Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 98 (1980)
Heft: 22: Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich

Artikel: Was geschieht in Genf?
Autor: Brocard, André
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-74135

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: 09.08.2025

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

Was geschieht in Genf?

In Genf ganz besonders, aber auch in der ganzen Westschweiz und in Kreisen der SBB, wurde die Notwendigkeit, den *Flughafen Cointrin* an das Bahnnetz anzuschliessen, als dringend empfunden, und dieser Anschluss war Gegenstand mehrerer Projekte. Im Jahre 1969 führten die SBB Studien für den Anschluss der drei nationalen Flughäfen Zürich, Genf-Cointrin und Basel-Mülhausen an die Bahn durch. Seit 1974 sind die SBB mit der Erstellung eines Projektes für Genf beauftragt; der grösste Teil des nötigen Landes ist erworben, und die Rechte sind gesichert worden.

Der im September 1976 von den SBB eingereichte Bericht wurde überarbeitet. Eine Dreierkommission, bestehend aus Vertretern des Bundes, des Kantons Genf und der SBB wurde beauftragt, eine in wirtschaftlicher, technischer und finanzieller Hinsicht befriedigende Lösung zu finden. Im Dezember 1977 empfahl die Eidg. Kommission für Gesamtverkehrskonzeption in ihrem Schlussbericht, die drei nationalen Flughäfen an das Bahnnetz anzuschliessen.

Im April 1979 überreichten die SBB der Dreier-Arbeitsgruppe ihre revidierte Studie. Diese überprüfte und befürwortete sie und erstellte ihren Rapport, den sie an das Bundesamt für Verkehr leitete. Im September des gleichen Jahres hat sich der Genfer Grosse Rat einverstanden erklärt, einer Kommission die Ausarbeitung eines Gesetzesentwurfes anzuvertrauen, wonach in Form eines Vorschusses ein Kredit zur Finanzierung der vorsorglichen Massnahmen für den Bahnanschluss eröffnet werden soll. Am 9. November 1979 hat der Regierungsrat des Kantons Genf als Vorinvestition einen Kredit von 5,6 Mio Franken bewilligt. Der endgültige Entscheid liegt nun bei den Eidg. Räten, welche die Angelegenheit 1980 behandeln sollen.

Das Projekt

Es umfasst vier Teile (Bild):

Der Bahnhof des Flughafens

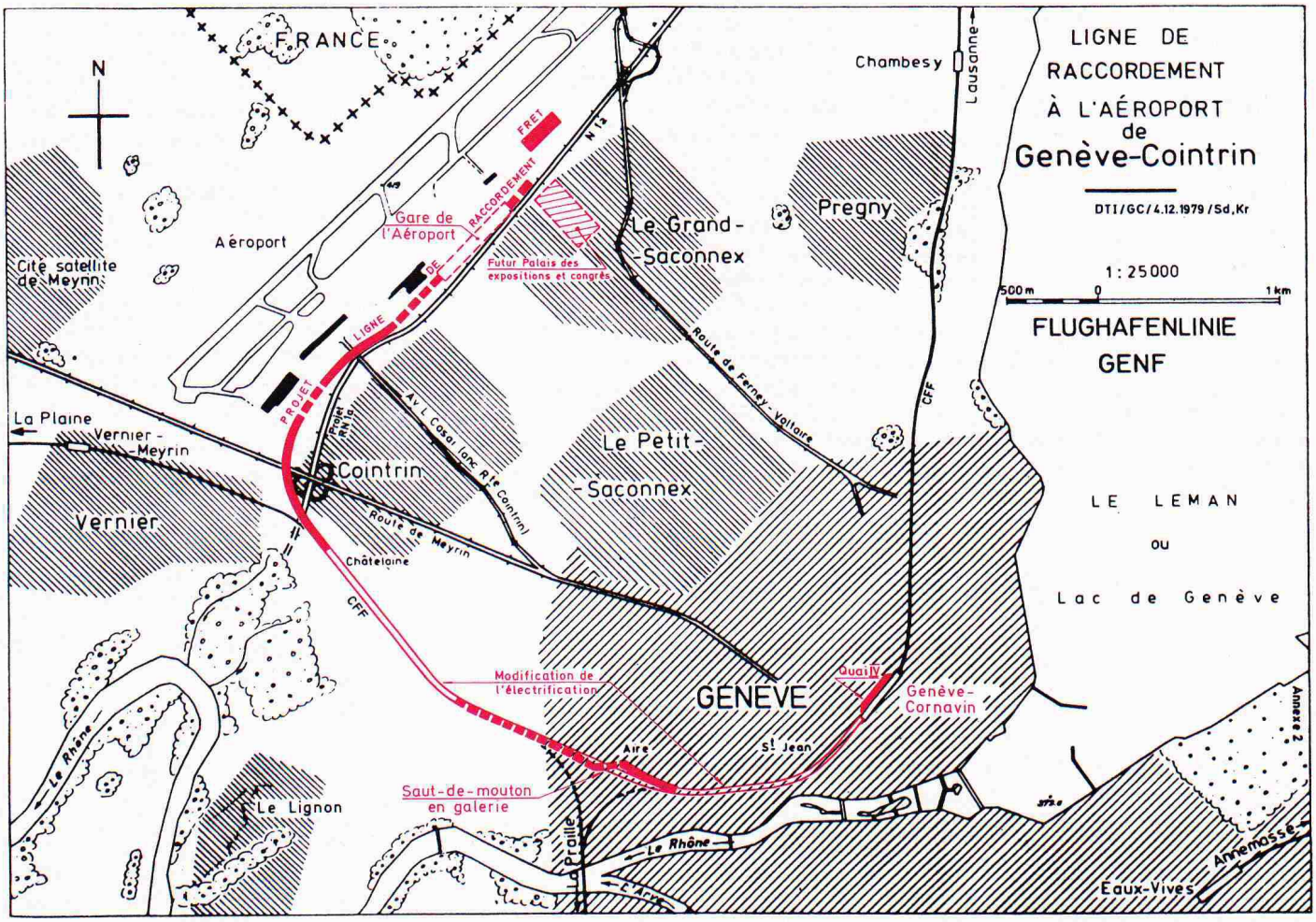
Der Bahnhof wird unterirdisch gestaltet mit zwei Inselperrons und vier Perrongleisen von 420 m Nutzlänge. Die Dienstlokale und diejenigen für die Aufnahme der Reisenden (Fahrkartenschalter, Auskunft, Gepäck usw.) liegen ein Stockwerk höher, über den Gleisen, sind jedoch ebenfalls unterirdisch vorgesehen. Für den Gütertransport bleibt die Möglichkeit vorbehalten, die Gleise an die künftige Luftfrachthalle anzuschliessen.

