Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 60 (1973)

Heft: 4: Flughäfen in der Schweiz

Artikel: Flughof Basel-Mulhouse = Aérogare de Bâle-Mulhouse : Architekten

Suter & Suter, Massé, Bigot, Roy

Autor: Beck, A.Th.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-87528

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: 19.11.2025

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



Architekten: Suter & Suter AG, Basel;

Massé, Bigot, Roy, Paris

Ingenieure: Gebr. Gruner, Basel

Heizungs-, Lüftungs-, Sanitär- und Elektroinstallationen:

Société Générale de l'Industrie, Lausanne

Fotos: Peter Heman, Basel

Grundlagen der Planung

Zwei Artikel des 1949 abgeschlossenen Französisch-Schweizerischen Staatsvertrages über den Bau und Betrieb des Flughofes Basel-Mülhausen in Blotzheim waren vor allem für die Planung massgebend:

«Um die Ausübung des Zoll- und Polizeidienstes zu erleichtern, werden die Einrichtungen und Bauten in drei Sektoren eingeteilt:

- in einen Sektor für die französischen Dienststellen, die mit der Kontrolle der Reisenden und Güter aus oder nach Frankreich beauftragt sind.
- in einen Sektor für die schweizerischen Dienststellen, die mit der Kontrolle der Reisenden und Güter aus oder nach der Schweiz beauftragt sind,

 in einen Sektor, in dem die Pisten liegen und der für die allgemeinen Dienste des Flughafens sowie für den Durchgangsverkehr von Reisenden und Gütern bestimmt ist.)

Im folgenden werden diese drei Sektoren französischer, schweizerischer und internationaler Sektor genannt. – Ebenso wichtig für die Planung des Fluggebäudes war ein Artikel, der die bereits seit Jahren bestehende Zollstrasse von der französisch-schweizerischen Grenze bis zum Flughof regelt.

Der eigentliche Standort des neuen Flughofes wurde den Architekten durch den allgemeinen (plan des masses) des Flughafens gegeben. Mit Absicht wurde dieser so gewählt, dass innerhalb des Gebäudes eine Niveaudifferenz von ungefähr 7 m zwischen Pistenniveau und Parkingebene zu berücksichtigen war.

Planung und Umplanung

Die Architektengemeinschaft Massé, Bigot, Roy in Paris und Suter & Suter, Architekten in Basel, arbeitete seit 1950 insgesamt drei Projekte aus. Das erste wurde 1957 den französischen, schweizerischen und baslerischen Behörden unterbreitet. Die zur Beurteilung eingesetzten Gremien beanstandeten das für die Architekten massgebende Raumprogramm und verlangten eine Vergrösserung der Kapazität um mehr als das Doppelte, das heisst, die jährliche Passagierzahl sollte von 300 000 auf 900 000 heraufgesetzt werden. Dies bedingte eine vollständige Umplanung. 1960 lag das zweite Projekt vor, und der Grosse Rat der Stadt Basel bewilligte die zur Ausführung nötigen Kredite. Gegen diesen Beschluss wurde aber in Basel das Referendum ergriffen. In der Abstimmung vom 24./26. Juni 1960 unterlag diese Kreditvorlage mit 11517 Neingegen 11104 Jastimmen.

Nach diesem Volksentscheid blieb den Behörden nichts anderes übrig, als das Raumprogramm wieder zu reduzieren. Man einigte sich auf eine mittlere Kapazität des Flughofes. Er sollte für 1500 abzufertigende Flugpassagiere in einer Spitzenstunde dimensioniert werden. Gleichzeitig wurde der Kredit von 24,8 Mio. Schweizer Franken auf 18,2 Mio. reduziert (Preisbasis 1960). Das revidierte Kreditgesuch wurde dann in einer weiteren Volksabstimmung vom 12. bis 14. Oktober 1962 mit 16 675 Ja gegen 8742 Nein gutgeheissen.

