

Bundesblatt

101. Jahrgang

Bern, den 3. November 1949

Band II

*Erscheint wöchentlich. Preis 28 Franken im Jahr, 15 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

5699**Botschaft**

des

**Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ratifikation
des Staatsvertrages vom 4. Juli 1949 betreffend den Bau und
den Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen bei Blotzheim**

(Vom 24. Oktober 1949)

Herr Präsident!

Hochgeehrte Herren!

Wir beehren uns, Ihnen nachstehende Botschaft über die schweizerische Ratifikation des Staatsvertrages vom 4. Juli 1949 betreffend den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen bei Blotzheim vorzulegen.

I.

Nach dem Krieg 1914—1918 hatte der Kanton Basel-Stadt in seiner Eigenschaft als Mittelpunkt des Handels und der Industrie den grossen Wert des Luftverkehrs erkannt und ihm seine ganze Aufmerksamkeit geschenkt. Im Jahre 1920 wurde die Gesellschaft «Aviatik beider Basel» gegründet. Sie setzte sich zur Aufgabe, die baslerische Luftfahrt zu fördern. Dank der tatkräftigen Hilfe durch den Kanton Basel-Stadt, welcher in seinen Bestrebungen durch den Kanton Basel-Land unterstützt wurde, konnte schon seit 1924 der Flugplatz Sternenfeld bei Birsfelden in Betrieb genommen werden.

Die Entwicklung des Flugplatzes Sternenfeld wird durch die folgenden Zahlen beleuchtet:

Jahr	Flüge (insgesamt)	Linienverkehr					Allgemeiner Luftverkehr			
		Luftverkehrs- linien Tägliche Abflüge	Fluggäste	Post t	Fracht t	Gepäck t	Sonderflüge		Flug- gäste bei Rund- flügen	Sobu- lungs- flüge
							Anzahl der Flüge	Flug- gäste		
1924	518	3	509	—	15	—	—	—	176	—
1938	8 356	9	22 447	241	120	328	629	625	2 179	2 216
1939	8 335	18	20 051	204	104	289	378	430	1 073	2 941

Die Statistik für das Jahr 1939 umfasst nur die Monate Januar bis und mit August, da mit dem Ausbruch des Krieges der zivile Luftverkehr mit Anfang September 1939 eingestellt werden musste.

Seit dem Jahre 1934 beschäftigten sich die Basler Behörden mit der Schaffung eines neuen Flugplatzes, weil das Sternfeld zufolge der Ausdehnung der Rheinhafenanlagen und wegen der in Birsfelden vorgesehenen Errichtung eines Elektrizitätswerkes, welche Hindernisse gebildet und eine den Luftverkehr in unzulässiger Weise behindernde Gefahr dargestellt hätten, nach und nach unbrauchbar werden musste. Für einen neuen Flughafen kamen folgende Gebiete in Betracht:

1. Allschwil-Burgfelden,
2. Hardwald,
3. die Ebene von Reinach,
4. Therwil,
5. Hohenrain zwischen der Strasse Schweizerhalle-Augst und der Eisenbahnlinie Pratteln-Augst,
6. die Ebene von Möhlin,
7. Bruderholz.

Die Gebiete von Reinach, Therwil, Hohenrain und Bruderholz mussten wegen Ungenügens im technischen Sinne auf der Liste gestrichen werden. Die Ebene von Möhlin befriedigte wegen ihrer Entfernung von Basel nicht, denn der Zeitgewinn ist im Luftverkehr von allererster Wichtigkeit. Es verblieben somit nur das Gebiet von Allschwil-Burgfelden und der Hardwald. Das Hard-Projekt begegnete jedoch heftigsten Widerständen, indem der grösste Teil der Bevölkerung der Stadt Basel sich der Beseitigung dieses Forstes entgegenstellte.

Die Basler Behörden verfolgten die Studien über das Projekt Allschwil-Burgfelden weiter. Sie führten zum Schluss, dass dieses Gebiet, von dem ein Teil französischer Staatshoheit unterlag, weitaus das geeignetste und das für die Schaffung eines Flughafens günstigste war.

In der Erwägung:

«dass die über die Möglichkeit der Schaffung eines neuen Basler Flughafens gemachten Studien zu diesem Ergebnis geführt haben, dass ein Flugplatz, welcher allen Erfordernissen eines regelmässigen internationalen Luftverkehrs entsprechen würde, nirgendwo anders errichtet werden kann als in der Gegend von Allschwil längs der französischen Grenze und dass er dabei einen kleinen Teil französischen Staatsgebietes miteinschliessen muss;

dass es sicher ist, dass ein derart an der Grenze gelegener Flugplatz zu Unzukömmlichkeiten führt;

dass es sich darum handelt zu beschliessen, ob man Basel gestatten will, einen Flugplatz zu erhalten oder die Genehmigung hiefür verweigern will;

dass die Ansicht des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes, welcher das eidgenössische Militärdepartement beigeplichtet hat, dahin geht, dass es notwendig sei, sich zu entschliessen, die Schaffung dieses Flugplatzes in der Gegend von Allschwil zuzulassen.»

wurde das eidgenössische Luftamt durch Bundesratsbeschluss vom 22. November 1937 ermächtigt, im Hinblick auf eine Fühlungnahme auf technischem Gebiet mit dem Luftfahrtministerium in Paris Besprechungen einzuleiten, um sich Rechenschaft zu geben über die tatsächlichen Möglichkeiten einer Zusammenarbeit und über die Bedingungen, welche für die Schaffung des Flugplatzes Allschwil von den französischen Behörden gestellt würden. Je nach dem Ergebnis der technischen Besprechungen wollte dann der Bundesrat darüber Beschluss fassen, ob es angezeigt sei, diplomatische Besprechungen einzuleiten.

