

Bundesblatt

115. Jahrgang

Bern, den 5. Juli 1968

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 33 Franken im Jahr, 18 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*
*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

8786

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über die zusätzlichen Kosten des Erstausbaues des Flughafens Basel-Mülhausen

(Vom 31. Mai 1968)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Im Jahre 1938 entfiel ungefähr ein Drittel des schweizerischen Luftverkehrsvolumens auf Basel. Auf seinem Flughafen Sternenfeld wurden doppelt soviele Passagiere abgefertigt als auf dem Flughafen Genf-Cointrin, und der Warenverkehr war von ähnlichem Umfang wie jener des Flughafens Zürich-Dübendorf.

Der Flughafen Sternenfeld war indessen zum Verschwinden verurteilt. Vor allem war er nicht ausbaufähig. Überdies bildete er ein Hindernis für die geplanten Rheinhäfen und für das projektierte Rheinkraftwerk bei Birsfelden. Die Behörden des Kantons Basel-Stadt bemühten sich seit 1934, ein neues, für einen modernen Flughafen geeignetes Gelände ausfindig zu machen. Im Laufe der Jahre wurden sieben Gebiete auf ihre Eignung untersucht. Schliesslich sah man ein, dass es unmöglich sei, einen ausschliesslich auf schweizerischem Gebiet liegenden vollwertigen Flughafen für Basel zu bauen.

Ende 1937 beauftragte der Bundesrat das Eidgenössische Luftamt, durch Besprechungen mit dem Luftfahrtministerium in Paris die notwendige Vorabklärung für die Errichtung eines bei Allschwil, beidseitig der Landesgrenze zu errichtenden Flughafens herbeizuführen. Am 26. Juli 1939 waren die Verhandlungen so weit gediehen, dass das französische Ministerium für auswärtige Angelegenheiten unserer Gesandtschaft in Paris die grundsätzliche Zustimmung Frankreichs zur Verwirklichung eines derartigen Projektes zur Kenntnis bringen konnte.



Kurz darauf brach der zweite Weltkrieg aus. An eine Weiterführung des zwischenstaatlichen Gespräches war nicht zu denken. In dieser Notlage griff man das früher schon einmal untersuchte Projekt Hardwald wieder auf, dessen Verwirklichung als Übergangslösung gedacht war. Durch einen ablehnenden Volksentscheid im Jahre 1942 wurde auch dieser Ausweg versperrt.

Der Krieg war kaum beendet, als der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, im Einverständnis mit den Bundesbehörden, das im Jahre 1939 abgebrochene Gespräch mit Frankreich wieder aufnahm. Am 6. August 1945 erklärte eine Delegation des Generalsekretariates der französischen Zivil- und Handelsluftfahrt in Basel, dass sie einem Flughafen, der vom Siedlungsgebiet Basels und von den südlich Basels verlaufenden Höhenzügen weiter entfernt wäre, einem Flughafen rittlings der Landesgrenze den Vorzug gebe. Was Frankreich vorschwebte, war ein vollständig auf dem Gebiet der elsässischen Gemeinde Blotzheim liegender Flughafen. Es konnte kein Zweifel über die technische Überlegenheit dieses Vorschlages bestehen, weshalb denn auch der Bundesrat am 5. Februar 1946 das Eidgenössische Politische Departement ermächtigte, mit der französischen Regierung die Verhandlungen zur Schaffung eines internationalen Flughafens «Basel-Mülhausen» in Blotzheim aufzunehmen.

Am 4. Juli 1949 konnte der französisch-schweizerische Staatsvertrag betreffend den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen unterzeichnet werden. Durch den Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1949 (AS 1950, 1297) wurde der Bundesrat ermächtigt, dieses Abkommen zu ratifizieren.

Durch diesen Vertrag besiegelten die beiden Staaten ihre gemeinsame Absicht, im französischen Grenzland, vier Kilometer von der Landesgrenze entfernt, einen Flughafen zu errichten, wobei die Landbeschaffung Frankreich, die Kosten des Erstausbaues der Schweiz auferlegt wurden, und der für Frankreich ein den französischen und für die Schweiz ein den schweizerischen Flughäfen gleichgestellter Flughafen sein soll. Das Abkommen trat am 25. November 1950 in Kraft.

I. Die bisherigen Bauarbeiten des Erstausbaues

Dem Staatsvertrag sind drei Anhänge beigelegt: die Statuten der öffentlich-rechtlichen Unternehmung «Flughafen Basel-Mülhausen», das Pflichtenheft sowie der Baubeschrieb und Kostenvoranschlag des Erstausbaues. Diese Anhänge bilden mit dem Staatsvertrag ein unteilbares Ganzes.

Im Baubeschrieb und Kostenvoranschlag sind folgende Arbeiten und Investitionen für den Erstausbau vorgesehen:

Tabelle 1

1. Landerwerb (höchstens 405 ha)	Zu Lasten des französischen Staates
2. Tiefbauarbeiten, insbesondere zwei Pisten von 1600 m sowie 2000 m Länge und je 60 m Breite mit Rollstrassen und Flug- zeugabstellplätzen	Millionen französische Franken 850
3. Zufahrtstrassen zur Verbindung des Flughafens mit dem schweizerischen und französischen Strassennetz	130
4. Hochbauten, insbesondere ein Abfertigungsgebäude und Flug- zeughallen	200
5. Stark- und Schwachstromanlagen	20
6. Radioelektrische Flugsicherungsanlagen	150
7. Verlegen einer Hochspannungsleitung	50
Total	<u>1400</u>

Im Artikel 1, Ziffer 4 des Staatsvertrages wird festgehalten, dass der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt in bezug auf alle Verpflichtungen, die sich aus dem Bau und Betrieb des Flughafens ergeben, nach Massgabe der zwischen ihm und der Eidgenossenschaft festgesetzten technischen und finanziellen Bedingungen, an die Stelle des schweizerischen Bundesrates tritt.

Eine interne Vereinbarung, welche die aus dem Staatsvertrag sich ergebenden Rechte und Pflichten des Bundes von jenen des Kantons scheidet, wurde am 20. Februar 1951 durch den Bundesrat genehmigt. Wichtig für die nachstehenden Betrachtungen ist jene Bestimmung dieser internen Vereinbarung, die dem Kanton Basel-Stadt die Erfüllung aller der Schweizerischen Eidgenossenschaft aus dem Staatsvertrag erwachsenen Verpflichtungen überbindet. Dies bedeutet namentlich, dass der Kanton Basel-Stadt die Kosten des ersten Ausbaues zu seinen ausschliesslichen Lasten zu übernehmen hat.

Alsdann ist, wegen der Schwierigkeiten, die sie auslöste, die Auflage zu erwähnen, die sich aus Artikel 2 des Staatsvertrages ergibt, wonach mindestens für ein Drittel der zu Lasten der Schweiz gehenden Kosten Arbeitsleistungen und Lieferungen an französische Unternehmer zu vergeben sind.

Schon im Verlaufe des Jahres 1948 hat die Regierung des Kantons Basel-Stadt für das im Baubeschrieb des Staatsvertrages umschriebene Projekt, unter Berücksichtigung der damals in der Schweiz gültigen Baupreise, einen auf Schweizerfranken lautenden Kostenvoranschlag aufstellen lassen. Die Endsumme betrug 39,600 Millionen.

Gleichzeitig hatten die zuständigen französischen Amtsstellen, auf den Preisstand 1948 abstellend, die Gesamtbausumme neu ermittelt und kamen auf einen

Betrag von 1530 Millionen französischen Franken. Zum damaligen Kurs von 1,30 Schweizerfranken für 100 französische Franken ergab dies eine Bausumme von nur 19,9 Millionen Schweizerfranken, statt der eben erwähnten 39,600 Millionen des schweizerischen Voranschlags. Dieser Unterschied erklärt sich aus dem Umstand, dass 1948 die schweizerischen Baupreise etwa doppelt so hoch waren wie die französischen.

Diese Preisdifferenz und die Auflage, für mindestens ein Drittel der Gesamtbaukosten Arbeiten nach Frankreich zu vergeben, ermöglichten eine Reduktion des schweizerischen Kostenvoranschlags um ein Viertel auf 29,7 Millionen Schweizerfranken. Auf diesen Betrag lautete denn auch das Kreditbegehren, das vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt am 1. September 1949 unter der Voraussetzung bewilligt wurde, dass der Bund, in Anwendung des Bundesbeschlusses vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze (BS 7, 738) 30 Prozent dieser Kosten übernehme. Nach diesem Bundesbeschluss gewährt der Bund an den Bau der bei Basel, Bern, Genf und Zürich zu erstellenden Flughäfen für den kontinentalen Luftverkehr Beiträge, die höchstens 30 Prozent der Baukosten betragen dürfen.

Gestützt auf diese Rechtsgrundlagen beantragte der Bundesrat den Eidgenössischen Räten mit Botschaft vom 24. Oktober 1949 über den Bau des kontinentalen Flughafens Basel-Mülhausen (BBl, 1949, II, 796), an die reduzierte Bausumme von 29,7 Millionen Franken einen Beitrag von 30 Prozent, höchstens jedoch 8,91 Millionen Franken zu bewilligen. Durch den Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1949 (BBl, 1950, III, 629) stimmte die Bundesversammlung diesem Antrag zu.

Es vergingen somit vier Jahre von den ersten französisch-schweizerischen Nachkriegsverhandlungen bis zum Zeitpunkt, wo mit dem Bau des Flughafens begonnen werden konnte. In Voraussicht dieses grossen Zeitaufwandes entschloss man sich zum Bau einer provisorischen Flughafenanlage. Eine 1200 Meter lange Piste, Flugzeugabstellplätze und eine Verbindungsrollstrasse wurden unter Verwendung von Metallplatten erstellt, wie sie während des Krieges für vorgeschobene Fliegerstützpunkte Verwendung fanden. Die Flughafenverwaltung und die Abfertigungsräume wurden in französischen Armeebaracken untergebracht. Zwei Hangare, die auf dem Sternenfeld standen, wurden von der Basler Regierung zum Preise von 627 000 Franken erworben und in Blotzheim wieder aufgestellt. Die Bauarbeiten begannen am 8. März 1946. Am 2. Mai desselben Jahres erfolgte die erste Landung eines Kursflugzeuges.

Als der Staatsvertrag unterzeichnet und die Beitragsleistung des Bundes zugesichert war, galt es, durch einen möglichst raschen Bau der Zollstrasse den provisorischen Flughafen mit dem schweizerischen Zollgebiet zu verbinden, um damit die materielle Voraussetzung für die praktische Anwendung des Staatsvertrages zu schaffen. Doch schon bei der Durchführung dieses Vorhabens stiess man auf die ersten Schwierigkeiten. Die französischen Gemeinden, deren Gebiet durch diese Zollstrasse durchschnitten worden wäre, verlangten, dass die Strasse, entgegen dem offiziellen Projekt, in einen künstlich zu schaffenden Einschnitt

verlegt werde. Obschon die Mehrkosten auf etwa 1,5 Millionen Schweizerfranken geschätzt wurden, hat man diesem Wunsche im Interesse eines guten Einvernehmens mit den französischen Nachbargemeinden stattgegeben.

Weil die behelfsmässigen Abfertigungsgebäude etwa 1100 Meter nördlicher als das definitive Abfertigungsgebäude erstellt wurden, musste die Zollstrasse provisorisch um dieses Mass verlängert werden. Die daraus sich ergebenden Mehrkosten in der Höhe von 0,599 Millionen Franken konnten infolge des temporären Charakters dieses Strassenabschnittes nicht subventioniert werden.

Die Gesamtausgaben für die Zollstrasse beliefen sich somit auf 3,504 Millionen Franken; der verfügbare Baukredit lautete jedoch auf einen Betrag von nur 1,553 Millionen Franken.

Die zweite dringliche Massnahme war der Bau der beiden definitiven Pisten. Wie erwähnt, sah das Pflichtenheft die Errichtung einer 1600 Meter und einer 2000 Meter langen Piste vor. Während des Baues drängte sich, angesichts der sich damals abzeichnenden Flugzeugbeschaffungspolitik der Luftverkehrsunternehmer die Erkenntnis auf, dass der Flughafen Basel-Mulhausen die ihm zugedachte Funktion im kantonalen Luftverkehr nur werde erfüllen können, wenn die Hauptpiste um 370 Meter auf 2370 Meter verlängert werde. Die mit dem Bau der Pisten betraute Tiefbauunternehmung war bereit, diese Verlängerung zum Preise von 1,005 Millionen Franken durchzuführen. Dieses vorteilhafte Angebot war nur dank dem Umstand möglich, dass die Unternehmung die ganze Bauinstallation bereits auf dem Platze hatte. Angesichts dieser günstigen Gelegenheit hat auch das Eidgenössische Luftamt der Verlängerung zugestimmt, musste aber darauf aufmerksam machen, dass die Mehrkosten erst nach der Genehmigung eines entsprechenden Nachtragskreditbegehrens durch die Bundesversammlung subventioniert werden können.

Neben den erwähnten Mehrkosten für die Verlängerung der Zollstrasse und der Hauptpiste mussten bei der Umleitung der das Flughafengebiet durchfließenden Bäche, auf Begehren der französischen Behörden, die Durchflussprofile erheblich vergrössert werden, was ebenfalls zu Kostenüberschreitungen von annähernd 0,4 Millionen Franken führte.

Die grösste Überraschung verursachte jedoch die Baukostenteuerung in Frankreich. Schon während der Behandlung der Botschaft vom 24. Oktober 1949 äusserte ein Mitglied des Nationalrates die Befürchtung, dass angesichts der sich damals im französischen Baugewerbe abzeichnenden Teuerungswelle, die vorgenommene Herabsetzung des schweizerischen Voranschlages um 25 Prozent sich als ein Irrtum herausstellen könnte. Die in der Folge gemachten Erfahrungen zeigten, dass diese Bedenken leider berechtigt waren. Die Teuerung, die in Frankreich nach der Krediterteilung einsetzte, verlief so ungestüm, dass schon im Frühjahr 1950, bei den ersten Auftragserteilungen, eine starke Annäherung des französischen Preisniveaus an das schweizerische festgestellt werden musste. Während der Bauperiode schlug der französische Preisvorteil auf einzelnen Gebieten sogar in das Gegenteil um, obschon die schweizerischen Baupreise seit der Erstellung des Kostenvoranschlages ebenfalls um ungefähr 10 Prozent angestiegen waren.

