

# Bundesblatt

Bern, 21. Februar 1977 129. Jahrgang Band I

Nr. 8

Erscheint wöchentl. Preis: Inland Fr. 85.– im Jahr. Fr. 48.50 im Halbjahr; Ausland Fr. 103.– im Jahr, zuzüglich Nachnahme- und Postzustellgebühr Inseratenverwaltung: Permedia, Publicitas-Zentraldienst für Periodika, Hirschmattstrasse 36. 6002 Luzern, Tel. 041/23 66 66

---

77.006

## **Botschaft**

### **über einen Bundesbeitrag an die Pistenverlängerung auf dem Flughafen Basel-Mülhausen**

Vom 26. Januar 1977

Sehr geehrte Herren Präsidenten,  
sehr geehrte Damen und Herren,

Wir unterbreiten Ihnen den Entwurf zu einem Bundesbeschluss über einen Bundesbeitrag an die Pistenverlängerung auf dem Flughafen Basel-Mülhausen mit dem Antrag auf Zustimmung.

Wir versichern Sie, sehr geehrte Herren Präsidenten, sehr geehrte Damen und Herren, unserer vorzüglichen Hochachtung.

Bern, 26. Januar 1977

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Der Bundespräsident:

**Furgler**

Der Bundeskanzler:

**Huber**

## Übersicht

*Am 4. Juli 1949 wurde ein französisch-schweizerischer Staatsvertrag über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen unterzeichnet. Er bildete die Grundlage zur Schaffung eines vollständig auf französischem Hoheitsgebiet gelegenen Ersatzes für den Flugplatz Basel-Sternenfeld. In diesem Staatsvertrag ist u. a. festgelegt, dass der neue Flughafen von einer öffentlich-rechtlichen Unternehmung «Flughafen Basel-Mülhausen» erstellt und betrieben werden soll und dass die französische Regierung das für den Flughafen und seine Verkehrsanschlüsse nötige Gelände erwirbt und zur Verfügung stellt, während der Schweizerische Bundesrat für die Baukosten des Erstausbau aufzukommen hat. Bezüglich dieser Verpflichtung trat durch besondere Vereinbarung vom 4. Mai 1950 der Kanton Basel-Stadt an die Stelle des Bundesrates.*

*Mit der Eröffnung des neuen Flughafens am 27. Juni 1970 hat der in verschiedenen Etappen erfolgte Erstausbau seinen Abschluss gefunden. Das heutige Pistensystem umfasst:*

- eine Instrumentenpiste 16|34 von  $2370 \times 60$  m,
- eine Querwindpiste 08|26 von  $1600 \times 60$  m,
- eine Rasenpiste 16|34 von  $650 \times 40$  m für die Leichtfliegerei.

*Die gesamten Flughafenbaukosten (exkl. Landerwerb) belaufen sich bisher auf 117,8 Millionen Franken. Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze (SR 748.811) wurden daran Bundesbeiträge von insgesamt 32,6 Millionen Franken ausgerichtet.*

*Mit der heutigen Länge der Hauptpiste von rund 2,4 km sind nur Flüge im Kurz- und Mittelstreckenverkehr möglich, jedoch keine Flüge über interkontinentale Strecken. Dieser Nachteil hemmt die Verkehrsentwicklung des Flughafens und hindert ihn, die ihm zugewiesene Aufgabe als dritter Landesflughafen (neben Zürich und Genf) zu erfüllen. Der Ausbau der Instrumentenpiste auf die notwendige Länge von 3900 m drängt sich deshalb auf. Die für diese Verlängerung erforderlichen Baukosten betragen 40 Millionen Franken (Preisstand Ende 1974). Gestützt auf den erwähnten Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 soll an den, nach Abzug eines Beitrages à fonds perdu der Basler Wirtschaft von 5 Millionen Franken, vom Kanton Basel Stadt zu leistenden Kostenanteil von 35 Millionen Franken ein Bundesbeitrag von 35 Prozent oder 12,250 Millionen Franken ausgerichtet werden. Das Baslervolk hat dem Kantonsanteil in der Abstimmung vom 7. November 1976 zugestimmt. Der notwendige Landerwerb durch Frankreich ist abgeschlossen.*

*Gleichzeitig wird ein Beitragsgesuch für die bereits erstellte Mittelstreifenbefeuerung der bestehenden Instrumentenpiste und für die als Zollfreilager dienende Unterkellerung der bestehenden Frachthalle gestellt. An die Gesamtkosten von 3,205 Millionen Franken wird um einen Bundesbeitrag von 32,5 Prozent bzw. 1,042 Millionen Franken nachgesucht.*

*Die beantragten Bundesbeiträge belaufen sich somit auf insgesamt 13,292 Millionen Franken, bezogen auf eine Gesamtbausumme von 43,205 Millionen Franken.*

---

## Botschaft

### 1 Allgemeiner Teil

#### 11 Der Staatsvertrag

Die grosse Bedeutung des Luftverkehrs wurde vom Kanton Basel-Stadt als Handels- und Industriezentrum bereits nach dem Ende des Ersten Weltkrieges vorausgesehen. Die Bestrebungen um Anschluss verliefen erfolgreich. Mit Unterstützung des Kantons Basel-Landschaft konnte im Jahre 1924 der Flugplatz Sternenfeld bei Birsfelden eröffnet werden. Die Entwicklung des Flugbetriebes gestaltete sich für die damalige Zeit erfreulich, wurden doch im Jahre 1939 pro Tag bereits 13 Abflüge im Linienverkehr gezählt. Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges musste der zivile Luftverkehr jedoch wieder eingestellt werden.