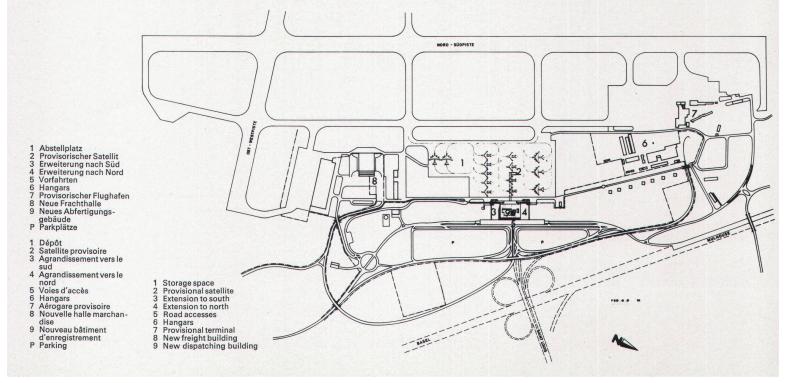


- 1. Bauetappe von der Piste her gesehen mit Erweiterungsmöglichkeiten nach links und rechts, Besucherterrassen.
- 1 Première étape de la construction, vue de la piste, avec possibilités d'agrandissement à gauche et à droite; terrasses pour visiteurs.
- 1 1st building stage seen from the runway with expansion potentialities left and right, visitors' terraces.

Die Planung

Im Prinzip sind auf der Sektorengrenze ein schweizerischer und ein französischer Flughof aneinandergeschoben, wobei aber die Räumlichkeiten, die den dritten, internationalen Sektor bilden, diese beiden nationalen Flughöfe auf verschiedenen Etagen durchkreuzen. Der abfliegende Passagier durchschreitet das Gebäude von Ost nach West, das heisst von den Zufahrten zur Piste, der ankommende Fluggast in der umgekehrten Richtung von West nach Ost. Senkrecht zu dieser Hauptbewegungsachse sind die funktionellen Hauptzonen so untergebracht, dass sie alle nach Nord und Süd erweitert werden können.

Eine zusätzliche, wesentliche Kapazitätsvergrösserung ist gegen die Piste möglich. Dort sollen später die Satelliten entstehen, die durch ein Tunnelsystem mit dem Flughof verbunden werden. Um jeden Satelliten können vier Flugzeuge aufgestellt werden. Durch Ladebrücken werden die Fluggäste ihre Flugzeuge witterungsgeschützt besteigen können. Bei einem späteren Ausbau des Flughof-Vorfeldes können die heute bestehenden 14 Flugzeugstandplätze auf 28 erhöht werden. In der jetzigen Etappe wurde bereits ein 105 m langes Tunnelstück ausgeführt, an dessen Ende sich ein provisorischer Satellit befindet.



Konstruktion

Der gesamte Rohbau ist in Eisenbeton ausgeführt. Im Untergeschoss wird durch ein ausgedehntes Kanalsystem die horizontale Hauptverteilung der Installationen vorgenommen.

Die Fassadenkonstruktion besteht aus schwarz eloxierten Aluminiumprofilen, die Brüstungen sind aus schwarzem Glas. Als Verglasung wählte man durchwegs Verbundglas (Schall- und Wärmeisolation). Die Ausbaumaterialien sind Naturholz und Metall. Gummi, Kunstfasertextilien und Kunststein fanden als Bodenbeläge wechselweise Verwendung.

Einrichtungen für Passagiere und Besucher

Der Passagier bewegt sich auf drei Stockwerken. Diese sind durch Lifts und drei Rolltreppen untereinander verbunden. Der ankommende Passagier nimmt sein Gepäck auf drei Turn-tables in Empfang, die vom darüberliegenden Stockwerk mittels Bandförderanlagen (tapis roulant) beschickt werden.

