

Flughof Basel-Mulhouse = Aéroport de Bâle-Mulhouse : Architekten Suter & Suter, Massé, Bigot, Roy

Autor(en): **Beck, A.Th.**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **60 (1973)**

Heft 4: **Flughäfen in der Schweiz**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-87528>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Flughof Basel-Mulhouse

Architekten: Suter & Suter AG, Basel;
Massé, Bigot, Roy, Paris

Ingenieure: Gebr. Gruner, Basel

Heizungs-, Lüftungs-, Sanitär- und Elektro-
installationen:

Société Générale de l'Industrie, Lausanne

Fotos: Peter Heman, Basel

Grundlagen der Planung

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

- «Um die Ausübung des Zoll- und Polizeidienstes zu erleichtern, werden die Einrichtungen und Bauten in drei Sektoren eingeteilt:
- in einen Sektor für die französischen Dienststellen, die mit der Kontrolle der Reisenden und Güter aus oder nach Frankreich beauftragt sind,
 - in einen Sektor für die schweizerischen Dienststellen, die mit der Kontrolle der Reisenden und Güter aus oder nach der Schweiz beauftragt sind,

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

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

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

Planung und Umplanung

Die Architektengemeinschaft Massé, Bigot, Roy in Paris und Suter & Suter, Architekten in Basel, arbeitete seit 1950 insgesamt drei Projekte aus. Das erste wurde 1957 den französischen, schweizerischen und baslerischen Behörden unterbreitet. Die zur Beurteilung

eingesetzten Gremien beanstandeten das für die Architekten massgebende Raumprogramm und verlangten eine Vergrösserung der Kapazität um mehr als das Doppelte, das heisst, die jährliche Passagierzahl sollte von 300 000 auf 900 000 heraufgesetzt werden. Dies bedingte eine vollständige Umplanung. 1960 lag das zweite Projekt vor, und der Grosse Rat der Stadt Basel bewilligte die zur Ausführung nötigen Kredite. Gegen diesen Beschluss wurde aber in Basel das Referendum ergriffen. In der Abstimmung vom 24./26. Juni 1960 unterlag diese Kreditvorlage mit 11 517 Neinstimmen.

Nach diesem Volksentscheid blieb den Behörden nichts anderes übrig, als das Raumprogramm wieder zu reduzieren. Man einigte sich auf eine mittlere Kapazität des Flughafes. Er sollte für 1500 abzufertigende Flugpassagiere in einer Spitzenstunde dimensioniert werden. Gleichzeitig wurde der Kredit von 24,8 Mio. Schweizer Franken auf 18,2 Mio. reduziert (Preisbasis 1960). Das revidierte Kreditgesuch wurde dann in einer weiteren Volksabstimmung vom 12. bis 14. Oktober 1962 mit 16 675 Ja gegen 8 742 Nein gutgeheissen.



1 1. Bauetappe von der Piste her gesehen mit Erweiterungsmöglichkeiten nach links und rechts, Besucherterrassen.

