

Zeitschrift: Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
Herausgeber: Hochparterre
Band: 34 (2021)
Heft: [9]: Der Anfang einer Geschichte

Artikel: Vom Rössliträm zum Léman Express
Autor: Vulleumier, Christophe
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-965803>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

Vom Rösslitrām zum Léman Express

Der Léman Express hat seinen Ursprung im 19. Jahrhundert. Nach Jahrzehnten in der Schublade brachte erst der schiere Kollaps der Stadt Genf neuen Schwung in das Projekt.

Text:
Dr. Christophe Vuilleumier

Bis eine Verbindung zwischen der Schweiz und dem savoyischen Chablais im benachbarten Frankreich – seit Jahrhunderten ein natürliches Einzugsgebiet von Genf – hergestellt war, dauerte es 169 Jahre. Die Idee geisterte bereits seit den 1850er-Jahren herum und wurde 1876 mit einem Rösslitrām erstmals umgesetzt, das zwischen dem kleinen Bahnhof Eaux-Vives im Herzen der Calvin-Stadt und Moillesulaz am Tor zur Schweiz verkehrte. Bald einmal wurden die Pferde durch Dampftrams ersetzt. 1888 wurde die Tramlinie bis zur französischen Stadt Annemasse verlängert und 1896 schliesslich elektrifiziert.

Diese erste Linie am linken Ufer der Stadt war aber nicht an den Bahnhof Cornavin am rechten Seeufer angeschlossen, der 1858 gebaut worden war und Genf mit Lyon und der restlichen Schweiz verband. Damit blieb der Eisenbahnverkehr nach Genf von der Tonkin-Linie im Süden des Genfersees abgeschnitten, die zwischen 1857 und 1886 von der «Compagnie française des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée» realisiert worden war und über Le Bouveret ins Wallis führte. Genf war zu einem Sackbahnhof geworden: Alle Gleise endeten vor einem Prellbock.

Vervollständigung der Bahnlinie

Es folgten mehrere Projekte, die diese Lücke schliessen sollten. In einer Zeit, in der die Eisenbahn nicht nur ein wichtiges Wirtschaftsgut war, sondern auch eine zentrale militärstrategische Rolle für den Truppentransport spielte, wurden etliche Szenarien entwickelt, die neue Bahnhöfe und Ingenieurbauten umfassten. Doch erst 1907, als die französischen Behörden das Projekt eines Mont-Blanc-Eisenbahntunnels aufgaben, kam die Schweiz zur Überzeugung, dass der Col de la Faucille im Jura eine valable Alternative für den Zugang zum Simplon sein könnte. 1909 wurde ein französisch-schweizerisches Abkommen unterzeichnet, das drei Jahre später zum Vertrag vom 7. Mai 1912 zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Genf führte. Dieser Vertrag versprach den Bau einer Verbindungsstrecke zwischen den Bahnhöfen Cornavin und Eaux-Vives und damit die Vervollständigung der Bahnlinie westlich des Genfersees. Die SBB verpflichteten sich, ein Drittel der Kosten zu übernehmen, je ein Drittel sollten der Bund und der Kanton Genf beisteuern.

Dringender Handlungsbedarf

Zwei Weltkriege und die rasante Verbreitung des Automobils führten dazu, dass das Bahnprojekt für Jahrzehnte in der Schublade verschwand. Erst gegen Ende des 20. Jahrhunderts kam es wieder auf den Tisch. Die zunehmende Verstädterung, das exponentielle Wachstum des Autoverkehrs und die immer grösser werdende Zahl der Arbeits-

kräfte, die von ausserhalb des Kantons nach Genf pendelten, hatten die Stadt an den Rand des Erstickungstodes gebracht. Die Mobilität musste dringend überdacht werden. Bei diesen Überlegungen stand zunächst vor allem das Tram im Fokus: ein Verkehrsmittel, das in den Jahren nach dem Zweiten Weltkrieg weitgehend vernachlässigt worden war. Nun konzentrierte sich die Planung des öffentlichen Verkehrs ganz auf den Bau neuer Tramlinien zur Erschliessung des Kantons. Die Idee einer Bahnverbindung über den Süden des Genfersees schien in Vergessenheit geraten zu sein – untergegangen in einer Flut von Gutachten und Berichten, in denen sich öffentliches Interesse, regionale Begehren und widersprüchliche ideologische Grundsätze unentwirrtbar miteinander vermischten. Hinzu kam die grenzüberschreitende Dimension des Vorhabens, die diese schwierige Ausgangslage noch komplizierter machte.

Der Verein Alprail brachte 1993 die Wende: Er hatte den Vertrag von 1912 ausgegraben und sorgte dafür, dass erneut über eine mögliche Eisenbahnverbindung diskutiert wurde. Das Szenario überzeugte nach und nach sowohl die Vertreterinnen und Vertreter der verschiedenen politischen Parteien als auch die französischen Regionalbehörden – und Robert Cramer, der 1997 zum neuen Genfer Staatsrat gewählt wurde. Das Projekt mit dem Namen «CEVA – Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse» profitierte von der Dynamik des 2004 erarbeiteten Agglomerationsprojekts und setzte sich bei den Genfer Entscheidungsträgern durch, noch bevor es vom Bundesrat, den SBB und der französischen Regierung in Paris angenommen wurde.

Die Geburt des Léman Express

Am 20. September 2005 fand der Spatenstich zur ersten Etappe des Projekts statt. Zahlreiche Persönlichkeiten aus der Politik waren anwesend, etwa die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer und ihr Tessiner Amtskollege Marco Borradori, die damit die im Jahr zuvor geschlossene Allianz zwischen den drei Kantonen zur Umsetzung ihrer jeweiligen Bahnprojekte bekräftigten. Sechs Jahre später, am 15. November 2011, wurde im Beisein von Bundesrätin Doris Leuthard die zweite Etappe lanciert, die zur Fertigstellung des Projekts CEVA und zur Geburt einer neuen Bahnlinie – des Léman Express – führen sollte.

Die neue Strecke wurde am 12. Dezember 2019 in Betrieb genommen. Sie umfasst 14 Kilometer Gleise auf Schweizer Boden, fünf neue Bahnhöfe – vier davon unterirdisch siehe Seite 8 –, zweieinhalb Kilometer Tunnel, 3,6 Kilometer überdeckte Einschnitte, auf denen ein Fuss- und Velowegnetz («voies vertes») angelegt wurde, und rund 600 neu gepflanzte Bäume. Ein Jahr danach sind die Auswirkungen dieser Revolution allerdings noch kaum abzuschätzen, da die Monate nach der Einweihung des Léman Express von einer historischen Pandemie geprägt waren, die die Gesellschaft lähmte und die jede statistische Beobachtung verfälscht. ●

Der Historiker Christophe Vuilleumier publiziert hauptsächlich über das 17. und 20. Jahrhundert. Er ist Autor des Buchs «Chêne-Bourg. Entre passé et avenir» (Slatkine, Genf 2019). Mit Gérard Duc veröffentlichte er eine Geschichte der CEVA: «Du CEVA au Léman Express. Le chantier du siècle» (Slatkine, Genf 2020).



Am Bahnhof Lancy-Bachet beginnt der unterirdische Abschnitt der CEVA.