Auch auf dem Abfluggeschoss wird das Gepäck der Fluggäste durch Förderbänder transportiert und gesammelt. In diesem Geschoss ist alles so eingerichtet, dass später eine automatische Gepäcksortierung installiert werden kann. Die Abfertigungsschalter der Swissair sind direkt mit dem zentralen IBM-Buchungscomputer in Zürich verbunden, der sämtliche Reservationen auf dem Swissair-Netz speichert und kontrolliert. Für interne Übermittlung sind neben Telefon auch Rohrpost und Hochkantförderbänder für Dokumente eingebaut.

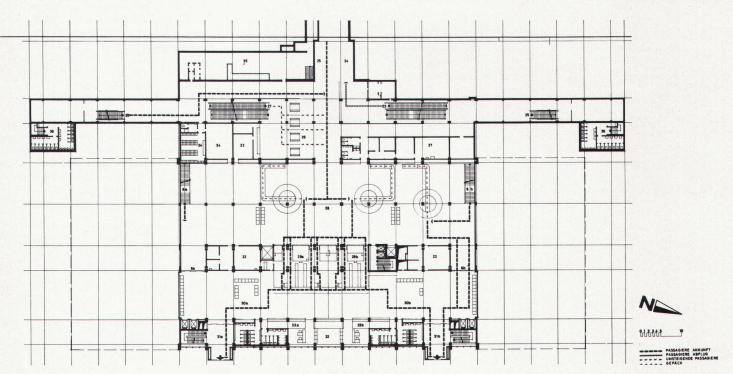
Dem Fluggast stehen Kioske, Bank-, < Renta-Car>- und allgemeine Informationsschalter zur Verfügung. Im Transitraum sind nebst den üblichen Sanitäreinrichtungen eine Nursery, eine Bar und das Transitrestaurant mit 128 Plätzen vorhanden. Der (Tax free shop) ist als Selbstbedienungsladen eingerichtet. Für die Übermittlung von Informationen ist eine gut ausgerüstete Zentrale im Ankunftsgeschoss verantwortlich, die durchgehend besetzt ist. Es stehen folgende Informationsmittel zur Verfügung:

a) In sämtlichen öffentlichen Räumen sind insgesamt 888 Lautsprecher installiert. Das gewählte System wird (murmurant) genannt, weil kleine Distanzen von 3 bis 6 m von Lautsprecher zu Lautsprecher gestatten, sehr niedrige Lautstärken zu verwenden und trotzdem eine optimale Verständlichkeit zu erhalten.

- b) Vier grosse elektrisch ferngesteuerte Anzeigetableaux gestatten, 10 verschiedene Flüge auf einmal anzumelden. Diese vier Haupttableaux werden durch kleinere Anzeigetafeln mit ähnlichen Informationen bei allen Ausgängen für die abfliegenden Fluggäste ergänzt.
- c) Ein Fernsehnetz mit insgesamt 48 Apparaten dient zur Information der Dienststellen. Zur Sicherheit des Flughofes und seiner Benützer ist eine Feuermeldeanlage eingebaut, welche unter Angabe der Lage des Brandherdes unmittelbar die flughafeneigene Feuerwehrorganisation alarmiert.

Die Besucherterrassen sind von den Parkflächen durch Tunnels ohne Kreuzung des Fahrzeugverkehrs erreichbar.

Für die Sektoren Frankreich und Schweiz stehen ausserdem je ein Restaurant zur Verfügung, die ohne Zoll- oder Passformalitäten betreten werden können. Das Schweizer Restaurant enthält neben 40 Barplätzen für Quick- oder Tellerservice insgesamt 250 Sitzplätze. Im französischen Teil befinden sich 140 Plätze und 24 Barstühle. Faltwände gestatten es, dieses Platzangebot je nach Bedürfnis zu verändern. Die einzige Zentralküche bedient auch das Transitrestaurant. A. Th. Beck



