

Probleme der Autobahnplanung im südlichen Oberrhein- und Hochrheingebiet aus einer Gesamtschau mitteleuropäischer Verkehrsbeziehungen

Autor(en): **Schütte, W. / Hamm, L. von**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83 (1965)**

Heft 22: **SIA, 69. Generalversammlung Basel, 11./12. Juni 1965**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-68170>

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.

und vielgestaltig. Neben den Architekten finden wir die Fachgruppe der Planer, welche sich mit der generellen Bearbeitung der Gestaltung, z. B. eines Gemeindegebietes, beschäftigen, dann die Generalunternehmer, welche dem Siedlungsbau in grossem Stil auf ihre Weise zu Leibe rücken, ferner die Bauingenieur, Unternehmer usw. Leider ist festzustellen, dass die Fachkreise oft eher auseinander als zusammen streben. So wird der Spezialist für Ortsplanung manche Erkenntnisse, welche dem Praktiker zur Verfügung steht, vernachlässigen; dem Architekten, nach Klarheit der Gebäudekonzeption suchend, liegt vielleicht das Gebiet der geschickten Bereitstellung der finanziellen Mittel oder die Straffung der Bauführung ferner; der Generalunternehmer ist versucht, die soziale und auch baukünstlerische Seite seiner Aufgabe zu übersehen; der Bauunternehmer endlich mag über seiner Spezialität das Ganze zu sehr vergessen. Es ist nötig, dass das Gespräch zwischen den einzelnen Berufsgruppen intensiviert wird, dass die verschiedenen Grenzübereinandersetzungen falschen Berufsstolzes oder gar des Brotneides fallen, soll ein wirklicher Fortschritt im Wohnbau- und Siedlungswesen erreicht werden. Es darf nicht sein, dass aus der Verwirrung der Sprache der «Spezialisten» eine babylonische Verwirrung unserer Städtebilder entsteht. Es darf auch nicht sein, dass das Wohn- und Siedlungswesen eine rein geschäftliche Angelegenheit möglichst schöner Gewinne ist. Neben dem angemessenen Ver-

dienst soll auch der ideelle Erfolg des Geschaffenen Ansporn zur Verbesserung der Leistung sein. Es wäre nicht gut, wenn wir der Bewährungsprobe, der sich die Berufsleute in der Frage des «Bereitstellens von Wohnraum» gegenübergestellt sehen, ohne allen Idealismus entgegentreten würden.

Es gibt einen Weg

Den Abschluss der «Gedanken zur Bereitstellung von Wohnraum» mögen zwei Zitate aus *Gottfried Kellers* «Fähnlein der sieben Aufrechten» bilden, in welchem von Zeit zu Zeit zu blättern ganz allgemein nicht schaden kann.

Da sagt z. B. der wackere Schneidermeister Hediger zu seiner Frau: «Es wird eine Zeit kommen, wo in unserem Land . . . sich grosse Massen Geldes zusammenhängen . . . ; dann wird es gelten, dem Teufel die Zähne zu weisen; dann wird es sich zeigen, ob der Faden und die Farbe gut sind an unserm Fahmentuch!» Haben wir nicht in den letzten Jahren die Zeit der grossen Geldmassen erlebt?

Ferner der junge Karl Hediger in seiner Festrede bezüglich der Schweiz: «Wie zierlich und reich ist das Vaterland aber auch gebaut. Je näher man es ansieht, desto reicher ist es gewoben und geflochten, schön und dauerhaft, eine preiswürdige Handarbeit. Wie kurzweilig ist es, dass es nicht einen eintönigen Schlag Schweizer, sondern dass es Zürcher und Berner, Unterwaldner und Neuenburger,

Graubündner und Basler gibt, und sogar zweierlei Basler! Dass es eine Appenzeller Geschichte gibt und eine Genfer Geschichte; diese *Mannigfaltigkeit in der Einheit*, welche Gott uns erhalten möge, ist die rechte Schule der Freundschaft . . . » Liegt nicht der Ruf nach Bewährung im Wohlstand unter anderem darin, dass wir der im Gefolge der Konjunktur auftretenden Überwucherung unseres kleinen Landes mit freud- und lieblosen Anlagen von Menschenhand steuern und Ordnung in das Wachstum unserer Siedlungen bringen? Spüren wir nicht auch in unserm Zeitalter der grossen Bevölkerungsmassen Bedürfnis und Verpflichtung, zur Erhaltung der Mannigfaltigkeit in der Einheit, welche unserm Volkscharakter das Gepräge gibt, in der Bereitstellung neuen Wohnraumes beizutragen?