Eine neue Anschlusslinie

Von der Gegend von *Châtelaine* bis zum Flughafen Genf (2,5 km) wird die Zweiglinie vollständig in Geländeeinschnitten und Tunnels gebaut; die Doppelspur wird u.a. unter der Route de Meyrin, der Avenue Louis-Casai und dem Flughafen-Parking geführt. Die grösste Neigung wird 20 Promille und der Minimalradius 390 m betragen.

Arbeiten am gemeinsamen Abschnitt der Linie Lyon–Genf

Die Strecke ist gegenwärtig mit einer SNCF-Fahrleitung und der SNCF-Signalisation ausgerüstet. Da Strom- und Signalsystem der französischen Linie für das SBB-Netz nicht anwendbar sind, erwies sich die Umgestaltung von Fahrleitung und Signalisation der vorhandenen Gleise auf das SBB-System als notwendig, ebenfalls der Bau eines dritten Gleises für die Züge in Richtung *La Plaine*. Indem das neue «französische» Gleis durch eine Gleisüberwer-



Projektskizze für die Flughafenlinie Genf

fung unter den Schweizer Gleisen hindurch geführt wird, ist Gewähr für eine reibungslose Abwicklung beider Verkehrsströme geboten – ohne gegenseitige Behinderung – und für eine flüssige und regelmässige Bedienung des Flughafens.

Anpassungen im Bahnhof Genf-Cornavin

Die bestehenden drei Gleise längs der Perrons 1 und 2 werden nicht mehr genügen, um den durch die Flughafenlinie entstehenden zusätzlichen Verkehr aufzunehmen, so dass auch der Perron 3 dem Schweizer Verkehr dienen wird. Für den Verkehr von und nach La Plaine und Frankreich wird ein neuer Perron 4 gebaut.

Schliesslich – der Umstand ist wichtig genug, dass man ihn hervorhebt – wird der Bahnhof Genf-Flughafen ein Endbahnhof für die Züge, die in Cornavin nur transitieren werden; Cornavin bleibt aber der Hauptbahnhof von Genf.

Betriebsleistungen

In Wirklichkeit betrifft das Projekt für den Anschluss Bahn–Flughafen nicht nur die Fluggäste, sondern mehrere Kategorien potentieller Reisender, die dazu beitragen werden, die Rentabilität der öffentlichen Betriebe in dieser Region zu verbessern.