Auf Grund des Fortschreitens dieser technischen Besprechungen ermächtigte der Bundesrat am 22. November 1938 das Politische Departement, unsern Gesandten in Paris zu beauftragen, mit der französischen Regierung betreffend das Projekt der Schaffung eines Flugplatzes Allschwil-Burgfelden in Verbindung zu treten.

Gerade vor dem Beginn des zweiten Weltkrieges waren die Besprechungen soweit gediehen, dass das Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten in Paris mit Note vom 26. Juli 1939 unserer Gesandtschaft in Paris die grundsätzliche Zustimmung Frankreichs zur Schaffung eines Flugplatzes bei Allschwil zur Kenntnis bringen konnte.

Der Ausbruch der Feindseligkeiten unterbrach natürlich die Verhandlungen. Da man in naher Zukunft mit der Verwirklichung des Projektes Allschwil-Burgfelden nicht mehr rechnen konnte, griffen die Basler Behörden das Projekt Hardwald, das indessen ein wenig verkleinert wurde, wieder auf. Es wurde vor die Volksabstimmung gebracht als Übergangslösung, die geeignet schien, Basel einen Flugplatz zu verschaffen, bis die Besprechungen mit Frankreich über die Schaffung eines grossen Flugplatzes in Allschwil-Burgfelden, welcher allein volle Befriedigung geben konnte, wieder aufgenommen werden konnten. Aber die Vorlage wurde am 20./21. März 1942 mit 20 342 gegen 10 682 Stimmen

in der kantonalen Abstimmung verworfen. Es muss gesagt werden, dass die Basler Bürger im Hinblick auf die wichtige Stellung, welche Basel im wirtschaftlichen Bereich und im Verkehr einnimmt, durchaus der Meinung waren, dass die Stadt einen Flugplatz erhalten müsse. Sie wollten jedoch zu diesem Zweck nicht einen Teil des Hardwaldes opfern.

Als Folge dieser Abstimmung liess der Kanton Basel-Stadt neue Studien unternehmen, welche dazu führten, dass das Projekt an der schweizerisch-französischen Grenze in der Umgebung von Allschwil einen Flugplatz zu schaffen, neuerdings aufgenommen wurde. Das Kriegsende, welches den Wiederaufschwung des internationalen Luftverkehrs erkennen liess, machte die Angelegenheit dringlich. Der Regierungsrat von Basel-Stadt suchte daher beim eidgenössischen Politischen Departement um eine Bewilligung nach, mit den zuständigen französischen Behörden direkt Fühlung nehmen zu können, um mit ihnen die Frage des Flugplatzes von Basel und die Wahl der besten Lage halbamtlich besprechen zu dürfen. Nachdem sie dazu vom Armeekommando die Genehmigung erhalten hatte, stellte sich die Abteilung für Auswärtige Angelegenheiten des Politischen Departementes diesem Gesuche nicht entgegen, damit Basel sobald als möglich über einen den derzeitigen Erfordernissen der Luftfahrt entsprechenden Flugplatz verfügen könne.

Am 6. August 1945 kam eine Abordnung des Generalsekretariates der französischen Zivil- und Handelsluftfahrt nach Basel, welche nach Besichtigung der Örtlichkeiten und dem Studium der Entwürfe erklärte, dem Projekt «Blotzheim» — gegenwärtig Projekt «Flughafen Basel-Mülhausen» genannt —, welches sie vom technischen Gesichtspunkt aus als günstiger und in finanzieller Hinsicht als vorteilhafter betrachtete, den Vorzug zu geben. Dieses Projekt unterscheidet sich von demjenigen von Allschwil-Burgfelden dadurch, dass sich der Flugplatz vollständig auf elsässischem Gebiet befindet, und nicht rittlings auf der Grenze.

Am 12. Oktober 1945 sandte der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt an den Bundesrat ein Gesuch, mit dem er von ihm wünschte:

1. In Besprechungen mit Frankreich einzutreten und es zu ersuchen, seine grundsätzliche Zustimmung zur Schaffung eines internationalen Flughafens auf dem Gebiete der Gemeinde Blotzheim, welcher «Flughafen Basel-Mülhausen» genannt würde, zu erklären. Im spätern Verlaufe der Besprechungen wäre dann ein Reglement mit staatsvertraglichem Charakter zwischen der Schweiz und Frankreich zu vereinbaren, um den Bau und den Betrieb des Flughafens zu regeln. Zu diesen Besprechungen wäre der Kanton Basel-Stadt beizuziehen.

2. Die Gewährung eines Bundesbeitrages von 30 % an die Baukosten des Flughafens Basel-Mülhausen und die Kostenübernahme für die Erstellung der Flugsicherungsanlagen durch den Bund.

Das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement war der Auffassung, dass man sich für die Schaffung eines Flughafens «Basel-Mülhausen» in der Gegend von Blotzheim entschliessen müsste, weil er unter technischen Gesichtspunkten

punkten sicher besser sei und wahrscheinlich weniger kosten werde als das Projekt Allschwil-Burgfelden.