Bei aller Notwendigkeit, in nützlicher Zeit genügenden Wohnraum für grosse Massen bereitzustellen, bei aller Dringlichkeit der Rationalisierung und Industrialisierung des Bauwesens dürfen wir nicht hingehen lassen, dass das «kurzweilige mannigfaltige Schweizervolk» mehr und mehr in eintönige «gleichgeschaltete» Kasernen gesteckt wird. *Es gibt einen Weg, das gestellte Problem nach unserer Weise zu lösen.* Wir müssen ihn zu finden wissen.

Adresse des Verfassers: Basel, Peter-Merian-Strasse 34.

Probleme der Autobahnplanung im südlichen Oberrhein- und Hochrheingebiet aus einer Gesamtschau mitteleuropäischer Verkehrsbeziehungen

DK 625.711.3.001.1

Von Dr.-Ing. **W. Schütte** und **L. von Hamm**, Freiburg im Breisgau

Der Bau von Autobahnen hat in Deutschland eine längere Vorgeschichte. 1909 wurde in Berlin die «Automobil-Verkehrs- und Übungsstrasse G. m. b. H.» gegründet, deren Ziel der Bau der AVUS war. Sie entstand zwischen 1912 und 1921. Als erste Autobahn im heutigen Sinne konnte 1929 die 20 km lange Strecke Köln-Bonn fertiggestellt werden; weitergehende Pläne wurden aber seit 1930 infolge der Weltwirtschaftskrise aufgeschoben. Erst von 1933 an konnten auf Grund eines Reichsgesetzes anschliessende Planungen verwirklicht werden. Damals entstand als erster Streckenabschnitt der Reichsautobahn das Teilstück Frankfurt a. M.–Darmstadt. Viele der vorbereiteten Pläne für künftige Baumasnahmen des Staates beruhen auf Vorschlägen privater Autobahnvereine, von denen an dieser Stelle besonders der HAFRABA – Verein für die Planung der Strecke Hamburg–Frankfurt a. M.–Basel zu nennen ist. Im Sommer 1942, als die Arbeiten an der Reichsautobahn eingestellt wurden, waren insgesamt 3860 km Autobahnen fertiggestellt, von denen 2110 km im jetzigen Bundesgebiet lagen.

Das vor dem letzten Krieg in Deutschland vorgesehene Autobahnnetz entsprach den Hauptverkehrsbeziehungen im damaligen Reichsgebiet. Einzelne Streckenplanungen des Staates hatten zudem strategische Bedeutung. Insgesamt zeichnet sich bei einer nachträglichen Betrachtung der damaligen Vorhaben und Baumasnahmen eine weitgehende Ausrichtung des Autobahnnetzes auf West–Ost–West–Verbindungen ab. So ergab sich, dass nach der Teilung Deutschlands manche für die Bundesrepublik lebensnotwendige Nord–Süd–Verbindungen in diesem ersten Netz fehlte.

Erst 1955 wurden mit dem Bundesverkehrsfinanzgesetz und ab 1957 mit einem neueren Ausbauplan die Grundlagen für eine Netzerweiterung geschaffen. Das erste überragend bedeutende Ausbauergebnis war dann die Verkehrsübergabe der Gesamtstrecke von Hamburg über Frankfurt a. M. bis Weil bei Basel, welche Ende Juli 1962 nördlich Freiburg feierlich vollzogen wurde.

Ein zweiter Ausbauplan für das Netz der Autobahnen in der Bundesrepublik dient gegenwärtig vornehmlich der Entlastung verkehrsmässig zu stark beanspruchter Streckenabschnitte. Zugleich ist man aber bemüht, das noch unvollständige Netz der Nord–Süd–Nord–

Verbindungen im Fernstrassennetz weiter zu vervollständigen. Die wichtigsten unter diesen Ergänzungsstrecken sind folgende: Bremen–Dortmund (Hansalinie) sowie Dortmund–Giessen (Parallelstrecke zur Autobahn Frankfurt a. M.) und Bad Hersfeld–Würzburg als Teilstück der Fernverbindung Hamburg–München.

