

Anhang III: Arbeiten des ersten Ausbaues, Baubeschrieb und Kostenvoranschlag¹⁾

Baubeschrieb

Der vorliegende Baubeschrieb umschreibt die allgemeine Gliederung des Flughafens sowie den Umfang der Arbeiten des ersten Ausbaues, die gemäss Art. 2 des Staatsvertrages zu verwirklichen sind.

I. Bestand der Arbeiten

Der Flughafen soll mindestens den französischen Normen für die Klasse B entsprechen.

Er enthält zwei Pisten.

Die erste bildet mit der geographischen Nordrichtung einen Winkel von 335 Grad und wird besonders für die Blindlandungen dienen.

Die zweite bildet mit der geographischen Nordrichtung einen Winkel von 260 Grad und stimmt wesentlich mit der Richtung der häufigsten und stärksten Winde überein.

Die Pisten weisen eine Breite von 60 m und Längen von 2'000 m für die erstgenannte und 1'600 m für die zweitgenannte auf.

Sie werden eingesäumt von Rasenstreifen von 120 m Breite für die Blindlandepiste und von 70 m Breite für die andere Piste.

Diese Pisten sind durch Rollwege mit der Zone der Bauten und Einrichtungen verbunden. Diese Rollwege sind 25 m breit.

Ausser den Pisten für die Handelsluftfahrt und parallel zu diesen können Startstreifen für Leichtflugzeuge angelegt werden, wobei zu jeder Piste je ein Streifen hinzukommen kann. Sie werden westlich der in Richtung 335° liegenden, beziehungsweise südlich der in Richtung 260° liegenden Piste erstellt und liegen parallel zu diesen Pisten.

II. Einrichtungen

Die Hochbauten liegen im nordöstlichen und südöstlichen Winkel der Pisten. Sie umfassen mindestens ein Abfertigungsgebäude mit Nebengebäuden von ungefähr 2'000 m² überdeckter Fläche. Im Abfertigungsgebäude sind die Räumlichkeiten für die allgemeinen Dienste sowie den Zoll- und Polizeidienst des Flughafens vorgesehen.

Die Nebengebäude des Abfertigungsgebäudes sind bestimmt für Garagen und Wohnungen für denjenigen Teil des Personals, das im Interesse des Dienstes an Ort und Stelle wohnen muss.

Die Hallen werden ungefähr 9'000 m² überdeckter Fläche haben.

Die Flugsicherungseinrichtungen umfassen unter anderem eine Station für Peildienst, eine Blindlandeanlage sowie eine Sendestation, die auf einem in Burgfelden gelegenen Grundstück von 1,5 ha vorgesehen ist.

III. Strassenverbindungen

Der Flughafen wird mit dem schweizerischen Strassennetz durch eine Autostrasse verbunden, welche die Grenze zwischen St. Ludwig und Burgfelden überquert und schweizerischen Staatsangehörigen die Zufahrt zum Flughafen ohne Zollformalitäten gestattet.

¹⁾ Ersetzt durch einen neuen Anhang III (Notenwechsel vom 25. 2. 1971; siehe S. 6).

Diese Autostrasse wird in einem mindestens 20 m breiten Gebietsstreifen verlaufen. Dieser wird gemäss den vom französischen und schweizerischen Zolldienst als notwendig erachteten Anordnungen beidseitig mit Abschränkungen versehen, welche die Zollgrenze darstellen.

Der Flughafen wird mit dem französischen Strassennetz durch eine Autostrasse verbunden sein, die sich an die Departementsstrasse 12^{bis} anschliesst und später bis zum Strassenkreuz von Bartenheim verlängert werden soll. Diese Strasse wird in einem 20 m breiten Gebietsstreifen liegen und eine Fahrbahn von 7 m aufweisen.

Vom Flughafen zu erstellen ist die Verbindungsstrasse Flughafen-Schweiz bis zur Grenze sowie die Strasse, die den Flughafen mit dem französischen Strassennetz verbindet bis zur Departementsstrasse 12^{bis}.

