt den Planern noch

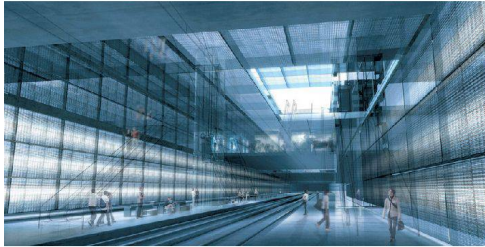
der Schreck über das Ende der Neunzigerjahre gescheiterte Projekt für die Place de Neuve. Sie wollte man neu gestalten und darunter zwei Parkgeschosse erstellen. Für einmal waren sich Stadt und Kanton sogar einig – bis in der Stadt das Referendum ergriffen wurde und das Projekt an der Urne scheiterte. Seither scheint die Devise zu gelten: Ein Parkhausprojekt darf keinem städtischen Referendum unterliegen, sondern höchstens einem kantonalen. Damit scheiden im Prinzip alle Plätze und Strassen aus, es bleibt das Wasser. So entstand die Idee für ein weiteres Unterwasserparkhaus, neben dem Parking du Mont-Blanc, das in den Siebzigerjahren an der Rhone-Mündung gebaut wurde.

PONT UND TRAVERSÉE Als Gipfel der Absurdität der «Hyperpolitisierung» bezeichnet Yves Delacrétaz den Streit um den Pont du Mont-Blanc. Sechs Fahrspuren gibt es insgesamt, doch Richtung Bahnhof bleibt der Bus regelmässig im Stau stecken, während in der Gegenrichtung zwei Spuren problemlos reichen würden. Es wäre also ein Einfaches, Richtung Bahnhof eine vierte Spur ausschliesslich für den Bus einzurichten und die Gegenrichtung auf zwei Spuren zu reduzieren. «Selbst rechte Politiker haben diesen Vorschlag begriffen», erzählt Yves Delacrétaz, aber sie könnten ihm aus politischen Gründen nicht zustimmen. «Solange es keine Traversée du Lac gibt, wird die Brücke nicht angerührt» – so lautet das politische Credo einiger Vertreter der Wirtschaftslobby, ein Credo, das allerdings die Zeitachse ausser Acht lässt.

Seit mehr als hundert Jahren träumt Genf von einer Überquerung der Seebucht. 1988 wurde eine entsprechende Volksinitiative mit fast siebenzig Prozent Ja-Anteil angenommen, doch als acht Jahre später ein Brücken- und ein Tunnelprojekt zur Abstimmung gelangten, scheiterten beide mit achtzig Prozent. Seither wurde aus der Traversée de la Rade die Traversée du Lac als Verbindung zweier Autobahnen. Damit soll der Umfahrungsring um Genf geschlossen und die bestehende Autobahn entlastet werden – bezahlt mit Bundesgeld. Doch noch gehört die neue Seequerung nicht zum Autobahnbauprogramm des Bundes. Das Bundesamt für Strassen (Astra) führt eine Zweckmässigkeitsbeurteilung durch, in der drei Szenarien geprüft werden: der Ausbau der bestehenden Autobahnen, die Seequerung und der Verzicht auf beides. Der Kanton hofft, dass die Seequerung als sinnvollste Variante

aus dieser Beurteilung hervorgehen wird, damit sie genauer studiert werden könnte – sei es als (politisch riskante) Brücke für geschätzte 3 Milliarden Franken oder als (bautechnisch äusserst schwierig zu realisierenden) Tunnel für 3,6 Milliarden. Ob die Seequerung kommt, ist ungewiss. Falls sie kommt, dann frühestens 2030, eher aber erst 2040. Soll der Bus auf dem Pont du Mont-Blanc so lange im Stau stehen, um den rechten Politikern die Wiederwahl zu sichern?

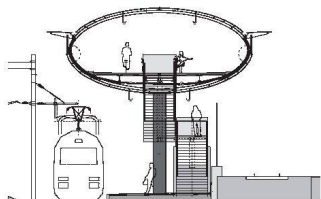
✓2_Künftiger Bahnhof «Genève-Eaux-Vives» entlang der neuen Bahnlinie CEVA.



✓3_Mit dem Umbau wird Genfs Hauptbahnhof Cornavin ein neues Innenleben bekommen.



✓4_S-Bahn-Station «Genève-Sécheron»: Die rote Röhre ist auch ein Veloparkplatz.



✓4_S-Bahn-Station «Genève-Sécheron», Querschnitt.

CEVA UND PENDLER Eine noch längere Vorlaufzeit wie die Seequerung hat die Bahnverbindung Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA). Schon um 1840 wälzten der Kanton Genf und das savoyisch-sardische Königreich erste Ideen für diese Bahnlinie. 1888 wurde die Regionallinie Annemasse–Eaux-Vives eröffnet, 1912 schlossen SBB, Bund und Kanton Genf ein Abkommen über die Finanzierung des fehlenden Abschnitts, 1949 konnte das Teilstück von Cornavin zum neuen Güterbahnhof La Praille eröffnet werden. Erst 2001 reaktivierte der Kanton Genf das 1,5-Milliarden-Projekt, mit dessen Bau – je nach Entscheidung des Bundesgerichts – in den nächsten Monaten begonnen wird. Ab 2017 soll da die Genfer S-Bahn im Viertelstundentakt, die Regio-Express-Züge aus Lausanne bis Annemasse im Halbstundentakt verkehren.