Von grosser Bedeutung für einen zügigen Verkehrsfluss werden in Zukunft aber auch die geplanten Entlastungsstrecken sein, welche gleichzeitig einer Begrüdigung bestehender Linien dienen. An dieser Stelle sind besonders hervorzuheben die vorgesehenen Abschnitte Wiesbaden–Darmstadt und Mannheim–Walldorf mit beabsichtigter Fortführung bis Heilbronn. Ebenso wird innerhalb der gegenwärtigen Planungen eine Verbesserung des Verkehrsanschlusses zu den Nachbarstaaten der Bundesrepublik angestrebt. Unter diesem Gesichtspunkt kommt besonders dem Neubau der Autobahn Stuttgart–Westlicher Bodensee mit Anschluss an das Schweizer Strassennetz Bedeutung zu.

Die Grundidee des schon 1926 gegründeten Vereins zur Schaffung einer Autobahn Hamburg–Frankfurt a. M.–Basel war es, eine schnelle und flüssige Verbindung zwischen Nordsee und Alpen herzustellen. Dieses, damals nur auf den Ausbau einer einzelnen Strecke bezogene Ziel gewinnt in der Gegenwart erhöhte und allgemeine Bedeutung. Strategische Gründe waren bis zum Ende des letzten Krieges der Anlass, dass die erste grosse Nord–Süd–Strecke nur bis Karlsruhe verwirklicht wurde. Es ging zu jener Zeit darum, das gesamte deutsche Binnenland mit einer zügigen Verkehrsverbindung an die Seehäfen anzuschliessen, was Basel nicht betraf.

Seit dem Krieg hat Hamburg, bis zu dieser Zeit bedeutendster kontinentaleuropäischer Hafen, den grössten Teil seines Hinterlandes, in erster Linie das Elbe-Einzugsgebiet, verloren. Innerhalb des sich nun stärker zusammenfindenden westlichen Europas übernahm seitdem Rotterdam den Platz des weitaus grössten Hafens auf dem Kontinent. Nach Untersuchungen von Gerhard Isbary zeigt sich seit einigen Jahren zunehmend klarer eine Konzentration von Bevölkerung und Wirtschaftskraft entlang einer Entwicklungsaxe Rotterdam–Basel ab. Diese Axe ist zugleich durch eine starke Verkehrsüberlastung speziell auf der Autobahn Duisburg–Köln–Frankfurt–Mannheim–Karlsruhe bereits jetzt gekennzeichnet. Neben der überragenden Bedeutung,

welche der Axe Rotterdam–Basel im Sinne künftiger europäischer Raumordnung zukommt, erscheint der einmündende Streckenabschnitt Hamburg–Frankfurt als nicht mehr so gewichtig.¹⁾

Die bisherigen Betrachtungen zum Autobahnbau beschränkten sich auf eine Erläuterung der Netzplanung im deutschen Staatsgebiet. Will man die europäischen Zusammenhänge in der zuletzt angedeuteten Richtung weiter untersuchen, so wird insbesondere für die Entwicklungsfragen im südlichen Oberrhein- und Hochrheingebiet ein Ausblick auf vergleichbare Verkehrsmassnahmen in Frankreich erforderlich.

In Frankreich begann man mit dem Bau von Autobahnen erst nach dem letzten Krieg. Dank des hier gut ausgebauten Nationalstrassennetzes war der Bedarf für grosse, neue Verkehrslinien nicht gleich stark wie in der Bundesrepublik Deutschland. Selbst heute zeichnet sich ein Bedarf an Autobahnen in erster Linie für Verbindungsstrecken und in der Nähe der französischen Grossstädte ab. So entstanden erste Teilabschnitte auch als Ausfallstrassen aus den Grossstädten. Seit 1955 konnte dann aber auf der Grundlage eines Staatsgesetzes mit der umfassenden Planung für ein Autobahnnetz von 1933 km begonnen werden. Für das südliche Oberrheingebiet hat das Projekt der «Autoroute du Haut Rhin» (Strassburg–Basel) mit einer vorgesehenen Querverbindung Mülhausen–Besançon und Anschluss in Richtung Westen an die Autobahn Paris–Lyon–Marseille grosse Bedeutung. Im Raum Mülhausen–Neuenburg (Landkreis Mülheim) ist ein Anschluss der Längsverbindung Strassburg–Basel und der Querverbindung durch die Burgundische Pforte an das deutsche Autobahnnetz vorgesehen. Die Bedeutung dieses Anschlusses liegt in einer zügigen Weiterleitung des grossen Fernverkehrs in das südwestliche Europa. Damit würde die Burgundische Pforte ihre geschichtliche Funktion als Durchgangs- und Fernverkehrspassage zwischen dem mittleren und dem südwestlichen Europa, die sie schon Jahrtausende inne hatte, wieder voll übernehmen.