Wegen des Rheinhafen- und Kraftwerkbaues kam eine Wiederaufnahme des Flugbetriebes auf dem Sternenfeld nach Kriegsende nicht mehr in Frage. Eine befriedigende Ersatzlösung konnte auf Schweizer Gebiet nicht gefunden werden. Die geländemässig günstigsten Voraussetzungen boten sich in der elsässischen Rheinebene. Für die Verwirklichung eines solchen Projektes war der Abschluss einer Vereinbarung mit Frankreich unerlässlich. Zwischenstaatliche Gespräche hatten bereits in der Vorkriegszeit stattgefunden und wurden nach Kriegsende wieder aufgenommen. Da die französische Regierung dem Vorhaben günstig gesinnt war, konnte am 4. Juli 1949 der Staatsvertrag über den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen unterzeichnet werden. Durch den Bundesbeschluss vom 21. Dezember 1949 (AS 1950 1297) wurde der Bundesrat zur Ratifikation ermächtigt. Der Staatsvertrag trat am 25. November 1950 in Kraft.

Mit diesem Vertrag verpflichteten sich die Regierungen der beiden Staaten auf französischem Hoheitsgebiet, ungefähr 4 km von der Landesgrenze entfernt, gemeinsam einen Flughafen zu errichten und zu betreiben und eine französisch-schweizerische Unternehmung des öffentlichen Rechts mit dem Namen «Flughafen Basel-Mülhausen» zu gründen (Vertrag, Art. 1).

Die französische Regierung hatte für die Landbeschaffung aufzukommen; der Schweizerische Bundesrat hingegen hatte die Kosten für den ersten Ausbau zu übernehmen (Vertrag, Art. 2).

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt trat 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 (Vertrag, Art. 1). Eine entsprechende, zwischen dem damaligen Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement und dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt am

4. Mai 1950 abgeschlossene Vereinbarung wurde vom Bundesrat am 20. Februar 1951 genehmigt.

Der Erstausbau wurde im Anhang III zum Staatsvertrag umschrieben. Es war geplant, einen Flughafen mit zwei Pisten bereitzustellen, deren Längen von 2000 bzw. 1600 m als für die damaligen Erfordernisse ausreichend betrachtet wurden. Die Ausführung der Arbeiten wurde im Pflichtenheft geregelt, das den Anhang II zum Staatsvertrag bildet. Dessen Artikel 9 schreibt vor, dass die Bedingungen für die Erstellung zusätzlicher, über den Baubeschrieb des Anhanges III hinausgehender Anlagen und Einrichtungen, in einem Nachtrag zum Pflichtenheft zu umschreiben seien.

Die Statuten der öffentlich-rechtlichen Unternehmung «Flughafen Basel-Mülhausen» bilden den Anhang I.

Der Leitgedanke, der den Verhandlungen zugrunde lag, war ein Flughafen, der, obschon auf französischem Hoheitsgebiet liegend, unserem Land die gleichen Anschlussmöglichkeiten wie ein rein schweizerischer Flughafen bietet.

Zur Verwirklichung waren vor allem zwei Voraussetzungen notwendig. Erstens musste innerhalb des Flughafens ein schweizerischer, durch eine Zollstrasse mit dem schweizerischen Hoheitsgebiet verbundener Sektor geschaffen werden (Vertrag, Art. 7 und 8); zweitens musste für alle im Verkehr von, nach und in der Schweiz zugelassenen Luftfahrzeuge das Recht der Benützung gesichert werden (Vertrag, Art. 15 und 16).

Zieht man die Bilanz aus den Erfahrungen, die während der ersten 25 Jahre des Flughafens gemacht wurden, so darf mit Genugtuung festgestellt werden, dass sein binationaler Charakter unseren nationalen Luftfahrtinteressen nie im Wege stand. Der Staatsvertrag erwies sich als ausreichend, um den ihm zugrunde liegenden Leitgedanken zu verwirklichen.

Hingegen zeigte sich, dass die freie Entfaltung des Verkehrs in zunehmendem Masse durch das Pistensystem begrenzt wird. Den Engpass bildet insbesondere die Hauptpiste. Dass die ursprünglich vorgesehene Länge von 2000 m ungenügend sein werde, wurde schon während des Baues erkannt: die Piste wurde deshalb auf 2370 m ausgebaut. Die beiden Regierungen haben mit einem am 15. Mai 1965 erfolgten Notenwechsel den Anhang III zum Staatsvertrag entsprechend geändert (AS 1965 779).

Heute jedoch sollte die Hauptpiste, schon nur um den uneingeschränkten Einsatz der kontinental verkehrenden Flugzeuge sicherzustellen, 3000 m lang sein; für Langstreckenflüge sollte sie auf 3900 m verlängert werden.

Unter Berücksichtigung der wachsenden Nachfrage nach Langstreckenflügen beschloss der vollzählige Verwaltungsrat des Flughafens am 23. September 1968 einstimmig, der französischen und schweizerischen Regierung zu beantragen,

- das Flughafengelände sowie die Bauten und Anlagen seien zu erweitern, damit der Flughafen der Verkehrsentwicklung und den technischen Anforderungen der neuen Luftfahrzeuge sowie den neuen Luftverkehrsverfahren genügen könne;
- die durch diese Erweiterung bedingten Kosten seien entsprechend dem Artikel 2 des Staatsvertrages zwischen der französischen und schweizerischen Regierung zu teilen;
- der den Anhang III zum Staatsvertrag bildende Baubeschrieb und der Kostenvoranschlag seien im gegenseitigen Einvernehmen von den beiden Regierungen sukzessive zu ändern.

Mit Schreiben vom 28. November 1968 ersuchte der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt das Eidgenössische Luftamt, die noch offenen technischen Fragen mit den zuständigen französischen Luftfahrtbehörden zu bereinigen und alsdann den Bundesrat einzuladen, durch einen mit Frankreich zu vereinbarenden Nachtrag zum Pflichtenheft die Voraussetzung für die Pistenverlängerung zu schaffen. Der Bundesrat beauftragte am 9. Juli 1969 das Politische Departement, zusammen mit den zuständigen französischen Behörden das Pflichtenheft durch einen solchen Nachtrag zu ergänzen.