Ankunft/Arrivée Niveau 2

- 6a Eingang Schweiz intern 6b Eingang Frankreich
- Büros
- Rolltreppe zu Abflug /ersammlungsräume Satellit
- Ausgangstunnel
 Passagiere international
 Eingangstunnel
 Passagiere international 24
- 25
- Passagierabfertigung Transit 26
- 27 Rolltreppe zur **Fransithalle**
- Passagiergepäck-ausgabe 28

- 29a

- reich Passagierausgang 31a
- 31b

- 33b
- Frankreich
- Zuschauer-WC
- Sanitätsräume

- Pass- und Zollkontrolle

- Pass- und Zollkontrolle Ankunft Schweiz Pass- und Zollkontrolle Ankunft Frankreich Ankunftshalle Schweiz Ankunftshalle Frank-
- Schweiz Passagierausgang Frankreich
- Information Autovermietung Schweiz Autovermietung

- Flugsteigpersonal Technische Räume
- Entrée interne Suisse 6h Entrée interne France
- Entree Interne France
 Bureaux
 Tapis roulant menant
 aux salles d'attente du
 satellite pour départs
 Tunnel de sortie
 passagers vols internationaux
 - Tunnel d'entrée passagers vols inter-nationaux
 - Enregistrement des passagers Transit Tapis roulant menant à la halle de transit 26 27
 - 28 Livraisons des bagages
 - passagers Contrôle de police et 29a douaniers arrivée

- Contrôle de police et 29b douaniers arrivée France
- Halle d'arrivée Suisse
- Halle d'arrivée France Sortie des passagers Suisse Sortie des passagers
- Information 32 33a Location de voitures
- Suisse 33h Location de voitures
- France
 Personnel d'accompagnement aux passerelles d'embarquement
 Locaux techniques
- Toilettes pour visiteurs Locaux sanitaires

- 6a **Entrance Switzerland**
- internal 6b Entrance France
- internal
- Internal
 Offices
 Escalator to Departure
 collecting rooms
 satellite
 Exit tunnel passengers
- international Entrance tunnel 25 passengers inter-
- national Passenger dispatching 26
 - Escalator to transit hall Passenger baggage
- Passport and customs formalities Switzerland arrival Passport and customs
- formalities France
- arrival Arrival hall Switzerland
- Arrival hall France
 Passenger exit
 Switzerland
 Passenger exit France
 Information
 Rent a Car Switzerland
 Rent a Car France
 Ground personnel
- 32 33a 33b 34 35 36 37
- Ground personnel Technical facilities
- Spectators' W.C. First aid

Der Flughof Basel-Mulhouse in Stichworten

Check-in franz. Sektor

6 Schalter à 72 Personen pro Stunde

Check-in schweiz. Sektor

16 Schalter à 72 Personen

pro Stunde Schweiz/Ausland

Passabfertigung für 250-400 Personen pro Stunde

2 Schalter Schweiz/Frankreich 1 Schalter

Frankreich/Ausland 2 Schalter

Frankreich/Schweiz 1 Schalter

Transithalle Transitschalter 770 Sitzplätze 8 à 150 Personen pro Stunde

Pass- und Zollkontrolle **Eingang Frankreich** Pass- und Zollkontrolle

à 250-400 Pers./Std. 4 Linien

3 Linien

Eingang Schweiz Gepäckdrehtische (Turn-tables) Baubeginn

à 250-400 Pers./Std. 3 Stück à 670 Personen pro Stunde März 1967

Fertigstellung des Rohbaus Juni 1969 Inbetriebnahme Umbauter Raum nach SIA Nutzfläche

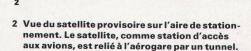
Flughof verbunden.