Das eidgenössische Politische Departement erklärte in seinem Bericht zu dem Gesuch des Kantons Basel-Stadt unter anderem:

«Der Gedanke an einen Flugplatz, der vollständig auf französischem Gebiet gelegen ist, scheint seit 1938 das Wohlwollen der beteiligten französischen Stellen gefunden zu haben. Schon zu dieser Zeit war das Politische Departement der Auffassung, dass die Verwirklichung des neuen Planes nicht schwieriger sein sollte als diejenige eines Reiterflughafens auf der Grenze. Zu gleichem Schlusse gelangt auch Professor Oppikofer in seinem auf Wunsch der Basler Behörden verfassten Gutachten. Man kann sogar noch weiter gehen und sich fragen, ob Frankreich — wenn es seine Belange im Auge behält — nicht dieses neue Projekt begünstigen wird, dient doch der zu bauende Flughafen sowohl Basel wie Mülhausen.

Durch seinen Beschluss vom 22. November 1937 hatte der Bundesrat zugegeben, dass der Flugplatz von Basel zum Teil ausserhalb der Landesgrenze liegend errichtet werde. Das Politische Departement ist der Meinung, dass ein in seiner Gänze auf ausländischem Gebiet gelegener Flugplatz unter internationalen Gesichtspunkten sich nicht anders darstelle. Es hält deshalb dafür, nachdem die grundsätzliche Frage bereits bejahend entschieden worden ist, dass es zu keinen Unzukömmlichkeiten führe, wenn man nun amtlich an die französische Regierung betreffend das als „Basel-Mülhausen“ bezeichnete Flughafenprojekt herantrete und den in Aussicht genommenen Staatsvertrag entwerfe.»

Durch Bundesratsbeschluss vom 5. Februar 1946 wurde das eidgenössische Politische Departement ermächtigt, mit der französischen Regierung in Besprechungen einzutreten, um deren grundsätzliches Einverständnis zur Schaffung eines internationalen Flughafens — in dem Sinne, dass er in gleicher Weise sowohl von der Schweiz wie von Frankreich benützt werden könne — auf dem Gebiet der Gemeinde Blotzheim zu erlangen.

Für den Fall, dass dieses Einverständnis erzielt werde, wurde das eidgenössische Politische Departement ermächtigt, die Besprechungen mit der französischen Regierung über die Abfassung eines schweizerisch-französischen Staatsvertrages betreffend den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen fortzusetzen. Bei diesen Besprechungen sollte der Kanton Basel-Stadt vertreten sein.

Halten wir fest, dass in der Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung vom 13. Februar 1945 betreffend den Ausbau der Zivillflugplätze bereits erwähnt ist, dass für Basel die günstigsten Bedingungen für einen dieses Namens würdigen Flugplatz in der Ebene zwischen Allschwil und Burgfelden geboten seien, obwohl ein grosser Teil dieses Geländes auf elsässischem Boden gelegen sei. Die Höhe des Bundesbeitrages für Basel-Stadt, wie er in dieser Botschaft angegeben ist, wurde annäherungsweise auch für die Schaffung eines Flughafens in der Gegend von Allschwil-Burgfelden errechnet.

In Ausführung des Bundesratsbeschlusses vom 5. Februar 1946 wurden zwischen dem eidgenössischen Politischen Departement und der französischen Regierung die amtlichen Verhandlungen aufgenommen. Im Verlaufe derselben beschlossen die französischen Behörden, in der Absicht, Basel zu Hilfe zu

kommen, die Schaffung eines provisorischen Flughafens in Blotzheim, welcher am 8. Mai 1946 für den Luftverkehr eröffnet wurde. Dieser provisorische Flughafen untersteht völlig der französischen Staatshoheit, obgleich die Basler Behörden zu seiner Schaffung beigetragen und einen Teil des Betriebsfehlbetrages zu ihren Lasten genommen haben. Dieser provisorische Flughafen ist noch gegenwärtig im Betrieb.

Am 12. Dezember 1946 liess die französische Regierung dem eidgenössischen Politischen Departement den Entwurf eines Staatsvertrages betreffend den Bau und den Betrieb eines Flughafens in Frankreich auf dem Gebiet der Gemeinde Blotzheim zukommen. Diesem Entwurf waren Anhänge wie Statuten der Gesellschaft, Pflichtenheft und Massenplan beigefügt.

Dieser Staatsvertragsentwurf wie die Anhänge wurden sowohl durch die Basler Behörden wie durch die daran interessierten eidgenössischen Stellen, nämlich das Politische Departement, das Justiz- und Polizeidepartement, das Militärdepartement, das Finanz- und Zolldepartement und das Post- und Eisenbahndepartement gründlich geprüft.

Ein schweizerischer Gegenentwurf zu Staatsvertrag und Anhängen wurde im November 1947 im Einvernehmen zwischen den Basler Behörden und den beteiligten eidgenössischen Departementen aufgestellt.

Der französische Entwurf sah die Gründung einer dem französischen Recht unterstellten Aktiengesellschaft mit Sitz in Frankreich vor, deren Verwaltungsrat aus einer gleichen Zahl Schweizer und Franzosen zusammengesetzt gewesen wäre.

Der schweizerische Gegenentwurf lässt den Gedanken einer schweizerischen oder französischen Aktiengesellschaft fallen, sieht an deren Stelle die Schaffung eines «Office franco-suisse» mit Sitz im Flughafen vor. Es handelt sich somit um ein intergouvernementales und paritätisches, sich auf einen internationalen Staatsvertrag gründendes Organ.