Als die Abrechnungen für die Tiefbauarbeiten (Pisten, Roll- und Zufahrtsstrassen) sowie für die Flugsicherungsanlagen (optische, radioelektrische Einrichtungen) vorlagen, stand man vor der Tatsache, dass der bewilligte Gesamtkredit von 29,7 Millionen Franken bereits überzogen war, bevor also ein Spatenstich für den Flughafen und die Flugzeugwerft gemacht werden konnte. In dieser Situation fällte der Regierungsrat von Basel-Stadt den Entscheid, diese beiden Hochbauprojekte erst nach erfolgter Bewilligung der hierzu erforderlichen eidgenössischen und kantonalen Zusatzkredite in Angriff zu nehmen.

In der Tabelle 2 ist die Abrechnung über die bisher erstellten Bauten und Anlagen zusammengestellt. Dieser Tabelle kann beispielsweise entnommen werden, dass die Baukosten für die Pisten, Rollstrassen und Vorplätze im ersten schweizerischen Voranschlag auf 17,8 Millionen Franken geschätzt wurden (Kolonne 2). Nach Vornahme der Reduktion von 25 Prozent ergab sich der bewilligte Nettokredit von 13,35 Millionen Franken (Kolonne 4). Hievon wurden 5 Prozent für die Bauleitung ausgeschieden, so dass als Baukredit die Summe von 12,682 Millionen Franken verblieb (Kolonne 6). 30 Prozent dieses Betrages ergeben den Subventionskredit von 3,805 Millionen Franken (Kolonne 7). Die Gesamtkosten beliefen sich nun aber auf 17,94 Millionen Franken (Kolonne 8), wovon 17,696 Millionen (Kolonne 10) als beitragswürdig befunden wurden. Der Subventionsanspruch Basels hätte demnach 5,309 Millionen Franken (Kolonne 11) betragen. Da aber gemäss Kolonne 7 nur 3,805 Millionen zur Verfügung standen, verblieb ein ungedeckter Betrag von 1,504 Millionen Franken (Kolonne 12), der Basel erst ausgerichtet werden kann, wenn die Eidgenössischen Räte einem entsprechenden Nachtragskreditbegehren ihre Zustimmung erteilt haben.

Aus der Tabelle 2 geht hervor, dass sich dieses Beispiel bei sechs anderen Einzelobjekten wiederholte. Im gesamten beziffert sich der auf den Bund entfallende Nachtragskredit für bisherige Bauten auf 2,624 Millionen Franken (Total Kolonne 12).

Dieser Tabelle kann überdies entnommen werden, dass die ausgewiesenen Baukosten die ungekürzten schweizerischen Voranschläge nur dort überschritten haben, wo sich Projektausweitungen aufdrängten (Pistenverlängerung, Bachumleitungen, Zollstrasse, Pistenbefeuerung). Daraus darf der für die Beurteilung der Sachlage doch nicht unbeachtliche Schluss gezogen werden, dass die beim Bau des Flughafens Basel-Mülhausen angewandten Baupreise nicht über den damaligen schweizerischen Ansätzen lagen.

II. Die Verkehrsentwicklung

Wie erwähnt, ermöglichte Frankreich durch die Abgabe von Baumaterialien für temporäre Kriegsflugplätze, den Zivilflugbetrieb auf dem Flughafen Basel-Mülhausen schon am 2. Mai 1946 aufzunehmen. Am 28. November 1952 wurde die definitive Ost-West-Piste und am 30. März 1954 die 2370 Meter lange Nord-Süd-Piste abgenommen.

Zusammenstellung über die Bauabrechnung per 31. Dezember 1956

	Schweiz. Voranschlag 1948	Reduk- tion	Netto- Kredit BB vom 22. De- zember 1949	Kredit Bau- leitung	Bau- kredit	Sub- ventions- kredit BB vom 22. De- zember 1949	Gesamt- kosten gemäss Ab- rechnung	Nicht- beitrags- würdige Kosten	Sub- ventions- würdige Kosten	Sub- ventions- anspruch	Be- notigter Nach- trags- kredit
		¼ von 2	2-3	5% von 4	4-5	30% von 6			8-9	30% von 10	11-7
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.	Mio Fr.
1. Pisten, Rollstrassen, Vorplätze	17,800	4,450	13,350	0,668	12,682	3,805	17,940	0,244	17,696	5,309	1,504
2. Bachumleitungen	0,200	0,050	0,150	0,008	0,142	0,043	0,559	0,052	0,507	0,152	0,109
3. Pisten- und Rollstrassen- entwässerung	2,000	0,500	1,500	0,075	1,425	0,427	1,904	—	1,904	0,571	0,144
4. Zufahrtstrasse auf schweizerischem Gebiet	0,675	0,169	0,506	0,025	0,481	0,144	0,587	0,115	0,472	0,141	—
5. Hauptkanal in schwei- zerischer Zufahrt	0,245	0,061	0,184	0,009	0,175	0,052	0,169	0,107	0,062	0,019	—
6. Zollstrasse	2,180	0,545	1,635	0,082	1,553	0,466	3,504	0,600	2,904	0,871	0,405
7. Zufahrtstrasse auf fran- zösischem Gebiet	0,300	0,075	0,225	0,011	0,214	0,064	—	—	—	—	—
8. Wasserversorgung, Kan- nalisierungen usw.	0,250	0,062	0,188	0,009	0,179	0,053	0,070	—	0,070	0,021	—
9. Befahrung und Be- leuchtung von Pisten, Rollstrassen	3,671	0,918	2,753	0,138	2,615	0,785	3,868	0,048	3,820	1,146	0,361
10. Telefon- und Signal- anlagen	0,915	0,229	0,686	0,034	0,652	0,195	0,171	0,004	0,167	0,050	—
11. Radioelektrische Anla- gen	1,044	0,261	0,783	0,039	0,744	0,223	0,732	0,036	0,696	0,209	—
12. Flughof	4,650	1,162	3,488	0,174	3,314	0,994	0,059	—	0,059	0,018	—
13. Garage und Dienstwoh- nungen	0,350	0,088	0,262	0,013	0,249	0,075	0,288	—	0,288	0,086	0,012
14. Flugzeugwerft	3,750	0,938	2,812	0,141	2,671	0,802	—	—	—	—	—
15. Verlegen Hochspan- nungsleitung	1,570	0,392	1,178	0,059	1,119	0,336	1,415	—	1,415	0,425	0,089
16. Bauleitung	—	—	—	(1,485 × 0,30 =)	—	0,446	1,249	0,097	1,152	0,346	—
Total	39,600	9,900	29,700	1,485	28,215	8,910	32,515	1,303	31,212	9,364	2,624

Über die seit der Flughafeneröffnung zu verzeichnende Verkehrsentwicklung gibt die nachstehende Tabelle 3 Auskunft.

Tabelle 3

Entwicklung des gewerbmässigen Luftverkehrs des Flughafens Basel-Mülhausen

hausen	An- und Wegflüge	Fluggäste	Fracht in t	Post in t
1946	873	10 724	109	76
1948	3 137	26 987	676	246
1950	2 465	17 932	473	375
1952	3 298	22 527	837	334
1954	5 195	58 878	1284	404
1956	6 196	97 636	1929	552
1958	13 619	217 375	3935	755
1960	13 533	248 339	5283	1284
1962	11 777	251 293	5044	1251

Anmerkung: Bis 1954 wurde der Transit sowohl bei der Ankunft wie beim Abflug, also doppelt gezählt.

Aus der vorstehenden Tabelle kann die stete Entwicklung des baslerischen Luftverkehrs herausgelesen werden. Insbesondere wird ersichtlich, dass die Fertigstellung des Pistensystems im Jahre 1954 eine verkehrsfördernde Auswirkung hatte. Der Anteil des Flughafens Basel-Mülhausen am gesamten auf den schweizerischen Grossflughäfen ausgewiesenen Verkehr nahm von Jahr zu Jahr zu. Die Wachstumsraten lagen somit über dem schweizerischen Mittel. Diese Entwicklung ist nachstehend für den Zeitabschnitt 1950/1960 dargestellt.

Tabelle 4

Anteil des Flughafens Basel-Mülhausen am gewerbmässigen Verkehr der Flughäfen Zürich, Bern, Genf und Basel-Mülhausen

	1950		1960	
	Totalverkehr	Anteil Basels	Totalverkehr	Anteil Basels
Flugzeugbewegungen	33 608	2 465 (7,3 %)	94 765	13 533 (14,3 %)
Fluggäste	429 996	17 932 (4,1 %)	2 441 770	248 339 (10,3 %)
Fracht in Tonnen	8 388	473 (5,6 %)	36 446	5 283 (14,5 %)
Post in Tonnen	3 202	375 (12,4 %)	7 534	1 284 (17,0 %)

Basel vermochte somit innerhalb zehn Jahren seinen Anteil am gesamtschweizerischen Luftverkehr bei der Post um die Hälfte zu vermehren, bei den Fluggästen zu verdoppeln und bei der Fracht sogar zu verdreifachen. Die Entwicklung hätte aber noch viel rascher sein müssen, um den grossen Rückstand Basels aufzuholen. Deshalb nimmt sich der Luftverkehr Basels neben jenem Genfs oder sogar Zürichs bescheiden aus, und klassiert man die wichtigsten am europäischen Streckennetz angeschlossenen Flughäfen nach ihren Fluggast-

zahlen, so befand sich der Flughafen Basel-Mülhausen im Jahre 1960 an viertletzter Stelle (siehe Tabelle 5).

Diese bescheidene Stellung des Flughafens Basel-Mülhausen gibt oft zur Frage Anlass, ob die Schweiz mit dem Ausbau ihrer Bodenorganisation für den Luftverkehr nicht zu weit gegangen sei. Die Meinung, der baslerische Flughafen sei überflüssig und es hätte für die Schweiz genügt, einen einzigen oder höchstens zwei Grossflughäfen zu bauen, wird immer wieder angetroffen. Die Anhänger dieser zum schweizerischen Flugplatzprogramm im Widerspruch stehenden Auffassung berufen sich gerne auf ausländische Beispiele. Insbesondere werden Holland, Belgien und Dänemark zum Vergleich herangezogen. Jedes dieser Länder besitzt nur einen grossen Verkehrsflughafen, und es ist zugegeben, dass auf diesen Flughäfen Amsterdam, Brüssel und Kopenhagen sich ein ansehnlicher Verkehr abspielt (siehe Tabelle 5).

Tabelle 5

Zahlen der 1960 im gewerbmässigen Luftverkehr beförderten Fluggäste der wichtigsten am europäischen Streckennetz angeschlossenen Flughäfen
(Transitpassagiere nur einfach gezählt)

1. London-Heathrow	5 382 000	19. Manchester	755 000
2. Paris (Orly und Le Bourget)	3 489 000	20. Mailand	751 000
3. Frankfurt	2 171 000	21. Jersey	686 000
4. Rom	1 943 000	22. Nizza	669 000
5. Kopenhagen	1 783 000	23. Palma	633 000
6. Berlin	1 535 000	24. Barcelona	669 000
7. Amsterdam	1 375 000	25. Glasgow	652 000
8. Zürich	1 331 000	26. Oslo	581 000
9. Stockholm (Bromma und Arlanda)	1 052 000	27. Hannover	555 000
10. Athen	1 001 000	28. Helsinki	483 000
11. Hamburg	947 000	29. London-Gatwick	475 000
12. Düsseldorf	941 000	30. Istanbul	454 000
13. Madrid	922 000	31. Shannon	416 000
14. Brüssel	881 000	32. Wien	412 000
15. Genf	855 000	33. Stuttgart	316 000
16. Marseille	834 000	34. Köln	270 000
17. Dublin	817 000	35. Basel-Mülhausen	248 000
18. München	808 000	36. Ankara	229 000
		37. Nürnberg	113 000
		38. Bremen	84 000

Wenn man aber bedenkt, dass die Verkehrszahlen dieser drei Flughäfen für den gesamten Luftverkehr der ihnen zugehörigen Länder repräsentativ sind, für die Stellung der Schweiz jedoch die zusammengezählten Verkehrszahlen der

Flughäfen Zürich, Basel und Genf massgebend sind, dann wird der Vorsprung unseres Landes offensichtlich.

Das von den Gegnern der Dezentralisation gerne verwendete Beispiel zeigt, dass das Gegenteil ihrer Auffassung richtig ist, dass nämlich für eine gute luftverkehrsmässige Erschliessung selbst eines kleinen Landes eine hinreichende Anzahl von Verkehrsflughäfen, die eine gute Bedienung der Wirtschaftszentren gewährleisten, notwendig ist.

Die Dezentralisation des Luftverkehrs auf mehrere Flughäfen bringt aber nicht nur wirtschaftliche Vorteile. Sie ermöglicht auch eine bessere Wahrung der Flugsicherheit.

Die Dichte der Bewegungen nimmt im Luftverkehr stetig zu. Das wirkt sich vor allem in den Flughafenzonen aus, wo die Verhütung von Kollisionen sich immer schwieriger gestaltet.

Nun ist zwar das Aufnahmevermögen der beiden Flughäfen Zürich und Genf noch nicht voll ausgenützt. Zu gewissen Tageszeiten sind aber die An- und Wegflüge so stark massiert, dass die Grenze des Zulässigen nicht mehr weit entfernt liegt. Eine Entlastung durch den Flughafen Basel kann deshalb in absehbarer Zeit wünschenswert werden. Beispiele für die Aufteilung des Flugverkehrs auf zwei Flughäfen sind die Städte Paris und London, deren Luftverkehr sich auf den Flughäfen Orly und Le Bourget, beziehungsweise Heathrow und Gatwick abwickelt.

Doch abgesehen von dieser der Zukunft vorbehaltenen zusätzlichen Aufgabe des Flughafens Basel ergänzt er heute schon auf wertvolle Weise die anderen schweizerischen Grossflughäfen. Es kommt oft vor, dass der Flughafen Basel benützbar bleibt, wenn die Flughäfen Zürich und Genf wegen Bodennebels für den Verkehr gesperrt werden müssen. Auch der umgekehrte Fall tritt gelegentlich ein. Wie wichtig derartige Ausweichmöglichkeiten im Luftverkehr sind, machen die enormen Werte deutlich, welche ein modernes Verkehrsflugzeug mit seiner Ladung verkörpert. Gute Ausweichmöglichkeiten tragen wesentlich zum Schutze vor Katastrophen bei, die in jedem Falle Millionenverluste zur Folge haben.