12. März 1970 103550 m³ ca. 21 000 m²

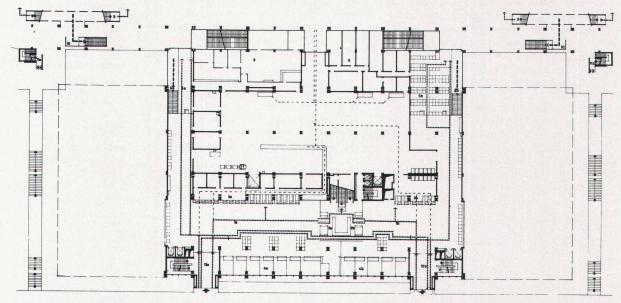
2 Blick vom provisorischen Satelliten auf das

zeugzugang ist mit einem Tunnel mit dem

Vorfeld des Flughafens. Der Satellit als Flug-



2 View from the provisional satellite in front of the terminal. The satellite is connected with a tunnel leading to the terminal building.





PASSAGIERE ABFLUG
PASSAGIERE ANKUNFT

- 1a Abfertigungshalle Schweiz
- 1b
- 2b
- Abfertigungshalle Schweiz Abfertigungshalle Frankreich Pass- und Zollkontrolle Abflug Schweiz Pass- und Zollkontrolle Frankreich Passagierabfertigungs-schalter Schweiz Passagierabfertigungs-schalter Frankreich Verkaufsschalter und Kiosk Schweiz Verkaufsschalter und Kiosk Frankreich Ausgang Schweiz intern
- 3b
- 4a
- 4b
- 5b Ausgang Frankreich intern
 6a Eingang Schweiz intern
 6b Eingang Frankreich intern

- intern Gepäckhalle
- Büros Fluggesell-schaften
- schatten
 Ausgänge international
 Eingänge international
 Zugang Zuschauerterrasse Schweiz
 Zugang Zuschauerterrasse Frankreich
 Passagiereingang

- 12a Passagiereingang Schweiz
- Passagiereingang Frankreich 12b

- Halle d'enregistrement
- Suisse Halle d'enregistrement
- France Contrôle de police et douanier Départ de Suisse
 Contrôle de police et
 douanier France
 Guichet d'enregistrement Suisse
 Guichet d'enregistrement France
 Guichet de vente et
 klosque Suisse
 Guichet de vente et
 klosque Suisse
 Guichet de vente et
 klosque France
- 3a

- 4a
- 4b

- Sortie interne Suisse Sortie interne France Entrée interne Suisse Entrée interne France Halle de consigne Bureaux des com-pagnies aériennes Sorties internationales Entrées internationales Accès à la terrasse des spectateurs Suisse Accès à la terrasse des 8
- 9 10 11a
- 11b
- Accès à la terrasse des spectateurs France Entrée des passagers 12a
- Suisse Entrée des passagers France
- 1a Dispatching hall

- Dispatching hall Switzerland Dispatching hall France Passport and customs formalities departure Switzerland Passport and customs formalities departure France Passenger dispatching
- 3h
- departure France
 Passenger dispatching
 window Switzerland
 Passenger dispatching
 window France
 Sales counter and
 newsstand Switzerland
 Sales counter and
 newsstand France
 Exit Switzerland
 internal

Abflug/Départ Niveau 3

- 5b Exit France internal
 6a Entrance Switzerland
 internal
 6b Entrance France
 internal
 7 Baggage hall
 8 Offices of airlines
 9 Exits international
 10 Entrances international
 11a Access spectators'
 terrace Switzerland
 11b Access spectators'
 terrace France
 12a Passenger entrance
 Switzerland
 12b Passenger entrance
 France

- France

Aérogare de Bâle-Mulhouse

Plan général

En principe, une aérogare suisse et une française sont accolées l'une à l'autre à la limite des secteurs, les locaux formant le troisième secteur international empiétant sur chacune de ces aérogares nationales en plusieurs étages. Le passager partant traverse le bâtiment d'est en ouest, c'est-à-dire des entrées aux pistes d'envol, alors que le passager arrivant fait le trajet inverse d'ouest en est. Les zones fonctionnelles principales sont agencées perpendiculairement à cet axe de mouvement de façon qu'elles puissent être toutes agrandies vers le nord ou le sud.