Die eidgenössischen Behörden konnten diese Lösung um so eher annehmen, als dieser Gegenentwurf vorsah, dass der Kanton Basel-Stadt in technischer und finanzieller Hinsicht bezüglich der aus dem Bau und dem Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen sich ergebenden Verpflichtungen als Stellvertreter der Eidgenossenschaft eingesetzt worden wäre.

Obwohl das eidgenössische Politische Departement durch den Bundesratsbeschluss vom 5. Februar 1946 zur Fortführung der Besprechungen mit der französischen Regierung ermächtigt worden war, schien es wünschenswert, zuerst den bereinigten Wortlaut des schweizerischen Gegenentwurfes zum Staatsvertrag mit Frankreich über den Flughafen Basel-Mülhausen dem Bundesrat zur Genehmigung zu unterbreiten.

Durch seinen Beschluss vom 5. Dezember 1947 genehmigte der Bundesrat den Wortlaut des schweizerischen Gegenentwurfes für einen schweizerisch-französischen Staatsvertrag betreffend den Bau und den Betrieb eines in

Frankreich auf dem Gebiet der Gemeinde Blotzheim gelegenen Flugplatzes, mit Einschluss der Anhänge «Statuten des „Office franco-suisse“ und „Pflichtenheft“, und beauftragte das eidgenössische Politische Departement in Zusammenarbeit mit dem eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement und dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt einen internationalen Staatsvertrag über den Bau und den Betrieb eines Flughafens Basel-Mülhausen mit Frankreich abzuschliessen, unter Vorbehalt der Genehmigung durch die Bundesversammlung.

Nachdem die französische Regierung den schweizerischen Gegenentwurf erhalten hatte, liess sie uns einen neuen vom Mai 1948 datierenden Gegenentwurf zukommen und erklärte ihre Bereitschaft zum Unterhandeln und zur Unterzeichnung, sei es in Paris, sei es in Basel, in einem noch festzusetzenden Zeitpunkt.

Der neue französische Gegenentwurf wurde anlässlich einer Zusammenkunft vom 5. Juli 1948 in Basel, an welcher ausser den Vertretern des Kantons Basel-Stadt diejenigen des eidgenössischen Politischen Departements, des eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements, des eidgenössischen Militärdepartements, des eidgenössischen Finanz- und Zolldepartements und des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartementes zugegen waren, eingehend beraten. Der französische Gegenentwurf hatte als Grundlage den schweizerischen Gegenentwurf vom November 1947, an dem jedoch eine gewisse Zahl von redaktionellen und sogar materiellen Abänderungen vorgenommen worden waren, mit welchen die Teilnehmer der Zusammenkunft vom 5. Juli 1948 sich teilweise einverstanden erklärten. Dagegen blieben eine Reihe von materiellen Meinungsverschiedenheiten bestehen, über die an der Zusammenkunft vom 5. Juli 1948 Vorschläge ausgearbeitet wurden.

Durch seinen Beschluss vom 23. Juli 1948 ernannte der Bundesrat die schweizerische Abordnung für die Zusammenkunft, welche für die Besprechungen über den französisch-schweizerischen Staatsvertrag betreffend den Bau und den Betrieb eines Flughafens in Frankreich auf dem Gebiet der Gemeinde Blotzheim auf den 30. Juli 1948 nach Paris einberufen war. Als Weisung an die schweizerische Abordnung bestimmte der Bundesrat, sie solle sich von den in der Zusammenkunft vom 5. Juli 1948 entwickelten Erwägungen leiten lassen, den Wortlaut des schweizerischen Gegenentwurfes vom November 1947 in bezug auf den Artikel 11 des Staatsvertrages (Rechte der schweizerischen Polizeibehörden auf dem Gebiet des Flughafens Basel-Mülhausen) verfechten und dem Artikel 2 des Staatsvertrages den folgenden von der eidgenössischen Finanzverwaltung vorgeschlagenen Absatz beifügen lassen: «Der schweizerische Bundesrat kann gemäss Sondervereinbarung zwischen den beiden Regierungen alle Auslagen — mit Ausnahme derjenigen, welche in den Verträgen mit dem schweizerischen Personal und mit den schweizerischen Unternehmern in Schweizerfranken festgesetzt wurden — in französischen Franken decken». Der Bundesrat erteilte der schweizerischen Abordnung die Vollmacht, den

Staatsvertrag wie auch, gegebenenfalls, die Statuten der öffentlich-rechtlichen Unternehmung «Flughafen Basel-Mülhausen» und das Pflichtenheft zu unterzeichnen.

Die schweizerische und die französische Abordnung vereinigten sich am 30. und 31. Juli 1948 im Ministerium für Auswärtige Angelegenheiten in Paris. Sie verständigten sich über einen endgültigen Wortlaut, ausgenommen über die drei folgenden Punkte, über welche noch Sondervereinbarungen getroffen werden sollten:

1. Über die Bezahlung eines Teils der Bauarbeiten und Einrichtungen des ersten Ausbaues seitens der Schweiz in französischen Franken. Der Artikel 2, Ziffer 13, Absatz 3 lautet: «Die in Anwendung des vorausgehenden Absatzes von der schweizerischen Eidgenossenschaft zu entrichtenden Beiträge können mit Ausnahme derjenigen, welche an das schweizerische Personal und an die schweizerischen Unternehmer in Schweizerfranken zahlbar vereinbart wurden, gemäss einer zwischen den beiden Regierungen zu treffenden Sondervereinbarung in französischen Franken bezahlt werden.»