Es darf somit gesagt werden, dass das von den Eidgenössischen Räten im Jahre 1945 gutgeheissene Flugplatzprogramm sich in allen Teilen, also auch in bezug auf den Flughafen Basel-Mülhausen, bewährt hat. Diese Feststellung wird durch den verhältnismässig noch bescheidenen Verkehr dieses Flughafens nicht beeinträchtigt. Wichtig ist, dass in Basel eine stete Verkehrszunahme festgestellt werden konnte und dass, wie wir sehen werden, diese Erscheinung aller Voraussicht nach weiterhin anhalten wird.

Welches sind nun die Gründe, die sich einem rascheren Wachstum des baslerischen Luftverkehrs entgegenstellen? Der wichtigste ist wohl die verspätete Bereitstellung des Flughafens. Seine Inbetriebnahme erfolgte erst, als das kontinentale Luftverkehrsnetz dank der frühzeitigen Fertigerstellung anderer Flughäfen, insbesondere jener von Zürich und Genf, bereits festlag. Basel befindet sich in einer ähnlichen Lage wie Stuttgart, Köln und Nürnberg, die nun mühsam die ihrer Bedeutung entsprechende Stellung im Luftverkehr erobern müssen.

Ein weiterer Umstand, der in diesem Zusammenhang erwähnt werden muss, ist der enttäuschend kleine Verkehrsanfall aus dem Raume Mulhausen. Er betrug im Jahre 1957 nur 5,56 Prozent des Gesamtverkehrs. Seither ist der französische Anteil allerdings angestiegen und erreichte im Jahre 1961 8,09 Prozent. Der französische Anteil stieg vom Zeitpunkt hinweg, wo die Luftverkehrsverbindungen zwischen Basel und Paris vermehrt werden konnten. Darin liegt sicher ein Hinweis für die Auffassung, dass das Luftverkehrspotential des schweizerischen und französischen Einzugsgebietes des Flughafens Basel-Mülhausen grösser ist als aus der Flughafenstatistik hervorzugehen scheint.

Es drängt sich die Frage auf, warum die Fluggesellschaften zögern, durch Schaffung neuer Linien und durch Erhöhung der Flugfrequenzen bei bestehenden Linien dieses noch weitgehend brach liegende Verkehrspotential zu nutzen. Die Antwort dürfte darin bestehen, dass sie für die kommenden Jahre befürchten, die Luftverkehrsverbindungen innerhalb des Raumes Europa-Mittelmeer könnten unrentabel werden. Mit der Umstellung auf Strahlflugzeuge, die von den Fluggästen wegen ihres erhöhten Reisekomfortes und ihrer grösseren Reisegeschwindigkeit den Propellerflugzeugen entschieden vorgezogen werden, ist ein Überangebot an Transportmöglichkeiten entstanden. Die Strahlflugzeuge sind grösser und bedeutend rascher. Wie die mittlere Transportleistung der Luftfahrzeuge zunehmen wird, kann der nachstehenden, vom Forschungsbüro der europäischen Luftverkehrsgesellschaften veröffentlichten Tabelle entnommen werden.

Tabelle 6

Die voraussichtliche Entwicklung der mittleren Transportleistung der im kontinentalen Luftverkehr eingesetzten Verkehrsflugzeuge

(Quelle: Air Research Bureau, Brüssel)

	Mittlere Sitzplatz- zahl pro Flugzeug	Mittlere Flugzeug- geschwindigkeit	Produzierte Sitzkilometer pro Flugstunde
1958	52	331 km/h	0,172 Millionen
1959	53	350 km/h	0,186 Millionen
1960	59	367 km/h	0,216 Millionen
1965 (Schätzung) . .	79	559 km/h	0,442 Millionen

Die im Jahre 1965 das europäische Streckennetz befliegenden Verkehrsflugzeuge werden eine mittlere Transportleistung aufweisen, die doppelt so gross sein wird wie im Jahre 1960. Da jedoch Anzeichen dafür bestehen, dass sich die Nachfrage weniger stark entwickeln wird, ist die Gefahr des Herabsinkens des Auslastungsgrades der Luftfahrzeuge unter das heutige, bereits schon nahe der Wirtschaftlichkeitsgrenze liegende Mass, sehr gross. Sollte dies zutreffen, so bliebe zur Vermeidung von Verlusten für die Fluggesellschaften als einziger Ausweg die Tarifierhöhung. Sie würde aber nur zum erwünschten Ziel führen, wenn sie nicht grösser ausfiele als die in der Zwischenzeit zu erwartende Lebenskostensteigerung.

Diese hier nur angedeuteten Faktoren der Unsicherheit kommen nun beim Flughafen Basel-Mülhausen, wegen des ausschliesslich kontinentalen Charakters seines Luftverkehrs, voll zur Auswirkung. Das wird sich auch in der Verkehrsentwicklung der kommenden Jahre bemerkbar machen. Voraussagen über die Entwicklung des baslerischen Luftverkehrs müssen diesen Überlegungen Rechnung tragen.

Die jüngste Prognose über die Entwicklung im europäischen Fluggastverkehr wurde im Auftrag der «Commission Européenne de l'Aviation Civile» (CEAC) im Juli 1962 für das Jahr 1965 gemacht. Demnach würde die Fluggastzahl sich im Zeitabschnitt 1960/1965 um 72 Prozent erhöhen. Auf Basel übertragen, ergäbe dies für das Jahr 1965 rund 530 000 ankommende und abfliegende Fluggäste. Demgegenüber rechnet das Eidgenössische Luftamt bei seiner, der Planung des Flughafenausbaues zugrunde gelegten Verkehrsschätzung für das Jahr 1965 nur mit 440 000 Fluggästen. Für das Jahr 1970 sind, nach Auffassung des Luftamtes, 660 000 Fluggäste zu erwarten. Es sei betont, dass bei diesen Zahlen, entsprechend den Bedürfnissen der Flughafenplanung, die transitierenden Fluggäste sowohl bei ihrer Ankunft als bei ihrem Abflug gezählt wurden.

III. Die provisorischen Bauten und Anlagen

Obschon der Verkehrsaufschwung in Basel-Mülhausen viele enttäuschte, so übertraf er doch bei weitem die Erwartungen jener Stellen, die 1946 die provisorischen Bauten erstellten. Dies führte bald zu prekären Verhältnissen. An eine sofortige Verwirklichung des im Ausbauprogramm vorgesehenen definitiven Abfertigungsgebäudes war nicht zu denken, weil, wie wir sahen, die hiefür ausgesetzten Kredite durch die Kostenüberschreitungen bei den übrigen Bauobjekten verschlungen wurden. Auch war schon offensichtlich, dass das ursprünglich geplante, auf 3,488 Millionen Franken geschätzte Abfertigungsgebäude weder dem Verkehrsanfall, noch den Besonderheiten des binationalen Flughafens genügen könnte und seine Verwirklichung eine Fehlinvestition wäre. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt sowie die französischen und schweizerischen Luftfahrtbehörden waren sich deshalb einig, dass für die zweckmässige Fertigerstellung des im Staatsvertrag vorgesehenen Erstausbau es ein Ergänzungsprojekt unumgänglich sei. Man war sich überdies bewusst, dass bis zur Verwirklichung eines solchen Projektes mehrere Jahre verstreichen würden und somit weiterhin mit Behelfsbauten auszukommen sei. Das war aber wiederum nur unter der Voraussetzung möglich, dass die bestehenden Baracken konsolidiert und durch neue Provisorien ergänzt wurden. Schon während der ersten Bauperiode wurden 1,588 Millionen Franken für provisorische Hochbauten verausgabt.

Dieser Betrag wurde vom Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt, als er am 13. November 1958 den Kostenüberschreitungen der bisherigen Bauarbeiten zustimmte, nachträglich genehmigt. Am gleichen Tag bewilligte der Rat auch einen neuen Kredit von 1,9 Millionen Franken für den Ausbau der provisorischen

Abfertigungsanlagen und einen solchen von 0,491 Millionen für die Erstellung von provisorischen Bauten, die für die Wartung und das Einstellen von Luftfahrzeugen ebenfalls unumgänglich geworden waren.

Das Ergänzungsprojekt für die definitiven Bauten wurde inzwischen in enger Zusammenarbeit mit den französischen und schweizerischen Luftfahrtbehörden fertigerstellt. Am 7. April 1960 fand es die einstimmige Genehmigung des Grossen Rates. Der Gesamtkostenvoranschlag lautete auf 75,055 Millionen Franken. Doch wurde gegen diesen Grossratsbeschluss das Referendum ergriffen und in der kantonalen Volksabstimmung vom 24./26. Juni 1960 wurde er mit 11 517 Nein gegen 11 004 Ja von den Stimmbürgern abgelehnt.

Die Behörden Basels deuteten diese knappe Ablehnung nicht als einen Verzicht der Bevölkerung auf die Stärkung der Stellung Basels im Luftverkehr. Es schien ihnen vielmehr, dass vom Volk eine Beschränkung der Investitionen gewünscht werde, weshalb sie unverzüglich ein reduziertes Ergänzungsprojekt in Auftrag gaben.

Der abermalige Aufschub, den die Fertigerstellung des Erstausbauens durch diesen ablehnenden Volksentscheid erlitt, erforderte die Bereitstellung neuer Provisorien zur Bewältigung des weiterhin wachsenden Flughafenverkehrs. Die Freigabe des hiezu erforderlichen Kredites von 2,45 Millionen Franken erfolgte durch den Grossratsbeschluss vom 22. Juni 1961. Mit Einbezug der schon erwähnten Kosten von 0,627 Millionen Franken für die Versetzung eines Hangars vom Sternfeld nach Basel-Mülhausen, ergibt sich für derartige Übergangsbauten die Summe von 7,056 Millionen. Es sei erwähnt, dass der Bund für die Kosten solcher Provisorien keine Beiträge gewährt.

IV. Das reduzierte Ergänzungsprojekt

An der eben erwähnten Sitzung vom 22. Juni 1961 hat der Grosse Rat überdies 1,5 Millionen Franken für die Kosten des Ergänzungsprojektes bewilligt. Am 12. April 1962 war dieses Projekt so weit gediehen, dass es Gegenstand eines neuen Grossratsbeschlusses bilden konnte. Dieser Beschluss lautet:

«1. Dem Flughafen Basel-Mülhausen wird zur Erstellung des Flughofes und der technischen Bauten ein Kredit eröffnet von Fr. 54 480 000.— unter Abzug der zu erwartenden Subvention der Schweizerischen Eidgenossenschaft und verteilt auf die Jahre 1962 bis 1966 zu Lasten des Staatsvermögens.

2. Die Kreditsumme erhöht sich allfällig um die Kosten, die durch die Bauteuerung in der Zeit zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (1. August 1960) und der Bauausführung entstehen.

3. Der Kredit ist, soweit er für kommerziell verwertbare Bauten Verwendung findet, vom Flughafen Basel-Mülhausen in jährlichen Raten zu amortisieren und maximal mit 4 Prozent zu verzinsen. Der Regierungsrat setzt die Bedingungen in den Einzelheiten fest.

4. Der definitive Kostenbetrag ist durch eine jährliche Abschreibung von mindestens 2 Prozent in maximal 50 Jahren zu amortisieren.»

Auch gegen diesen Grossratsbeschluss wurde das Referendum ergriffen. Indessen haben die Basler Stimmbürger in der kantonalen Volksabstimmung vom 12./14. Oktober 1962 mit 16 675 Ja gegen 8742 Nein den Beschluss des Grossen Rates bestätigt.

Die Gesamtkosten des reduzierten Ergänzungsprojektes belaufen sich, unter Berücksichtigung des Projektierungskredites von 1,5 Millionen Franken, auf 55,98 Millionen.

Wie aus der Tabelle 2 hervorgeht, ergab die Bauabrechnung der bisherigen Arbeiten subventionswürdige Kosten im Betrage von 31,212 Millionen Franken (siehe Tabelle 2, Kolonne 10). Die Überschreitung des bewilligten Kredites von 29,7 Millionen Franken beträgt somit 1,512 Millionen Franken. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat deshalb in seinem Schreiben vom 16. Januar 1963 das Gesuch an den Bund gerichtet, er möge an die zusätzlichen Baukosten von 55,98 Millionen und 1,512 Millionen = 57,492 Millionen Franken einen Beitrag gewähren.

Aus der im Anhang aufgeführten tabellarischen Zusammenstellung kann entnommen werden, aus was für Einzelpositionen sich dieser neue Kredit zusammensetzt. Aus dieser Tabelle ist ebenfalls ersichtlich, dass der zusätzliche Bundesbeitrag, wie er sich in Anwendung der beim Flugplatzbau vom Bund geübten Subventionspraxis ergibt, 16,14 Millionen Franken betragen würde (Kolonne 8 Schlusssumme). Wir möchten nachstehend auf die wichtigsten Objekte des Ergänzungsprojektes näher eintreten.

Wie schon erwähnt, konnten wegen der Erschöpfung der verfügbaren Kredite die im ursprünglichen Projekt vorgesehenen Abfertigungsanlagen und die für den Flugbetrieb erforderlichen technischen Hochbauten nicht gebaut werden. Mit der Verwirklichung des vorliegenden Ergänzungsprojektes soll diese Lücke geschlossen und überdies die vorhandene radioelektrische Ausrüstung modernisiert und durch Neuanlagen ergänzt werden.

1. Die Abfertigungsanlagen

Von den Abfertigungsanlagen eines Flughafens wird erwartet, dass selbst während der Verkehrsspitzen eine sichere, kostensparende und rasche Beladung und Entladung der Luftfahrzeuge mit Personen und Gütern möglich ist. Darum ist die Kenntnis dieser Verkehrsspitzen für die Projektverfasser unumgänglich.

Die Verkehrsspitzen eines Flughafens sind vor allem abhängig:

- von der Leistungsfähigkeit des Pisten- und Flugsicherungssystems;
- von der Verkehrsstruktur, d.h. von der prozentualen Verteilung des Verkehrs auf Kurz-, Mittel- oder Langstrecken;
- von der Transportkapazität der Flugzeuge.