IV. Ausdehnung

Der beigeheftete Übersichtsplan ²⁾ bezeichnet die grösste Flächenausdehnung, welche der Flughafen erhalten kann.

Diese Flächenausdehnung wurde festgelegt unter der Annahme, dass die Pisten auf 2'700 m beziehungsweise 1'900 m verlängert werden (Klasse A).

Überdies ist vorgesehen, an Stelle der Startstreifen für Leichtflugzeuge in Richtung 335° eine zweite Hauptpiste von 2'100 m Länge zu erstellen.

Die höchstens zu enteignende Grundfläche beträgt 405 ha, wovon ungefähr 290 ha auf dem Gebiete der Gemeinde Blotzheim, 110 ha auf dem Gebiete der Gemeinde Häisingen, 4 ha auf dem Gebiete der Gemeinde Burgfelden und 1 ha auf dem Gebiete der Gemeinde St. Ludwig liegen.

Kostenvoranschlag ³⁾		
I.	Landerwerb	pro memoria ⁴⁾
II.	Tiefbauarbeiten (Bodenorganisation, Landebahnen, Rollwege, Abstellplätze usw.)	850'000'000
III.	Hochbauarbeiten (Abfertigungsgebäude, Hallen usw.)	200'000'000
IV.	Elektrizität und Telephon	20'000'000
V.	Funk- und Blindlandeeinrichtungen	150'000'000
VI.	Verlegung einer Hochspannungsleitung	50'000'000
VII.	Zufahrtsstrassen zur Verbindung des Flughafens mit dem schweizerischen und dem französischen Strassennetz	130'000'000
Insgesamt		1'400'000'000

²⁾ Nicht veröffentlicht.

³⁾ Dieser Kostenvoranschlag ist ersetzt worden durch den Notenwechsel vom 15. 5. 1965 (Anhang III: Änderung des Kostenvoranschlages, siehe S. 4) bzw. durch den Notenwechsel vom 25. 2. 1971 über den neuen Anhang III (siehe S. 6).

⁴⁾ Zu Lasten des französischen Staates (Fussnote ist Bestandteil dieses Anhangs III).

**Notenwechsel vom 15. Mai 1965 zum Anhang III:
Änderung des Kostenvoranschlages**

Die Schweizerische Botschaft in Frankreich und das französische Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten haben am 15. Mai 1965 in Paris einen Notenwechsel über die Änderung des Kostenvoranschlages für die im Anhang III des schweizerisch-französischen Staatsvertrages über den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim angeführten Arbeiten vollzogen. Der Text der schweizerischen Note lautet wie folgt:

Übersetzung aus dem französischen Originaltext

Die Schweizerische Botschaft beehrt sich, dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten den Empfang seiner Note vom 15. Mai zu bestätigen, die folgenden Wortlaut hat:

« Der Kostenvoranschlag für die im Anhang III zum französisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen angeführten Arbeiten, der 1948 auf 1'400'000'000 französische Franken festgesetzt wurde, genügt infolge der Entwicklung der Wirtschaftslage, der Technik und des Verkehrs offensichtlich nicht, um gegenwärtig das Ausbauprogramm für den Flughafen durchzuführen.

Nach Art. 9 des dem Staatsvertrag beigelegten Pflichtenheftes kann ein gemäss den Bedingungen von Art. 19 des Staatsvertrages errichteter Nachtrag zum Pflichtenheft die neuen Bedingungen für die Erstellung und Indienstsetzung von Anlagen und Einrichtungen des Flughafens umschreiben, wenn das ursprüngliche Programm nicht mehr genügt.

Wie der Schweizerischen Botschaft bekannt ist, erlaubt Art. 19 des Staatsvertrages eine Änderung der Anhänge des Vertrages durch Einverständnis beider Regierungen, mit Beschlüssen des Verwaltungsrates, die mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der im Amte stehenden Mitglieder gefasst worden sind.

