

ÖPNV über den Genfersee ins Nachbarland

von Reinhard Christeller, Dipl. Masch.-Ing. ETH-Z, Exec. MBA HSG, Hendaye, Frankreich



Die Ville de Genève, eines der drei heute auf den Linien von Lausanne in die gegenüberliegenden französischen Städte verkehrenden Schiffe

Aufnahme: Reinhard Christeller



Andreas Bergmann, Direktor der CGN

Aufnahme: CGN

Die schweizerische Genfersee-Schiffahrtsgesellschaft Compagnie Générale de Navigation sur le Lac Léman (CGN) bietet hauptsächlich im Sommer ein touristisches Angebot, das vornehmlich von Tagesausflüglern aber auch von internationalen Besuchern genutzt wird. CGN befördert aber auch ebenso viele Fahrgäste im rege und mit steigender Tendenz genutzten Berufsverkehr quer über den See, schwerpunktmäßig zwischen Evian-les-Bains und Thonon-les-Bains. Auf beiden Verbindungen verkehren werktags ungefähr alle 90 Minuten 13 bis 14 Schiffs-kurse in jeder Richtung, am Wochenende im Winter zwei weniger. Drei mit Dieselmotoren angetriebenen Schiffe mit je rund 550 Plätzen versehen diesen Dienst. Sie wurden zwischen 1963 und 1978 in Dienst gestellt. Mit ihrer Geschwindigkeit von 25 km/h und einer Fahrzeit von 35 Minuten für die Verbindung nach Evian und 50 Minuten für Thonon erzielen sie einen Zeitgewinn von etwa einer Stunde gegenüber der rund 70 km langen Fahrt mit dem Auto rund um das Ende des Genfersees und erzeugen mit 0,8 und zukünftig 0,72 kg pro Passagierplatz nur rund 3 % der CO₂-Emissionen des Autover-

kehrs. CGN betreibt eine weitere Verbindung zwischen dem französischen Yvoire und dem schweizerischen Nyon, das wie Lausanne ebenfalls zum Kanton Waadt gehört. Die Schiffslinien sind gut in den öffentlichen Verkehr eingebunden, insbesondere befindet sich in Lausanne der Schiffssteg direkt bei der Station Ouchy der automatischen U-Bahn, die in die höher gelegenen Teile der Stadt führt. Auch tariflich sind sie gut ins schweizerische und französische System eingebettet.

Die Schiffsflotte soll nun ab 2023 durch bis zu fünf moderne dieselgetriebene, von den holländischen Firmen Omega Architects und Van Oossanen Naval Architects entworfene Schiffe mit je 700 Plätzen ergänzt werden. Sie werden behindertengerecht, mit Aufzügen zwischen den drei Decks, Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Roller sowie WLAN und Lademöglichkeiten für elektronische Geräte ausgerüstet und erhalten eine Bar. Die 158 m² Solarzellen auf dem Dach leisten maximal 28 kW. Mit der erweiterten Flotte werden künftig doppelt so viele Fahrten wie bisher im 45-Minuten-Takt angeboten. Technische Maßnahmen wie längslaufende



So werden die neuen Schiffe mit 700 Plätzen, die ab 2024 verkehren werden, aussehen.

Abbildung: CGN



Am späteren Nachmittag steigen viele im schweizerischen Lausanne arbeitende Pendler aufs Feierabendschiff.

Aufnahme: Reinhard Christeller

seitliche Kiele und aktive Stabilisatoren werden eine ruhigere Fahrt auch bei rauem Wetter erlauben. Die Schiffe werden auch bei hohem Seegang mit Wellen bis zu zwei Metern ganzjährig verkehren können, während mit der heutigen Flotte wetterbedingt etwa zehn Tage im Jahr der Betrieb eingestellt werden muss. Zwei Schiffe sind bei Shiptec AG in Luzern mit einer Option auf drei weitere bestellt. Die Segmente des Schiffsrumpfs in Aluminium-Bauweise werden aus dem polnischen Werk Aluship Technology in Gdansk bezogen; die einzelnen Elemente in transportfähigen Abmessungen werden in Luzern gebaut und dann in Lausanne zusammengefügt. Sie werden hybride dieselelektrische Antriebe erhalten und sind für eine mögliche spätere Umrüstung auf Batterie- oder Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb vorgesehen. Es ist geplant, dass sie wie heute bei einer technisch möglichen Höchstgeschwindigkeit von 33 km/h mit 25 km/h verkehren werden.

Technische Daten

Länge (m)	60,4	Verdrängung, beladen (t)	417
Breite (m)	11,4	Antriebsdiesel (kW)	2 x 880
Höhe (m)	11,1	Besatzung	4
Tiefgang, beladen (m)	1,56		

Bei der Planung wurden auch Überlegungen zu schnelleren Varianten wie Tragflügel- oder Luftkissenboote angestellt und wieder verworfen. Die Gründe dafür sind einerseits die bereits heute erreichte Attraktivität bezüglich Reisezeit, der erhöhte Energieverbrauch, die Wellenerzeugung und der Lärmpegel für die Fahrgäste sowie die geringere Transportkapazität der alternativen Lösungen.

Aufgrund der bestehenden und erwarteten Nachfrage ist daran gedacht, auch am unteren Ende des Genfersees eine ähnliche Verbindung aufzubauen, auch hier gibt es einen allerdings geringeren Berufsverkehr im schweizerischen Inlandverkehr. Dazu wird ab 2024 in einer Zusammenarbeit zwischen dem öffentlichen Sektor und der Privatwirtschaft ein dreijähriger Schiffs-Probetrieb mit weniger als 20 Minuten Fahrzeit vom linksufrigen Corsier zum gegenüberliegenden Bellevue eingerichtet. Diese Verbindung dauert heute mit dem landseitigen öffentlichen Verkehr rund eine Stunde und erfordert mehrfaches Umsteigen.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass innerhalb der Stadt Genf am unteren See-Ende die Mouettes Genevoises Navigation mit vier häufig verkehrenden Linien einen in den Genfer Verkehrsverbund „unireso“ integrierten städtischen Schiffsverkehr betreiben. ■ ■