Die Pistenanlage des Flughafens Basel-Mülhausen ist feststehend und wird in den nächsten zehn Jahren, also innerhalb des untersuchten Zeitabschnittes,

keine Änderung erfahren, sei es denn, dass die Nord-Süd-Piste verlängert werden müsste. Doch hat eine Pistenverlängerung keinen Einfluss auf die Zahl der pro Stunde möglichen Flugzeugbewegungen.

Die Zahl der Flugzeugbewegungen, welche die Luftverkehrskontrolleure eines Flughafens mit der erforderlichen Sicherheit lenken können, ist hingegen abhängig:

- vom Wetter;
- von der Qualität der optischen und radioelektrischen Ausrüstungen;
- von der Tüchtigkeit des Personals;
- von der Komplexität der Kontrollverfahren.

In der Vergangenheit konnte die Wirksamkeit der Luftverkehrskontrolle stetig verbessert werden. Nichts spricht dagegen, dass sie in den nächsten zehn Jahren eine weitere Leistungssteigerung erfahren wird. Das Ergänzungsprojekt sieht denn auch vor, die radioelektrischen und optischen Flugsicherungsanlagen des Flughafens auf den neuesten Stand der Technik zu bringen.

In Erwägung dieser Ausführungen gelangte des Eidgenössische Luftamt zur Auffassung, dass auf dem Flughafen Basel-Mülhausen am Ende des laufenden Jahrzehntes:

- bei gutem Wetter 30 Flugzeugbewegungen in der Stunde und
- bei schlechtem Wetter 20 Flugzeugbewegungen in der Stunde möglich sein werden.

Im allgemeinen werden diese Flugzeugbewegungen teils aus Landungen und teils aus Abflügen bestehen. Dennoch kommt es verhältnismässig häufig vor, dass während einer Stunde nur Landungen oder nur Abflüge erfolgen. Für alle die während einer Stunde landenden Flugzeuge sind nun auf dem Flugsteig vor dem Abfertigungsgebäude Standplätze für die Entladung und Beladung bereit zu stellen. Die Anzahl der Standplätze ist von der Standzeit abhängig. Je rascher der Umschlag erfolgt, um so kürzer ist die Standzeit und um so kleiner kann die Anzahl der Standplätze gehalten werden. Wird nun angenommen, dass, trotzdem immer grössere Flugzeuge eingesetzt werden, ihre mittlere Aufenthaltszeit auf dem Flugsteig auch in der Zukunft unverändert 45 Minuten betragen wird, so sind, wie aus der Tabelle 7 hervorgeht, in Basel-Mülhausen im Jahre 1965 18 Standplätze erforderlich und für das Jahr 1970 müssen 23 Standplätze bereit gestellt werden.

Tabelle 7

Bestimmung der Anzahl Flugzeugstandplätze auf dem Flugsteig:

	1960 Minuten	1965 Minuten	1970 Minuten
Zeitintervall zwischen zwei Flugzeugbewegungen .	3	2½	2
Anzahl der Bewegungen in der Stunde	20	24	30
Mittlere Aufenthaltszeit auf dem Flugsteig . . .	45	45	45
Anzahl der erforderlichen Standplätze	15	18	23

Für die Ermittlung der Verkehrsspitzen bedeutsam ist weiter die Verkehrsstruktur des Flughafens. Die hier zu erwartende Entwicklung ist in der nachstehenden Tabelle 8 dargestellt. Die Untersuchung ging von der tatsächlichen Verkehrsstruktur aus, wie sie sich 1960 auf dem Flughafen Basel-Mülhausen ergab. Die Werte für die Jahre 1965 und 1970 wurden durch Extrapolation ermittelt. Dabei war die Überlegung massgebend, dass der gegenwärtig in Basel-Mülhausen stark vorherrschende Kurzstreckenverkehr im Verlaufe dieses Jahrzehntes sich zugunsten des Mittel- und Langstreckenverkehrs auf das im Weltluftverkehr übliche Mass zurückbilden werde.

Tabelle 8

Die prozentuale Aufteilung der Flugzeugbewegungen auf den Kurz-, Mittel- und Langstreckenverkehr

	1960	1965	1970
	%	%	%
Kurzstreckenverkehr	81	79	76
Mittelstreckenverkehr	17	18	20
Langstreckenverkehr	2	3	4

Quelle für 1960: Jahresbericht 1960 des Flughafens Basel-Mülhausen.

Die letzte, für die Bestimmung der Verkehrsspitzen erforderliche Unbekannte ist die mittlere Zahl der Fluggäste, die sich an Bord der Verkehrsflugzeuge befinden. Zur Ermittlung dieses Wertes ist von der Sitzplatzzahl der Luftfahrzeuge auszugehen. Aus einer Untersuchung des Eidgenössischen Luftamtes, die anhand der heute von den Flugzeugwerken angebotenen und von den Fluggesellschaften bestellten Flugzeugmuster angestellt wurde, geht hervor, dass in allen drei Verkehrsbereichen, also sowohl im Kurz- wie auch im Mittel- und Langstreckenverkehr, die Verkehrsflugzeuge grösser werden. Wir verweisen auf die bereits erwähnte Studie des Forschungsbüros der europäischen Fluggesellschaften, die zum gleichen Schluss gelangte.

In der nachstehenden Tabelle 9 ist diese Entwicklung, wie sie vom Luftamt gesehen wird, aufgezeigt.

Tabelle 9

Die Entwicklung der Sitzplatzzahl der Verkehrsflugzeuge

	km	1960	1965	1970
Flugzeuge des Kurzstreckenverkehrs	0-1000	46-61	55-69	61-76
Flugzeuge des Mittelstreckenverkehrs	1000-3000	63-108	75-116	82-119
Flugzeuge des Langstreckenverkehrs	über 3000	82-143	89-138	99-147

Wird nun die Berechnung der Verkehrsspitzen des Flughafens Basel-Mülhausen mit diesen drei Faktoren – Zahl der in der Stunde möglichen Flugzeugbewegungen, Verkehrsstruktur und Sitzplatzzahl der Flugzeuge – durchgeführt, so können auf diese Weise die für die Planung des Flughafes massgebenden Werte errechnet werden. Wie aus der Tabelle 10 hervorgeht, werden in den Spitzenstunden des Jahres 1970 voraussichtlich 1200 bis 1600 Fluggäste abzufertigen sein. Das vorliegende Projekt wurde auf diese Zahlen abgestimmt. Es sei darauf hingewiesen, dass es sich bei diesen Fluggastzahlen um Mittelwerte handelt, die unter der Annahme einer Flugzeugauslastung von 60 Prozent errechnet wurden. Für die seltenen Fälle, wo die Flugzeuge voll besetzt sein werden, können sich Spitzenstundenzahlen von 2030 bis 2690 Fluggästen einstellen. Solange es sich dabei um Ausnahmen handelt, kann eine kurzfristige Überlastung des Flughafes hingenommen werden. Sollten sich aber diese Fälle häufen, so wird seine Erweiterung unerlässlich sein. Das vorliegende Projekt trägt daher einer allfälligen Erweiterung, die möglichst rationell und ohne Störung des Flughafenbetriebes durchführbar sein soll, Rechnung.

Tabelle 10

Verkehrsanfall auf dem Flughafen Basel-Mülhausen in den Spitzenstunden

	1960	1965	1970
Anzahl der stündlichen Flugzeugbewegungen	20	24	30
Davon sind: Flugzeuge des Kurzstreckenverkehrs	16	19	22
Flugzeuge des Mittelstreckenverkehrs	3	4	6
Flugzeuge des Langstreckenverkehrs	1	1	2

Sitzplatzzahl der stündlich an- und wegfliegenden Flugzeuge:

	1960	1965	1970
Flugzeuge des Kurzstreckenverkehrs	740– 980	1040–1310	1340–1680
Flugzeuge des Mittelstreckenverkehrs	190– 320	300– 460	490– 720
Flugzeuge des Langstreckenverkehrs	80– 140	90– 140	200– 290
	<u>1010–1440</u>	<u>1430–1910</u>	<u>2030–2690</u>
Auslastungsgrad	55 %	57 %	60 %
Fluggastzahl pro Stunde	560–790	820–1080	1220–1610

Der ursprünglich vorgesehene, auf 3,488 Millionen Franken veranschlagte Flughafen wäre wahrscheinlich schon dem heutigen Spitzenverkehr nicht mehr gewachsen. Es sei in diesem Zusammenhang erwähnt, dass im Juli 1961 bereits eine Tagesspitze mit 3243 Fluggästen verzeichnet wurde. Es ist überdies zu bedenken, dass wegen des zwischenstaatlichen Charakters des Flughafens der

Flughof französische und schweizerische Abfertigungsräume enthalten muss. Auch dieser Umstand wirkt sich kostenerhöhend aus. Diese Feststellung gilt auch für das öffentliche Restaurant, dessen Gestehungskosten allerdings vom Bund nicht subventioniert werden. Auch hier ist ein französischer und schweizerischer Teil vorzusehen. Ferner ist die strassenseitige Zufahrt und die zugehörige Parkierungsfläche aus demselben Grund doppelt anzulegen.

Auch auf dem Frachtsektor haben sich seit dem Aufstellen des ersten Projektes die Verhältnisse grundlegend geändert. Aus der Tabelle 3 kann entnommen werden, dass die in Basel-Mülhausen abgefertigte Luftfracht von 106 Tonnen im Jahre 1946 auf 5015 Tonnen im Jahre 1962 angewachsen ist. Die Überzeugung, dass das Einzugsgebiet des Flughafens ein grösseres Potential aufweist, als dies in seinen Verkehrszahlen zum Ausdruck kommt, hat für den Frachtsektor darum besondere Berechtigung, weil sich die Produkte der mächtigen und international verflochtenen chemischen Industrie Basels ganz besonders für den Lufttransport eignen. Es ist deshalb nicht von ungefähr, dass sich der Frachtverkehr des Flughafens rascher entwickelte als der Fluggastverkehr und nichts spricht gegen die Annahme, dass dem weiter so sein wird.

Das Ergänzungsprojekt sieht deshalb auch die Erstellung eines Frachthofes vor. Im Gegensatz zum Flughafen ist dieses Gebäude ausschliesslich für den schweizerischen Warenverkehr geplant. Für den französischen Warenverkehr wird man sich der heute verwendeten Frachtbaracke bedienen.

Bei der Planung des Frachthofes wurde grosses Gewicht auf die Erweiterungsmöglichkeiten gelegt. Dies war deshalb besonders wichtig, weil das Erstausbauprojekt, aus Rücksichtnahme auf den im ablehnenden Volksentscheid zum Ausdruck gekommenen Willen nach Beschränkung der Investitionen, bescheiden gehalten werden musste.

Diese Feststellung gilt übrigens für alle Abfertigungsanlagen. Wie wir aus der Tabelle 7 entnehmen konnten, sollte der Flugsteig für das Jahr 1970 23 Flugzeugstandplätze aufweisen. Das Projekt sieht aber einen Flugsteig mit nur 16 Standplätzen vor. Dafür konnten seine Kosten von 4,446 auf 3,335 Millionen Franken herabgesetzt werden (Position 1.01.04 der tabellarischen Zusammenstellung im Anhang).

In ähnlichem Umfang mussten die Autoparkflächen des Flughofes verkleinert werden. 481 Parkplätze im schweizerischen Sektor und 319 im französischen sind ein wirkliches Minimum. Die Kostenvoranschläge betragen nur noch 1,158, beziehungsweise 0,695 Millionen Franken (Positionen 1.04.05 und 1.04.06). Die Einsparungen machen 2,317 Millionen Franken aus.

Die Herabsetzung der Flugsteig- und Parkflächen braucht keine Bedenken zu erwecken, da bis zu einem gewissen Grad Ausweichmöglichkeiten bestehen und weil eine spätere Erweiterung, ohne dass dabei für den Abfertigungsbetrieb Schwierigkeiten entstehen, leicht durchführbar ist.

Der Flughafen wird auf 16,398 Millionen Franken zu stehen kommen (Position 4.01). Das mit dem ablehnenden Volksentscheid zu Fall gebrachte Projekt

war auf 24,869 Millionen Franken veranschlagt. Die gestellte Aufgabe der Kosteneinsparung war hier viel weniger einfach. Die gefundene Lösung besteht hauptsächlich in einer drastischen Verkleinerung der Büroräumlichkeiten. Dadurch konnte die Zahl der Stockwerke von acht auf sechs verringert werden. Der Gebäudeinhalt des Flughofes, einschliesslich Restaurant, beträgt noch 77 837 m³. Der mittlere Kubikmeterpreis stellt sich auf 239 Franken. Es ist vorgesehen, die Tragwände und Fundamente des Gebäudes so zu dimensionieren, dass eine spätere Aufstockung möglich sein wird. Überdies wird die Vergrösserungsmöglichkeit der Grundfläche des Flughofes und damit die Anpassung der Betriebsräume an den Verkehrsanfall gewährleistet.

2. Die Hochbauten der Flugbetriebsgesellschaften

Wie bei den Abfertigungsanlagen, so sind auch für die Hochbauten für die Flugbetriebsgesellschaften ganz neue Gesichtspunkte aufgetaucht, die bei der Ausarbeitung des Projektes aus dem Jahre 1946 unbekannt waren. Damals handelte es sich um die Bereitstellung einer Flugzeugeinstellhalle, damit in Notfällen an einem reparaturbedürftigen Luftfahrzeug die Wiederinstandstellungsarbeiten unter angemessenen Bedingungen durchgeführt werden können. Heute ist Basel-Mülhausen Heimathafen der beiden schweizerischen Gesellschaften für Bedarfsluftverkehr «Balair» und «Globe Air».

Die am 6. Januar 1953 gegründete gemischtwirtschaftliche Balair AG stellt sich die Aufgabe, den schweizerischen Flugverkehr unter besonderer Berücksichtigung der Interessen des Flughafens Basel-Mülhausen zu fördern. Sie betreibt insbesondere den Bedarfsluftverkehr, die Ausführung von Rund-, Photo- und Sonderflügen sowie die Ausbildung von Luftfahrtpersonal. Das Grundkapital beträgt 4 Millionen Franken. Die Aktien können nur von Schweizerbürgern oder von in der Schweiz domizilierten Unternehmungen und von schweizerischen Körperschaften erworben werden. Von den 21 Verwaltungsratssitzen sind vier der Regierung von Basel-Stadt, zwei der Regierung von Basel-Landschaft und fünf der Swissair AG vorbehalten.