Am 25. Februar 1971 wurden zwischen den beiden Regierungen zwei Noten ausgetauscht (AS 1971 717 und 729). Der erste Notenwechsel enthält den Nachtrag zum Pflichtenheft, mit dem der Baubeschrieb und der Kostenvoranschlag geändert wird; im zweiten werden die erweiterten Flughafenanlagen umschrieben.

Mit diesen Notenwechseln übernahm Frankreich die Aufgabe, das Flughafengelände durch Erwerb von 131 ha auf 536 ha zu vergrössern. Die Schweiz verpflichtete sich, die Erweiterungsbauten zu finanzieren; zu den Preisen vom 1. März 1970 lautete der Voranschlag auf 36,755 Millionen Franken.

Frankreich forderte, dass vom vereinbarten Ausbau wenigstens die Verlängerung der Hauptpiste verwirklicht werde. Bei der elsässischen Industrie bestehe eine starke Nachfrage nach Transport von Luftfracht über interkontinentale Strecken. Darüberhinaus erwartet Frankreich von der Pistenverlängerung ganz allgemein eine starke verkehrsfördernde Wirkung, die dem Flughafen gestatten würde, seine bisher prekäre finanzielle Lage zu verbessern (allfällige Defizite sind entsprechend den Verkehrsanteilen der beiden Staaten von deren Regierungen zu tragen). Dementsprechend hat Frankreich die Kredite für den Erwerb des zusätzlichen Landes rasch bereit gestellt. Der Landerwerb kann als abgeschlossen gelten. Frankreich hat damit die mit dem Notenwechsel vom 25. Februar 1971 eingegangene Verpflichtung erfüllt. Schweizerischerseits hingegen konnte der Zeitplan, den sich der Verwaltungsrat des Flughafens setzte und der vorsah, die verlängerte Piste im Sommer 1977 in Betrieb zu nehmen, nicht eingehalten werden.

Eine erste Finanzierungsvorlage des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt scheiterte in der Volksabstimmung vom 25./26. September 1971. Die Finanzie-

rung des kantonalen Anteils kam erst am 7. November 1976 zustande, als die Basler Stimmbürger mit 27 704 Ja gegen 16 481 Nein den Grossratsbeschluss vom 22. April 1976 genehmigten. Mit diesem Beschluss wurde ein Kredit von 23 Millionen Franken bewilligt (der nur aus teuerungsbedingten Gründen überschritten werden darf). Zusammen mit dem Beitrag à fonds perdu der Basler Wirtschaft von 5 Millionen Franken und dem vom Kanton Basel-Stadt erwarteten Bundesbeitrag von 12,250 Millionen Franken kann die vom Bundesrat gegenüber der französischen Regierung eingegangene Verpflichtung erfüllt werden.

## 12 Der bisherige Ausbau

Der Umfang der Arbeiten des ersten Ausbaues ist im Anhang III des Staatsvertrages vom 4. Juli 1949 festgelegt. Demzufolge musste die Infrastruktur des Flughafens Basel-Mülhausen nach Abschluss des Erstausbauens mindestens folgende Elemente aufweisen:

- eine Blindlandepiste von  $2000 \times 60$  m und eine Querwindpiste von  $1600 \times 60$  m mit den zugehörigen Rollwegen,
- ein Abfertigungsgebäude mit Nebengebäuden von ungefähr  $2000 \text{ m}^2$  überdeckter Fläche,
- Flugzeughallen mit ungefähr  $9000 \text{ m}^2$  überdeckter Fläche,
- die für Instrumentenanflüge notwendigen Flugsicherungseinrichtungen,
- Erstellung einer zollfreien Strassenverbindung mit der Schweiz,
- Anschluss des Flughafens an das französische Strassennetz.

In Voraussicht des grossen Zeitaufwandes, den der Abschluss eines Staatsvertrages benötigt, entschied sich die Basler Regierung nach Kriegsende, zwecks möglichst rascher Aufnahme des Flugbetriebes vorerst eine provisorische Anlage zu erstellen. Am 8. März 1946 wurde mit dem Bau einer 1200 m langen Piste und von Flugzeugaustellplätzen unter Verwendung von Metallplatten aus Kriegsbeständen begonnen. Als Hochbauten dienten französische Armeebarracken sowie zwei vom Flugplatz Sternefeld dislozierte Flugzeughangare. Zwei Monate später landete bereits das erste Kursflugzeug!

Mit dem Staatsvertrag von 1949 wurde der Weg für den Ausbau der definitiven Anlagen freigegeben. Vorerst galt es, möglichst rasch zwischen der Schweiz und dem Flughafen die Zollstrassenverbindung zu errichten. Die zweite dringliche Massnahme bestand im Bau der beiden definitiven Pisten von 1600 und 2000 m Länge. Schon während des Baues zeigte sich jedoch, dass die Hauptpiste wegen der zukünftigen Flugzeugentwicklung um 370 m auf 2370 m verlängert werden musste. Die Pistenabnahme erfolgte am 30. März 1954. Wegen der ursprünglich nicht vorgesehenen Pistenverlängerung und einer im französischen Baugewerbe sich abzeichnenden Teuerungswelle, waren mit dem Pistenbau die zur Verfügung stehenden Kredite von rund 40 Millionen Franken bereits erschöpft.