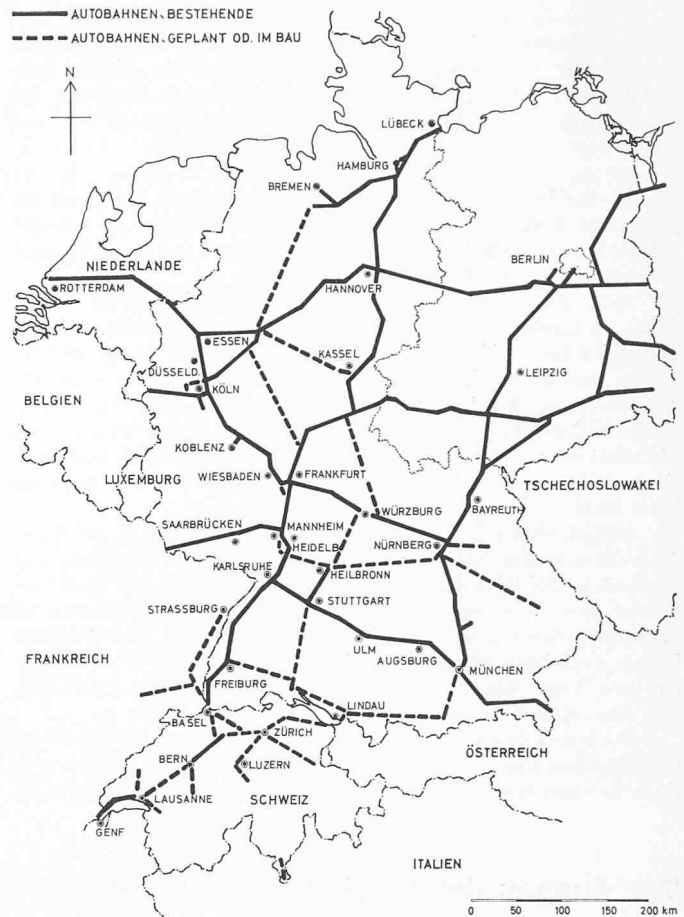
Die Einzelheiten über Planung und Bau der Autobahnen in der Schweiz dürfen als bekannt vorausgesetzt werden.

Der vorausgehende Überblick zum Problem des Autobahnbau in der Bundesrepublik Deutschland und in Frankreich stellt den Rahmen dar, von dem aus nun auf spezielle Zusammenhänge im südlichen Oberrhein- und Hochrheingebiet eingegangen werden kann.