Une augmentation substantielle de capacité supplémentaire est possible du côté des pistes d'envol. C'est là qu'est prévu l'emplacement futur des soi-disant (satellites) reliés à l'aérogare par un tunnel. Quatre avions pourront stationner près de chaque satellite. Les passagers auront un accès aux avions abrité des intempéries par les passerelles d'embarquement. Lors d'un agrandissement futur de l'aire de stationnement, les 14 emplacements actuels pour les avions pourront être portés à 28. A l'étape actuelle, un tunnel long de 105 m, au bout duquel se trouve un satellite provisoire, a été construit.

Le gros œuvre complet a été exécuté en béton armé après que des calculs comparatifs ont démontré que cette méthode de construire était plus économique qu'une construction en poutraison d'acier. La répartition principale des installations se fait horizontalement par un système étendu de canaux situé au sous-sol.

La façade est constituée de profils d'aluminium éloxé en noir, les balustrades sont recouvertes de verre noir. Les matériaux de finition sont en bois naturel et en métal. Le caoutchouc, les textiles synthétiques et la pierre artificielle ont été utilisés alternativement pour recouvrir les planchers.

Aménagement pour passagers et visiteurs

Le passager se déplace en tout et pour tout sur trois étages. Ceux-ci sont reliés entre eux par des ascenseurs ou escaliers mobiles. Le passager arrivant retire ses bagages à l'une des trois (turn-tables) approvisionnées à partir de l'étage supérieur au moyen de tapis roulants.

Les bagages des passagers partants sont également transportés et rassemblés par tapis roulants à l'étage de départ. A cet étage, tout est installé de façon qu'un tri automatique des bagages puisse être installé plus tard. Les guichets d'enregistrement de Swissair sont reliés directement à l'ordinateur central des réservations IBM à Zurich qui enregistre et contrôle toutes les places vendues sur le réseau Swissair. Pour les communications internes, la poste pneumatique et des tapis roulants verticaux pour documents sont à disposition en plus du téléphone.

Des kiosques, bureaux de banques, bureaux de locations de voitures et des guichets de renseignements généraux sont à la disposition du passager. Une nursery, un bar et le restaurant pour 128 passagers sont aménagés dans la halle de transit à part les installations sanitaires courantes. Le ‹tax free shop› est agencé comme un magasin libre-service.

Pour la transmission de renseignements, les moyens d'information suivants sont à disposition:

- a) 888 haut-parleurs au total sont installés dans tous les locaux accessibles aux passagers. Le système adopté est appelé le «murmurant», car les faibles distances de 3 à 6 m entre chaque haut-parleur permettent d'utiliser des intensités sonores très basses et d'obtenir, malgré cela, une bonne intelligibilité.
- b) 4 grands panneaux d'indication télécommandés permettent d'annoncer simultanément 10 vols. Ces 4 panneaux principaux sont complétés par des tableaux plus petits contenant des informations semblables et disposés près de toutes les sorties pour les passagers partants.
- c) Un réseau de télévision comportant 48 appareils en tout sert à informer les services.

La sécurité de l'aérogare et de ses utilisateurs est garantie par une installation d'alarme en cas d'incendie qui alerte le corps de défense contre le feu propre à l'aérogare en même temps qu'elle situe le foyer.

Les visiteurs de France et de Suisse disposent, en plus des terrasses de spectateurs, d'un restaurant dont l'accès, de même que celui des terrasses, est libre de toute formalité douanière. Le restaurant suisse comprend 250 places de tables et 40 places de bar pour service rapide et service sur assiette. La partie française comprend 140 places de tables et 24 places de bar. Des parois accordéon permettent de modifier cette disposition selon les besoins. Les deux restaurants sont desservis par une cuisine commune très bien équipée. Cette dernière dessert également le restaurant des passagers en transit.

