

Der Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen

Autor(en): **Gruner, Georg / Bettens, Pierre**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

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

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-68171>

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.

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 Flugtrasse 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.

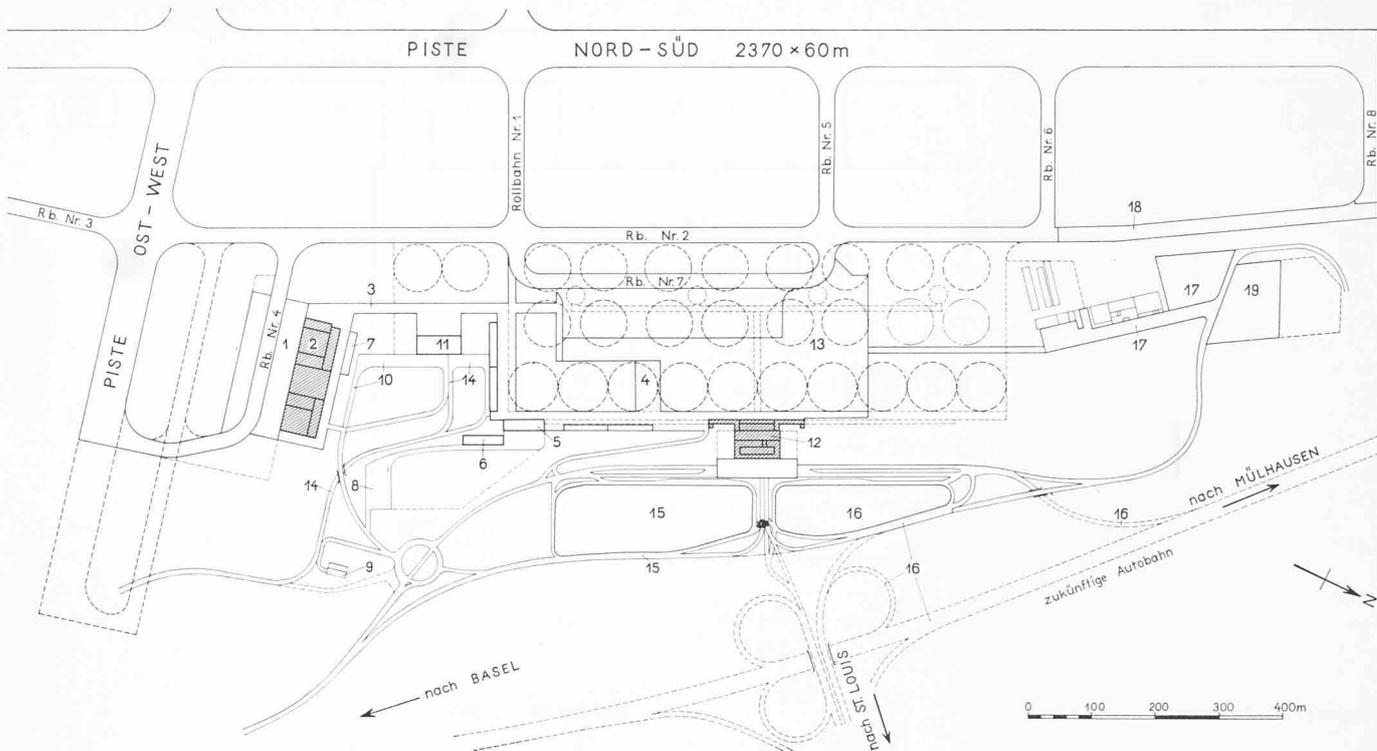
3. Die Entwicklung des Flugverkehrs

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.



Uebersichtsplan des Flughafens Basel-Mülhausen 1:12 000

1 Abstellplätze für Linienflugzeuge, 2 Werfthangar/Werkstätte, 3 Rollweg für Sportflugzeuge, 4 Abstellplätze für Sportflugzeuge, 5 Flugdienstgebäude, 6 Heizung und Transformatorenstation, 7 Fluggesellschaften, 8 Parkplätze und Zufahrten zum schweizerischen Werkareal, 9 Oberbauleitung, 10 Parkplätze und Zufahrten zum Frachthof im schweizerischen Zollgebiet, 11 Frachthof, 12 Flughof, 13 Flugsteig, 14 Parkplätze und Zufahrten zum Frachthof im französischen Zollgebiet, 15 Parkplätze des schweizerischen Zollgebietes und Zufahrten, 16 Parkplätze des französischen Zollgebietes und Zufahrten, 17 Parkplätze und Zufahrten zum französischen Werkareal, 18 Rollbahn 2a für Linienverkehr, 19 Reserve für Tankanlagen