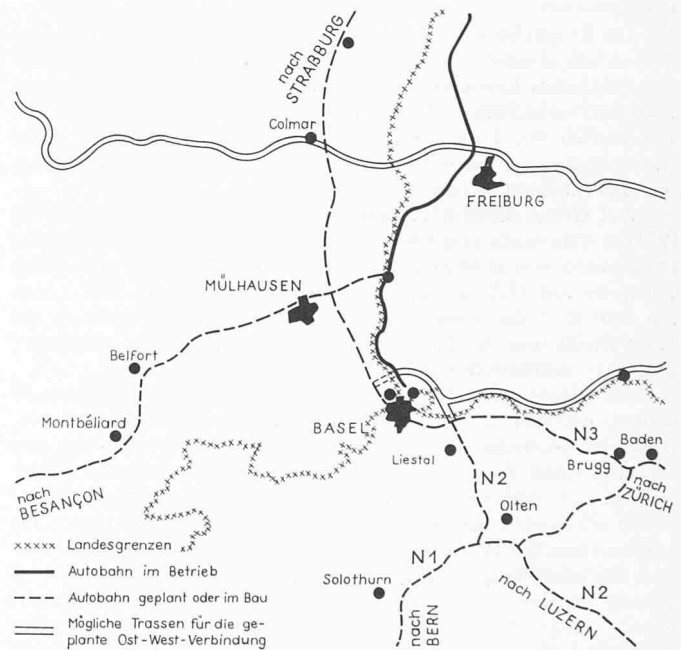
Gegenwärtig besteht in der Südwestecke Deutschlands, also im Raum zwischen Rhein, Schwarzwald und Bodensee, nur die Autobahn Karlsruhe–Freiburg–Weil bei Basel. Geplant und in ihrer Linienführung nahezu festliegend ist die Autobahn von Stuttgart zum westlichen Bodensee, welche bei Singen auf die Schweizer Landesgrenze trifft. Ungewissheit besteht gegenwärtig noch über die zwischen diesen beiden Nord–Süd–Nord–Verbindungen herzustellenden Querlinien. Dass die Errichtung derartiger Querverbindungen eine dringende Aufgabe ist, wird nicht bestritten. Die künftige Trassenführung bleibt hierfür noch offen. Zur Diskussion stehen gegenwärtig zwei Vorschläge: Eine Autoschnellstrasse durch das Hochrheingebiet als künftige Verbindung aus dem Raum München nach Basel in nächster Nähe des Bodensees und der Schweizer Grenze, mit Anschluss durch die Burgundische Pforte in Richtung Paris, die andere Autoschnellstrasse vom Bodensee über Donaueschingen oder Villingen, St. Märgen, St. Peter und mit Einmündung in den Nordzubringer der Rheintalautobahn bei Freiburg, sowie mit Fortführung im Zuge der künftigen Bundesstrassen 294 und 31 in Richtung Breisach und Colmar. Bei dieser letztgenannten Linienführung ergeben sich dann gleich drei Möglichkeiten für den Verkehr nach Frankreich und nach Paris: direkt westlich Colmar über die Vogesen; auf der Rheintal-Autobahn sowohl über Kehl–Strassburg wie auch insbesondere über Neuenburg–Mülhausen bzw. Basel durch die Burgundische Pforte.

In einer kürzlich veröffentlichten Verkehrsuntersuchung, die das Regierungs-Präsidium Südbaden in Auftrag gab, kommt der Gutachter (Professor *Schaechterle*, Ulm–München) zu dem Ergebnis, dass einer Autoschnellstrasse aus dem Raume Freiburg in Richtung Donaueschingen–Villingen als der wirkungsvolleren Lösung der Vorzug zu geben sei. Der Gutachter begründet seine Ansicht damit, dass schon jetzt im Vergleich zum Hochrheingebiet ein stärkerer Fernverkehr auf der Bundesstrasse 31 östlich Freiburg in Richtung Schwarzwald–Bodensee feststellbar sei. Dieser Fernverkehr würde niemals zum Hochrhein umgeleitet werden können. Eine Querverbindung

¹⁾ Karte der Hauptlinien der Verdichtung und des Verkehrs in der Bundesrepublik Deutschland, veröffentlicht in «Der Landkreis», Zeitschrift für kommunale Selbstverwaltung, herausgegeben vom Deutschen Landkreistag, Bonn, 1965, Heft 2, S. 36.



Das mitteleuropäische Autobahnnetz in Gegenwart und Zukunft



Geplante oder im Bau stehende und dem Verkehr übergebene Autobahnen der Region Basel. Masstab 1:1600 000

zwischen zwei Autobahnen ist nur dort sinnvoll, wo sie auch vom Verkehr angenommen wird. Die Untersuchung lässt daher nur zwei Möglichkeiten offen: Entweder baut man beide Querspannen zu den Nord–Süd–Strecken oder man bevorzugt den sogenannten «zweiten Aufstieg» zum Schwarzwald nördlich Freiburg als Entlastungsstrecke für die Bundesstrasse 31 nach Osten durch das Höllental.

In diesem Zusammenhang muss auch die Frage geprüft werden, inwieweit das Nationalstrassennetz der Schweiz künftig für den Fern- und Zielverkehr am Hochrhein mit in Rechnung gestellt werden kann. Die Autobahnen der Nordschweiz erfüllen neben ihrer Funktion als

Fernverkehrsstrassen die Aufgabe einer schnellen Verbindung zwischen den grossen Industrieräumen. Im Gegensatz zu Südbaden ist die Nordschweiz stark industrialisiert. Hier wird daher ein schneller Ausbau des Nationalstrassennetzes zur wirtschaftlichen Lebensfrage. Bei einer entsprechenden Anzahl günstig gelegener Übergänge über den Rhein wäre eine gewisse Bedienung auch des deutschen Hochrheingebietes denkbar. Gute Möglichkeiten findet der Transitverkehr, der von Norden kommt, auf dem Gebiet von Basel-Land. Hier wird der gebündelte Verkehrsstrom, welcher das Rheintal hinauf nach Süden drängt, in einen südlichen Ast über Olten und Bern und einen Ast nach Osten durch den Kanton Aargau aufgeteilt.