Schätzung der Benutzerzahl des künftigen Anschlusses (Fahrten pro Jahr)

Fluggäste	1 000 000
Begleitpersonen	250 000
Flughafen-Besucher	80 000
Flughafen-Personal	300 000
Vorortsverkehr	125 000
Besucher des «Palais des expositions»	328 000

Um der Nachfrage der verschiedenen Kategorien von Bahnbenützern zu entsprechen, sehen die SBB die *Zurverfügungstellung sämtlicher Zugsgattungen* vor: Städteschnellzüge, Schnell- und Regionalzüge, gemäss dem neuen Reisezugkonzept, das mit dem Fahrplanwechsel im Frühjahr 1982 in Kraft treten wird.

Somit wird es möglich sein, sämtliche Städte und Ferienorte der Westschweiz vom Flughafen aus direkt zu erreichen. Tatsächlich kommen in Zukunft alle in Richtung Wallis, Bern–Zürich, Neuenburg–Biel fahrenden Züge aus dem Bahnhof des Flughafens. Die Qualität der angebotenen Verbindungen und ihre Bequemlichkeit können den Tourismus und die internationalen Geschäftsreisen nur fördern, die für die Wirtschaft der ganzen Westschweiz unentbehrlich sind.

Mit viertelstündiger Zugfolge – was einem täglichen Verkehr von 130 Zügen entspricht – wird der Bahnanschluss besonders den Strassenverkehr entlasten, der zwischen dem Stadtzentrum und dem Flughafen und seiner Region besonders dicht ist.

Kosten und Rentabilität

Der Gesamtkostenvoranschlag umfasst

- den unterirdischen Bahnhof Genf-Flughafen,
- den Bau der neuen Doppelspurstrekke ab Châtelaine,
- die Anpassungen der Linie von Cornavin nach Châtelaine,
- einen Teil der Anpassungen im Bahnhof Cornavin,
- Verschiedenes und Unvorhergesehenes.

Er beläuft sich auf *189 Millionen Franken*. Dazu kommen noch andere im Bahnhof Cornavin auszuführende Bauarbeiten, die nicht unmittelbar dem Flughafen-Anschluss zuzuschreiben sind. Die Verantwortlichen des Projektes nehmen an, dass mehr als die Hälfte der Arbeiten, die sich auf 200 Mio Franken belaufen werden, Unternehmern des Kantons Genf anvertraut werden. Auch dieser Gesichtspunkt der Angelegenheit ist keinesfalls ausser acht zu lassen. Das Baugewerbe findet hier willkommene Aufträge.

Wie in Zürich wird sich auch hier die Beteiligung der Behörden (Bund und Kanton) als unumgänglich erweisen. Verschiedene Berechnungsmethoden ergeben eine Verteilung gemäss nachstehender Zusammenstellung, deren Schlüssel sich schliesslich mit dem in Zürich angewendeten deckt.

Kanton	12 Mio	(6%)
Bund	64 Mio	(34%)
SBB	113 Mio	(60%)
	189 Mio	(100%)

Die Rentabilität ist wie für zahlreiche Werke von ähnlicher Bedeutung schwierig vorauszusehen. Die Arbeitsgruppe Bund/Kanton Genf/SBB hat die jährlichen Einnahmen für 1987 auf 10,8 Mio und für 1995 auf 14,9 Mio geschätzt, während die gesamten Betriebskosten auf 4 Mio Franken, ohne die Kapitalkosten der festen Anlagen, veranschlagt worden sind. Langfristig wird die interne Verzinsung des angelegten Kapitals, laut Berechnungen der SBB, unter Berücksichtigung der vollen Kapitalanlage 3,4% betragen. Wird dagegen nur der Anlageanteil der SBB berücksichtigt (ohne öffentliche Körperschaften), würde der interne Zinssatz auf 7% ansteigen, der als angemessen betrachtet werden kann. Unter diesen Bedingungen und mit Rücksicht auf die Beteiligung der Behörden wird es den SBB möglich sein, ihre Kosten zu 100% und, im Falle einer günstigen Verkehrsentwicklung, noch darüber hinaus zu decken. Vom Standpunkt der *Transporte* aus gesehen, kann der Bahnanschluss Cornavin–Cointrin als ein *rentables Geschäft* betrachtet werden, das auf alle Fälle eine Erhöhung der Zahl der Reisenden und eine bessere Auslastung der SBB bewirken wird. Bis die Detailprojekte eine greifbare Form annehmen, werden zwei Jahre vergehen. Die Bauarbeiten dauern weitere fünf Jahre. Vor 1987 wird also die neue Bahnverbindung nicht in Betrieb genommen werden können.

André Brocard, dipl. Ing. ETH,
Direktor des Kreises I,
Lausanne

Redaktionelle Koordination:
Heini Gründler, dipl. Ing. ETH
Projektleiter an der Flughafenlinie
Bauabteilung Kreis III