Von den 377000 Passagieren des Jahres 1964 sind 189000 Lokalpassagiere im Linienverkehr, 95000 Lokalpassagiere im Charterverkehr und 93000 Transitpassagiere. Die angegebenen Frachttonnagen stellen nur einen Teil der in Basel aufkommenden Luftfracht dar, da ein grosser Teil der Basler Fracht auf Lastwagen nach Kloten geführt wird und unter die Statistik von Kloten fällt.

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, dass der Anteil des Charterverkehrs in Basel prozentual wesentlich grösser ist als auf den anderen schweizerischen Flughäfen. Er beträgt unter Einbezug der Transitpassagiere 27 %, was unter anderem auch darauf zurückzuführen ist, dass die beiden schweizerischen Bedarfsluftverkehrsgesellschaften, die Balair und die Globe Air, ihren Sitz und Heimatflughafen in Basel haben. Neben diesem Grossluftverkehr besteht auf dem Flughafen Basel eine Flugschule, die von der Balair betrieben wird und die sowohl Sports- als auch Berufspiloten ausbildet. Ausserdem dient der Flughafen dem Privatflugverkehr.

4. Das Erweiterungsprojekt für den Flughafen

Bereits im Jahre 1956 wurde das Erweiterungsprojekt für den Flughafen in Angriff genommen und 1958 fertiggestellt. Der verlangte Kredit von 75 Mio Franken wurde trotz einstimmiger Annahme im Grosse Rat in der Volksabstimmung mit einem kleinen Zufallsmehr verworfen. Hierauf wurde im Jahre 1961 ein reduziertes Projekt vorgelegt, das Fr. 55980000.— Baukosten vorsah und in der Volksabstimmung im Oktober 1962 mit grosser Mehrheit angenommen worden ist. Das Projekt umfasst zur Hauptsache die Einrichtung der definitiven Hochbauten, nämlich: Flughofgebäude, Frachthofgebäude, Werfthallen mit 3 Standplätzen für Grossflugzeuge, Erweiterung der Abstellplätze, Ergänzung der Rollwege im Bereiche der provisorischen Bauten, Anpassung der Zufahrtsstrassen an die neuen Gebäude, neue Autoparkplätze, Ergänzung der elektrischen und radioelektrischen Anlagen, verschiedene Tief- und Hochbauten für Flughafen-Nebenbetriebe. Im einzelnen können die Hauptbauten, die jetzt in Projektierung sind, wie folgt umschrieben werden:

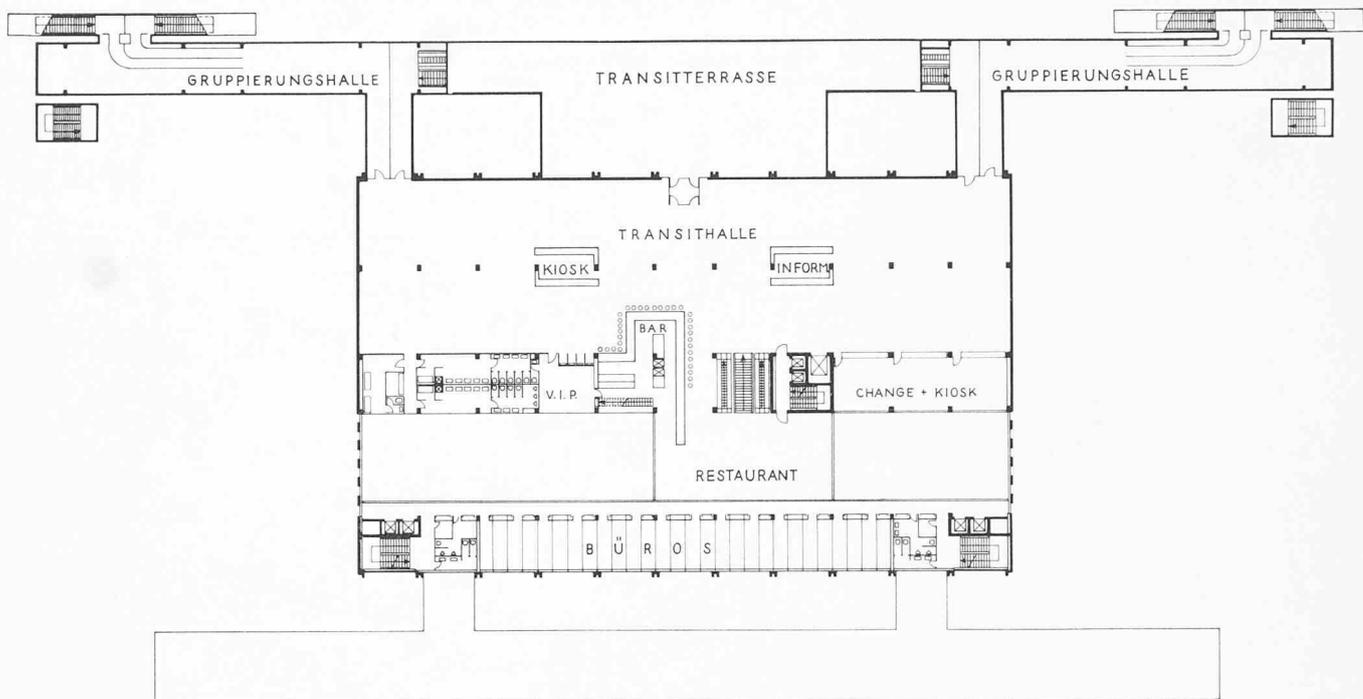
Im Erstausbau ist das Flughofgebäude für eine Spitzenstunde von 1500 Flugpassagieren dimensioniert. Der Flugsteig umfasst 15 Flugzeugabstellplätze. Erweiterungsmöglichkeiten sind in dieser ersten Bauetappe soweit reserviert, damit im Endausbau eine Verdoppelung dieser Kapazität erreicht werden kann.

Die Organisation des *Flughofes* trägt den verschiedenen Verkehrskombinationen Rechnung. Er umfasst einen schweizerischen und einen französischen Sektor und Transiträume für die ausserhalb der Landesektoren befindlichen Passagiere. Dabei bestehen sämtliche Möglichkeiten des Überganges vom rein inländischen Luftverkehr in Frankreich und der Schweiz auf Linien der Nachbarländer einerseits und auf internationale Linien andererseits. Organisatorisch befinden sich im 1. Untergeschoss die Räume der ankommenden Passagiere, im Erdgeschoss diejenigen der Transitpassagiere. Im 1. und 2. Obergeschoss finden wir Restaurationsräume. Die Büros verteilen sich auf das 1., 2. und 3. Obergeschoss. Im ersten Ausbau erreichen die Flugpassagiere ihre Flugzeuge durch ein in Längsrichtung errichtetes Fingerdock und einen Tunnel. In einem späteren Ausbau sollen wie in den jetzigen Neubauten des Flughafens Genf-Cointrin auf dem Flugsteig Satelliten erstellt werden, die durch unterirdische Tunneln zugänglich sein werden, sodass die Flugpassagiere vor der Witterung geschützt bis zu den weiter entfernt stationierten Flugzeugen gelangen können. Im jetzigen Ausbau wird dieser Verbindungstunnel zu den Satelliten nur unter den neuen Flugsteigflächen erstellt und erhält einen provisorischen Treppenaufgang zu der Abstellfläche. Im Flughof ist organisch der neue Kommandoturm eingebaut.

Das *Werfthallengebäude* umfasst zwei Hangars von je 40 m Breite und 46 m Tiefe, sowie einen Hangar von 46 m Breite und 56 m Tiefe. Die Hangars sind in Stahlkonstruktion vorgesehen. Neben den eigentlichen Werfthallen enthalten sie die notwendigen Nebenräume für Werkstätten und Betriebsbüros, die teils zwischen den einzelnen Hangars und teils dahinter angeordnet sind. Von diesen Werfthallen werden je die Balair und die Globe Air einen Hangar mietweise fest übernehmen, während der grosse Hangar diesen beiden Gesellschaften und anderen Luftverkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt werden kann.

Mit der *Ausführung* der gegenwärtigen Erweiterungsbauten ist 1963 begonnen worden. Im gleichen Jahre wurde eine moderne Blindlandeeinrichtung nach dem Instrument Landing System ILS eingerichtet, die seit Herbst 1963 die alten Anlagen ersetzt hat.