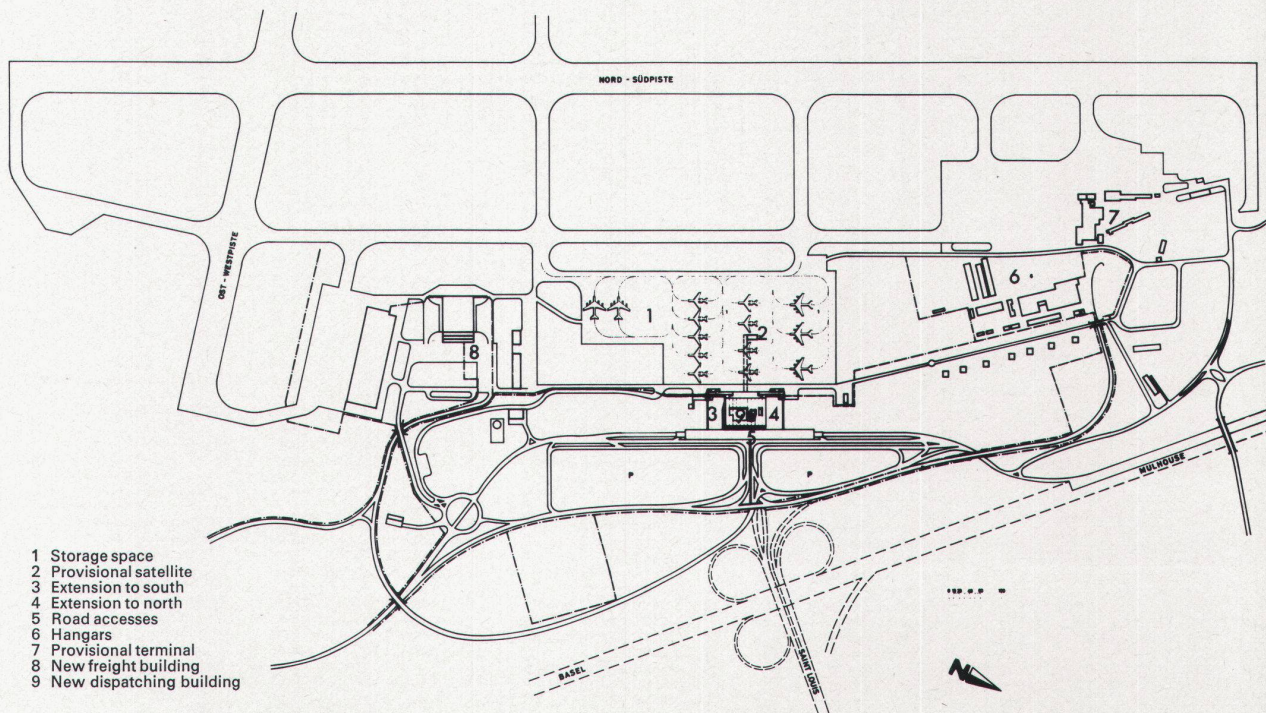
1 Première étape de la construction, vue de la piste, avec possibilités d'agrandissement à gauche et à droite; terrasses pour visiteurs.

1 1st building stage seen from the runway with expansion potentialities left and right, visitors' terraces.

Die Planung

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

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



- 1 Abstellplatz
- 2 Provisorischer Satellit
- 3 Erweiterung nach Süd
- 4 Erweiterung nach Nord
- 5 Vorfahrten
- 6 Hangars
- 7 Provisorischer Flughafen
- 8 Neue Frachthalle
- 9 Neues Abfertigungsgebäude
- P Parkplätze

- 1 Dépôt
- 2 Satellite provisoire
- 3 Agrandissement vers le sud
- 4 Agrandissement vers le nord
- 5 Voies d'accès
- 6 Hangars
- 7 Aérogare provisoire
- 8 Nouvelle halle marchandise
- 9 Nouveau bâtiment d'enregistrement
- P Parking

- 1 Storage space
- 2 Provisional satellite
- 3 Extension to south
- 4 Extension to north
- 5 Road accesses
- 6 Hangars
- 7 Provisional terminal
- 8 New freight building
- 9 New dispatching building

Konstruktion

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

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

Einrichtungen für Passagiere und Besucher

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

Auch auf dem Abfluggeschoss wird das Gepäck der Fluggäste durch Förderbänder transportiert und gesammelt. In diesem Geschoss ist alles so eingerichtet, dass später eine automatische Gepäcksortierung instal-

liert werden kann. Die Abfertigungsschalter der Swissair sind direkt mit dem zentralen IBM-Buchungscomputer in Zürich verbunden, der sämtliche Reservationen auf dem Swissair-Netz speichert und kontrolliert. Für interne Übermittlung sind neben Telefon auch Rohrpost und Hochkantförderbänder für Dokumente eingebaut.