Sollte die vorgesehene Schnellstrasse St. Louis-Lörrach-Rheinfelden als äussere Umgehung um Basel verwirklicht werden, so bietet sich damit für den internationalen Fernverkehr eine zügige und bequeme Strecke an, die auf das Autobahndreieck Augst mündet und das Stadtgebiet Basel vermeidet. Diese Strasse, welche über südbadisches Gebiet führt, ist kürzlich im Landtag von Baden-Württemberg diskutiert worden. Es ist aber noch nicht zu übersehen, ob und wann sie verwirklicht wird. Vorerst durchfährt der Fernverkehr noch die Stadt Basel.

Weitere Verbindungen, die den Hochrhein überqueren und damit Anschlüsse an das Nationalstrassennetz der Schweiz herstellen, sind gegenwärtig bei Rheinfelden und zwischen Säckingen und Stein vorhanden bzw. beim weiteren Ausbau des Nationalstrassennetzes als verbesserte Anschlüsse vorgesehen. Für Laufenburg und Waldshut besteht noch keine Möglichkeit, direkte Auffahrten zu erhalten. Wer auf dem Wege über diese Städte das Nationalstrassennetz erreichen will, muss längere Anfahrwege in Kauf nehmen.

Doch sind dies keine schwerwiegenden Probleme, wenn man die Planungsideen Basels für sein zukünftiges Strassennetz kennt. Seit 1956 ringt die Stadt Basel um ihren Generalverkehrsplan. 1958 erschien die

erste Version, die Professor Leibbrand¹⁾ im Auftrag des Regierungsrates ausgefertigt hatte. In den Jahren 1960-1963 entstand daraufhin ein Gegenentwurf, den die Fachverbände²⁾ der Architekten und Ingenieure unterbreiteten. Heute gipfelt der Kampf, welcher Lösung der Vorzug gegeben werden soll, in den beiden Schlagworten: «Äussere Osttangente» und «Innere Osttangente». Anfang des Jahres rief sogar der *Touring-Club der Schweiz* (TCS) zu einer Urabstimmung auf. Bei diesem Streit ging es nicht mehr um den Gesamtverkehrsplan, sondern nur noch um die Linienführung der Autobahn (um die Verbindung der deutschen mit der schweizerischen Autobahn) auf baselstädtischem Gebiet. Unter «Innere Osttangente» versteht man den östlichen Teil eines in sich geschlossenen Stadtautobahnringes, der - stadtnah - sämtlichen Verkehr (Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr) und den Binnenverkehr aufnehmen soll. Die Idee der «Inneren Osttangente» entstammt dem Leibbrand-Plan und war ursprünglich einer späteren Bauetappe im Rahmen des Expressstrassennetzes von Basel vorbehalten. Seit dieser Plan stark abgeändert worden ist, bekam die Verbindung zwischen dem deutschen und dem schweizerischen Autobahnnetz eine grössere Bedeutung.

Welche Folgen diese beiden unvereinbaren Konzeptionen haben, zeigt sich daran, dass z. B. der Bund im Nationalstrassen-Bauprogramm 1965 den Kanton Basel-Stadt noch immer nicht berücksichtigt. Das heisst, vor 1970/72 ist nicht an einen Baubeginn der Autobahnverbindung Deutschland-Schweiz im Raume Basel zu denken. Der Grund für diese schleppende Entwicklung dürfte die Tatsache sein, dass Bund und Kanton verschiedenen Projekten den Vorzug geben. Solange hier keine Einigung erzielt ist, wird an eine Verwirklichung nicht zu denken sein.

Adressen der Verfasser: Dr. W. Schütte, Goethestrasse 46, und L. von Hamm, Jägerhäusleweg 22, 78 Freiburg i. Br.

Der Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen

DK 656.71

Von Georg Gruner, dipl. Ing. ETH, Basel, und Pierre Bettens, dipl. Ing. EPUL, Reinach BL

1. Allgemeines

Der Flughafen Basel-Mülhausen befindet sich auf französischem Territorium in einer Distanz von wenigen Kilometern ausserhalb der schweizerischen Landesgrenze. Die Rechtsverhältnisse sind im französisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim (jetzt St. Louis) geregelt, der von den eidgenössischen Räten am 21. Dezember 1949 ratifiziert worden ist.