Zur Zeit sind die Werfthallen und die Strassen in Ausführung. Mit dem Flughof, dem Frachthangar und den übrigen Bauten soll im Winter 1965/66 begonnen werden, so dass der Ausbau etwa 1969



Flughofgebäude Basel-Mülhausen

Drittes Obergeschoss 1:850

fertiggestellt sein dürfte. Mit den Arbeiten sind folgende Instanzen und Firmen betraut:

Oberbauleitung: Baudirektion Flughafen Basel-Mülhausen, Oberbauleiter *Pierre Bettens*, dipl. Bauing. EPUL.

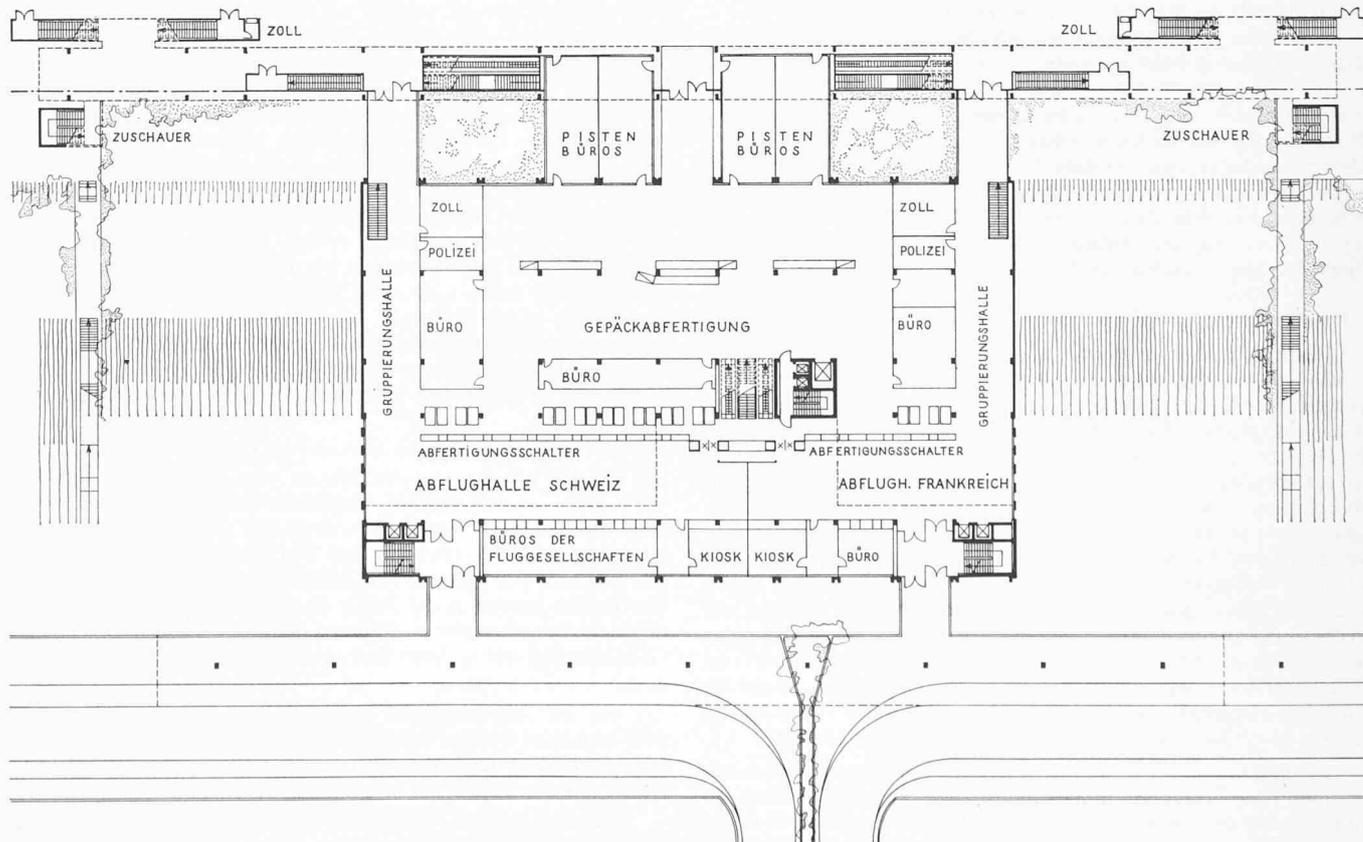
Architekten: Flughafen: Architektengemeinschaft *Massé, Bigot et Roy*, Architectes DPLG, Paris, und *Suter & Suter*, Architekten SIA, BSA, Basel. Frachthofgebäude und Werfthallen: *F. Rickenbacher & W. Baumann*, Architekten FSAI, Basel.