2. Über die Befugnisse der schweizerischen Polizeidienste in dem der schweizerischen Aufsicht unterstellten Teil des Flughafens. Der Artikel 8, Absatz 7, lautet: «Die Befugnisse der schweizerischen Polizeidienste in dem im Absatz 1 vorgesehenen Teil werden in einem allgemeinen Staatsvertrag zwischen der schweizerischen und der französischen Regierung betreffend die Rechte der schweizerischen Polizeidienste in Frankreich und der französischen Polizeidienste in der Schweiz umschrieben.»

3. Über die Festsetzung der französischen Steuern und steuermässigen Abgaben zu Lasten des Flughafens. Der Artikel 14, Absatz 1, des Pflichtenheftes lautet: «Die Bedingungen über die Auferlegung von französischen Steuern und steuermässigen Abgaben zu Lasten des Flughafens werden in einer Vereinbarung zwischen den beiden Regierungen festgelegt.»

Die schweizerische Abordnung hielt dafür, dass es unter diesen Umständen nicht klug wäre, den Staatsvertrag, die Statuten und das Pflichtenheft zu unterzeichnen. Die Unterschriften sollten erst gegeben werden, wenn man über die Lösung der in der Schwebe gebliebenen Fragen unterrichtet sein würde.

Alle Wortlaute wurden durch die schweizerische und die französische Abordnung in der bereinigten Fassung gemeinsam durchgegangen.

Seit dem 31. Juli 1948 wurden die in der Schwebe gelassenen Punkte wie folgt geregelt:

1. Zahlung in Schweizerfranken.

Im Juni 1949 kam zwischen der schweizerischen und der französischen Abordnung, welche beauftragt waren, über eine schweizerisch-französische Finanzvereinbarung zu verhandeln, eine solche Vereinbarung zustande.

2. Befugnisse der Polizeidienste.

Diese nicht nur für den Flughafen Basel-Mülhausen, sondern auch für die schweizerischen Grenzbahnhöfe ausnehmend heikle Frage ist derzeit noch bei den beteiligten eidgenössischen Departementen im Studium, und es ist wahrscheinlich, dass noch geraume Zeit verstreichen wird, bevor ein Staatsvertragsentwurf der französischen Regierung unterbreitet werden kann.

3. Zu Lasten des Flughafens gehende französische Steuern und steuermässigen Abgaben.

Die Besprechungen mit den französischen Behörden sind sehr fortgeschritten, und wir hoffen, demnächst ihre Zustimmung zu unserem ihnen unterbreiteten Vorschlag zu erhalten.

Die französische Regierung und der schweizerische Bundesrat hielten nunmehr dafür, dass nichts mehr der Unterzeichnung des französisch-schweizerischen Staatsvertrages betreffend den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim entgegenstehe. Der Austausch der Unterschriften erfolgte am 4. Juli 1949 in Bern.

II.

Dem französisch-schweizerischen Staatsvertrag betreffend den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim sind als Anhänge beigefügt: die Statuten der öffentlich-rechtlichen Unternehmung «Flughafen Basel-Mülhausen», das Pflichtenheft, der Baubeschrieb und Kostenvoranschlag der Arbeiten des ersten Ausbaues, welche Anhänge mit dem Staatsvertrag ein unteilbares Ganzes bilden. Der Staatsvertrag und seine Anhänge seien einer nähern Betrachtung unterzogen.

A.

Staatsvertrag

Der Artikel 1 sieht die Gründung einer öffentlich-rechtlichen schweizerisch-französischen Unternehmung mit Namen «Flughafen Basel-Mülhausen» vor, welche den Statuten und dem Pflichtenhefte und subsidiär dem französischen Recht untersteht. Diese öffentlich-rechtliche Unternehmung hat als Aufgabe den Bau und den Betrieb eines Handelsflughafens.

Gemäss einem mit der Eidgenossenschaft abzuschliessenden Vertrag tritt der Kanton Basel-Stadt in bezug auf alle Verpflichtungen, welche sich aus dem Bau und dem Betrieb des Flughafens ergeben, an die Stelle des Bundesrates.

Nach Artikel 2 stellt Frankreich die schon verwirklichten Einrichtungen für den provisorischen Flughafen sowie alle für den zukünftigen Flughafen, seine Einrichtungen und seine Verbindung mit dem Strassen- und Eisenbahnnetz nötigen Grundstücke zur Verfügung.

Der Bundesrat — an dessen Stelle gemäss Artikel 1 in Wirklichkeit der Kanton Basel-Stadt treten wird — verpflichtet sich, die Kosten des ersten Ausbaues zu seinen ausschliesslichen Lasten zu nehmen. Der «Flughafen Basel-Mülhausen» wird die Arbeiten ausführen lassen, wobei bis zu zwei Dritteln der Gesamtkosten schweizerische Unternehmer und schweizerisches Personal berücksichtigt werden können. Der Flughafen wird drei Sektoren umfassen, nämlich:

einen französischen Sektor für die französischen Dienststellen, welche mit der Überwachung der Reisenden und Güter aus oder nach Frankreich beauftragt sind;

einen schweizerischen Sektor für die schweizerischen Dienststellen, welche mit der Überwachung der Reisenden und Güter aus oder nach der Schweiz beauftragt sind;

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

Die Artikel 3 und 4 setzen die Organisation des Flughafens fest, welcher durch einen Verwaltungsrat, einen Direktor und einen Kommandanten, letztere mit ihren Gehilfen, geleitet wird. Die radioelektrischen Dienste, der Fernschreiber- und Wetterdienst, die Leitung der Luftfahrt und die Aufsicht über die Piste, die Überwachung des Linienverkehrs sind alles Obliegenheiten der französischen Regierung, während der Sanitäts-, Zoll- und Polizeidienst durch beide Regierungen gemeinsam sichergestellt wird.

