

Ueber den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **66 (1948)**

Heft 38

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-56800>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

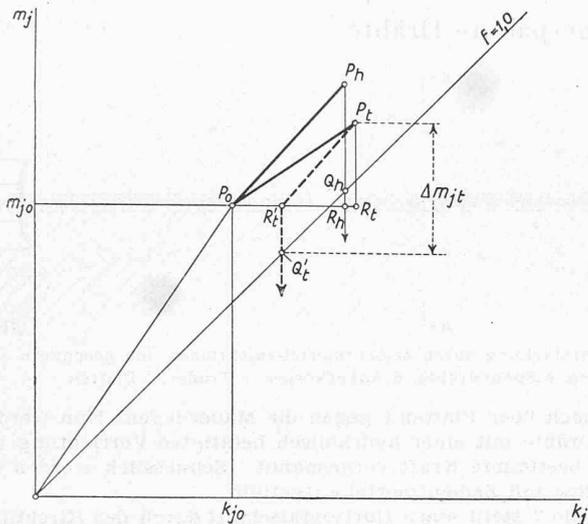


Bild 6. Vergleich zwischen hydraulischem und thermischem Kraftwerk

Laufe der Zeit verschiedenartigen Einflüssen; sie dürfen nicht dazu führen, dass der Wirtschaftlichkeitskoeffizient dauernd unter 1 sinkt. Anhand eines der Praxis entnommenen Beispiels wurde gezeigt, wie sich diese Einflüsse im Falle eines bestimmten Unternehmens in Wirklichkeit auswirken.

Die Eingliederung eines neuen Kraftwerkes von bekannter Eigenwirtschaftlichkeit in ein bestehendes Unternehmen wird besprochen. Es wird die Forderung begründet, nur Werke möglichst hoher Wirtschaftlichkeit zu bauen. Einzelne kleine Werke mit schlechten Wirtschaftlichkeitskoeffizienten können unter Umständen tragbar sein; der Bau *nur* solcher kleiner Werke ist jedoch kein gangbarer Ausweg aus der herrschenden Energieknappheit.

Ein thermisches Kraftwerk wird unter heutigen Preisverhältnissen bei Vollproduktion die Wirtschaftlichkeit eines Produktionssystems voraussichtlich verschlechtern; wegen des Fortfalls des produktionsabhängigen Kostenanteils beim Rückgang des Energieabsatzes wird das Gesamtunternehmen jedoch weniger krisenempfindlich sein als beim Bau neuer hydraulischer Speicherwerke. Ein solches thermisches Kraftwerk stellt also im Rahmen eines vorwiegend hydraulischen Produktionssystems einen wertvollen Puffer zum Auffangen konjunkturbedingter Absatzschwankungen dar.

Ueber den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin

DK 725.39(494.42)

Die Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau des Flughafens Genf-Cointrin vom 20. August 1948, durch die der Antrag eines Bundeskredites an den Kanton Genf von 30 Prozent der Baukosten der dritten Bauetappe, maximal 6 109 000 Fr., begründet wird, gibt einen interessanten Ueberblick über die Verkehrsentwicklung, die bisherigen Bauten und ihre Kosten.

Tabelle 1. Entwicklung des regelmässigen Linienverkehrs auf den Flugplätzen von Basel, Genf und Zürich

	1938	1946	1947
Zahl der Flüge	9 006	10 066	17 533
Index	100	112	195
Zahl zahlender Passagiere	43 091	147 159	267 025
Index	100	342	620
Post in t	277,3	596,7	1 354,5
Index	100	216	489
Fracht in t	230,6	948,5	2 617,2
Index	100	411	1137
Einfuhr*) Menge t	76,8	420,8	758,3
Wert Mio Fr.	16,25	23,1	46,7
Ausfuhr*) Menge t	62,3	304,2	416,4
Wert Mio Fr.	101,3	169,9	319,5

*) Aus der Zollstatistik.

Tabelle 1 zeigt die ausserordentliche Steigerung des Luftverkehrs nach dem Krieg und lässt aus der Wertsteigerung

zwischen Ein- und Ausfuhr (1947 betrug der mittlere Wert der eingeführten Ware 61,5 Fr./kg, der der ausgeführten 311 Fr./kg) die hohe Bedeutung des Luftverkehrs für jenen beträchtlichen Teil der schweizerischen Industrie erkennen, der arbeitsintensive Edelmetalle exportiert. Die Verwendung immer grösserer Flugzeuge, die dank des Flughafens Cointrin möglich war, zeigt sich in der sehr viel stärkeren Zunahme der Verkehrsleistungen gegenüber der Zahl der Flüge.