Das neue Ausbauprogramm wurde von den technischen Diensten und den vom Verwaltungsrat bezeichneten Spezialkommissionen gründlich überprüft und von diesem Rat an seiner Sitzung vom 23. September 1963 in Anwesenheit von zwei Dritteln der im Amte stehenden Mitglieder einstimmig angenommen. Auf Antrag des Verwaltungsrates wurde dieses Programm vom Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt und vom Schweizerischen Bundesrat sowie von den zuständigen französischen Behörden ordnungsgemäss genehmigt.

Das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten beehrt sich deshalb, der Schweizerischen Botschaft vorzuschlagen, dass der Kostenvoranschlag in Anhang III zum Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 durch folgende aufgrund der Abrechnung über die am 31. Dezember 1956 ausgeführten Bauten und Einrichtungen und des Voranschlages vom 1. August 1960 vorgenommene Schätzung ersetzt wird:

Kostenvoranschlag		Schweizer Franken
I.	Landerwerb	pro memoria ⁵⁾
II.	Tiefbauarbeiten	36'321'000
III.	Elektrische Anlagen	8'035'000
IV.	Radioelektrische Anlagen	4'515'000
V.	Gebäude für Flughafenverwaltung	22'150'000
VI.	Gebäude für Luftfahrtgesellschaften	14'697'000
VII.	Entfernung von Hindernissen für die Luftfahrt	1'474'000
Insgesamt		87'192'000
das heisst in französischen Franken zum Kurs von 1.135, französische Franken 98'962'920		

Dieser Gesamtbetrag der veranschlagten Ausgaben kann einer Erhöhung infolge Anstiege der Baukosten seit 1. August 1960 unterworfen sein.

Das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten wäre der Schweizerischen Botschaft verbunden, wenn sie ihm die Zustimmung der schweizerischen Regierung zu diesem neuen Voranschlag bestätigen wollte.

Die vorliegende Note und die Antwort der Schweizerischen Botschaft dazu werden den in Art. 9 des dem Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 beigefügten Pflichtenheftes vorgesehenen Nachtrag begründen. »

Die Botschaft beehrt sich, dem Ministerium die Zustimmung der schweizerischen Regierung zum vorstehenden zu bestätigen.

Sie benützt auch diesen Anlass, um das Ministerium ihrer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Paris, den 15. Mai 1965.

⁵⁾ Zu Lasten des französischen Staates (Fussnote ist Bestandteil dieses Notenwechsels).

**Notenwechsel vom 25. Februar 1971 über den neuen Anhang III
(Baubeschrieb und Kostenvoranschlag)
des schweizerisch-französischen Staatsvertrages über den Bau und Betrieb des
Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim vom 4. Juli 1949**

In Kraft getreten am 25. Februar 1971

Übersetzung des französischen Originaltextes

Paris, den 25. Februar 1971

Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten

Schweizerische Botschaft Paris

Das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten begrüsst die Schweizerische Botschaft und beehrt sich, Ihre Note vom heutigen Tag zu bestätigen. Sie hat folgenden Wortlaut:

« Durch den Notenwechsel vom 25. Februar 1971 zwischen der Schweizerischen Botschaft und dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten ist in der Form eines Nachtrages Nr. 2 zum Pflichtenheft im Anhang des schweizerisch-französischen Staatsvertrages vom 4. Juli 1949 über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen ein Vertrag abgeschlossen worden, der nicht nur die Erweiterung des Flughafens, seiner Bauten und Einrichtungen gestattet, sondern auch die Vornahme der entsprechenden Änderungen des Baubeschriebes und Kostenvoranschlages des ersten Ausbaues. Demzufolge beantragt die Schweizerische Botschaft dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten, den Wortlaut des den Anhang III des erwähnten Staatsvertrages bildenden Baubeschriebs und Kostenvoranschlags durch folgenden Wortlaut zu ersetzen:

Baubeschrieb

Der vorliegende Baubeschrieb umschreibt die allgemeine Anordnung des Flughafens sowie die Arbeiten des ersten Ausbaues, die gemäss Art. 2 des Staatsvertrages zu verwirklichen sind.