Jede Regierung übernimmt die Kosten ihrer eigenen Sanitäts-, Zoll- und Polizeidienste. Der Einnahmenüberschuss und ein Fehlbetrag im Auflösungsfall werden zwischen den beiden Regierungen im Verhältnis zu ihrem nationalen Verkehr gemäss den durch eine gemeinsame Vereinbarung festzusetzenden Bedingungen verteilt (Art. 5).

Da der Flughafen vollständig auf französischem Gebiet gelegen ist, kommt für seine ganze Ausdehnung einzig französisches Recht zur Anwendung, soweit nicht durch den Staatsvertrag oder seine Anhänge ausdrücklich eine abweichende Regelung getroffen ist (Art. 6).

Der Artikel 7 sieht den Bau einer Zollstrasse, welche den Flughafen mit der Schweiz verbindet, sowie die Benützungsvorschriften vor, während durch den Artikel 8 im Bereich des Flughafens ein genau abgegrenztes Gebiet geschaffen wird, welches der schweizerischen Überwachung vorbehalten ist.

Alle Reisenden im Durchgangsverkehr, welche den Flughafen nicht verlassen, und die Fluggäste, welche vom Flughafen in Richtung Schweiz wegfliegen oder dort aus der Schweiz ankommen — zum Beispiel anlässlich einer Reise von Basel nach Genf oder von Zürich nach Basel —, sind vom Erfordernis des französischen Sichtvermerks befreit (Art. 9).

Der Artikel 10 regelt die Zollbefreiung und Artikel 11 die Bodenpolizei, wobei gemäss Artikel 8, Absatz 7, die Befugnisse der schweizerischen Polizei

innerhalb des Flughafens noch Gegenstand einer Sondervereinbarung zwischen den beiden Regierungen bilden müssen.

Die Artikel 12 und 13 regeln die Zollüberwachung innerhalb des Flughafens; der Artikel 14 behandelt die Luftverkehrspolizei.

Für die schweizerischen Flugzeuge ist der Flughafen gemäss Artikeln 15 und 16 einem schweizerischen Flughafen gleichgestellt, mit der Einschränkung jedoch, dass für die durch eine schweizerische Luftverkehrsunternehmung betriebenen internationalen Luftverkehrslinien von der französischen Regierung eine Bewilligung für den Durchgangsverkehr und die Benützung dieses Flughafens eingeholt wird. Diese Bewilligung darf übrigens nur aus Gründen nationaler Sicherheit verweigert werden. Das gleiche gilt für die internationalen, die Schweiz berührenden Linien, welche von Unternehmungen dritter Staaten betrieben werden. Dagegen werden die kommerziellen Rechte den Luftverkehrsunternehmungen dritter Staaten von jeder der beiden Regierungen insoweit erteilt, als es sich um den Verkehr aus oder nach dem eigenen Lande handelt. Die schweizerischen zivilen Luftfahrzeuge geniessen im Flughafen die nämlichen kommerziellen Rechte wie in einem schweizerischen Flughafen. Die Benützung des Flughafens durch militärische Luftfahrzeuge wird nur gestattet zu gleichen Zwecken wie für den zivilen Luftverkehr und unter Verantwortung des Flughafenkommandanten.

Jede Partei kann den Staatsvertrag durch Anzeige auf dem diplomatischen Wege sechs Monate vor Abschluss des Geschäftsjahres kündigen. Der Artikel 17 enthält die Regeln, welche für die Auflösung des Flughafens Basel-Mülhausen gelten. Im Falle einer Kündigung durch die Schweiz, die sich nicht auf einen groben Verstoß Frankreichs gegen seine Verpflichtungen gründet, wird dieses Land ohne weiteres Eigentümer der Bauten und Einrichtungen, welche in Übereinstimmung mit den Statuten, dem Pflichtenheft und dem Baubeschrieb und Kostenvoranschlag erstellt worden sind. Der französische Staat kann gegen Entschädigung, welche durch Gutachten festzusetzen ist, Eigentümer aller andern Einrichtungen, des Materials und der Vorräte, welche dem Flughafen gehören, werden. Kündigt Frankreich, ohne dass die Schweiz durch einen groben Verstoß gegen ihre Verpflichtungen dazu Anlass gegeben hat, so wird Frankreich ebenfalls Eigentümer der Bauten und Einrichtungen, wie sie in den Anhängen zum Staatsvertrag vorgesehen sind, aber es hat der Schweiz eine in Schweizerfranken zahlbare Entschädigung, welche dem ursprünglichen Wert in Schweizerfranken der genannten Bauten und Einrichtungen entspricht, zu entrichten. Dabei wird jedoch der Abzug einer normalen Abschreibung gewährt, welche gegebenenfalls durch Gutachten festzusetzen ist, mindestens aber 2% jährlich von der Ingebrauchnahme an zu betragen hat.