Ingenieure: Tiefbauten und Tragkonstruktion der Hochbauten: *Gebrüder Gruner*, Ingenieurbureau, Basel. Betonpisten: *Betonstrassen*

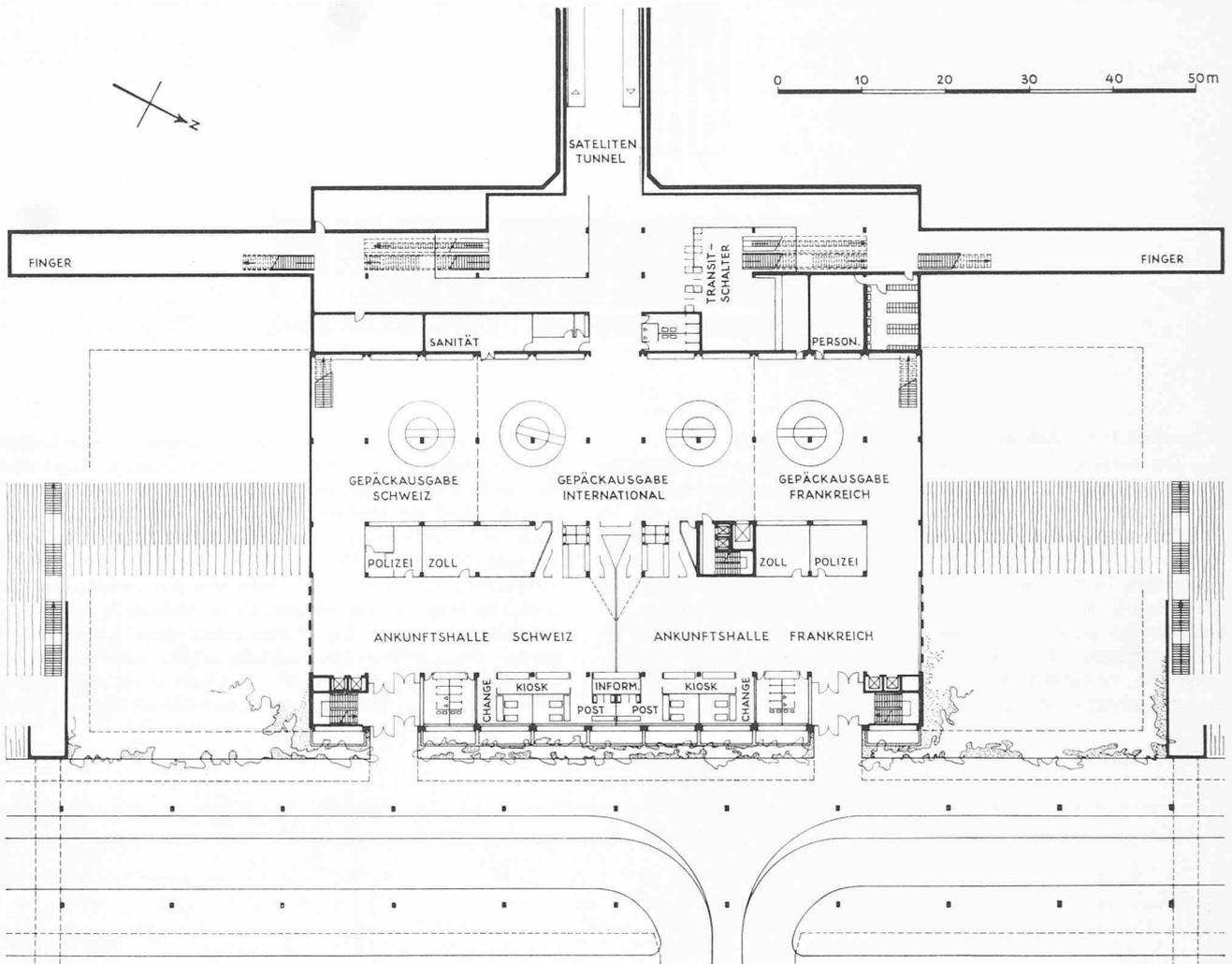
AG, Wildegg. Strassen, Parkplätze und Abwasseranlagen: Service des *Ponts et Chaussées* du Département du Haut-Rhin. Heizung, Lüftung und elektrische Einrichtungen: *Société Générale pour l'Industrie*, Succursale de Lausanne. Elektrische Hochspannungsanlagen und Pistenbeleuchtung: *Elektrizitätswerk Basel*.