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

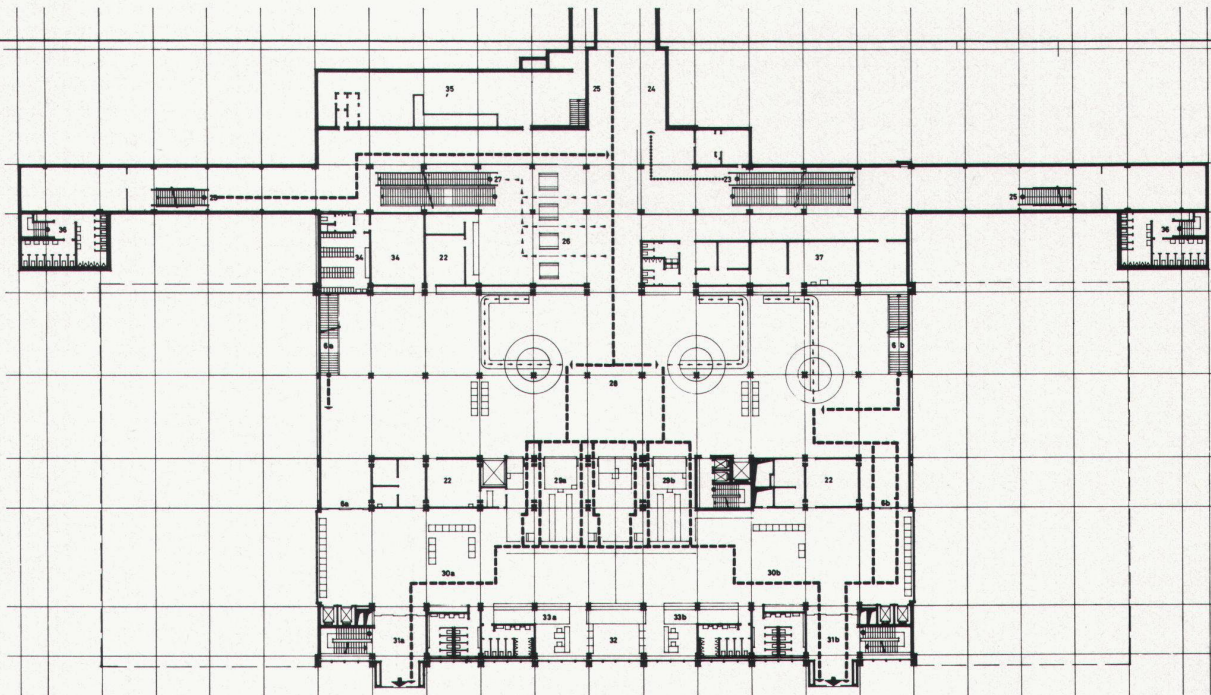
a) In sämtlichen öffentlichen Räumen sind insgesamt 888 Lautsprecher installiert. Das gewählte System wird «murmurant» genannt, weil kleine Distanzen von 3 bis 6 m von Lautsprecher zu Lautsprecher gestatten, sehr niedrige Lautstärken zu verwenden und trotzdem eine optimale Verständlichkeit zu erhalten.

b) Vier grosse elektrisch ferngesteuerte Anzeigetableaux gestatten, 10 verschiedene Flüge auf einmal anzumelden. Diese vier Haupttableaux werden durch kleinere Anzeigetableaux mit ähnlichen Informationen bei allen Ausgängen für die abfliegenden Fluggäste ergänzt.

c) Ein Fernsehnetz mit insgesamt 48 Apparaten dient zur Information der Dienststellen. Zur Sicherheit des Flughafens und seiner Benutzer ist eine Feuermeldeanlage eingebaut, welche unter Angabe der Lage des Brandherdes unmittelbar die flughafeneigene Feuerwehrorganisation alarmiert.

