

# Tram Genf wächst weiter

von Jürg D. Lüthard, Zürich



Während die Tram den auf einem Hügel gelegenen Ortskern von Meyrin oberirdisch durchquert, wird der Durchgangs-IV im Tunnel geführt (Rampen sichtbar).



Mittelbahnsteig-Haltestelle Bois-du-Lan am Eröffnungstag mit historischem Triebwagen Be 2/2 125, Baujahr 1920, Umbau 1946/47 Aufn. (2): J. D. Lüthard

Genf besaß einst das größte Schweizer Straßenbahnnetz. Seine maximale Ausdehnung erreichte es von 1923 bis 1925 mit 120 km Streckenlänge; dabei erstreckte sich das Netz an sechs Stellen über die Landesgrenze bis nach Frankreich. Danach schrumpfte es stetig, bis es 1969 mit nur noch 8 km Streckenlänge seinen Tiefstand erreichte. Mit der einzig verbliebenen Tramlinie Nr. 12 wurden jahrelang über 20 % des gesamten ÖPNV in Genf erbracht.

Die Wende kam 1987 mit dem Bau des neuen Tramdepots Bachel und der damit verbundenen etwa 1 km langen Streckenverlängerung von der damaligen Endstation Carouge zum Depot. Damals erkannte man, dass mit Trolley- und Autobusverkehr der öV nicht wesentlich verbessert werden kann und initialisierte einen umfassenden Tramstreckenausbau, der 1988 mit einer kantonalen Volksabstimmung legitimiert wurde. So folgten in beachtlicher Kadenz weitere Tramstreckenerweiterungen: 1995 (Cornavin-Plainpalais), 1997 (Bachel-Palettes), 1998 (Stand-Bel-Air), 2003 (Cornavin-Nations), 2004 (Plainpalais-Lancy-Pont-Rouge), 2006 (Lancy-Pont-Rouge-Palettes), 2007 (Cornavin-Avanchet und die Reaktivierung Place Favre-Gare Chêne-Bourg), 2009 (Avanchet-Jardin-Alpin Vivarium-Meyrin-Gravière) und 2010 (Cornavin-Coutance). Am 30. April 2011 wurde nun mit der 2,5 km langen Strecke Jardin-Alpin Vivarium-CERN die dritte Etappe der TCMC-Strecke feierlich eröffnet, die sich nun vom Bahnhof Cornavin bis zum Forschungszentrum CERN der Europäischen Organisation für Kernforschung erstreckt. Damit umfasst das Genfer Tramnetz vorläufig eine Streckenlänge von etwa 23 km und es sind alle Ende der 90er Jahre geplanten Neubaustrecken realisiert.

Die relativ kurze dritte Etappe kostete 170 Mio. CHF (130 Mio. EUR), davon wurden 70 Mio. für einen Straßentunnel aufgewendet. Die Tramstrecke führt geradlinig auf einer wichtigen Ausfallstraße vom Stadtzentrum zum CERN und der dortigen Grenze nach Frankreich. Bedingt durch den massiven Autoverkehr ist die Strecke eigentrasseiert und an den Kreuzungen ist die Tram an Lichtsignalanlagen bevorrechtigt. Durch das ländlich wirkende Zentrum von Meyrin teilt sich die Tram die Straße mit dem MIV. Denn hier wird der Durchgangsverkehr durch einen 565 m langen Straßentunnel unter dem „Dorfzentrum“ hindurch geführt und die Tram verkehrt oberirdisch. Der MIV im Zentrum selbst ist gering und behindert die Tram kaum. Die realisierte Lösung ist geradezu vorbildlich. Die fünf neuen Haltestellen sind in Mittel- oder Seitenlage erstellt. Zwei Verkehrskreisel werden signalgesichert geradlinig durchquert. Auffallend ist, dass die ganze Strecke mit Rillenschienen und Asphaltbelag versehen ist. Die Endstelle selbst ist so erstellt, dass es gut möglich ist, die Strecke weiter ins französische Saint-Genis-Pouilly zu verlängern. Diese Verlängerung ist derzeit in Planung.

Bereits zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 erfolgen die nächsten Streckeneröffnungen! In Betrieb gehen die 5,5 km lange Tramstrecke vom

Stadtzentrum Bel-Air über Lancy und Onex nach Bernex P+R und ein zweiter Übergang über die Rhône (Coutance-Bel-Air).

Weitere Strecken sind seit einiger Zeit in Planung. So wird die Strecke ab der zukünftigen Endstelle Bernex P+R weiter westlich nach Bernex verlängert. Nördlich der Endstelle Nations wird Grand-Saconnex erschlossen. Ab Moillesulaz folgt eine östliche Verlängerung in das französische Anemasse. Zusammen sind das über 9 km Tramstrecken.

Angedacht sind weitere Streckenverlängerungen, so im Süden von Trêfle-Blanc ins 4,5 km entfernte französische Saint-Julien-en-Genevois, ab Grand-Saconnex nördlich zum Aéroport (Flughafen) und ins französische Ferney-Voltaire (zusammen 3,5 km) sowie ab Moillesulaz in nördliche Richtung. Aus heutiger Sicht stehen die Chancen gut, dass bis in wenigen Jahren das Genfer Tramnetz auf rund 50 Streckenkilometer anwächst.

An Rande sei erwähnt, dass in Genf die neue S-Bahn-Strecke CEVA 1 sich im Bau befindet, die Strecke erschließt Cornavin-Eaux-Vives-Anemasse und verbindet das Schweizer mit den französischen Bahnnetz. Der nur durch die SNCF bediente Bahnhof Eaux-Vives wird damit zu einem Durchgangsbahnhof. Die 16,1 km lange Strecke wird einen Tunnelanteil von über 8 km aufweisen und kostet 1,1 Mrd. CHF (850 Mio. EUR). ■■



Der westliche Teil der nunmehr kompletten TCMC-Strecke mit dem ergänzenden Busnetz. Die Tramlinien 14 und 16 fahren nach Meyrin-Gravière, die Linie 18 zum CERN. In Wochenendnächten fährt die Buslinie N16. Abbildung: TPG; SG