Angesichts dieser Situation beschloss die Basler Regierung, die Erstellung der Hochbauten (Flughof und Flugzeugwerft) bis zur Bewilligung der erforderlichen Zusatzkredite hinauszuschieben. Die für die Verwirklichung eines entsprechenden Ergänzungsprojektes benötigten Kredite von 75 Millionen Franken wurden jedoch in der kantonalen Abstimmung vom 24./26. Juni 1960 von den Stimmbürgern mit einem Zufallsmehr von 500 Stimmen verworfen. Der abermalige Aufschub, den die Fertigstellung des Erstausbau durch diesen negativen Volksscheid erlitt, erforderte die Bereitstellung neuer Provisorien zur Bewältigung des weiterhin wachsenden Verkehrs. In der Abstimmung vom 12./14. Oktober 1962 bewilligte das Baslervolk schliesslich doch einen Kredit von 54 Millionen Franken für ein reduziertes Ergänzungsprojekt (Erweiterung des Flugsteiges, Erstellung eines Flughofes, eines Frachtgebäudes und einer Flugzeugwerft mit Hangaren). Mit der Inbetriebnahme des neuen Flughofes am 27. Juni 1970 fand der Erstausbau seinen offiziellen Abschluss. Die bisherigen Gesamtbaukosten belaufen sich auf 117,8 Millionen Franken. Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze (SR 748.811) wurden an diese Kosten Bundesbeträge von insgesamt 32,6 Millionen Franken geleistet.

### 13 Verkehrsentwicklung und Prognosen

Der Flughafen Basel spielte schon vor dem Zweiten Weltkrieg eine wichtige Rolle im europäischen Luftverkehr. In den ersten acht Vorkriegsmonaten des Jahres 1939 wurden mit 13 täglichen Linienflügen über 20 000 Passagiere befördert. Deshalb drängten nach Kriegsende die Behörden auf eine möglichst rasche Wiederaufnahme des Flugbetriebes. Wie der nachstehenden Tabelle entnommen werden kann, ist die bisherige Verkehrsentwicklung auf dem neugeschaffenen Flughafen Basel-Mülhausen eine erfreuliche Bestätigung der Voraussicht der Basler Behörden.

Jahr	Flughafen Basel-Mülhausen			Flughafen Zurich		
	Bewegungen	Passagiere	Fracht + Post in t	Bewegungen	Passagiere	Fracht + Post in t
1946	2 025	12 865	315	9 386	87 408	843
1950	2 465	17 932	848	15 372	222 158	5 415
1954	5 195	58 878	1 688	32 743	554 893	11 832
1958	13 619	279 284	6 024	45 100	1 029 863	18 602
1962	11 777	251 293	6 296	58 478	1 759 438	36 041
1966	18 745	550 122	10 539	71 135	2 715 271	62 800
1970	20 952	696 230	15 568	99 214	4 530 024	123 879
1971	23 123	768 143	18 847	100 011	5 138 671	122 652
1972	22 219	795 284	19 619	100 775	5 573 070	127 837
1973	22 155	813 040	24 103	105 748	6 241 881	139 940
1974	21 235	752 857	23 661	108 290	6 216 497	145 775
1975	22 458	753 756	23 619	110 256	6 349 628	139 483

Zum Vergleich sind in der vorstehenden Tabelle den Zahlen des Flughafens Basel diejenigen des Flughafens Zürich gegenübergestellt. Ähnlich wie in Zürich nahm auch in Basel der Verkehr bis 1970 kontinuierlich zu. Gewisse Unregelmässigkeiten des baslerischen Passagierverkehrs sind auf den grossen Anteil des von Natur aus ziemlich schwankenden Bedarfsverkehrs (z. T. bis 50%) zurückzuführen. 1972 hingegen trat in Basel eine deutliche Stagnation im Flugverkehr auf, die 1973 auch in Zürich einsetzte. Dies ist in erster Linie eine Auswirkung der Wirtschaftsrezession. Der frühere Eintritt dieses Verkehrsabfalls in Basel wurde jedoch durch das Aufkommen des Langstreckenverkehrs im Nichtlinienverkehr verursacht. Da die Länge der heutigen Piste für Langstreckenflüge nicht ausreicht, verlegte die auf dem Flughafen Basel beheimatete Balair ihre Tätigkeit im interkontinentalen Streckenbereich auf die Flughäfen Zürich und Genf.

Prognosen über die Zukunft des Luftverkehrs, insbesondere Voraussagen über zehn Jahre, sind wegen der immer noch raschen technischen Entwicklung der Luftfahrt mit grossen Unsicherheitsfaktoren behaftet. Dementsprechend weisen die Voraussagen des Eidgenössischen Luftamtes vom Jahr 1973 grosse Streubereiche auf.

### **Prognose 1973 des Luftamtes über den Fluggastverkehr der Flughäfen Basel, Genf und Zürich**

(Linien- und Bedarfsverkehr, Eigenverkehr und einmal gezählter direkter Transit)

Jahr	Basel Mio Passagiere	Genf Mio Passagiere	Zürich Mio Passagiere
1974 .....	0,753	3,613	6,216
1975 .....	0,758	3,714	6,350
1980 .....	1,3–1,9	5,8–7,6	9,9–13,1
1985 .....	1,5–2,7	7,8–11,8	13,4–20,1

Auf eine Prognose über den Frachtverkehr haben wir absichtlich verzichtet, da die Entwicklung in diesem Sektor weitgehend von den uns nicht näher bekannten Absichten Frankreichs beeinflusst wird. Die Verkehrsprognosen beruhen auf der Annahme, dass die Hauptpiste wie vorgesehen verlängert wird.

Aufgrund der Studie darf angenommen werden, dass der Flugverkehr auch in Basel nach dem Abflauen der Rezession wieder kontinuierlich zunehmen wird. Bei anhaltender Entwicklung dürfte ungefähr um 1990 der kritische Punkt in der Kapazität des Pistensystems des Flughafens Zürich erreicht werden. Die dann in Basel vorhandene Kapazitätsreserve dürfte für längere Zeiten über Engpässe hinweghelfen. Da zur gleichen Zeit wahrscheinlich auch der Flughafen Genf die Grenze seiner Belastbarkeit erreicht, wird die Ausweichmöglichkeit nach Basel eine besondere gesamtschweizerische Bedeutung erlangen.