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

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

**Ankunft/Arrivée Niveau 2**

6a Eingang Schweiz intern	29a Pass- und Zollkontrolle Ankunft Schweiz	6a Entrée interne Suisse	29b Contrôle de police et douaniers arrivée France	6a Entrance Switzerland internal	29a Passport and customs formalities Switzerland arrival
6b Eingang Frankreich intern	29b Pass- und Zollkontrolle Ankunft Frankreich	6b Entrée interne France	29b Contrôle de police et douaniers arrivée Suisse	6b Entrance France internal	29b Passport and customs formalities France arrival
22 Büros	30a Ankunftshalle Schweiz	22 Bureaux	30a Arrivée Suisse	22 Offices	30a Arrival hall Switzerland
23 Rolltreppe zu Abflug Versammlungsräume Satellit	30b Ankunftshalle Frankreich	23 Tapis roulant menant aux salles d'attente du satellite pour départs	30b Arrivée France	23 Escalator to Departure collecting rooms satellite	30b Arrival hall France
24 Ausgangstunnel Passagiere international	31a Passagierausgang Schweiz	24 Tunnel de sortie passagers vols internationaux	31a Sortie des passagers Suisse	24 Exit tunnel passengers international	31a Passenger exit Switzerland
25 Eingangstunnel Passagiere international	31b Passagierausgang Frankreich	25 Tunnel d'entrée passagers vols internationaux	31b Sortie des passagers France	25 Entrance tunnel passengers international	31b Passenger exit France
26 Passagierabfertigung Transit	32 Information	26 Enregistrement des passagers Transit	32 Information	26 Passenger dispatching transit	32 Information
27 Rolltreppe zur Transithalle	33a Autovermietung Schweiz	27 Tapis roulant menant à la halle de transit passagers	33a Location de voitures Suisse	27 Escalator to transit hall	33a Rent a Car Switzerland
28 Passagiergepäckausgabe	33b Autovermietung Frankreich	28 Livraisons des bagages passagers	33b Location de voitures France	28 Passenger baggage issue	33b Rent a Car France
	34 Flugsteigpersonal	29a Contrôle de police et douaniers arrivée Suisse	34 Personnel d'accompagnement aux passerelles d'embarquement		34 Ground personnel
	35 Technische Räume		35 Locaux techniques		35 Technical facilities
	36 Zuschauer-WC		36 Toilettes pour visiteurs		36 Spectators' W.C.
	37 Sanitätsräume		37 Locaux sanitaires		37 First aid



Der Flughafen Basel-Mulhouse in Stichworten

Check-in franz. Sektor	6 Schalter à 72 Personen pro Stunde
Check-in schweiz. Sektor	16 Schalter à 72 Personen pro Stunde
Passabfertigung für 250-400 Personen pro Stunde	Schweiz/Ausland 2 Schalter Schweiz/Frankreich 1 Schalter Frankreich/Ausland 2 Schalter Frankreich/Schweiz 1 Schalter
Transithalle	770 Sitzplätze
Transitschalter	8 à 150 Personen pro Stunde
Pass- und Zollkontrolle Eingang Frankreich	3 Linien à 250-400 Pers./Std.
Pass- und Zollkontrolle Eingang Schweiz	4 Linien à 250-400 Pers./Std.
Gepäckdrehtische (Turn-tables)	3 Stück à 670 Personen pro Stunde
Baubeginn	März 1967
Fertigstellung des Rohbaus	Juni 1969
Inbetriebnahme	12. März 1970
Umbauter Raum nach SIA	103 550 m ²
Nutzfläche	ca. 21 000 m ²