Ausführung Werfthallen: Tiefbauarbeiten: *Gebrüder Stamm*, Bau-geschäft, Basel. Stahlkonstruktion: Arbeitsgemeinschaft *Vohland & Bär AG*, Riehen-Basel, Aktiengesellschaft *Conrad Zschokke*, Stahlbau, Döttingen, *Geilinger & Co.*, Winterthur.

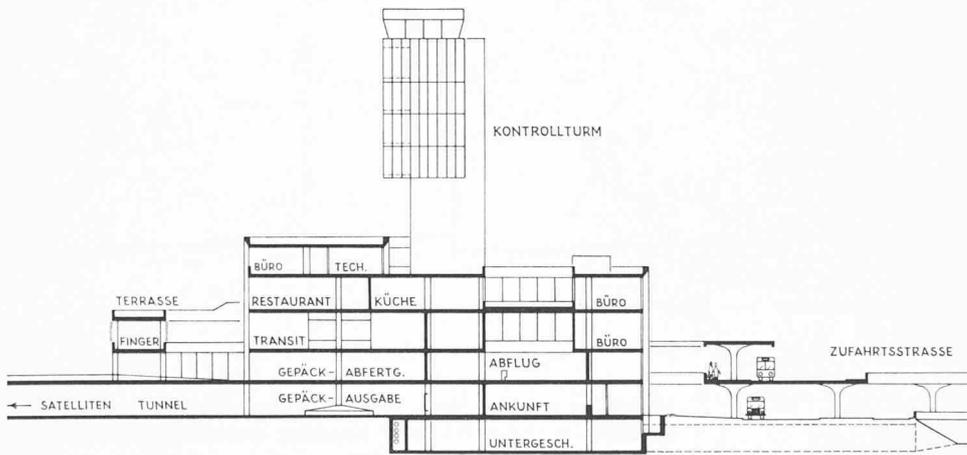
Strassenbauten: *Société des Entreprises Schroth et Cie*, Altkirch, und *Société Alsacienne de Travaux Publics*, Strasbourg.