Der in einem Länderdreieck liegende Flughafen erschliesst nicht nur ein Randgebiet des schweizerischen Luftverkehrs. Die Ausdehnung seines Einzugsgebietes auf die Nachbarstaaten Frankreich und Deutschland trägt wesentlich zum Verkehrsaufkommen bei. Nicht übersehen werden darf schliesslich, dass Basel-Mülhausen nach der Pistenverlängerung in Luftverkehrsverhandlungen auch als Austauschobjekt für Verkehrsrechte attraktiver sein wird als heute.

## **2        Besonderer Teil**

### **21       Das Ausbauprojekt**

In der Tabelle im Anhang sind die Objekte aufgeführt, die mit der geplanten Pistenverlängerung vom Kanton Basel-Stadt finanziert werden müssen und die Ihnen mit dieser Botschaft zur Gewährung eines Bundesbeitrages unterbreitet werden. Die Kosten des Landerwerbs für die Pistenverlängerung entfallen, da diese Aufgabe nach Artikel 2 des Staatsvertrages der französischen Regierung obliegt.

Die vom Kanton Basel-Stadt zu übernehmenden subventionswürdigen Bau- und Anlagekosten betragen 38,205 Millionen Franken, der hierfür nachgesuchte Bundesbeitrag 13,292 Millionen Franken. Gestützt auf den Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze wird für die Kosten der ausschliesslich dem interkontinentalen Verkehr dienenden Pistenverlängerung ein Subventionsansatz von 35 Prozent, für die übrigen Anlagen ein solcher von 32,5 Prozent (Mittel der Ansätze für Anlagen des kontinentalen und des interkontinentalen Verkehrs) vorgesehen.

Der Umfang des geplanten Ausbaues ist aus der Situationskizze Nr. 1 ersichtlich.

#### *Objekt 1. Tiefbauarbeiten*

In dieser Position sind die eigentlichen Bauarbeiten für die Verlängerung der bestehenden Instrumentenpiste um 1530 m mit der zugehörigen Rollstrassenverlängerung zusammengefasst. Die Pistenlänge beträgt nach dem Ausbau 3900 m. Die Verlängerung soll, wie die bestehende Piste, aus Gründen der Homogenität ebenfalls einen Betonbelag erhalten. Je nach Angebot wird die Verlängerung der Rollstrasse eventuell in Schwarzbelag erstellt. Wichtigste Kunstbauten bilden die Unterführung von Bahn und Strasse unter der verlängerten Piste und der Rollstrasse. Die beiden Überbrückungen werden für ein Flugzeuggewicht von 800 t (Jumbo B-747 etwa 350 t) dimensioniert; damit ist einer zukünftigen Entwicklung genügend Rechnung getragen.

Die Gesamtkosten der Tiefbauarbeiten belaufen sich auf 32,300 Millionen Franken. Nach Abzug des durch die Basler Wirtschaft zu leistenden Beitrages von

5 Millionen Franken verbleiben zu Lasten des Kantons subventionsberechtigte Baukosten von total 27,300 Millionen Franken.

### *Objekt 2. Befeuerung*

Die Befeuerung ist ein unerlässliches Hilfsmittel zur Gewährleistung einer sicheren und regelmässigen Flughafenbenützung bei Nacht oder bei reduzierten Sichtbedingungen am Tag. Es ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen der Pisten- und Rollstrassenbefeuerung, welche dem sicheren Rollen am Boden dient, und der Anflugbefeuerung, welche zusammen mit den radioelektrischen Anlagen das sichere Anfliegen der Piste gewährleistet. Wegen der Pistenverlängerung muss die bestehende Anflugbefeuerung an das neue Pistenende verschoben und gleichzeitig zur Erhöhung des Sicherheitsstandards verstärkt werden. Die Gesamtkosten betragen 5,6 Millionen Franken.

### *Objekt 3. Radioelektrische Anlagen*

Die radioelektrischen Anlagen dienen der sicheren Führung der Luftfahrzeuge im Fluge, insbesondere aber bei Landung und Start unter schlechten Sichtbedingungen. Mit dem heute installierten Instrumenten-Lande-System (ILS) können Landungen nach den international geltenden Vorschriften nur für die Betriebsstufe I durchgeführt werden (Mindestsicht horizontal 800 m, vertikal 60 m). Nach der Installation eines neuen ILS und einer entsprechenden Anpassung der Anflugbefeuerung kann in Basel, wie heute bereits in Zürich und demnächst auch in Genf, die Betriebsstufe II (Mindestsicht horizontal 400 m, vertikal 30 m) eingeführt werden. Damit wird die Wetterabhängigkeit des Flughafens wesentlich verringert und sein Bedienungswert erhöht. Die Gesamtaufwendungen belaufen sich auf 2,1 Millionen Franken.

### *Objekt 4. Mittelstreifenbefeuerung der bestehenden Piste*

Um auch den Flughafen Basel den verschärften internationalen Vorschriften anzupassen, musste gemeinsam mit den Flughäfen Zürich und Genf die bestehende Instrumentenpiste schon im Jahre 1970 mit einer Mittelstreifenbefeuerung ausgerüstet werden. Die hierfür aufgewendeten Kosten von 760 000 Franken sind über das Betriebsbudget des Flughafens finanziert worden. Es erschien uns unverhältnismässig, für die Subventionierung dieses relativ kleinen Betrages eine besondere Botschaft an die eidgenössischen Räte zu richten. Hingegen haben wir dieses Objekt in die vorliegende Botschaft aufgenommen und beantragen dafür einen rückwirkenden Bundesbeitrag. Bei den Flughäfen Zürich und Genf mussten wir gleich vorgehen. Die eidgenössischen Räte zeigten Verständnis und stimmten der rückwirkenden Subventionierung zu.