Die Entwicklung, welche die Gesellschaft seit ihrer Gründung genommen hat, kommt in den Zahlen der nachstehenden Tabelle 11 zum Ausdruck. Für die Beurteilung des vorgesehenen Hochbauprogrammes ist die Feststellung wichtig, dass die Unternehmung 1961 mit Verlust arbeitete. Im Jahre 1962 soll der Ausgabentüberschuss sogar noch grösser ausgefallen sein, so dass die finanzielle Lage der Balair zu Sorgen Anlass gibt (siehe Tabelle 11).

Die Globe Air AG ist eine rein privatwirtschaftliche Gesellschaft, die 1957 mit einem Aktienkapital von 1,5 Millionen Franken gegründet wurde. Sie beabsichtigt, im Verlaufe des Jahres 1963 das Grundkapital auf 2,5 Millionen zu erhöhen. Am 18. Januar 1961 erteilte das Luftamt der Globe Air die Betriebsbewilligung. Die Gesellschaft besitzt gegenwärtig drei Flugzeuge vom Muster De Havilland Airspeed Ambassador.

Tabelle 11

Die Entwicklung der Balair AG seit ihrer Gründung bis zum Jahre 1961

	1953	1955	1957	1959	1961
Gesamtertrag in Franken	220 000	454 000	1 120 000	5 683 000	10 541 000
Gesamtkosten einschliesslich Abschreibungen in Franken	220 000	454 000	1 120 000	5 675 000	10 970 000
Personal	9	16	34	136	201
Geflogene Stunden:					
Grossflugzeuge	—	—	650	3 893	7 638
Kleinflugzeuge	—	2 800	2 300	3 538	2 499
Beförderte Passagiere	Für 1953/57 keine Angaben erhältlich			37 545	44 215
Beförderte Fracht in Tonnen	Für 1953/57 keine Angaben erhältlich			314	1 769
Flugzeugabfertigungen	20	129	1 318	2 121	1 663
Aktienkapital in Franken	300 000	300 000	750 000	4 000 000	4 000 000

Die Luftflotte der Gesellschaft setzte sich Ende 1962 wie folgt zusammen:

Verkehrsflugzeuge:	Taxiflugzeuge: 1 zweimotorige Dove
2 viermotorige DC-4	Schulflugzeuge: 1 einmotoriger Bucker
2 viermotorige DC-6B	3 einmotorige Piper

Im Jahre 1962 wurden durch die Globe Air 3077 Flugstunden geflogen. Dabei standen der Gesellschaft bis zum 15. Juni 1962 nur zwei Flugzeuge zur Verfügung; das dritte gelangte erst ab 16. Juni 1962 zum Einsatz. Für die beiden ganzjährig eingesetzten Flugzeuge ergab sich eine mittlere Ausnützung von 1200 Flugstunden, was als normal bezeichnet werden kann.

Die drei Airspeed Ambassador sind Kolbenmotorflugzeuge älteren Datums. Die Globe Air hat für ihren Ersatz drei moderne Dart-Herald mit Turbinenantrieb bestellt. Zwei dieser neuen Muster werden im Frühjahr 1963 zur Ablieferung gelangen, die dritte Maschine wird ab März 1964 zur Verfügung stehen. Für eine vierte Dart-Herald hat die Gesellschaft ein Vorkaufsrecht.

Im Jahre 1962 wurden auf 687 Passagierflügen 35 879 Etappenpassagiere befördert. Für den Transport von 55 Tonnen Fracht wurden 22 Frachtflüge durchgeführt. Bei allen Flügen handelte es sich ausschliesslich um solche von und nach der Schweiz. Die Betriebseinnahmen werden ungefähr 3,5 Millionen Franken erreichen. Die Gesellschaft ist konsolidiert. Für den Sommer 1963 liegen bereits für 5,6 Millionen Franken vertraglich gesicherte Aufträge vor. Die Gesellschaft beschäftigt gegenwärtig 45 Personen.

Den vorstehenden Ausführungen kann entnommen werden, dass es sich sowohl bei der Balair als auch bei der Globe Air um Luftverkehrsunternehmen handelt, die für unsere Volkswirtschaft und insbesondere für den schweizerischen Fremdenverkehr eine gewisse Bedeutung aufweisen. Es ist zu bedenken, dass die Flugpreise im Bedarfsluftverkehr 30 bis 50 Prozent billiger sind als im Linienverkehr. Die Verbilligung ist möglich, da diese Fluggesellschaften keinem Flugplanzwang unterliegen, sondern nur nach Bedarf fliegen. Die Fluggesellschaften des regelmässigen Verkehrs können wegen des Flugplanzwangs nur mit einer beschränkten Auslastung ihrer Flugzeuge von ungefähr 60 Prozent rechnen. Überdies erfordert der Linienbetrieb eine sehr ausgedehnte, kostspielige Verkaufsorganisation, weil jeder Sitzplatz einzeln verkauft werden muss. Demgegenüber verkaufen die Unternehmer des Bedarfsluftverkehrs die ganze Transportkapazität eines Flugzeuges an Reiseunternehmen. Sie können in der Regel mit einer hundertprozentigen Auslastung rechnen und kommen mit einer äusserst bescheidenen Verkaufsorganisation aus.

Daneben ist die Balair für den fliegerischen Nachwuchs tätig und gewährleistet, zusammen mit der Swissair, den Flugsteigdienst des Flughafens Basel-Mülhausen. Dass die Balair öffentlichen Interessen dient, kam auch darin zum Ausdruck, dass ihr der Kanton Basel-Stadt bis und mit 1959 eine jährliche Defizitgarantie von 100 000 Franken ausrichtete.

Für die sieben in Basel-Mülhausen beheimateten Grossflugzeuge der beiden Gesellschaften steht heute der alte vom Sternenfeld nach dem Flughafen Basel-Mülhausen verbrachte Hangar zur Verfügung. Für die einwandfreie Wartung einer solchen Luftflotte, deren Zahl aller Voraussicht nach bald vergrössert wird, ist dies völlig ungenügend. Reparaturarbeiten, für deren gutes Gelingen ein geeignetes Raumklima wünschenswert ist, müssen oft im Freien, der Unbill der Witterung ausgesetzt, durchgeführt werden. Nicht nur die beiden Fluggesellschaften, auch das Eidgenössische Luftamt als Aufsichtsbehörde erachten es als dringend, dass durch den Bau einer modernen Flugzeugwerft und der zugehörigen Werkstatt- und Lagerräume bessere Voraussetzungen für die Wahrung der Flugsicherheit geschaffen werden können.

Bis zur Verwirklichung dieser Bauten ist die Balair gezwungen, die 5000-Stunden-Kontrollen ihrer DC-4 und die 2000-Stunden-Kontrollen der DC-6 B der Swissair in Zürich zu übertragen. Die Globe Air lässt die Motorenrevisionen sowie die 1500- und 3000-Stunden-Kontrollen ihrer Flugzeuge sogar in England durchführen. Dass sich durch solche Massnahmen für beide Gesellschaften schwere finanzielle Belastungen ergeben, ist leicht einzusehen.

Das vorliegende Ergänzungsprojekt sieht deshalb unter dem Kapitel «Hochbauten für Flugbetriebsgesellschaften» die Erstellung einer Reihe von Hochbauten vor, die auf diesen dringenden Raumbedarf der beiden Fluggesellschaften ausgerichtet sind (Position 5 der tabellarischen Zusammenstellung im Anhang). Vor allem ist auf die Flugzeugwerft zu verweisen, in der gleichzeitig vier Grossflugzeuge gewartet werden können. Der Kostenvoranschlag lautet auf 5,15 Mil-

lionen Franken (Position 5.03.02). Für das Einstellen der kleineren Luftfahrzeuge ist ein Hangar im Kostenbetrag von 1,408 Millionen Franken geplant (Position 5.03.03). Schliesslich ist vorgesehen, die ebenfalls dringend notwendigen Werkstätten bereit zu stellen, wofür 1,435 Millionen Franken ausgesetzt wurden (Position 5.03.04).

Für den eigentlichen Flugbetrieb sind eine Reihe von Diensten erforderlich, die für das Wohlbefinden des Fluggastes während der Flugreise unerlässlich sind. Hiezu gehören unter anderem der Bordbuffetdienst und die Wäscherei. Alle diese Dienste sollen in Basel-Mülhausen, zusammen mit der Personalkantine, unter einem Dach im Gebäude für Flugbetrieb untergebracht werden. Die Baukosten wurden auf 1,68 Millionen geschätzt (Position 5.02).

Die erwähnten technischen Hochbauten sowie das Gebäude für den Flugbetrieb müssen, ihrer Zweckbestimmung entsprechend, mit technischen Einrichtungen versehen werden. Diese sind in der tabellarischen Zusammenstellung im Anhang unter der Position 5.04 aufgeführt und werden voraussichtlich 1,628 Millionen Franken kosten.

Schliesslich ist auch für die Verwaltungen, die gegenwärtig in temporären Bauten untergebracht sind, eine definitive Unterkunft zu schaffen. Die Kosten des Verwaltungsgebäudes wurden auf 2,268 Millionen Franken berechnet (Position 5.01).

Alle die genannten Gebäude werden südlich des Flughofes, innerhalb des schweizerischen Sektors gruppiert, vorgesehen. Die Werft und der Hangar sind mit weitflächigen, betonierten und durch Grossflugzeuge berollbaren Vorplätzen zu versehen, die ihrerseits mit dem Flugsteig mittels einer Rollstrasse zu verbinden sind. Die veranschlagten Kosten sind in der tabellarischen Kostenzusammenstellung unter Position 1.01.05 ausgesetzt. Sie belaufen sich auf 2,477 Millionen Franken.

Wie alle anderen Bauten und Anlagen, würden auch die Hoch- und Tiefbauten im Wertareal durch den Flughafen erstellt. Doch müssen die interessierten Luftverkehrsunternehmen für die Hochbauten wenigstens einen angemessenen Mietzins zusichern können. Wie weit diese Bedingung wegen der gegenwärtig angespannten finanziellen Lage der Balair erfüllt werden kann, muss noch abgeklärt werden.

Vorausgesetzt, dass diese Objekte verwirklicht werden können, beantragen wir, an ihre Baukosten einen Bundesbeitrag von 30 Prozent zu gewähren. Dieser Vorschlag entspricht den Beschlüssen, die die Eidgenössischen Räte für entsprechende Bauten auf den Flughäfen Zürich und Genf-Cointrin früher gefasst haben.

3. Die radioelektrischen Anlagen

Aus der Position 3.01 der Kostenzusammenstellung geht hervor, dass bisher im Flughafen Basel-Mülhausen für 0,696 Millionen Franken radioelektrische Geräte eingebaut wurden. Vergleicht man diesen Betrag mit den Investitionen,

die auf den Flughäfen Zürich und Genf für derartige Anlagen gemacht wurden, so wirkt er sehr bescheiden.

Die Zunahme des Verkehrs bedingt auch in Basel-Mülhausen die Beschaffung neuer Geräte, mit deren Hilfe es möglich sein wird, die Verkehrsabwicklung zu beschleunigen, ohne dass die Betriebssicherheit beeinträchtigt wird. Um die An- und Abflugwege in der näheren und weiteren Umgebung des Flughafens zu bezeichnen, sind zwei Mittelfrequenz-Radiofunkfeuer (Position 3.02) und ein Ultrakurzwellen-Drehfunkfeuer (Position 3.03) erforderlich. Die Kosten dieser Funkfeuer werden 0,514 Millionen Franken betragen.

Äusserst dringlich ist die Verbesserung der Landehilfen. Die vorhandene Blindlandanlage (Instrument Landing System, ILS), durch die bei schlechtem Wetter die Flugzeuge während des Endanfluges radioelektrisch geführt werden, stammt aus amerikanischen Kriegsbeständen. Ihr Zustand ist als Folge des langjährigen Gebrauchs derart, dass sie nur noch mit grossen Anstrengungen im Betrieb gehalten werden kann. Aus Sicherheitsgründen konnte mit der Bestellung einer Neuanlage die Beschlussfassung der Eidgenössischen Räte nicht abgewartet werden. Die bestellte Anlage, die im Sommer 1963 in Betrieb genommen werden kann, wird eine Doppelanlage sein. Beim Ausfall des einen Gerätes wird automatisch das Reservergerät die sichere Durchführung des Anfluges gewährleisten. Überdies wird das einwandfreie Funktionieren der Anlage durch ein ihr beigegebenes Fernmeldegerät überwacht. Die im Voranschlag für ihre Beschaffung ausgesetzte Summe beträgt 0,524 Millionen Franken (Position 3.07).

Zur Ergänzung dieser ILS-Anlage, deren Gebrauch nur bei Vorhandensein einer entsprechenden Bordausrüstung möglich ist, wird die Beschaffung eines Präzisionsradars geplant. Mit dieser zusätzlichen Hilfe können bei schlechtem Wetter auch Flugzeuge, die keine ILS-Bordanlage besitzen, vom Boden aus auf dem Anflugweg geführt werden. Die Anschaffungskosten werden auf 1,11 Millionen Franken geschätzt (Position 3.04).

Nördlich des Flughafens Basel-Mülhausen befinden sich Militärflugplätze der NATO. Zur Vermeidung von Zusammenstössen zwischen den Luftfahrzeugen, die von Basel-Mülhausen aus operieren, und den Militärflugzeugen, muss der Luftraum zwischen den NATO-Flugplätzen und der Schweizergrenze überwacht werden können. Hierzu ist ein Überwachungsradar erforderlich. Wie der tabellarischen Kostenzusammenstellung entnommen werden kann, handelt es sich um ein Gerät, das 1,145 Millionen Franken kosten wird (Position 3.05).