2 BAHNHOF EAUX-VIVES, 2016

Licht ist das Hauptthema in der Architektur der neuen Stationen an der CEVA. Überdimensionierte «Glasbausteine» aus mehreren Schichten unterschiedlicher Gläser bilden das Grundmodul, das in Varianten an allen Stationen eingesetzt wird. Die Station «Genève-Eaux-Vives» liegt anstelle des bestehenden Kopfbahnhofs 16 Meter tief im Untergrund. Sie bildet das Herzstück einer gross angelegten Neuplanung des ganzen Gebiets am Eingang der Genfer Innenstadt.

- > Adressen: Entlang der CEVA-Strecke
- > Bauherrschaft: SBB und Kanton Genf
- > Architektur: Jean Nouvel, Paris
- > Auftragsart: Wettbewerb 2004

3 BAHNHOF CORNAVIN, 2011/2013

Der 1931 fertiggestellte Bahnhof (Architekt Julien Fleggenheimer) wurde seither mehrmals umgebaut und verkam zum Flickwerk. Nun wird das Innere umstrukturiert. Die Passantenströme werden teilweise anders geführt und neue räumliche Bezüge geschaffen. Herzstück bleibt die Empfangshalle mit den Wandbildern.

- > Adresse: Place Cornavin
- > Bauherrschaft: SBB
- > Architektur: Itten + Brechbühl, Lausanne; mit Tekhne AG, Lausanne/Genf (Generalplanung)
- > Kunst- und -Bau: Carmen Perrin, Genève
- > Kosten (BKP 1-9): CHF 110 Mio.

4 S-BAHN-STATION SÉCHERON, 2004

Zwischen Genf und Coppet erhielt der Regionalverkehr ein eigenes Gleis, das UNO-Quartier eine eigene Station mit einer roten Röhre für Velofahrer und Fussgänger. Die mit Wellblech verkleidete Ellipse verläuft längs des Perrons auf einer Stützenreihe.

- > Adresse: Avenue de la Paix
- > Bauherrschaft: SBB und Kanton Genf
- > Architektur: Atelier d'Architecture 3BM3
- > Ingenieur: T Ingénierie, Genève
- > Kosten (BKP 1-9): CHF 10 Mio.

Yves Delacrétaz betont, dass die CEVA dreierlei ist: erstens ein Infrastrukturprojekt, zweitens ein Verkehrsmittel und drittens ein Katalysator für die Urbanisierung. So werden die von Jean Nouvel entworfenen Bahnhöfe zum Kernpunkt grosser Projekte, etwa der Comédie bei der neuen Gare des Eaux-Vives. Aber auch für Planungen wie Praille-Acacias-Vernets (PAV) siehe Seite 10 ist die Erschliessung mit einem leistungsfähigen öffentlichen Verkehrsmittel zwingend.

Zumindest für die Pendler aus der Region Annemasse ist die CEVA eine valable Alternative zum Auto. Jeden Morgen strömen 100 000 Menschen in den Kanton Genf und abends zurück. Viele davon wohnen in Frankreich, auch Schweizer. Sie würden noch so gerne in der Stadt wohnen, aber eine Wohnung zu finden, ist entweder unmöglich oder unbezahlbar siehe Seite 22. Die Agglomeration Genf wächst in Frankreich. Das ärgert die Bewohner der Dörfer entlang der Einfallachsen, die täglich unter Stossverkehr und Staus leiden, und ebnete das Terrain für das Mouvement Citoyen Genevois, das mit dem Ressentiment gegen die Grenzgänger punktet.

FRANKREICH UND DIE SCHWEIZ

Eine Alternative zum eigenen Auto haben die Pendler nicht, denn eine S-Bahn fehlt, das Busnetz ist mangelhaft. Viel dagegen tun können die Agglomerationsgemeinden auf französischem Boden nicht; sie haben kein Geld. Allein für die 1,8 Kilometer lange Erweiterung des Trams von Meyrin über die Grenze nach Saint-Genis-Pouilly müssen die betroffenen Gemeinden ihr Budget für den öffentlichen Verkehr verdoppeln. Zwar gibt es in den französischen Agglomerationen seit vierzig Jahren das «Versement transport», eine Transportsteuer, die alle Arbeitgeber mit mehr als neun Angestellten entrichten müssen. Dieses Geld ist für den öffentlichen Nahverkehr zweckgebunden. Bloss: In der Agglomeration Genf funktioniert das nicht, weil ja das Zentrum, in dem die grossen Beträge anfallen würden, im Ausland liegt.

Yves Delacrétaz betont, wie wichtig das grenzübergreifende Agglomerationsprogramm francovaldo-genevois ist, in dem Umwelt, Stadt und Mobilität in einem ausgewogenen Verhältnis zueinander stünden. «Das Agglomerationsprogramm bietet einen guten Rahmen für die Mobilität, und es umfasst einen guten Perimeter», meint der Mobilitätsdirektor. Nun müsse man das Programm nur noch umsetzen – was in Frankreich sehr schwierig, aber auch in Genf nicht einfach sei. Da die Gemeinden keine Macht hätten, könnten sie gegen die kantonalen Planungen nur opponieren: gegen die Verdichtung, gegen das Fällen von Bäumen und – oft in erster Linie – gegen den Verkehr: «Wir kommen jetzt schon kaum vorwärts, und jetzt wollt ihr noch mehr Leute ansiedeln.» Der Autor Werner Huber ist Redaktor für Architektur bei Hochparterre, mit besonderem Interesse für Bauten des öffentlichen Verkehrs.