Gemäss Artikel 18 kann im Falle eines Krieges oder Belagerungszustandes oder aus Gründen nationaler Sicherheit der Staatsvertrag durch die französische Regierung vorübergehend aufgehoben werden, wobei die Unterhaltskosten für den Flughafen während der Dauer der vorübergehenden Aufhebung zu Lasten der französischen Regierung gehen.

Die Artikel 19, 20 und 21 behandeln die Änderung des Staatsvertrages, die Schiedsbestimmung, die staatliche Genehmigung und das Inkrafttreten des Staatsvertrages.

B.

Statuten

Diese Statuten sind ziemlich denjenigen ähnlich, welche die Verhältnisse bei einer Aktiengesellschaft regeln. Sie bestimmen den Zweck des Flughafens Basel-Mülhausen; es ist dies der Bau und der Betrieb eines auf französischem Boden gelegenen Flughafens. Der Geschäftssitz des Unternehmens ist in Blotzheim.

Die Organe der öffentlich-rechtlichen Unternehmung «Flughafen Basel-Mülhausen» sind folgende:

a. Der Verwaltungsrat. Er setzt sich aus 8 französischen und 8 schweizerischen Mitgliedern zusammen, welche für je sechs Jahre von dem für die Luftfahrt zuständigen französischen Ministerium und eidgenössischen Departement ernannt werden. Diese Behörden haben das Recht — gerechnet von der ersten Ernennung an — je die Hälfte ihrer Verwaltungsratsmitglieder alle 3 Jahre zu ersetzen. Der Verwaltungsrat kann durch gemeinsamen Beschluss beider Regierungen aufgelöst werden, wenn seine Geschäftsführung dem öffentlichen Interesse widerspricht. Er wählt seinen Präsidenten und seinen Vizepräsidenten wie auch den Direktor und den Vizedirektor. Präsident und Direktor müssen verschiedene Staatsangehörigkeit besitzen, ebenso Präsident und Vizepräsident und Direktor und Vizedirektor. Wenn also der Verwaltungsratspräsident Franzose ist, müssen der Vizepräsident und der Direktor Schweizer, der Vizedirektor Franzose sein. Die Aufgaben des letzteren können auch durch den Flughafenkommandanten versehen werden.

Der Verwaltungsrat bildet ein gleichmässig zusammengesetztes französisch-schweizerisches Direktionskomitee, dem der Präsident und der Vizepräsident angehören müssen. Diesem Komitee tritt der Verwaltungsrat entsprechend seiner internen Vorschrift einen Teil seiner Befugnisse ab. Er versammelt sich mindestens achtmal im Jahr. Der Artikel 12 der Statuten regelt sehr eingehend die Befugnisse des Verwaltungsrates, welche für den Bau und den Betrieb des Flughafens nötig sind. Der Artikel 13 zählt die durch die zuständigen schweizerischen und französischen Behörden zu genehmigenden Beschlüsse auf, sofern sie nicht schon während den Verhandlungen die Zustimmung der mit der Wahrung ihrer eigenen Interessen beauftragten Verwaltungsratsmitglieder erhalten haben. Auch jene Beschlüsse, welche den zuständigen schweizerischen und französischen Behörden immer zur Genehmigung vorgelegt werden müssen, sind in Artikel 13 aufgezählt.

Die Aufgaben des Verwaltungsratspräsidenten und des Vizepräsidenten, die Verantwortlichkeit der Verwaltungsratsmitglieder und die Unterschriftsberechtigung bilden den Inhalt der Artikel 14 bis 16.

b. Der Direktor. Er ist das Vollzugsorgan des Verwaltungsrates. Seine Aufgaben, welche hauptsächlich auf wirtschaftlichem und kaufmännischem Gebiete liegen, sind in Artikel 17 festgelegt.

c. Der Flughafenkommandant. Er ist Bediensteter der französischen Regierung, welche ihn auf Vorschlag des Verwaltungsrates ernennt. Der Flughafenkommandant ist Leiter der technischen Dienste (Funk, Fernschreiber, Wetterdienst, Navigation, Pisten, Verkehrskontrolle). Er wird von der französischen Regierung besoldet, wobei jedoch dieser Betrag ihr vom Flughafen zurückzuerstatten ist.

d. Kontrolle der Finanzgebarung. Sie wird durch zwei Finanzinspektoren ausgeübt. Jede der beiden Regierungen ernennt einen solchen.

e. Kontrolle der technischen Geschäftsführung. Diese obliegt normalerweise der französischen Regierung, da ihr alle technischen Dienste unterstellt sind. Doch können jederzeit auch die zuständigen schweizerischen Behörden, d. h. das eidgenössische Luftamt — nach Einholung der Zustimmung des französischen Ministers für öffentliche Arbeiten und Verkehr —, diese technischen Dienste besichtigen und überprüfen lassen.

Das gesamte auf dem Flughafen angestellte Personal wird vom Flughafen Basel-Mülhausen besoldet. Eine Ausnahme hiervon bilden das Zoll-, Polizei- und Sanitätspersonal, welches von seiner eigenen Regierung entschädigt wird. Das technische Personal, das der französischen Regierung untersteht, wird auch von ihr besoldet, doch hat der Flughafen Basel-Mülhausen ihr diese Beträge zurückzuerstatten.