L'aérogare de Bâle-Mulhouse en mots-clés

6 guichets

à 72 personnes

Check-in, secteur français

Check-in, secteur suisse

Contrôle des passeports

pour 250–400 personnes

par heure

Suisse/Etra

2 guichets

Suisse/Fra

Halle de transit avec Guichet de transit pour

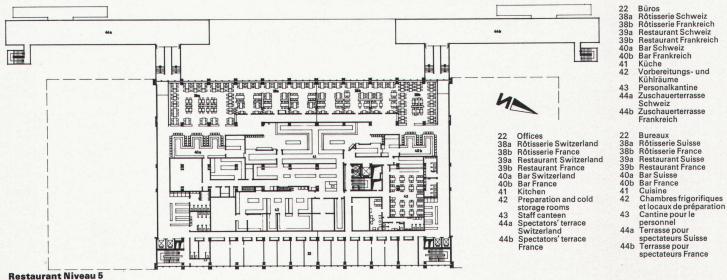
Contrôle de police et douanier

Contrôle de police et douanier

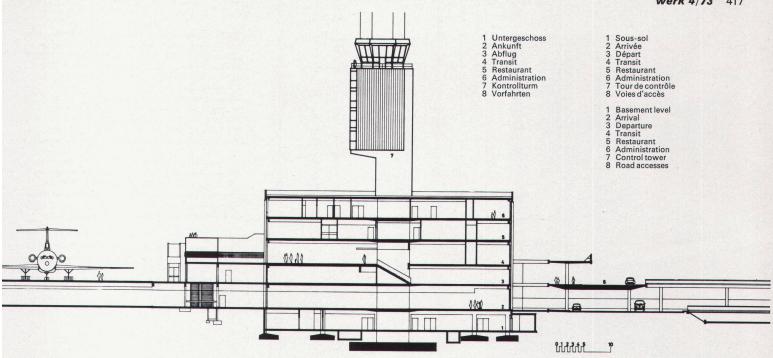
(Turn-tables) pour

Mise en construction Achèvement du gros œuvre Mise en exploitation Volume en bâtiment Surface utile

par heure 16 quichets à 72 personnes par heure Suisse/Etranger Suisse/France 1 quichet France/Etranger 2 quichets France/Suisse 1 quichet 770 places assises 150 personnes par heure Entrée France 3 files à 250-400 personnes par heure Entrée Suisse 4 files à 250-400 personnes par heure 670 personnes par heure Mars 1967 Juin 1969 12 mars 1970 103 550 m³ env. 21 000 m² Traduction: P. Moine



Thibible _



Basel-Mulhouse Airport

Planning

Basically, on the sector boundary a Swiss and a French air terminal are conjoined, with the premises constituting the third international sector intersecting with these two national air terminals at different levels. The departing passenger goes through the building from east to west, i.e., from the entrances to the runway, the arriving passenger in the reverse direction, from west to east. Perpendicular to this main aix are the functional tracts, disposed in such a way that they can all be extended to the north and south.

An additional important expansion can take place in the direction of the runway. That is where, at a later date, the so-called satellites are to be located, which will be connected via a system of tunnels with the air terminal. Four planes can be parked around each satellite. The passengers will

be able to board their planes via sheltered gangways. In the event of a later expansion of the complex, the already existing 14 plane sites can be increased to 28. In the present phase a 105 meter long stretch of tunnel has been constructed, with a provisional satellite at the end.

The entire rough construction is of reinforced concrete, after comparative calculations yielded the finding that this type of construction is more economical than an all-steel structure. The service mains are run horizontally at basement level through an extensive system of ducts.

The elevation construction consists of blackeloxidized aluminium sections, the parapets of black glass. The finishing materials are natural wood and metal. The different floors have been covered with rubber, synthetic fabrics and artificial stone.