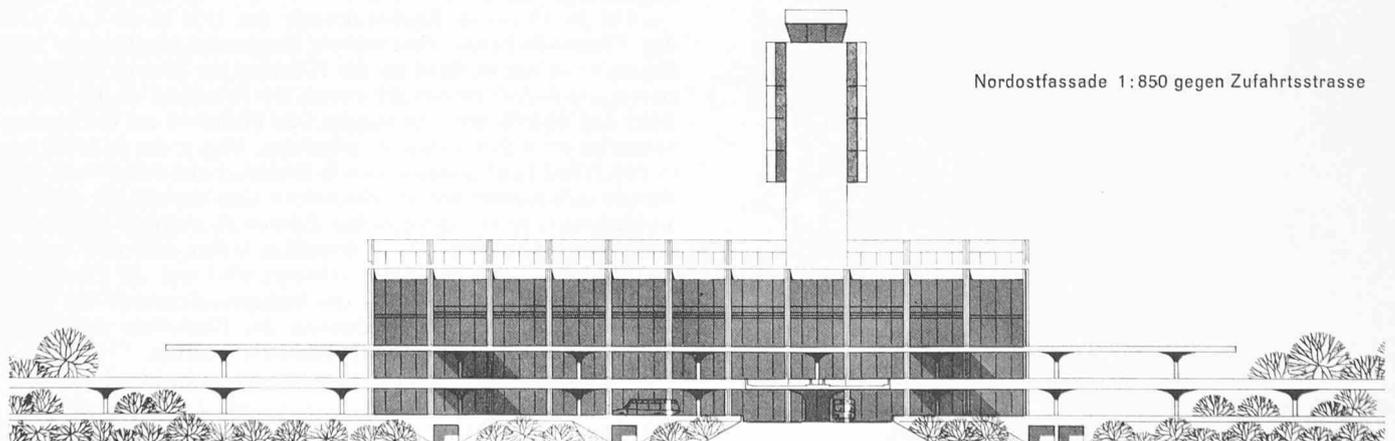
Erstes Obergeschoss 1:850



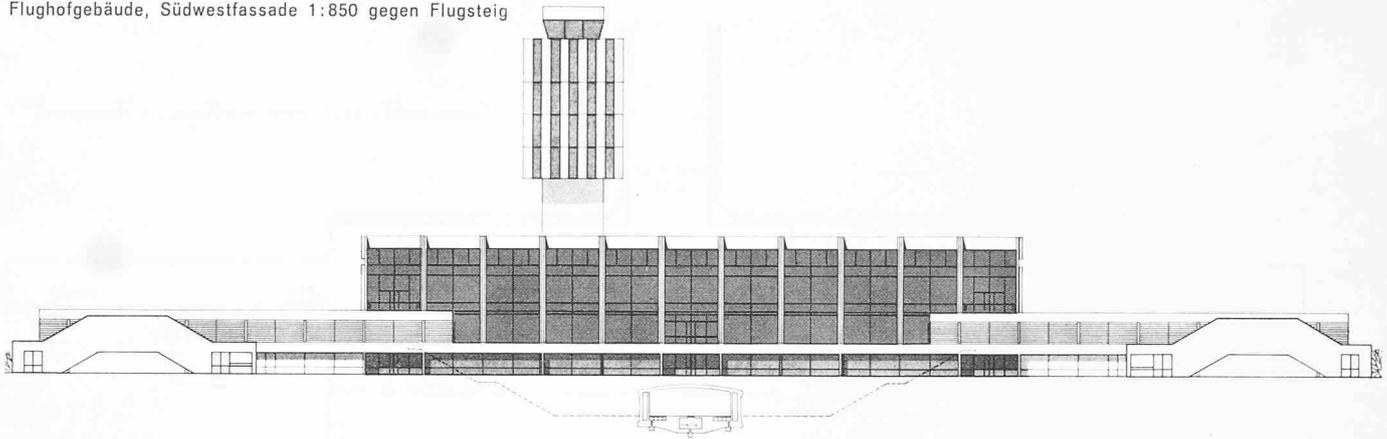
Eingangsgeschoss 1:850



Querschnitt 1:850



Nordostfassade 1:850 gegen Zufahrtsstrasse

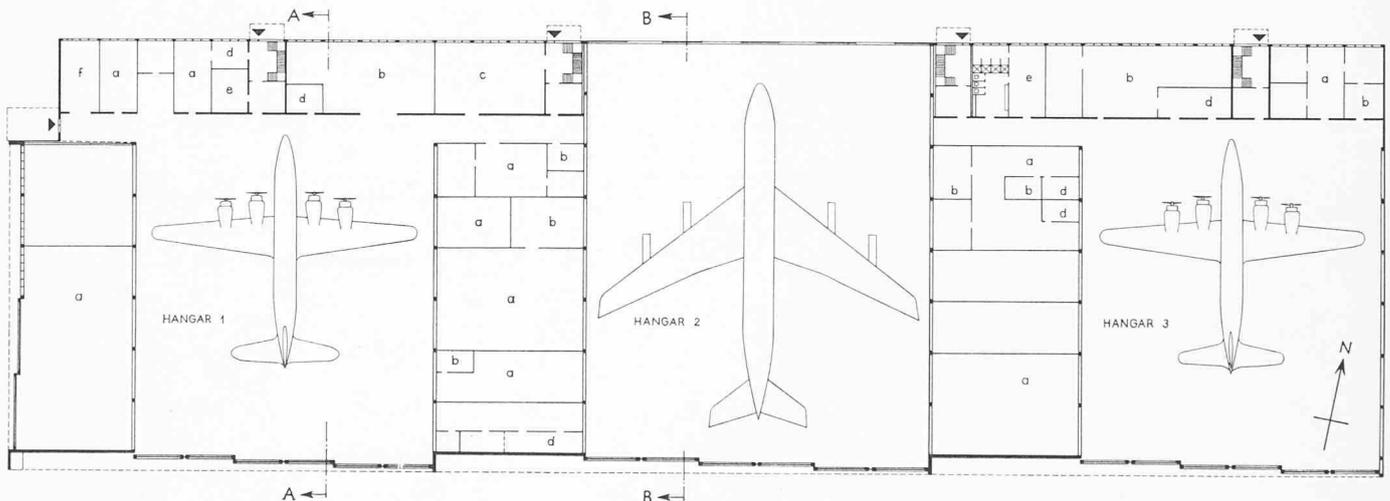


5. Ausblick in die Zukunft

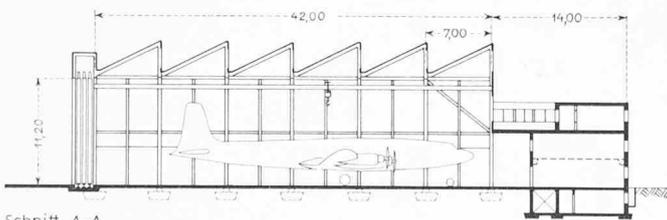
Die vorgesehenen Bauarbeiten auf dem Flughafen Basel-Mülhausen verschaffen dem Flughafen der Dreiländerecke moderne Hochbauten und Abfertigungsanlagen. Sie tragen dem auf 600000 bis 700000 Fluggäste pro Jahr geschätzten Verkehr der nächsten Zukunft Rechnung. Man muss sich bewusst sein, dass damit der Ausbau des Flughafens nicht abgeschlossen sein wird. Insbesondere wird man schon in nächster Zukunft die Nordsüdpiste verlängern müssen, um auch den modernsten und grössten Flugzeugen zu gestatten, mit Vollast abzufliegen. Das heutige Pistensystem gestattet nur allen Flugzeugtypen, zu landen, den grössten Typen aber nur mit einer reduzierten Ladung zu starten.

Die Tendenz, ständig grössere Flugzeuge im interkontinentalen Verkehr einzusetzen, wird zur Folge haben, dass je länger desto mehr die Landung der grossen interkontinentalen Grossflugzeuge auf wenige zentrale Flugknotenpunkte konzentriert wird, die allein nicht in der Lage sind, die notwendigen Passagierzahlen zu liefern. An diesen Knotenpunkten muss deshalb das wirtschaftlich notwendige Verkehrsaufkommen mittels Zubringerlinien von den umliegenden kontinentalen Flughäfen erzeugt werden. Es ist deshalb zu erwarten, dass in Zukunft das grobmaschige Verkehrsnetz erster Klasse zwischen den grossen interkontinentalen Flughäfen ergänzt wird und an dieses alle bedeutenden Industrie-, Handels- und Touristikzentren angeschlossen werden. Basel, als bedeutendes Wirtschaftszentrum am Berührungs-