I. Die Bodenorganisation

Der Flughafen soll mindestens den Vorschriften der Klasse A der französischen Norm entsprechen. Er wird über zwei Pisten verfügen.

Die erste bildet mit der geographischen Nordrichtung einen Winkel von 355° und wird zur Instrumentenpiste ausgebaut.⁶⁾

Die zweite wird mit der geographischen Nordrichtung einen Winkel von 260° bilden und dadurch wesentlich in der Richtung der häufigsten und stärksten Winde liegen.

Diese Pisten werden eine Breite von 60 m aufweisen; die erstgenannte Piste wird 4'000 m und die zweitgenannte Piste 2'000 m lang sein.

Die den Pisten zugehörigen Rasenstreifen sind 300 bzw. 150 m breit. Diese Pisten sind mit 25 m breiten Rollstrassen mit der Zone der Bauten und Einrichtungen zu verbinden. Ausser den Pisten für gewerbmässige Luftfahrt können parallel zu ihnen Abflugstreifen für Leichtflugzeuge angelegt werden, und zwar ein Streifen für jede Pistenrichtung.

⁶⁾ Ziff. I Abs. 2: Gemeint ist vermutlich ein Pistenwinkel von 335°.

Der zur Instrumentenpiste parallel verlaufende Abflugstreifen kann durch eine höchstens 1'800 m lange Parallelpiste ersetzt werden, um die Aufnahmefähigkeit des Pistensystems und die Absonderung der allgemeinen Luftfahrt zu steigern.

II. Einrichtungen

Die Einrichtungen für die Abfertigung der Fluggäste, der Fluggüter und der Luftfahrzeuge kommen in den nordöstlichen und nordwestlichen Pistenwinkel zu liegen. Sie umfassen mindestens ein Abfertigungsgebäude für den Fluggastverkehr und ein Abfertigungsgebäude für den Frachtverkehr, deren überdeckte Fläche ungefähr 21'000 m² bzw. 10'500 m² betragen und die über die notwendigen Nebengebäude verfügen, um die Büros für die allgemeinen Flughafendienste, der Zoll- und Polizeidienste unterzubringen.

Zu den Einrichtungen des Flughafens gehören auch die Garagen und die Dienstwohnungen für jenen Teil des Personals, das aus dienstlichen Gründen an Ort und Stelle wohnen muss.

Die Flugzeugeinstellhallen werden eine bedeckte Fläche von ungefähr 10'000 m² aufweisen.

Die Flugsicherungseinrichtungen umfassen, neben der klassischen Ausrüstung des Kontrollturmes, mindestens folgende Anlagen:

- ein Überwachungsradar SRE;
- ein Instrumentenlandesystem ILS für Anflüge in der Kategorie 2 und 3a;
- ein Funkpeilgerät;
- ein UKW-Drehfunkfeuer VOR;
- die Funkfeuer, die für die Streckenführung der Luftfahrzeuge im Nahkontrollbezirk erforderlich sind.

III. Strassenverbindungen

Der Flughafen wird mit dem schweizerischen Strassennetz durch eine Autobahn verbunden, welche die Grenze zwischen Saint-Louis und Burgfelden überquert und schweizerischen Staatsangehörigen den Zugang zum Flughafen ohne Zollformalitäten gestattet.

Diese Autostrasse wird eine Kronenbreite von mindestens 20 m aufweisen. Sie wird mit Abschränkungen versehen, die gemäss den von den schweizerischen und französischen Zolldiensten als notwendig erachteten Anordnungen zu erstellen sind und die die Zollgrenze bilden.

Die Verbindung des Flughafens mit dem französischen Strassennetz wird einerseits durch einen Anschluss an die Autostrasse A-35 andererseits durch einen Anschluss an den CD-12bis sichergestellt.

Innerhalb des Flughafenperimeters sind geeignete Strassenzüge zu erstellen, um die Verbindungen der verschiedenen schweizerischen und französischen Sektoren mit den respektiven Strassennetzen der beiden Länder sicherzustellen.