V. Betriebswirtschaftliche Überlegungen

Sollten Sie einer Bundeshilfe an das vorstehend erläuterte Ergänzungsprojekt sowie einem Bundesbeitrag an die subventionswürdigen Kostenüberschreitungen der früheren Bauarbeiten Ihre Zustimmung erteilen, würde sich die Finanzierung der voraussehbaren Kosten des Erstausbauens wie folgt gestalten:

	Millionen Franken
1. Subventionierte Kosten der im Rahmen des Bundesbeschlusses vom 22. Dezember 1949 errichteten Bauten (Tabelle 2, Kolonne 10)	31,212
2. Voranschlag des reduzierten Ergänzungsprojektes	55,980
3. Nichtsubventionierte Kosten der im Rahmen des Bundesbeschlusses vom 22. Dezember 1949 errichteten Bauten (Tabelle 2, Kolonne 9)	1,803
4. Kosten der Behelfsbauten (Kapitel III)	7,056
5. Total	<u>95,551</u>
6. Davon Bundesbeiträge (tabellarische Kostenzusammenstellung, Kolonne 9, Schlussumme)	25,051
7. Verbleibender Kantonsanteil	<u>70,500</u>

Die gesamten Aufwendungen von 95,551 Millionen Franken können noch eine Erhöhung erfahren, wenn die Bauteuerung während der Verwirklichung des reduzierten Ergänzungsprojektes anhalten sollte.

Es kann hier interessieren, dass nach Beendigung des gegenwärtigen Ausbaues der Flughäfen Zürich und Genf-Cointrin die ungefähren Gesamtkosten in Zürich 330 Millionen und in Genf 220 Millionen erreichen werden.

Es stellt sich nunmehr die Frage, ob es volkswirtschaftlich vernünftig ist, derartige Beträge in den Flughafen Basel-Mülhausen zu investieren und ob gegebenenfalls ein Bundesbeitrag von über 25 Millionen Franken angemessen erscheint.

Zur Beantwortung dieser ausschlaggebenden Frage wurde versucht, eine Erfolgsrechnung für das Jahr 1970 aufzustellen. Dabei ging man von folgenden Annahmen aus:

- a. In Basel-Mülhausen werden im Jahre 1970 660 000 Fluggäste abgefertigt.
- b. Die Flughafengebühren werden entsprechend der heute gültigen Gebührenordnung erhoben.
- c. An die dem Kanton erwachsenden Kosten leistet der Bund entsprechend unserem Antrag einen Beitrag von 25,051 Millionen Franken à fonds perdu.
- d. Der Flughafen verzinst und tilgt dem Kanton angemessen die Nettokosten der Hochbauten (Bruttokosten abzüglich Bundesbeiträge) durch Leistung der entsprechenden Annuitäten.
- e. Die Mietzinseinnahmen für die Hochbauten der Flugbetriebsgesellschaften decken vollumfänglich die entsprechenden Aufwendungen des Flughafens für Tilgung, Verzinsung und Unterhalt.
- f. Die Kosten für die Behelfsbauten werden dem Flughafen nicht belastet.

Die nachstehende Tabelle 12 gibt Auskunft über die Annuitäten, die vom Flughafen herausgewirtschaftet werden müssten, um nach der Fertigstellung des Erstausbauens eine angemessene Amortisation der Anlagekosten und ihre Verzinsung zu 3,5 Prozent gewährleisten zu können.

Tabelle 12

Kosten für die Abschreibung und Verzinsung der Investitionen des Erstausbau

1	Annuitäten in Millionen Franken		
	2 Total	3 Anteil Bund	4 Anteil Kanton
1. Tiefbauarbeiten	1,680	0,487	1,193
2. Elektrische Anlagen	0,491	0,146	0,345
3. Radioelektrische Anlagen	0,548	0,162	0,386
4. Hochbauten für die Flughafenverwaltung	1,098	0,275	0,823
5. Hochbauten für die Flugbetriebsgesellschaften	0,690	0,206	0,484
6. Flughindernisse	0,063	0,019	0,044
7. Nichtsubventionierte Bauleitungskosten	0,004	—	0,004
8. Behelfsbauten	0,850	—	0,850
Total	<u>5,424</u>	<u>1,295</u>	<u>4,129</u>

Bei Anwendung betriebswirtschaftlicher Grundsätze musste der Kanton Basel-Stadt für die Abtragung und Verzinsung seiner Flughafeninvestitionen jährlich 4,129 Millionen Franken aus dem Flughafenbetrieb herauswirtschaften.

Nun hat aber der Verwaltungsrat des Flughafens in seiner Sitzung vom 28. März 1960 beschlossen, die von der Schweiz finanzierten Gesteungskosten der kommerziell nutzbaren Hochbauten im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten zu verzinsen und zu amortisieren. Dieser Beschluss wurde in Anlehnung an den Artikel 34 der Flughafenstatuten gefasst. Er hat folgenden Wortlaut:

«Der Ertrag aus Abgaben und Betriebseinnahmen, die der Flughafen einnimmt, ist wie folgt zu verwenden:

1. Zur Deckung der Betriebs- und Unterhaltskosten sowie der Kosten für die Verzinsung und Tilgung der Anleihen;
2. Zur Bildung eines Reservefonds gemäss den Vorschriften des folgenden Artikels.»

Der Vollständigkeit halber sei der Artikel 35 über den Reservefonds ebenfalls zitiert:

«¹ Die verfügbaren Einnahmeüberschüsse werden in einen Reservefonds gelegt, dessen Höchstbetrag durch die beiden Regierungen nach Anhören des Verwaltungsrates festgesetzt wird.

² Die Anlage der Reserven wird durch den Verwaltungsrat im Einvernehmen mit den Finanzinspektoren bestimmt.

³ Wenn der Reservefonds den vorgesehenen Höchstbetrag erreicht hat, kann im Einvernehmen mit den beiden Regierungen entweder der Reservefonds weiter erhöht oder der Flughafen verbessert oder nach Massgabe des Artikels 5 des Staatsvertrages den beiden Regierungen ein Betrag ausbezahlt werden.»

Der Artikel 5 des Staatsvertrages, auf den der Artikel 35 der Statuten verweist, enthält die Bestimmung, dass ein Überschuss der Einnahmen zwischen den beiden Regierungen im Verhältnis zum Reisenden- oder Güterverkehr jeder Art aus oder nach der Schweiz oder Frankreich verteilt wird.

Der erwähnte Verwaltungsratsbeschluss vom 28. März 1960 bildete die Grundlage für die im Grossratsbeschluss vom 12. April 1962 enthaltene Bedingung, dass der Flughafenkredit, soweit er für kommerziell verwendbare Bauten Verwendung findet, in jährlichen Raten zu amortisieren und mit höchstens 4 Prozent zu verzinsen sei.

Hier stellt sich die Frage, ob in absehbarer Zeit mit Betriebsüberschüssen gerechnet werden kann, so dass die Absicht, einen Teil der Investitionen zu tilgen, auch tatsächlich verwirklicht werden kann.

Im Bestreben, auch auf diese Frage eine einigermaßen verlässliche Antwort zu finden, ist versucht worden, ein Budget für die Flughafenbetriebsrechnung des Jahres 1970 aufzustellen. Das Ergebnis ist in der Tabelle 13 dargestellt, wo zum Vergleich auch die Flughafenbetriebsrechnung des Jahres 1960 aufgeführt wird, die, beiläufig gesagt, die erste Betriebsrechnung ohne Verlust war.

Tabelle 13

Betriebsrechnungen für die Jahre 1960 und 1970

1	1960		1970	
	Einnahmen	Ausgaben	Einnahmen	Ausgaben
	2	3	4	5
	Tausend Franken	Tausend Franken	Tausend Franken	Tausend Franken
1. Landegebühen	710		1480	
2. Beleuchtungsgebühren	139		63	
3. Stationierungsgebühren	12		23	
4. Einnahmen aus dem Landwirtschafts- betrieb	18		18	
5. Konzessionen	136		255	
6. Betriebsstoff-Ausschankgebühr	24		243	
7. Fluggastgebühr	237		713	
8. Besuchergebühren			28	
9. Entschädigungen für Leistungen an Dritte, Miete, Heizung usw.	90		1673	
10. Finanzertrag	5		9	
11. Staatsbeiträge an Flugsicherungs-Be- triebskosten	220		479	
12. Unterhalt		463		780
13. Heizung, Lüftung, Klimatisierung		37		178
14. Beleuchtung und Befuerung		43		187
15. Versicherungen, Steuern und Abgaben		99		130
16. Personalkosten für Flugsicherung		540		800
17. Reinigung, Wasserzins		265		275
18. Verwaltungskosten		144		189
19. Betriebsgewinn		—		2445
Total	1591	1591	4984	4984

Nach dieser Rechnung sollte es möglich sein, im Jahre 1970 in Basel-Mülhausen einen Betriebsüberschuss von ungefähr 2,4 Millionen Franken zu erzielen. Mit der Durchführung der vom Grossen Rat gewünschten und vom Verwaltungsrat beschlossenen Tilgung und Verzinsung der Hochbauten sollte demnach gerechnet werden können. Der jährlich hiefür dem Kanton zu leistende Betrag wird sich auf 1,807 Millionen Franken belaufen. Die Gewinn- und Verlustrechnung des Flughafens wird demzufolge im Jahre 1970 ungefähr wie folgt aussehen:

Tabelle 14

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr 1970

	Einnahmen Tausend Franken	Ausgaben Tausend Franken
1. Betriebseinnahmen	4984	
2. Betriebsausgaben		2539
3. Amortisation und Verzinsung für die Hochbauten.		1307
4. Gewinn		1138
	4984	4984

Somit wird die Gewinn- und Verlustrechnung der Unternehmung «Flughafen Basel-Mülhausen», selbst nach erfolgter Amortisation und Verzinsung für die Hochbauten, noch einen Gewinn von 1,138 Millionen Franken aufweisen.

Dieser Gewinn deckt selbstverständlich weder die restlichen Investitionen des Kantons noch diejenigen des Bundes, die ja à fonds perdu geleistet werden sollen. Nach Abzug der in der vorstehenden Tabelle aufgeführten Annuitäten für die Hochbauten belastet der Flughafen den Kanton noch mit 2,8 Millionen Franken. Daran durfte er auf Grund der geschätzten Betriebsrechnung von 1970 eine Vergütung von rund 900 000 Franken erhalten, womit das Flughafenkonto von Basel-Stadt mit rund 1,9 Millionen Franken belastet bliebe.

VI. Das staatsvertragliche Verhältnis zu Frankreich

In den vorstehenden Kapiteln haben wir nachgewiesen, dass das geplante Bauvorhaben verkehrs- und betriebswirtschaftlich gerechtfertigt werden kann. Zur Abrundung des Bildes soll nachstehend untersucht werden, wie dieses Bauvorhaben in den Rahmen der zwischenstaatlichen Vereinbarung über den Bau und Betrieb des Flughafens hineinpasst und ob diese Vereinbarung eine ausreichende Sicherung der schweizerischen Investitionen gewährleistet.

Einleitend haben wir auf die der Schweiz auferlegte Verpflichtung hingewiesen, für die Kosten des ersten Ausbaues des Flughafens aufzukommen. Wir haben ferner erwähnt, dass es sich dabei laut Staatsvertrag um einen Betrag von 1400 Millionen französischen Franken gehandelt hätte und dass mit den schweizerischen Preisen des Jahres 1948 gerechnet, sich eine Voranschlagssumme für

diesen Erstausbau von 89,600 Millionen Schweizerfranken ergab. Die Gesamtbausumme des heute vorliegenden, erweiterten Erstausbauprojektes lautet jedoch auf 87,192 Millionen Schweizerfranken.

Der grosse Unterschied zwischen diesen beiden Voranschlägen könnte die Befürchtung aufkommen lassen, dass man schweizerischerseits mit der Finanzierung der vorgeschlagenen Fertigerstellungsarbeiten grundlos über die uns im Staatsvertrag auferlegte Verpflichtung hinausgehe.

Hiezu ist vor allem zu bemerken, dass die beiden vorerwähnten Voranschläge nicht vergleichbar sind, da der erstere mit den Baupreisen aus dem Jahre 1948 ermittelt wurde und der letztere auf dem Preisstand des Jahres 1961 beruht.

Die bisher in Anwendung des Bundesbeschlusses vom 22. Dezember 1949 aufgelaufenen Kosten belaufen sich, wie erwähnt, auf 32,515 Millionen Franken (Tabelle 2, Kolonne 8). Würde nun mit den heutigen Baupreisen der ursprünglich vorgesehene Erstausbau zu Ende geführt, so wären weitere 24,455 Millionen Franken erforderlich. Die Verwirklichung des ursprünglichen Projektes käme demzufolge auf 56,97 Millionen Franken zu stehen. Dieser Betrag ist nun mit den 87,192 Millionen des heutigen Voranschlages vergleichbar: Der Unterschied beträgt 30 Millionen Franken.

Diese Mehrkosten von ungefähr 30 Millionen ermöglichen die Bereitstellung eines vollwertigen Flughafens, von dem, unter der Voraussetzung, dass auch für die Bauten der Flugbetriebsgesellschaften angemessene Mieten entrichtet werden, zu erwarten ist, dass er die Verzinsung und Tilgung der Erstellungskosten der kommerziell verwertbaren Hochbauten, also eines Kapitals von mindestens 27 Millionen Franken ermöglichen wird.

Doch, wie gesagt, gilt diese Feststellung nur, wenn die Hochbauten im Wertfareaal für die Flugbetriebsgesellschaften angemessen und finanziell tragbar sind. Wie der Kostenzusammenstellung im Anhang entnommen werden kann, handelt es sich hiebei um folgende Objekte:

	Millionen Franken
5.01 Verwaltungsgebäude	2,268
5.02 Gebäude für Flugbetrieb.	1,680
5.03 Technische Hochbauten	9,121
5.04 Technische Einrichtungen	1,628
Total.	<u>14,697</u>

Obschon der Flughafen alles Interesse hat, möglichst viel Luftverkehr anzuziehen, so ist sein Verwaltungsrat, im Einvernehmen mit dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt, der Auffassung, dass keine Luftverkehrsunternehmung, die Basel-Mülhausen als Heimatflughafen wählt, verlangen kann, dass der Flughafen ihre Bauten direkt oder indirekt finanziert. Dieser Grundsatz ist richtig, bietet er doch die grösstmögliche Gewähr für eine wirtschaftskonforme Verwendung der Mittel. Es ist denkbar, dass er früher als erwartet prak-

tische Anwendung finden muss. Wie wir sahen, ist der grösste Teil der vorerwähnten, auf 14,697 Millionen Franken veranschlagten Bauten für die Balair bestimmt. Wir mussten darauf hinweisen, dass diese Gesellschaft gegenwärtig um ihr finanzielles Gleichgewicht kämpft. Sollte sich herausstellen, dass der vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und von uns verlangte Nachweis für eine angemessene Verzinsung und Tilgung der um die Bundesbeiträge verringerten Gesteuerungskosten nicht erbracht werden kann, so müsste auf die Verwirklichung dieses Bauprogrammes im Betrage von 14,697 Millionen Franken ganz oder teilweise verzichtet werden.