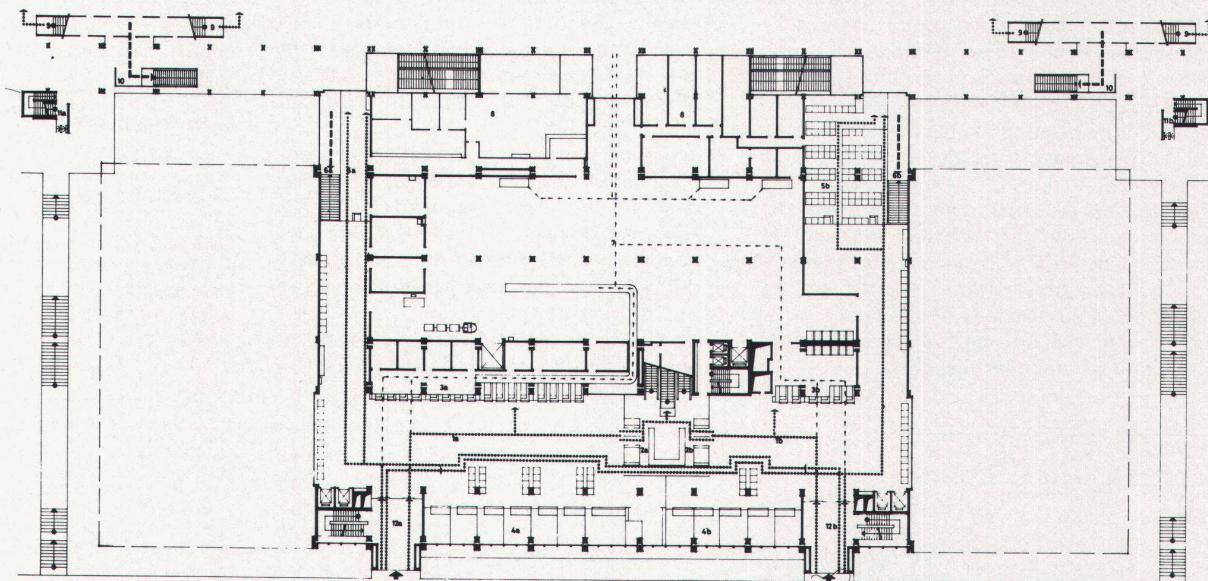


2

2 Blick vom provisorischen Satelliten auf das Vorfeld des Flughafens. Der Satellit als Flugzeugzugang ist mit einem Tunnel mit dem Flughafen verbunden.

2 Vue du satellite provisoire sur l'aïre de stationnement. Le satellite, comme station d'accès aux avions, est relié à l'aérogare par un tunnel.

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



- 1a Abfertigungshalle Schweiz
- 1b Abfertigungshalle Frankreich
- 2a Pass- und Zollkontrolle Abflug Schweiz
- 2b Pass- und Zollkontrolle Frankreich
- 3a Passagierabfertigungsschalter Schweiz
- 3b Passagierabfertigungsschalter Frankreich
- 4a Verkaufsschalter und Kiosk Schweiz
- 4b Verkaufsschalter und Kiosk Frankreich
- 5a Ausgang Schweiz intern
- 5b Ausgang Frankreich intern
- 6a Eingang Schweiz intern
- 6b Eingang Frankreich intern
- 7 Gepäckhalle
- 8 Büros Fluggesellschaften
- 9 Ausgänge international
- 10 Eingänge international
- 11a Zugang Zuschauerterrasse Schweiz
- 11b Zugang Zuschauerterrasse Frankreich
- 12a Passagiereingang Schweiz
- 12b Passagiereingang Frankreich

- 1a Halle d'enregistrement Suisse
- 1b Halle d'enregistrement France
- 2a Contrôle de police et douanier Départ de Suisse
- 2b Contrôle de police et douanier France
- 3a Guichet d'enregistrement Suisse
- 3b Guichet d'enregistrement France
- 4a Guichet de vente et kiosque Suisse
- 4b Guichet de vente et kiosque France

- 5a Sortie interne Suisse
- 5b Sortie interne France
- 6a Entrée interne Suisse
- 6b Entrée interne France
- 7 Halle de consigne
- 8 Bureaux des compagnies aériennes
- 9 Sorties internationales
- 10 Entrées internationales
- 11a Accès à la terrasse des spectateurs Suisse
- 11b Accès à la terrasse des spectateurs France
- 12a Entrée des passagers Suisse
- 12b Entrée des passagers France

- 1a Dispatching hall Switzerland
- 1b Dispatching hall France
- 2a Passport and customs formalities departure Switzerland
- 2b Passport and customs formalities departure France
- 3a Passenger dispatching window Switzerland
- 3b Passenger dispatching window France
- 4a Sales counter and newsstand Switzerland
- 4b Sales counter and newsstand France
- 5a Exit Switzerland internal