### *Objekt 5. Unterkellerung der Frachthalle*

In der letzten Etappe des Erstausbau es war u. a. die Erstellung eines Frachthofes inbegriffen. Bereits vor dem Baubeginn der Frachthalle zeigte sich, dass die

Bereitstellung eines Zollfreilagers auf dem Flughafen insbesondere für die schweizerische Volkswirtschaft dringend notwendig wäre. Mit einer Unterkellerung der Frachthalle konnten die bestmöglichen Voraussetzungen für die Einrichtung eines solchen Lagers geschaffen werden.

Hätte man mit der Erstellung eines Freilagers bis zu einem Beitragsbeschluss der eidgenössischen Räte zuwarten wollen, so hätte später eine bedeutend teurere Anlage mit separaten, sowohl aus dem schweizerischen wie auch dem französischen Sektor zugänglichen Gebäuden erstellt werden müssen.

Wir gestatten uns, Ihnen die Kosten für die ursprünglich nicht vorgesehene Unterkellerung der Frachthalle im Betrage von 2,445 Millionen Franken ebenfalls zur nachträglichen Subventionierung zu unterbreiten.

## 22 Die Finanzierung

Die Gesamtkosten für die geplante Pistenverlängerung belaufen sich auf 40 Millionen Franken. Basler Wirtschaftskreise haben an diese Kosten einen Beitrag à fonds perdu von 5 Millionen Franken zugesichert. Der Kanton Basel-Stadt erwartet, dass ihm an die restlichen 35 Millionen Franken ein Bundesbeitrag von 35 Prozent, entsprechend 12,250 Millionen Franken, zugesprochen wird. Die somit vom Kanton zu Lasten des Staatsvermögens aufzubringenden rund 23 Millionen Franken sind vom Grossen Rat am 22. April 1976 bewilligt und am 7. November 1976 in einer kantonalen Abstimmung vom Baslervolk mit 27 704 Ja gegen 16 481 Nein genehmigt worden. Diese Kreditsumme kann sich um eine zwischen der Aufstellung des Kostenvoranschlages (Ende 1974) und den Bauausführungen eintretende Bauteuerung erhöhen.

Zusätzlich zum Subventionsantrag für die Pistenverlängerung sind in die vorliegende Botschaft noch die beiden vorstehend aufgeführten Objekte 4 und 5

- Mittelstreifenbefeuerung der bestehenden Pisten *und*
- Unterkellerung der Frachthalle

aufgenommen worden. Die abgerechneten Bau- und Anlagekosten von insgesamt 3,205 Millionen Franken wurden seinerzeit über das Betriebsbudget des Flughafens Basel-Mülhausen finanziert. Der hiefür nachgesuchte Bundesbeitrag von 32,5 Prozent beläuft sich auf insgesamt 1,042 Millionen Franken.

Die mit dieser Botschaft zur Beschlussfassung unterbreiteten Bundesbeiträge betragen insgesamt 13,292 Millionen Franken.

## 23 Der Fluglärm

An der Bekämpfung des Fluglärms wird schon seit Jahren intensiv und erfolgreich vor allem in folgenden Richtungen gearbeitet:

- Verminderung des Lärms an der Quelle.
- Wahl von lärmvermindernden An- und Wegflugverfahren für Flugplätze,
- Betriebseinschränkungen auf Flugplätzen.

Die Konstruktion von weniger lärmigen und trotzdem leistungsstärkeren Triebwerken bei den letzten Flugzeuggenerationen (B-747, DC-10, Tristar L 1011, Airbus A-300B) beweist, dass die Flugzeugindustrie den Lärm an der Quelle zu beherrschen beginnt. Wesentlich dazu beigetragen haben die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) erlassenen Normen über die Ausstellung von Lärmzeugnissen für Grossflugzeuge. In absehbarer Zeit werden nur noch lärmzertifizierte Flugzeuge im Verkehr sein. Die Schweiz hat als erstes Land auch die Typenprüfung für Kleinflugzeuge eingeführt.

Die für den Flughafen Basel-Mülhausen festgelegten Flugverfahren zur Verminderung des Fluglärms sehen vor, dass

- praktisch nicht mehr von Süden her gelandet wird,
- 50 Prozent aller Starts nach Norden erfolgen,
- bei Starts in Richtung Süden (Stadt) vor dem Erreichen der Landesgrenze in einer Rechtskurve von 270° bis auf 1050 m ü. M. gestiegen wird (Umleitung startender Flugzeuge um das Weichbild der Stadt).
- zur Nachtzeit in Richtung Nord gestartet wird, sofern Wind und Verkehrsverhältnisse dies zulassen.

Mit der vorgesehenen Pistenverlängerung wird die Lärmsituation noch weiter verbessert, weil die vom neuen Pistenanfang nach Süden (Stadt) startenden Flugzeuge entsprechend früher abheben und dadurch die Flughafennachbarschaft in grösseren Höhen überfliegen können als bisher. In der Skizze Nr. 2 sind die Lärmbelastungskurven eingetragen, die von der EMPA entsprechend dem oben beschriebenen Verfahren für die Pistenverlängerung und dem für 1985 erwarteten Verkehr ermittelt wurden. Insbesondere wird die dem Fluglärm am stärksten ausgesetzte Gemeinde Allschwil entlastet.

Dazu hat sich der Flughafen Basel-Mülhausen erhebliche Beschränkungen im Nachtflugbetrieb auferlegt. Im gewerbsmässigen Luftverkehr darf zwischen 24 Uhr und 6 Uhr nicht gestartet und zwischen 24 Uhr und 5 Uhr nicht gelandet werden. Für den nicht gewerbsmässigen Verkehr bleibt der Flughafen zwischen 22 Uhr und 6 Uhr geschlossen. Ausgenommen von diesen Beschränkungen sind lediglich die Nacht-Postkurse, Such- und Rettungsflüge, Kranken- und Verletz-

tentransporte sowie Notlandungen. Flugplanmässige Flüge mit Verspätungen dürfen ausnahmsweise bis 0.30 Uhr zugelassen werden.