In der Differenz von 30 Millionen kommt vor allem zum Ausdruck, dass das ursprüngliche Projekt zu einem Zeitpunkt verfasst wurde, als der Verkehr des Flughafens Basel-Mülhausen ein Zehntel des heutigen war. Der Ausbau, der mit 56,97 Millionen möglich wäre, würde zu einem mangelhaften, bezüglich Flugsicherheit ungenügenden und dem Verkehrsanfall nicht entsprechenden Flughafen führen. Die 56,97 Millionen Franken wären teilweise schlecht angelegtes Geld.

Die vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt geführten Verhandlungen über einen französischen Beitrag an die zusätzlichen Kosten ergaben, dass höchstens verzinsliche Darlehen an die Kosten der Hochbauten möglich gewesen wären.

Bei Berücksichtigung all dieser Tatsachen gelangt man zur Einsicht, dass es vom Standpunkt unserer Volkswirtschaft aus betrachtet falsch gewesen wäre, wenn man sich bei der Planung der Fertigerstellungsarbeiten an den Buchstaben unserer staatsvertraglichen Verpflichtung gehalten hätte.

Diese Feststellung gilt selbstverständlich nur unter der Voraussetzung, dass die der Schweiz im Staatsvertrag eingeräumten Garantien bezüglich der Nutzniessung und einer allfälligen Rückzahlung unserer Investitionen als ausreichend befunden werden.

Die Frage nach der Nutzniessung oder, anders ausgedrückt, die Frage nach der Verfügbarkeit des Flughafens Basel-Mülhausen für die Bedürfnisse der schweizerischen Zivilluftfahrt wird durch die Artikel 15 und 18 des Staatsvertrages beantwortet. Diese Artikel haben folgenden Wortlaut:

«Art. 15

1. Alle zivilen Luftfahrzeuge des nicht gewerbmässigen Verkehrs sind ohne weiteres zur Benützung des Flughafens befugt, wenn sie in Frankreich oder in der Schweiz zum Verkehr zugelassen sind.

2. Dieselbe Befugnis steht ferner allen schweizerischen zivilen Luftfahrzeugen zu für Flüge ohne Landung ausserhalb des schweizerischen Gebietes.

3. Die schweizerischen zivilen Luftfahrzeuge des internationalen Linienverkehrs im Sinne des Artikels 6 des Abkommens von Chicago vom 7. Dezember 1944 sowie die zivilen Luftfahrzeuge dritter Staaten im internationalen Linien-

verkehr nach und von der Schweiz geniessen das zur Benützung des Flughafens erforderliche Transitrecht, vorausgesetzt, dass der schweizerische Bundesrat für die betreffende Linie eine Bewilligung der französischen Regierung auf diplomatischem Wege einholt. Die nachgesuchte Bewilligung kann nur aus Gründen nationaler Sicherheit verweigert werden.

4. Alle übrigen schweizerischen zivilen Luftfahrzeuge, die andere als die im vorhergehenden Absatz erwähnten internationalen Beförderungen besorgen, dürfen den Flughafen für einen Verkehr mit dem in Artikel 2 vorgesehenen und den schweizerischen Diensten vorbehaltenen Sektor benützen.

Die für die gleichen Zwecke benützten Luftfahrzeuge dritter Staaten haben beim Vorliegen gleichartiger Voraussetzungen und unter Vorbehalt der schweizerischen Regelung dieser Fragen die gleiche Befugnis, es sei denn, dass die Benützung des Flughafens aus Gründen nationaler Sicherheit verweigert werde.

5. Die Benützung des Flughafens durch militärische Luftfahrzeuge wird nur gestattet zu gleichen Zwecken wie für den zivilen Luftverkehr und unter Verantwortung des Flughafenkommandanten.»

«Art. 18

1. Im Falle eines Krieges oder Belagerungszustandes oder aus Gründen der nationalen Sicherheit kann durch Beschluss der französischen Regierung unter schriftlicher Mitteilung an den schweizerischen Bundesrat der Vertrag vorübergehend aufgehoben werden.

2. Die Unterhaltskosten für den Flughafen gehen während der ganzen Dauer der vorübergehenden Aufhebung zu Lasten der französischen Regierung.»

Für unsere Betrachtung wichtig ist die Auflage, dass regelmässig mit schweizerischen Luftfahrzeugen oder mit Luftfahrzeugen von Drittstaaten beflogene internationale Linien ab Basel-Mülhausen nur zulässig sind, wenn die französische Regierung die Bewilligung erteilt hat, wobei sie diese Bewilligung nur aus Gründen der nationalen Sicherheit ablehnen kann. Überdies kann Frankreich nichtregelmässige, internationale Transporte ab und nach Basel-Mülhausen mit Luftfahrzeugen von Drittstaaten aus Gründen der nationalen Sicherheit verbieten.

Für alle übrigen denkbaren Operationen mit in- und ausländischen Luftfahrzeugen ist der Flughafen Basel-Mülhausen uneingeschränkt benützbar, solange der Vertrag wegen eines Krieges oder Belagerungszustandes oder aus Gründen der nationalen Sicherheit, in Anwendung des Artikels 18 nicht suspendiert wurde.

Für diese der französischen Regierung eingeräumten Vorrechte müssen wir Verständnis entgegenbringen, zumal im schweizerischen Luftfahrtgesetz dem Bundesrat ebenfalls das Recht eingeräumt wurde, die Benützung des schweizerischen Luftraumes mit Rücksicht auf die öffentliche Ordnung und Sicherheit

oder aus militärischen Gründen dauernd oder zeitweise zu verbieten oder einzuschränken.

Die Antwort auf die zweite sich stellende Frage, ob für den Fall der Kündigung des Abkommens durch Frankreich die Rückzahlung der schweizerischen Investitionen gewährleistet sei, finden wir in Artikel 17 des Staatsvertrages. Er hat folgenden Wortlaut:

«¹ Der Flughafen kann durch gütliche Vereinbarung der Parteien oder durch Kündigung des Vertrages durch eine von ihnen aufgelöst werden.

² Wenn die Kündigung der einen Partei sich nicht auf einen groben Verstoß des Vertragsgegners gegen die Pflichten aus diesem Vertrag gründet, so muss sie auf diplomatischem Wege mindestens sechs Monate vor Abschluss des Geschäftsjahres bekanntgegeben werden. Die Auflösung des Flughafens erfolgt hierauf nach folgenden Bestimmungen:

a. Kündigt der schweizerische Bundesrat, so gehen alle Bauten und Einrichtungen, die nach Massgabe der beigefügten Statuten, des Pflichtenheftes und des Baubeschriebes und Kostenvoranschlages der Arbeiten auf französischem Boden erstellt wurden, ohne Entschädigung ins Eigentum des französischen Staates über.

Dieser kann gegen Entschädigung, die durch Gutachten festzusetzen ist, alle anderen Bauten und Einrichtungen sowie das Material und die Vorräte übernehmen, die dem Flughafen gehören. Für Aktiven, welche einer Wertverminderung unterworfen sind, wird bei der Bemessung der Entschädigung einer normalen Abschreibung Rechnung getragen. Die Gesamtentschädigung wird dem Flughafen ausbezahlt, dessen Auflösung nach Massgabe der in Artikel 36 der Statuten aufgestellten Bedingungen durchgeführt wird.

b. Kündigt die französische Regierung, so erwirbt sie die unter Buchstabe *a* erwähnten Bauten und Einrichtungen gegen eine der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu zahlende Entschädigung für diejenigen Bauten und Einrichtungen, die auf deren ausschliessliche Kosten erstellt worden sind oder an die sie einen besonderen Beitrag geleistet hat. Diese in Schweizerfranken zahlbare Entschädigung hat dem ursprünglichen Wert in Schweizerfranken der genannten Bauten und Einrichtungen oder dem für sie geleisteten Beitrag zu entsprechen, jedoch unter Abzug einer normalen Abschreibung, welche gegebenenfalls durch Gutachten festzusetzen ist, mindestens aber 2 Prozent jährlich von der Ingebrauchnahme an zu betragen hat.

Der französische Staat kann andererseits die übrigen Bauten und Einrichtungen sowie das Material und die Vorräte des Flughafens nach Massgabe der unter Buchstabe *a.* hiervor festgelegten Bedingungen übernehmen.

³ Im Hinblick auf die Möglichkeit der Anwendung der vorstehenden Bestimmungen wird jährlich dem Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben eine Aufstellung beigefügt, aus der sich die Höhe der Entschädigungen ergibt, die

den verschiedenen in Betracht kommenden Anlagen und Einrichtungen entspricht.

⁴ Wenn auf Grund eines Verstosses der anderen Partei gekündigt wird, erfolgt die Übernahme der Einrichtungen nach Massgabe der vorstehenden Bestimmungen unter der Annahme, die fehlbare Partei habe gekündigt.

Diese Kündigung wird drei Monate nach ihrer Anzeige auf diplomatischem Wege wirksam.»

Kündigt also die Schweiz, wegen eines groben Verstosses Frankreichs, oder kündigt Frankreich, ohne dass die Schweiz durch grobes Verschulden dazu Anlass gab, so wird Frankreich der Schweiz gegenüber entschädigungspflichtig.

Der Berechnung der Entschädigung werden die Aufwendungen zu Grunde gelegt, die von der Schweiz für die ganze oder teilweise Finanzierung irgend welcher Bauten und Einrichtungen gemacht wurden und die nach Massgabe der Statuten, des Pflichtenheftes oder des dem Staatsvertrag beigefügten Baubeschriebes und Kostenvoranschlages zur Ausführung gelangten.

Diese Aufwendungen, abzüglich einer jährlichen Abschreibung von mindestens 2 Prozent, ergeben dann die Entschädigungssumme. Die Abschreibung für die einzelnen Objekte beginnt mit deren Betriebsaufnahme zu laufen.

Für unsere Betrachtungen ist die Feststellung wichtig, dass nicht nur die von der Schweiz finanzierten Bauten und Einrichtungen des im Pflichtenheft sowie im Baubeschrieb und Kostenvoranschlag umschriebenen Erstausbaues der Berechnung der Entschädigungssumme zu Grunde gelegt werden, sondern auch jene Bauten, die nach Massgabe der Statuten erstellt und von der Schweiz ganz oder teilweise finanziert werden. Bei diesen letzteren Bauten handelt es sich um vom Verwaltungsrat beschlossene Änderungen am Massenplan des Flughafens, um Änderungen an bestehenden Einrichtungen und Anlagen sowie um neue Einrichtungen und Anlagen, deren Wert einen bestimmten, durch Vereinbarung zwischen den französischen und schweizerischen Behörden festgesetzten Betrag übersteigt und die von den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden zu genehmigen sind (Art. 13 der Statuten).

Dass wir diesen Sachverhalt besonders hervorstreichen, ist auf die irrtümlich vertretene Meinung zurückzuführen, wonach im Falle einer Kündigung des Staatsvertrages durch Frankreich nur eine Entschädigungspflicht für die Bauten des im Anhang des Staatsvertrages umschriebenen, also reduzierten Erstausbaues bestehe und die Schweiz Gefahr laufe, dass eine Entschädigungspflicht für die zusätzlichen Kosten des erweiterten Erstausbaues von Frankreich nicht anerkannt werde.

Beiläufig sei erwähnt, dass der Verwaltungsrat des Flughafens unter Berufung auf den Artikel 13 der Statuten die zuständige französische Amtsstelle um die Genehmigung des erweiterten Erstaubauprojektes ersucht hat und diese Genehmigung erteilt wurde.

Es sei noch kurz auf die oft gehörte, ebenfalls irrtümliche Auffassung eingetreten, wonach der Flughafen nach fünfzig Jahren an Frankreich heimfalle.

Diese Ansicht beruht offenbar auf einer falschen Auslegung des oben wiedergegebenen Artikels 17 des Staatsvertrages, insbesondere der Bestimmung über die vorzunehmende Tilgung der schweizerischen Investitionen. Es ist offensichtlich, dass diese Bestimmung kein Heimfallrecht stipuliert. Da der Staatsvertrag auf unbeschränkte Dauer abgeschlossen wurde, musste in den Kündigungsklauseln ein Rückkaufmodus vorgesehen werden, was mit dieser Bestimmung erreicht wurde.

Unsere Ausführungen über das staatsvertragliche Verhältnis zu Frankreich wären unvollständig, wenn der Hinweis auf die gute französisch-schweizerische Zusammenarbeit innerhalb des Flughafen-Verwaltungsrates und seinen Kommissionen unterbliebe. Ebenso verdient das verständnisvolle Verhalten, das die französischen Amtsstellen aller Stufen gegenüber dem Flughafen und gegenüber den schweizerischen Anliegen und Wünschen bisher entgegenbrachten, anerkennend hervorgehoben zu werden. Seit dem Abschluss des Abkommens hat sich Frankreich als ein loyaler Vertragspartner erwiesen, und seine Vertreter waren immer bestrebt, Probleme, auf die der Vertrag keine Antwort gab, in seinem Sinn und Geiste zu lösen.

Wir beehren uns, Ihnen gestützt auf diese Darlegungen den nachfolgenden Bundesbeschluss zur Annahme zu empfehlen.

Die Verfassungsmässigkeit unseres Antrages ist gewährleistet, da unser Entwurf auf dem Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945, geändert durch den Bundesbeschluss vom 14. Dezember 1956, über den Ausbau der Zivilflugplätze beruht.

Die Eidgenössische Luftfahrtkommission hat von der Vorlage in zustimmendem Sinne Kenntnis genommen.

Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, den 31. Mai 1963.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Bundespräsident:

Spühler

Der Bundeskanzler:

Ch. Oser

(Entwurf)

Bundesbeschluss
über
**die Gewährung eines Bundesbeitrages an die zusätzlichen
Baukosten des Erstausbaues des Flughafens Basel-Mülhausen**

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,
gestützt auf den Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945¹⁾ über den Ausbau
der Zivillflugplätze,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 31. Mai 1963,

beschliesst:

I

Der Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1949 über den Bau des kontinentalen Flughafens Basel-Mülhausen wird wie folgt geändert:

Art. 1

¹ Der Bund gewährt dem Kanton Basel-Stadt für den ersten Ausbau des Flughafens Basel-Mülhausen einen Beitrag von 25,051 Millionen Franken.

² Der Bundesrat wird ermächtigt, an Kostenüberschreitungen, die durch eine nach dem 1. August 1960 eingetretene Erhöhung der Baupreise bedingt sind, ebenfalls einen Bundesbeitrag zu gewähren, wobei die in der Botschaft des Bundesrates vom 31. Mai 1963 festgelegten Ansätze für die Beiträge des Bundes anzuwenden sind.

Art. 2

Die Verwirklichung des Erstausbaues hat auf Grund des vom Kanton Basel-Stadt eingereichten Projektes vom August 1948 und des Ergänzungspro-

¹⁾ BS 7, 738; AS 1957, 320.

jektes vom Juni 1961 sowie der in der Botschaft des Bundesrates vom 31. Mai 1963 aufgeführten Erwägungen und Kostenvoranschläge zu erfolgen.

II

¹ Dieser Bundesbeschluss ist nicht allgemein verbindlich und tritt sofort in Kraft.

² Der Bundesrat wird mit seiner Vollziehung beauftragt.

**Zusammenstellung vom Dezember 1962 über die approximativen Baukosten
gemäss Abrechnung vom 31. Dezember 1956 und Voranschlag vom 1. August 1960**

Pos.	Objekte	Bau- und Einrichtungskosten			Prozent	Bundesbeiträge		
		BB vom 22. Dezem- ber 1949	Mehr- oder Minder- kosten	Total		auf 3	auf 4	auf 5
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Millionen Franken	Millionen Franken	Millionen Franken		Millionen Franken	Millionen Franken	Millionen Franken
1.	<i>Tiefbauarbeiten</i>							
1.01	Ausbau der Pisten und Rollstrassen, Erweiterung des Flugsteiges							
1.01.01	Bau der Pisten, Rollstrassen und Vor- plätze, Rechnung vom 31. Dezember 1956	12,682	5,014	17,696	30	3,805	1,504	5,309
1.01.02	Bau der Rollstrasse 2a		0,991	0,991	30		0,297	0,297
1.01.03	Sauberkeitsstreifen längs der Rollstras- sen 2, 2a und 3		0,438	0,438	30		0,131	0,131
1.01.04	Flugsteig		3,335	3,335	30		1,001	1,001
1.01.05	Flugzeugabstellplätze und Rollstrassen im Wertareal		2,477	2,477	30		0,743	0,743
1.01.06	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung	0,668	0,739	1,407	30	0,200	0,222	0,422
	Total 1.01	13,350	12,994	26,344		4,005	3,898	7,903
1.02	<i>Bachumleitungen</i>							
1.02.01	Bauarbeiten, Rechnung vom 31. De- zember 1956.	0,142	0,365	0,507	30	0,043	0,110	0,153
1.02.02	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung	0,008		0,008	30	0,002		0,002
	Total 1.02	0,150	0,365	0,515		0,045	0,110	0,155

1.03	Pisten- und Rollstrassenentwässerung							
1.03.01	Bauarbeiten, Rechnung vom 31. Dezember 1956	1,425	0,479	1,904	30	0,427	0,144	0,571
1.03.02	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung	0,075		0,075	30	0,023		0,023
	Total 1.03	1,500	0,479	1,979		0,450	0,144	0,594
1.04	Strassen und Autoparkplätze							
1.04.01	Zufahrtstrasse auf schweizerischem Ge- biet, Rechnung vom 31. Dezember 1956	0,481	—0,009	0,472	30	0,144	—0,003	0,141
1.04.02	Hauptkanal in Zufahrtstrasse auf schweizerischem Gebiet, Rechnung vom 31. Dezember 1956	0,175	—0,113	0,062	30	0,053	—0,034	0,019
1.04.03	Zollstrasse, Rechnung vom 31. Dezem- ber 1956	1,553	1,351	2,904	30	0,466	0,405	0,871
1.04.04	Zufahrtstrasse auf französischem Ge- biet, Rechnung vom 31. Dezember 1956	0,214	—0,214	0	30	0,064	—0,064	0
1.04.05	Parkplätze und Parkstrassen auf der schweizerischen Seite des Flughofes .		1,158	1,158	30		0,347	0,347
1.04.06	Parkplätze und Parkstrassen auf der französischen Seite des Flughofes . .		0,695	0,695	30		0,209	0,209
1.04.07	Parkplätze und Parkstrassen im Areal der technischen Hochbauten.		0,278	0,278	30		0,083	0,083
1.04.08	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung	0,127	0,388	0,515	30	0,038	0,116	0,154
	Total 1.04	2,550	3,534	6,084		0,765	1,059	1,824
1.05	Verschiedene Tiefbauten							
1.05.01	Wasserversorgung, Kanalisationen, Umgebungsarbeiten, Rechnung vom 31. Dezember 1956	0,179	—0,109	0,070	30	0,053	—0,033	0,020
1.05.02	do., Neuanlagen		1,128	1,128	30		0,338	0,338
	Übertrag	1,179	1,019	1,198		0,053	0,305	0,358

Pos.	Objekte	Bau- und Einrichtungskosten			Prozent	Bundesbeiträge		
		BB vom 22. Dezem- ber 1949	Mehr- oder Minder- kosten	Total		auf 3	auf 4	auf 5
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Millionen Franken	Millionen Franken	Millionen Franken		Millionen Franken	Millionen Franken	Millionen Franken
	Übertrag	1,179	1,019	1,198		0,053	0,305	0,358
1.05.03	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung	0,009	0,192	0,201	30	0,003	0,058	0,061
	Total 1.05	0,188	1,211	1,399		0,056	0,363	0,419
2.	<i>Elektrische Anlagen</i>							
2.01	Befuerung und Beleuchtung von Pisten und Rollstrassen, Rechnung vom 31. Dezember 1956	2,615	1,205	3,820	30	0,785	0,361	1,146
2.02	Befuerung Rollstrasse 2a, Beleuchtung des Flugsteiges		1,199	1,199	30		0,360	0,360
2.03	Flughof: Stromversorgung, Beleuch- tung der Zufahrten und Parkplätze .		0,987	0,987	30		0,296	0,296
2.04	Wertareal: Stromversorgung, Beleuch- tung der Zufahrten und Parkplätze .		0,455	0,455	30		0,136	0,136
2.05	Verschiedene elektrische Installationen		0,145	0,145	30		0,043	0,043
2.06	Telephon- und Signalanlagen, Rech- nung vom 31. Dezember 1956	0,652	—0,485	0,167	30	0,196	—0,145	0,051
2.07	Telephon- und Signalanlagen, Neu- anlagen		0,364	0,364	30		0,109	0,109
2.08	Regiearbeiten		0,241	0,241	30		0,072	0,072
2.09	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung	0,172	0,485	0,657	30	0,052	0,145	0,197
	Total 2.	3,439	4,596	8,035		1,033	1,377	2,410
3.	<i>Radioelektrische Anlagen</i>							
3.01	Anlagen gemäss Abrechnung vom 31. Dezember 1956	0,744	—0,048	0,696	30	0,223	—0,014	0,209

3.02	2×MF-Radiofunkfeuer		0,272	0,272	30		0,081	0,081
3.03	VHF-Drehfunkfeuer (VOR)		0,242	0,242	30		0,073	0,073
3.04	Präzisionsradar (PAR)		1,110	1,110	30		0,333	0,333
3.05	Überwachungsradar (SRE)		1,145	1,145	30		0,343	0,343
3.06	ILS-Anlage		0,524	0,524	30		0,157	0,157
3.07	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung	0,039	0,487	0,526	30	0,012	0,146	0,158
	Total 3.	0,783	3,732	4,515		0,235	1,119	1,354
4.	<i>Hochbauten für die Flughafenverwaltung</i>							
4.01	Flughof							
4.01.01	Passagier- und Gepäckabfertigung, Ver- waltung, Flugsicherung, Rechnung vom 31. Dezember 1956	3,314	— 3,255	0,059	30	0,994	— 0,976	0,018
4.01.02	do., revidiertes Projekt		13,913	13,913	30		4,174	4,174
4.01.03	Private Fernschreiber		0,055	0,055	0		0	0
4.01.04	Möblierung		0,400	0,400	0		0	0
4.01.05	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung	0,174	1,797	1,971	30	0,052	0,539	0,591
	Total 4.01	3,488	12,910	16,398		1,046	3,737	4,783
4.02	Öffentliches Restaurant							
4.02.01	Baukosten.		2,500	2,500	0		0	0
4.02.02	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung		0,308	0,308	0		0	0
	Total 4.02		2,808	2,808				
4.03	Frachthof							
4.03.01	Lager- und Abfertigungsräume für Luft- fracht.		1,380	1,380	30		0,414	0,414
4.03.02	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung		0,270	0,270	30		0,081	0,081
	Total 4.03		1,650	1,650			0,495	0,495

Pos.	Objekte	Bau- und Einrichtungskosten			Prozent	Bundesbeiträge		
		BB vom 22. Dezem- ber 1949	Mehr- oder Minder- kosten	Total		auf 3	auf 4	auf 5
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Millionen Franken	Millionen Franken	Millionen Franken		Millionen Franken	Millionen Franken	Millionen Franken
4.04	Gebäude für Flughafen-Nebenbetriebe							
4.04.01	Einstellräume für Pisten- und Flug- steigergeräte		0,221	0,221	30		0,066	0,066
4.04.02	Gebäude für Wetterbeobachtung . . .		0,074	0,074	30		0,022	0,022
4.04.03	Gebäude für Landwirtschaftsbetrieb .		0,147	0,147	30		0,044	0,044
4.04.04	Garage und Dienstwohnungen, Rech- nung vom 31. Dezember 1956	0,249	0,039	0,288	30	0,075	0,012	0,087
4.04.05	Abbruch des provisorischen Flughofes .		0,230	0,230	0		0	0
4.04.06	Umbau der bestehenden Werkstätten .		0,184	0,184	0		0	0
4.04.07	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung auf 4.04.01/04	0,013	0,137	0,150	30	0,004	0,041	0,045
	Total 4.04	0,262	1,032	1,294		0,079	0,185	0,264
5.	<i>Hochbauten für Flugbetriebsgesellschaften</i>							
5.01	Verwaltungsgebäude							
5.01.01	Baukosten		1,987	1,987	30		0,596	0,596
5.01.02	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung		0,281	0,281	30		0,084	0,084
	Total 5.01		2,268	2,268			0,680	0,680
5.02	Gebäude für Flugbetrieb							
5.02.01	Baukosten		1,472	1,472	30		0,442	0,442
5.02.02	Unvorhergesehenes, Projekt und Bau- leitung		0,208	0,208	30		0,062	0,062
	Total 5.02		1,680	1,680			0,504	0,504

5.03	Technische Hochbauten							
5.03.01	Flugzeugwerft, Rechnung vom 31. Dezember 1956	2,671	—2,671	0	30	0,802	—0,802	0
5.03.02	Flugzeugwerft, Neuanlage		5,150	5,150	30		1,545	1,545
5.03.03	Flugzeughangar mit Lager und Garderoben		1,408	1,408	30		0,422	0,422
5.03.04	Werkstätten		1,435	1,435	30		0,431	0,431
5.03.05	Unvorhergesehenes, Projekt und Bauleitung	0,141	0,987	1,128	30	0,042	0,296	0,338
	Total 5.03	2,812	6,309	9,121		0,844	1,892	2,736
5.04	Technische Einrichtungen							
5.04.01	Krananlage		0,440	0,440	30		0,132	0,132
5.04.02	Pressluftanlage		0,100	0,100	30		0,030	0,030
5.04.03	Feuerschutz- und Meldedienst		0,300	0,300	30		0,090	0,090
5.04.04	Kuhlanlage		0,200	0,200	30		0,060	0,060
5.04.05	Beleuchtungskörper		0,300	0,300	30		0,090	0,090
5.04.06	Liiftanlage		0,050	0,050	30		0,015	0,015
5.04.07	Umformeranlage		0,150	0,150	30		0,045	0,045
5.04.08	Unvorhergesehenes, Projekt und Bauleitung		0,088	0,088	30		0,026	0,026
	Total 5.04		1,628	1,628			0,488	0,488
6.	<i>Entfernung von Flughindernissen</i>							
6.01	Verlegen einer Hochspannungsleitung, Rechnung vom 31. Dezember 1956	1,119	0,296	1,415	30	0,336	0,089	0,425
6.02	Unvorhergesehenes, Projekt und Bauleitung		0,059	0,059	30		0,017	0,017
	Total 6.	1,178	0,296	1,474		0,353	0,089	0,442

Pos.	Objekte	Bau- und Einrichtungskosten			Prozent	Bundesbeiträge		
		BB vom 22. Dezem- ber 1949	Mehr- oder Minder- kosten	Total		auf 3	auf 4	auf 5
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		Millionen Franken	Millionen Franken	Millionen Franken		Millionen Franken	Millionen Franken	Millionen Franken
7.	<i>Zusammenstellung</i>							
7.01	Tiefbauarbeiten	17,738	18,583	36,321		5,321	5,574	10,895
7.02	Elektrische Anlagen	3,439	4,596	8,035		1,033	1,377	2,410
7.03	Radioelektrische Anlagen	0,788	3,732	4,515		0,235	1,119	1,354
7.04	Hochbauten für die Flughafenverwal- tung	3,750	18,400	22,150		1,125	4,417	5,542
7.05	Hochbauten für Flugbetriebsgesell- schaften.	2,812	11,885	14,697		0,844	3,564	4,408
7.06	Entfernung von Flughindernissen	1,178	0,296	1,474		0,353	0,089	0,442
	Total 7.	29,700	57,492	87,192		8,911	16,140	25,051