Abflug/Départ Niveau 3

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

Aérogare de Bâle-Mulhouse

Plan général

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

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

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

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

Aménagement pour passagers et visiteurs

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

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

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

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

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

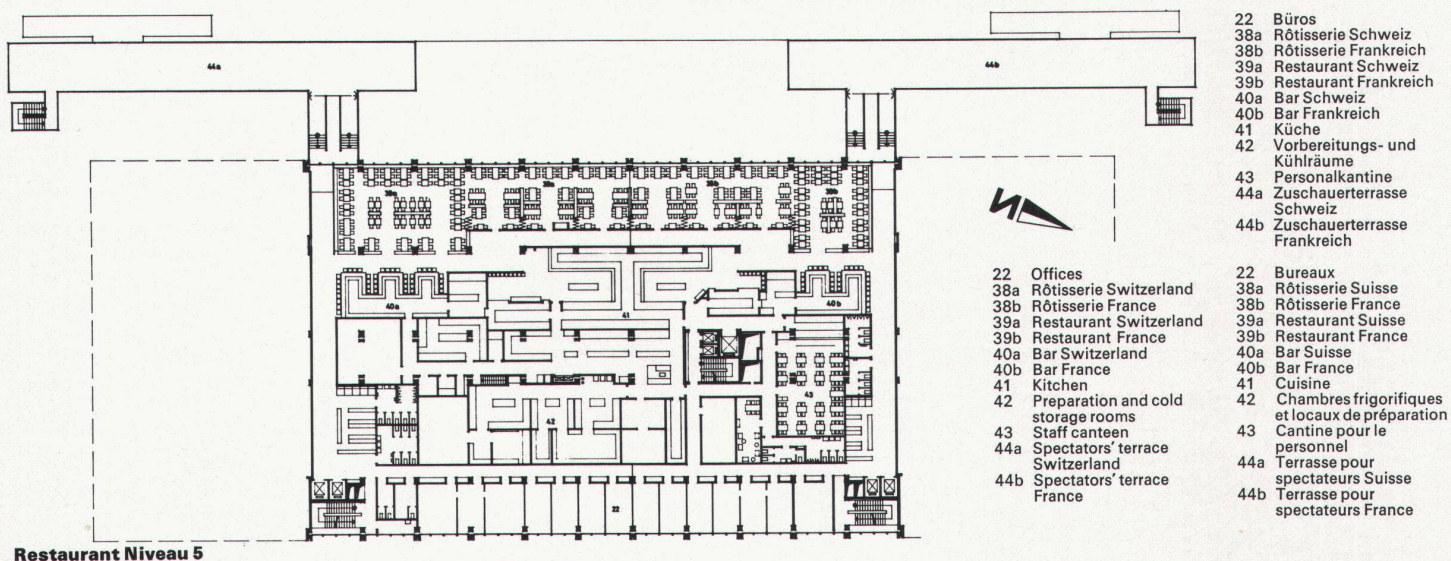
La sécurité de l'aérogare et de ses utilisateurs est garantie par une installation d'alarme en cas d'incendie qui alerte le corps de défense contre le feu propre à l'aérogare en même temps qu'elle situe le foyer.

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

L'aérogare de Bâle-Mulhouse en mots-clés

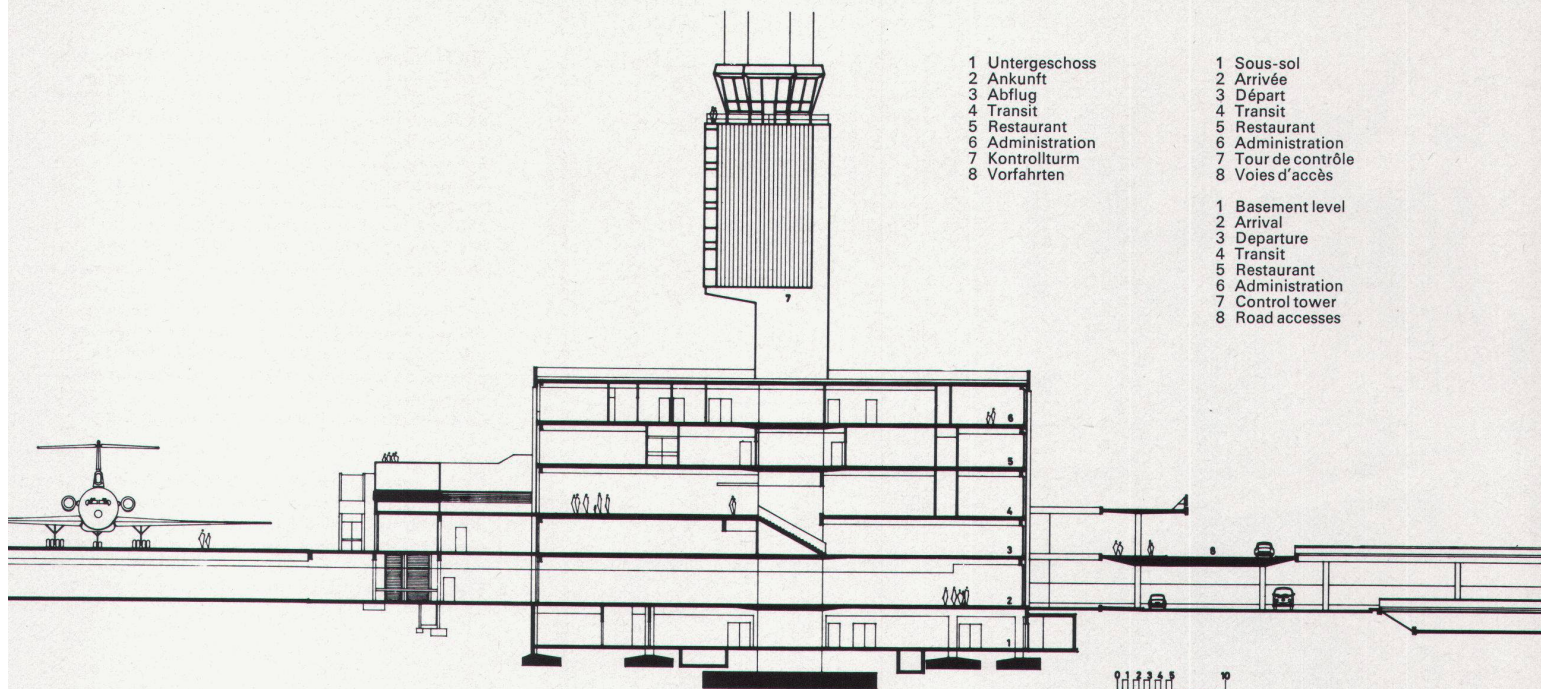
Check-in, secteur français	6 guichets à 72 personnes par heure
Check-in, secteur suisse	16 guichets à 72 personnes par heure
Contrôle des passeports pour 250-400 personnes par heure	Suisse/Etranger 2 guichets Suisse/France 1 guichet France/Etranger 2 guichets France/Suisse 1 guichet
Halle de transit avec Guichet de transit pour	770 places assises 150 personnes par heure
Contrôle de police et douanier	Entrée France 3 files à 250-400 personnes par heure
Contrôle de police et douanier	Entrée Suisse 4 files à 250-400 personnes par heure
«Turn-tables» pour	670 personnes par heure
Mise en construction	Mars 1967
Achèvement du gros œuvre	Juin 1969
Mise en exploitation	12 mars 1970
Volume en bâtiment	103 550 m ³
Surface utile	env. 21 000 m ²