Mit diesen Nachtflugbeschränkungen einerseits und den Vorschriften über An- und Wegflugverfahren andererseits war es möglich, den Flugverkehr im Süden des Flughafens, über dem meistbevölkerten Gebiet, zur Nachtzeit praktisch auszuschliessen. Um eine wirksame Kontrolle der verfügbten Einschränkungen und Verfahren durchzuführen, wurden auf Schweizer Gebiet beim Felix-Platter-Spital in Basel, in Allschwil und in Schönenbuch drei permanente Lärmmess-Stationen eingerichtet (siehe Skizze Nr. 2). Diese Messanlage erlaubt eine ununterbrochene Überwachung sowie besser fundierte Interventionen bei den Luftverkehrsgesellschaften. Gegen wiederholt und fahrlässig fehlbare Piloten werden Sanktionen ergriffen.

Die Lärmzonenpläne werden, soweit sie schweizerisches Gebiet berühren, in den betroffenen Gemeinden öffentlich aufgelegt. Noch fehlen die rechtlichen Grundlagen für die öffentliche Auflage zugunsten eines im Ausland liegenden Flughafens. Durch die eingeleitete Teilrevision des Luftfahrtgesetzes wird diese Voraussetzung geschaffen und damit die Gleichbehandlung der schweizerischen Nachbarn des Flughafens Basel-Mülhausen und der Anwohner der Flughäfen Genf und Zürich gewährleistet.

Die Beschränkungen, welche die Lärmzonen des Flughafens Basel-Mülhausen dem Schweizer Gebiet auferlegen, werden nicht sehr einschneidend sein. Der Skizze 2 kann entnommen werden, dass das Lärmbelastungsmass zwischen 35 und 40 NNI betragen wird.

Nach der Verordnung des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements vom 23. November 1973 über die Lärmzonen der konzessionierten Flugplätze (SR 748.134.2) sind in diesem Bereich weiterhin Wohnbauten ohne Schutzmassnahmen zulässig; Schulhäuser, Spitäler und Pflegeheime müssen mit einem angemessenen Schallschutz versehen werden.

### **3            Finanzielle und personelle Auswirkungen**

#### **31           Finanzielle Auswirkungen**

Die Bundesbeiträge von insgesamt 13,292 Millionen Franken sind im langfristigen Finanzprogramm des Bundes enthalten. Die Jahresbeträge werden jeweils im Voranschlag festgesetzt.

#### **32           Personelle Auswirkungen**

Der Beschluss erfordert keine Erhöhung des Personalbestandes.

### **33      Auswirkungen auf Kantone und Gemeinden**

Kantone und Gemeinden werden durch den Beschluss nicht belastet.

### **4      Verfassungsmässigkeit**

Die Vorlage stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze (SR 748.811), der auf den Artikeln 23 und 37<sup>ter</sup> der Bundesverfassung beruht.

### Zusammenstellung der Baukosten

Preisbasis Ende 1974

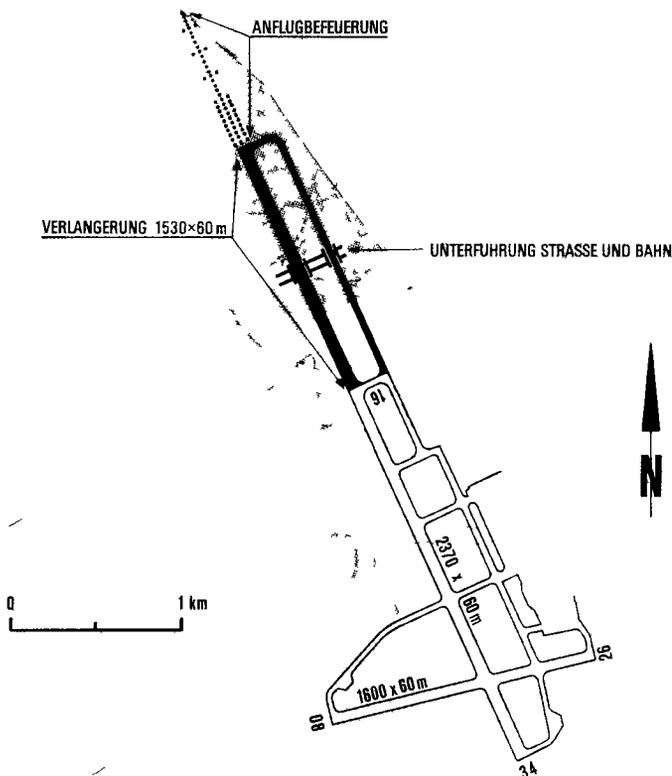
Objekt	Baukosten in Mio Fr	Sub- vention %	Subventions beitrag in Mio Fr
1 Tiefbauarbeiten			
11 Erd-, Kanalisations-, Belagsarbeiten abzüglich Beitrag Basler Wirtschaft ..	17,300 <u>5,000</u>		
Beitragsberechtigte Kosten 11 .....	12,300	35	4,305
12 Kunstbauten .....	8,160	35	2,856
13 Anpassung bestehender Rollstrassen	1,840	35	0,644
14 Bauleitung, Verschiedenes, Unvorher- gesehenes .....	<u>5,000</u>	35	<u>1,750</u>
Total 1 Tiefbauarbeiten .....	32,300		
Total beitragsberechtigter Anteil 1 Tiefbauarbeiten .....	<u>27,300</u>	35	<u>9,555</u>
2 Befeuerung .....	<u>5,600</u>	35	<u>1,960</u>
3 Radioelektrische Anlagen .....	<u>2,100</u>	35	<u>0,735</u>
4 Mittelstreifenbefeuerung der bestehen- den Piste .....	<u>0,760</u>	32,5	<u>0,247</u>
5 Unterkellerung der Frachthalle .....	<u>2,445</u>	32,5	<u>0,795</u>
Totalkosten Pos. 1-5 .....	<u>43,205</u>		
Total beitragsberechtigte Kosten Pos. 1-5 .....	<u>38,205</u>		
Total Bundesbeiträge .....			<u>13,292</u>