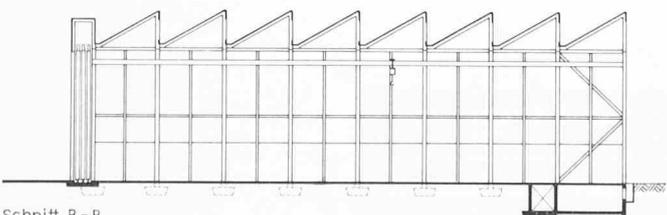
Werfthallengebäude



Grundriss 1:1000 a Werkstätten, b Magazin, c Warenannahme und Spedition, d Büros, e Aufenthaltsräume, f Feuerwehr



Schnitt A-A



Schnitt B-B
Querschnitte 1:800

punkte der Schweiz, Frankreichs und Deutschlands, muss in dieses kontinentale Luftverkehrsnetz eingebaut und mit den notwendigen Verbindungslinien bedient werden.

Da der Flughafen Basel-Mülhausen erst 1954 in der Lage war, den Fluggesellschaften einwandfreie Landemöglichkeiten zur Verfügung zu stellen, ist Basel bei der Zuteilung der direkten Fluglinien zu spät und deshalb zu kurz gekommen. Die Passagiere aus der Region Basel sind deshalb heute gezwungen, ihre Flugreisen auf den grossen Flughäfen im weiten Umkreise anzutreten. Man findet sie nicht nur in Zürich und Genf, sondern auch in Frankfurt und Paris. Nach dem Verkehrsaufkommen der Dreiländerecke sind sowohl die direkten Verbindungen zu den europäischen Zentren als auch die Zubringerlinien zu wenig ausgebaut. Es ist deshalb zu hoffen, dass nach Ausbau des Flughafens diese Situation verbessert wird und die Fluggesellschaften erkennen werden, dass das Verkehrsaufkommen der Dreiländerecke eine sorgfältige Bedienung des Flughafens Basel-Mülhausen mittels Passagier- und Frachtlinien rechtfertigt.

Adressen der Verfasser: G. Gruner, dipl. Ing., Nauenstrasse 7, 4002 Basel, und P. Bettens, Mischeliweg 71, 4153 Reinach BL.