Am 7. Mai 1941 bewilligte der Grosse Rat des Kantons Genf rd. 5 Mio Fr. für den Ausbau des Flughafens Cointrin. Anfangs 1945 hatte Genf hierfür aus eigenen Mitteln bereits 9 Mio Fr. investiert. Diese erste Bauetappe umfasste eine Betonpiste von 1200 m Länge und 50 m Breite, ferner 20 000 m² Vorplätze, zwei Rollwege und eine Pistenbeleuchtung. Die Arbeiten wurden Ende 1944 fertiggestellt und ermöglichten der Schweiz, sich bald nach Kriegsende mit einem vollwertigen Flughafen in den internationalen Flugverkehr einzuschalten.

Am 21. Juni 1945 genehmigten die Eidg. Räte einen Bundesbeschluss für die Subventionierung der zweiten Ausbauetappe mit 30 Prozent. Diese Etappe, deren Kosten mit rd. 8 Mio Fr. veranschlagt worden waren, sah die Verlängerung der Hartpiste auf 2000 m vor, ferner die Erstellung von Rollwegen und Abstellplätzen, den Bau eines Abfertigungsgebäudes, eines neuen Peilgebäudes, die Modernisierung der Flugfunkanlagen und die Ergänzung der Beleuchtungs- und Befeuerungseinrichtung für den Nachtflug.

Die Pistenverlängerung war schon im Sommer 1946 beendet, die übrigen Arbeiten mit Ausnahme des Abfertigungsgebäudes ein Jahr später. Das Verkehrsvolumen wuchs dadurch in Cointrin rasch an und überflügelte im Jahre 1947 das von Dübendorf bei der Luftpost um 115 Prozent, bei den Passagieren um 22 Prozent und bei der Luftfracht um 90 Prozent.

Ueber die bis Herbst 1946 ausgeführten und zum Teil noch im Gang befindlichen Bauten berichtete Ing. A. Bodmer in Ed. 126, S. 237 * (24. Nov. 1945).

Der unerwartete Aufschwung liess bald erkennen, dass der bisherige, auf das Notwendigste beschränkte Ausbau ungenügend war. Der Kanton Genf erkannte, dass nur durch sehr rasches Handeln der Aufschwung seines Flughafens nicht gelähmt wird. Der Bau der Werft, der Flugzeughalle und des Abfertigungsgebäudes, das bei der zweiten Etappe mangels genügenden Erfahrungen aus dem Ausland zurückgestellt wurde, mussten vor dem Ausarbeiten endgültiger Projekte mit Kostenvoranschlägen in Angriff genommen werden. Es ergaben sich folgende Baukosten der dritten Etappe:

Neue Wartepplätze	2 890 000 Fr.
Halle	3 240 000 Fr.
Werft	1 725 000 Fr.
Werkstätten und Garagen	2 840 000 Fr.
Halle für Kleinflugzeuge	1 460 000 Fr.
Aufnahmegebäude*)	4 305 000 Fr.
Zufahrtsstrassen und Parkplätze	1 673 000 Fr.
Radioelektrische Einrichtungen	1 465 500 Fr.
Diverses**)	1 067 000 Fr.
Total	20 665 500 Fr.

*) Nach Abzug von 1,3 Mio Fr. aus dem Kredit der 2. Etappe.

**) Feuerlöschrichtungen, Entfernen von Flughindernissen, Ausweichplätze, Ergänzen der Nachtbeleuchtungsanlage.

Die Hallen, die auf S. 414 * und 425 * lfd. Jgs. ausführlich beschrieben wurde, sind fertig gestellt; die übrigen Bauten gehen der Vollendung entgegen. Alle Bauten und Einrichtungen stellen das Minimum dar, das für einen geregelten Flugbetrieb nötig ist.

Die Behörden des Bundes und des Kantons Genf haben gemeinsam einen Voranschlag für den Betrieb des Flughafens Cointrin für das Jahr 1949 aufgestellt, wobei der selbe Verkehr angenommen wurde, wie er im Jahre 1947 ausgewiesen wurde. Darnach ergeben sich Gesamtausgaben von rd. 2,3 Mio Fr., denen Einnahmen von rd. 1,1 Mio Fr. gegenüberstehen. Das von der Volkswirtschaft des Kantons Genf zu tragende Defizit beträgt somit 1,2 Mio Fr. Obwohl sich unter dem Druck der Verhältnisse ein ungewohntes Vorgehen in der dritten Bauetappe nicht vermeiden liess, so muss doch festgestellt werden, dass die Bereitstellung der nötigen und geeigneten Flugplätze eine Sache von gesamtschweizerischem Interesse ist und die Ausbaukosten nicht allein von den regionalen Interessenten aufgebracht werden können, weshalb die Annahme des vorliegenden Beschlusses unter gewissen in der Botschaft einzeln angeführten Vorbehalten gerechtfertigt erscheint.