Skizze N°1

# FLUGHAFEN BASEL – MÜLHAUSEN

## PISTENSYSTEM

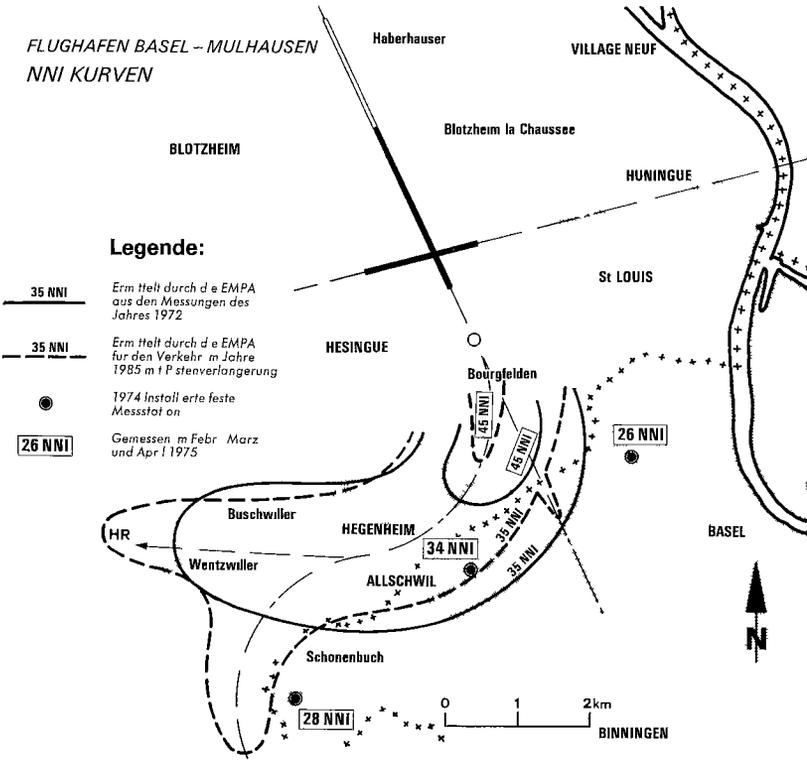
Vorgeschlagene Verlängerung der Instrumentenpiste  
und Erweiterung des Flughafenperimeters



**Erweiterung des Flughafenperimeters**

Skizze N° 2

FLUGHAFEN BASEL – MULHAUSEN  
NNI KURVEN



(Entwurf)

**Bundesbeschluss  
über einen Bundesbeitrag an die Pistenverlängerung  
des Flughafens Basel-Mülhausen**

*Die Bundesversammlung  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft.*

gestützt auf den Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945<sup>1)</sup> über den Ausbau der  
Zivilflugplätze,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 26. Januar 1977<sup>2)</sup>,

*beschliesst.*

Art. 1

*Beitragsgewährung*

Der Bund gewährt dem Kanton Basel-Stadt an die Kosten der Pistenverlängerung des Flughafens Basel-Mülhausen einen Beitrag von höchstens 13 292 000 Franken.

Art. 2

*Berechnung*

<sup>1</sup> Für die Berechnung des Bundesbeitrages sind die reinen Baukosten sowie die Ingenieur- und Architektenhonorare für Projektierung und Bauleitung bis und mit Abrechnung massgebend.

<sup>2</sup> Andere Kosten, namentlich jene für die Tätigkeit von Behörden und Kommissionen sowie die Kosten der Finanzierung, werden nicht berücksichtigt.

<sup>1)</sup> SR 748.811

<sup>2)</sup> BBl 1977 I 653

## Art. 3

*Genehmigung*

<sup>1</sup> Die endgültigen Ausführungsprojekte und die zugehörigen Kostenvorschläge für die einzelnen Objekte sind dem Eidgenössischen Luftamt zur Genehmigung zu unterbreiten.

<sup>2</sup> Für wesentliche Projektänderungen ist vor Beginn der Arbeiten die Genehmigung des Bundesrates einzuholen.

## Art. 4

*Bauaufsicht*

<sup>1</sup> Das Eidgenössische Luftamt überwacht die Bauausführung.

<sup>2</sup> Die Regierung des Kantons Basel-Stadt gewährt ihm jede gewünschte Auskunft und Unterstützung.

## Art. 5

*Abrechnung*

<sup>1</sup> Über die einzelnen Objekte wird getrennt abgerechnet.

<sup>2</sup> Die Bundesbeiträge werden in Teilzahlungen ausgerichtet, gestützt auf die halbjährlichen, vom Eidgenössischen Luftamt genehmigten Teilabrechnungen.

<sup>3</sup> Die Höhe der jährlichen Teilzahlungen wird jeweils im Voranschlag festgesetzt.

## Art. 6

*Annahmeerklärung*

<sup>1</sup> Der Kanton Basel-Stadt hat innert Monatsfrist die Annahme der in diesem Beschluss vorgesehenen Leistungen und Auflagen zu erklären.

<sup>2</sup> Der Beschluss fällt dahin, wenn die Erklärung nicht innert dieser Frist abgegeben wird.

## Art. 7

*Vollzug*

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug beauftragt.

## Art 8

*Inkrafttreten*

<sup>1</sup> Dieser Beschluss ist nicht allgemeinverbindlich, er untersteht nicht dem Referendum

<sup>2</sup> Er tritt am Tage der Verabschiedung in Kraft

## **Botschaft über einen Bundesbeitrag an die Pistenverlängerung auf dem Flughafen Basel-Mülhausen Vom 26. Januar 1977**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1977
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	08
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	77.006
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	21.02.1977
Date	
Data	
Seite	653-673
Page	
Pagina	
Ref. No	10 046 959

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.