Die Verbindungsstrasse vom Flughafen bis zur Schweizer Grenze und die Strasse, welche den Flughafen mit dem französischen Strassennetz verbindet, sind Bestandteile der vom Flughafen zu übernehmenden Arbeiten.

IV. Landerwerb

Auf dem beigelegten, vom Flughafen Basel-Mülhausen am 6. Februar 1969 erstellten Übersichtsplan Nr. 509 ist die grösstmögliche Gebietsausdehnung, die dem Flughafen zugestanden werden kann, dargestellt.

Die grösstmögliche, zu expropriierende Fläche hat einen Inhalt von 536 ha, wovon ungefähr 380 ha auf dem Gebiet der Gemeinde Blotzheim, 127 ha auf jenem von Häisingen und 29 ha auf jenem von Saint-Louis sind.

Kosteneinschätzung			
Die im Anhang III des Staatsvertrages vom 4. Juli 1949 aufgeführte Kostenschätzung wurde wie folgt geändert:			
		Schätzung gemäss Notenwechsel vom 15. 5. 1965, Preisba- sis vom 1. 8. 1960 Fr.	Schätzung des Pro- jektes 1970, Preisba- sis vom 1. 3. 1970 Fr.
1.	Landerwerb	pro memoria	pro memoria
2.	Tiefbauarbeiten	36'321'000	29'535'000 ⁷⁾
3.	Elektrische Anlagen	8'035'000	5'315'000 ⁷⁾
4.	Radioelektrische Anlagen	4'515'000	1'905'000 ⁷⁾
5.	Gebäude für Flughafendienste	22'150'000	–
6.	Gebäude für Luftfahrtunternehmungen	14'697'000	–
7.	Behebung von Luftfahrthindernissen	1'474'000	–
		87'192'000 ⁸⁾	36'755'000 ⁹⁾

Die Schweizerische Botschaft wäre dem Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten für die Bestätigung des Einverständnisses der französischen Regierung dankbar. Diese Note und die Antwort des Ministeriums für Auswärtige Angelegenheiten bilden alsdann den neuen Anhang III des schweizerisch-französischen Staatsvertrages vom 4. Juli 1949. »

Das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten beehrt sich, der Schweizerischen Botschaft das volle Einverständnis der französischen Regierung mit dem Wortlaut der vorstehenden Note bekanntzugeben. Es benützt auch diesen Anlass, um die Botschaft seiner ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

⁷⁾ Diese Posten umfassen:

- Verlängerung der Nord-Süd verlaufenden Hauptpiste auf 4'000 m × 60 m, einschliesslich der Kosten für die hochintensive Anflug- und Pistenbefeuerung.
- Erste Etappe für die Piste der allgemeinen Luftfahrt; Bau von 1'000 m der 45 m breiten Piste, einschliesslich Einrichtung der zugehörigen Befeuerung.
- Vergrösserung des Flugsteiges um 45'000 m².
- Bau des Flugsteiges für das Leichtflugzeugzentrum «West» und Bau der Zufahrtsstrasse zu diesem Leichtflugzeugzentrum.
- Änderung der Flugsicherungseinrichtungen (Fussnote ist Bestandteil des Notenwechsels).

⁸⁾ Zum Kurs von 1,135 ergibt diese Summe ein Zwischentotal von franz. Fr. 98'962'920.-. Dieses Zwischentotal kann als Folge der seit dem 1. 8. 1960 eingetretenen Bauteuerung noch eine Erhöhung erfahren (Fussnote ist Bestandteil des Notenwechsels).

⁹⁾ Zum Kurs von 1,27 ergibt diese Summe ein Zwischentotal von franz. Fr. 46'678'850.-. Dieses Zwischentotal kann als Folge der seit dem 1. 3. 1970 eingetretenen Bauteuerung noch eine Erhöhung erfahren (Fussnote ist Bestandteil des Notenwechsels).