Auf Grund dieses Staatsvertrages wurde in den Jahren 1950 bis 1954 der erste Ausbau des Flughafens ausgeführt. Er umfasst die beiden Landepisten von je 60 m Breite, nämlich die Nord- und Blindlandepiste von 2370 m Länge und die Ostwestpiste mit einer Länge von 1600 m. Diese beiden Pisten wurden durch die Rollstrassen mit 24 m Breite und die Flugzeugabstellplätze ergänzt, die zusammen 400000 m² Betonfläche ergeben.

Die Hochbauten beschränkten sich vorerst auf provisorische Bauten, die sich an der Nordostecke des Pistensystems erheben. Dieser provisorische Flughafen ist mittels einer Zollfreistrasse mit dem schweizerischen Territorium verbunden und kann deshalb von der Schweiz aus ohne Pass- und Zollkontrolle erreicht werden. Neben diesem schweizerischen Sektor wurden die Abfertigungsanlagen für den französischen Sektor in den bereits kurz nach dem Krieg errichteten Barackenbauten eingerichtet, die seinerzeit anlässlich der Ausführung der 1400 m langen Metallpiste im Jahre 1946 aufgestellt worden waren. Die elektrischen Einrichtungen umfassten die radioelektrischen Flugsicherungsanlagen, die Stark- und Schwachstromanlagen für die Pisten- und Flugsteigbeleuchtung und die Installationen in den Hochbauten.

Die im seinerzeitigen Projekt vorgesehenen Hochbauten wurden nicht ausgeführt, da infolge der damaligen starken Baukostenverteilung in Frankreich die oben beschriebenen Bauteile Kosten von 32,5 Mio Schweizer Franken verursachten, wodurch der ursprünglich bewilligte Baukredit wesentlich überschritten worden ist. Diese Kosten wurden auf die beiden Länder verteilt, dass Frankreich das Gelände für den Flughafen zur Verfügung stellte und die Kosten für die Verlegung einer Starkstromleitung, die über das Flugstrasse führte, übernahm, während die eigentlichen Baukosten vom Kanton Basel-Stadt und der eidgenössischen Subvention aufgebracht wurden. Dabei musste die Schweiz die Verpflichtung übernehmen, einen Drittel der

Bauarbeiten an französische Unternehmungen zu vergeben, und durfte zwei Drittel an schweizerische Firmen übertragen.

2. Aufgaben des Flughafens

Der Flughafen Basel-Mülhausen wurde von Anfang an als internationaler Flughafen konzipiert. Er sollte der ganzen Region an der Dreiländerecke von Deutschland, Frankreich und der Schweiz dienen und sich nicht nur auf die Bedürfnisse der Stadt Basel beschränken. Man hat aus diesem Grund von Anfang an einen schweizerischen und einen französischen Sektor auf dem Flughafen vorgesehen, die ohne Grenzkontrolle von beiden Ländern zugänglich sind. Ebenso hat man sich von Anfang an bemüht, auch in der Südwestecke Deutschlands das notwendige Interesse am Flughafen der Dreiländerecke zu wecken, da auf deutschem Boden die nächsten grossen Flughäfen Stuttgart und Frankfurt ziemlich weit entfernt liegen.

Diese Konzeption bildet wiederum die Grundlage für die heutige Ausbautetappe des Flughafens, bei der vorgesehen ist, zur Ergänzung der bereits bestehenden Zollfreistrasse aus der Schweiz von der künftigen Autobahn Mülhausen-Basel eine Abzweigung zum Flughafen zu erstellen, die eine direkte Flughafenzufahrt von der grossen französischen Autobahn her ermöglicht und über die vorgesehene Autobahnbrücke über den Rhein südlich von Basel einen günstigen Anfahrtsweg aus der deutschen Grenzzone erschliesst.

3. Die Entwicklung des Flugverkehrs

Seit Fertigstellung der ersten Bauetappe des Flughafens im Jahre 1954 hat sich der kommerzielle Flugverkehr wie folgt entwickelt:

Jahr	An- und Wegflüge	Flugpassagiere	Fracht t	Post t
1954	5195	67776	1284	404
1960	13533	314351	7603	1774
1964	14545	376598		9812

¹⁾ Siehe SBZ 1958, H. 34, S. 495 ff.

²⁾ Siehe SBZ 1963, H. 16, S. 253 ff.