Traduction: P. Moine



Restaurant Niveau 5

- | | |
|----------------------------------|--|
| 22 Büros | 22 Bureaux |
| 38a Rôtisserie Schweiz | 38a Rôtisserie Suisse |
| 38b Rôtisserie Frankreich | 38b Rôtisserie France |
| 39a Restaurant Schweiz | 39a Restaurant Suisse |
| 39b Restaurant Frankreich | 39b Restaurant France |
| 40a Bar Schweiz | 40a Bar Suisse |
| 40b Bar Frankreich | 40b Bar France |
| 41 Küche | 41 Cuisine |
| 42 Vorbereitungs- und Kühlräume | 42 Chambres frigorifiques et locaux de préparation |
| 43 Personalkantine | 43 Cantine pour le personnel |
| 44a Zuschauerterrasse Schweiz | 44a Terrasse pour spectateurs Suisse |
| 44b Zuschauerterrasse Frankreich | 44b Terrasse pour spectateurs France |



Basel-Mulhouse Airport

Planning

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

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

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

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

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

Installations for passengers and visitors

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

3 Tunnelzugang zum provisorischen Satelliten auf dem Rollfeld.

3 Entrée du tunnel vers le satellite provisoire, situé sur l'aire de manœuvre.

3 Tunnel access to the provisional satellite on the field.

3





4



5

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

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

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

These four main boards are supplemented by

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

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

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

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

The Basel-Mulhouse Airport in outline

Check-in French sector	6 windows, 72 persons per hour
Check-in Swiss sector	16 windows, 72 persons per hour
Passport formality for 250-400 persons per hour	Switzerland/abroad 2 windows Switzerland/France 1 window France/abroad 2 windows France/Switzerland 1 window
Transit hall	770 seats
Transit window	8, 150 persons per hour
Passport and customs formalities	Entrance France 3 lines 250-400 persons/hour
Passport and customs formalities	Entrance Switzerland 4 lines 250-400 persons/hour
Turntable	3 units 670 persons per hour
Commencement of construction	March 1967
Completion of rough construction	June 1969
Commencement of operations	March 12th, 1970
Building volume	103 550 m ³
Utility area	approx. 21 000 m ²