Installations for passengers and visitors

The passenger circulates on a total of three floors. These are interconnected by means of lifts and three escalators. The arriving passenger receives his baggage on three turntables, which are supplied from the above level by means of conveyor-belts. Also on the departure level the passengers' baggage is handled on conveyor-belts. On this level everything is installed so that later on an automatic baggage sorting system can be set up. The Swissair dispatching windows are directly connected with the central IBM booking computer in Zurich, which stores and checks all bookings on the entire Swissair network. Internal communica-

- 3 Tunnelzugang zum provisorischen Satelliten auf dem Rollfeld.
- 3 Entrée du tunnel vers le satellite provisoire, situé sur l'aire de manœuvre.
- 3 Tunnel access to the provisional satellite on the field.







tions are effected, in addition to telephone, by means of pneumatic tubes and document conveyors.

The passenger has access to newsstands, banking, rent-a-car and general information desks. The transit lounge has the usual conveniences plus a nursery, a bar and the transit restaurant with seating capacity of 128. The tax-free shop is a self-service store. The following information facilities are available:

- In all public rooms there are a total of 888 loudspeakers. They are "murmuring", because the distances between loudspeakers are small, 3 to 6 meters; this permits low volume along with optimum comprehensibility.
- Four large electrically controlled indicator boards permit announcement of 10 different flights at once.
 - These four main boards are supplemented by

smaller indicator panels with similar information at all exits for departing passengers.

A television network with a total of 48 sets conveys information to staff. For the security of the terminal and its users there has been installed a fire warning system which immediately alarms the internal fire brigade, with indication of the location of the fire.

For visitors from France and from Switzerland, in addition to the terraces, there are two restaurants which can be entered without customs or passport formalities. The Swiss restaurant, in addition to 40 seats at a quick-lunch bar, has a seating capacity of 250. In the French restaurant there are seats for 140 and 24 bar seats. Folding walls permit alteration of this capacity at any time as required. Both restaurants are connected up with a common, well equipped kitchen. This single central kitchen also serves the transit restaurant. Translation: Dr. J. Hull

- 4 Abfertigungshalle Schweiz mit Zoll Schweiz/ Frankreich. Zwischen der schweizerischen und der französischen Abfertigungshalle liegt auf Galeriehöhe das Transitrestaurant. Auf der Galerie sind Büroräume untergebracht. Zur Auflockerung des langen und hohen Raumes wurde eine aus Kostengründen äusserst einfache und trotzdem wirkungsvolle Deckenkonstruktion gefunden.
- 5 Die Transithalle mit Bar nimmt ein ganzes Geschoss ein und verfügt über 770 Sitzplätze.
- 4 Halle d'enregistrement suisse avec douane Suisse/France. Entre les halles d'enregistrement suisse et française, à la hauteur de la galerie, se trouve le restaurant de transit. Des bureaux sont installés sur la galerie.
- 5 La halle de transit avec bar occupe un étage entier.
- 4 Swiss dispatching hall with Swiss/French Customs. Between the Swiss and the French dispatching areas, at gallery height, is the transit restaurant. Offices are accommodated on the gallery.
- 5 The transit, with bar, occupies an entire floor.

The Basel-Mulhouse Airport in outline

Check-in French sector

Check-in Swiss sector

Passport formality for 250–400 persons per hour

Transit hall Transit window

customs formalities

Passport and
customs formalities

Turntable

Passport and

Commencement
of construction
Completion
of rough construction
Commencement
of operations
Building volume
Utility area

6 windows,

72 persons per hour 16 windows, 72 persons per hour

Switzerland/abroad 2 windows Switzerland/France

1 window France/abroad 2 windows France/Switzerland

770 seats 8, 150 persons per hour Entrance France

1 window

3 lines 250–400 persons/hour

Entrance Switzerland 4 lines

250–400 persons/hour 3 units

670 persons per hour March 1967

June 1969

March 12th, 1970

103 550 m³ approx. 21 000 m²