

Samstag, 15. Juni, 08:00

Grenzgänger als Leidtragende**Slow-up auf dem Genfersee**

Schweiz Samstag, 15. Juni, 08:00



Zwei Dampfschiffe der CGN auf dem Genfersee. (Bild: Keystone)

Andrea Kucera, Lausanne

Man stelle sich vor, die Sihltalbahn verfüge auf einmal, dass die Fahrtzeit von Adliswil nach Zürich nicht mehr 16 Minuten dauere, sondern 35. Nicht den ganzen Tag über, aber just zu den Stosszeiten morgens und abends, wenn die Pendler möglichst rasch zur Arbeit und wieder nach Hause gelangen möchten.

Genau dieses Szenario ist auf dem Genfersee Realität. Seit dem 22. April dauert die Überfahrt vom französischen Thonon nach Lausanne zu den Stosszeiten nicht mehr 27, sondern 50 Minuten. Der Grund für diesen Rückschritt liegt paradoxerweise im Erfolg der Linie. Weil sich die Passagierzahlen seit 2009 verdreifacht haben und die eingesetzten Schnellboote morgens und abends bald einmal chronisch überfüllt waren, zog die Betreibergesellschaft CGN die Notbremse: Statt der zwei Schnellboote befördern neu drei in die Jahre gekommene Dampfschiffe die Grenzgänger zur Arbeit. Tagsüber verkehren weiterhin die Schnellboote. Der einzige Gewinn liegt darin, dass die neuen alten Schiffe statt 120 über 400 Kunden aufnehmen.

Trotzdem macht die drastische Massnahme stutzig. Der florierende Grenzverkehr über den Genfersee ist ein Kind des Booms in der Genferseeregion. 20 000 Franzosen strömen täglich mit Auto, Zug oder Schiff in den Kanton Waadt; rund 600 Personen setzen allein vom Département Haute-Savoie über den See – entweder von Thonon nach Lausanne, von Evian nach Lausanne oder von Chens nach Nyon. Mit ebendiesem Boom begründete die Waadtländer Regierung jüngst Investitionen von 300 Millionen Franken in die kantonalen Regionalbahnen, von denen einzelne unrentabel sind. Warum hapert es mit den Anpassungen an die Nachfrage im grenzübergreifenden Pendlerverkehr?

Die Gründe sind mannigfaltig. Zum einen wurde die CGN aus finanziellen Gründen im letzten Jahr restrukturiert. Sodann ergeben sich immer wieder Konflikte aus dem Doppelmandat der Schifffahrtsgesellschaft, die mit ihren historischen Dampfern einen touristischen Zweck erfüllt, gleichzeitig aber zu einem immer wichtigeren Player im öffentlichen Verkehr geworden ist. Letzten Endes liegt der Hund im binationalen Zwist begraben. Die Schweizer Anrainerkantone Waadt, Genf und Wallis, die die Mehrheit im Aktienkapital der CGN halten, fordern eine stärkere Beteiligung Frankreichs an der Finanzierung der Linie. Bis anhin stemmt die Schweizer Seite 80 Prozent der Kosten und das Département Haute-Savoie 20 Prozent.

Solange vom französischen Ufer keine Antwort vorliegt, ob dieses zu einer grösseren Beteiligung bereit ist, werden auch keine neuen und vor allem grösseren Schnellboote gekauft. Die Leidtragenden in dieser Situation sind die Grenzgänger. Sie weisen zwar seit Jahren darauf hin, dass die Pendlerschiffe ihre Kapazitätsgrenzen überschritten haben. Gleichzeitig möchten sie ihre Sorgen nicht allzu laut herumposaunen, denn um ihr Image in der Schweiz steht es nicht zum Besten.

Personenfreizügigkeit ist schön und gut. Aber wenn sie bei den grenzübergreifenden Verkehrswegen aufhört, ist der Kollaps programmiert.

COPYRIGHT © NEUE ZÜRCHER ZEITUNG AG - ALLE RECHTE VORBEHALTEN. EINE WEITERVERARBEITUNG, WIEDERVERÖFFENTLICHUNG ODER DAUERHAFTESPEICHERUNG ZU GEWERBLICHEN ODER ANDEREN ZWECKEN OHNE VORHERIGE AUSDRÜCKLICHE ERLAUBNIS VON NEUE ZÜRCHER ZEITUNG IST NICHT GESTATTET.