Das Kapitel VII der Statuten behandelt sehr eingehend das Finanzielle. Das Geschäftsjahr fällt mit dem Kalenderjahr zusammen. Der Voranschlag, welcher durch den Verwaltungsrat aufgestellt wird, ist den beiden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen. Er umfasst einen ordentlichen und einen ausserordentlichen Teil. Ersterer betrifft den Voranschlag über den Betrieb des Flughafens, letzterer den Voranschlag über den Bau, die Verbesserung und die Vergrößerung des Flughafens. Der allfällige Fehlbetrag im ordentlichen Teil wird unter die beiden Regierungen im Verhältnis zum Umfang des eigenen Verkehrs verteilt, während der verfügbare Einnahmenüberschuss in einen Reservefonds gelegt wird. Wenn dieser den vorgesehenen Höchstbetrag erreicht hat, wird der Einnahmenüberschuss entweder für Verbesserungen des Flughafens verwendet oder unter die beiden Regierungen so wie sie dies vereinbaren, verteilt. Die Befugnisse des Direktors des Flughafens auf finanziellem Gebiet, des Rechnungsführers und der Zahlmeister sind in allen Einzelheiten umschrieben. Die Auflösung des Flughafens Basel-Mülhausen im Falle einer Kündigung des Staatsvertrages wird durch einen oder mehrere, von den Regierungen ernannten Liquidatoren durchgeführt. Der Reingewinn der Auflösung wird zwischen den beiden Regierungen verteilt, und zwar im Verhältnis zum durchschnittlichen Verkehr des Flughafens von und nach Frankreich und von und nach der Schweiz in den letzten fünf Jahren.

Für die Errichtung der öffentlich-rechtlichen Unternehmung «Flughafen Basel-Mülhausen» sieht Artikel 42 vor, dass sie rechtsgültig zu handeln beginnt mit dem Datum, das für den Anfang des Rechnungsjahres im ersten den beiden Regierungen zur Genehmigung unterbreiteten Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben festgesetzt ist.

C.

Pflichtenheft

Der Titel I befasst sich mit der Ausführung der Arbeiten des ersten Ausbaus des Flughafens, die in aufeinanderfolgenden Etappen erfolgen, welche den zuständigen schweizerischen und französischen Behörden zur Genehmigung zu unterbreiten sind. Der Flughafen lässt auf seine Kosten die Vermarkung der von der französischen Regierung zur Verfügung gestellten Grundstücke, welche für den Betrieb des Flughafens nötig sind, vornehmen.

Der Flughafen muss ohne Kostenverrechnung die für den Betrieb der technischen Dienste notwendigen Räumlichkeiten der Verwaltung zur Verfügung stellen — nämlich für den Funkdienst, den Wetterdienst, den Navigationsdienst und die Verkehrskontrolle; ferner die Räumlichkeiten für den Zoll-, Polizei- und Sanitätsdienst und die Wohnungen für das Personal, dessen ständige Anwesenheit im Flughafen unerlässlich ist.

Für alle für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt des Flughafens erforderlichen Materialien und Geräte wird eine Zollbefreiung gewährt.

Der Flughafen hat auf seine Kosten die erstellten Anlagen und Einrichtungen zu unterhalten. Dritten gegenüber ist er verantwortlich für jeglichen Schaden, der aus der ungenügenden Festigkeit oder mangelhaftem Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen herrührt. Ein Nachtrag zu diesem Pflichtenheft, in dem die Erstellung und die Indienstsetzung zusätzlicher Einrichtungen umschrieben ist, kann im Einvernehmen zwischen den beiden Regierungen errichtet werden.

Der Titel II befasst sich mit dem Betrieb des Flughafens. Der Flughafen Basel-Mülhausen erleichtert die Aufgabe der Zoll- und Polizeiorgane. Er kann unter gewissen Bedingungen durch Unterverträge den Betrieb eines oder mehrerer Teile der Anlagen oder Geräte des Flughafens Dritten anvertrauen. Die angegliederten Gewerbe sind dem französischen Recht unterworfen. Der Flughafen ist gehalten, Versicherungen bei schweizerischen oder französischen Gesellschaften abzuschliessen. Die Bedingungen, unter welchen der Flughafen mit französischen Steuern und steuermässigen Abgaben belastet werden kann, werden in einer Sondervereinbarung zwischen den beiden Regierungen festgelegt. Monatliche und jährliche Betriebsstatistiken sind den beiden Regierungen vom Flughafen zu übergeben.

Betriebsstörungen oder -unterbrüche, welche durch vorübergehende Ordnungs- oder Polizeimassnahmen der französischen Regierung entstehen,

oder von Arbeiten von allgemeinem Interesse, die auf ihre Weisung auf dem öffentlichen Grund und Boden ausgeführt werden, herrühren, müssen vom Flughafen Basel-Mülhausen geduldet werden, doch wird die französische Regierung die Kosten des Unterhaltes des Flughafens während den völligen Betriebsunterbrüchen von einer gewissen Dauer übernehmen.

Im Flughafen wird auch ein Beschwerdebuch aufliegen.

Der Titel III regelt die Abgaben und Gebühren, die Vermietung von Grundstücken (unverbaute Liegenschaften, Bauten und Einrichtungen) und die Kontrolle über die Abgabenerhebungen.

D.

Baubeschrieb und Kostenvoranschlag der Arbeiten des ersten Ausbaues

Dieser Baubeschrieb bezeichnet Anzahl, Länge und Breite der zu erstellenden Pisten, die Einrichtungen, welche das Abfertigungsgebäude mit seinen Nebengebäuden, die Wohnungen der Angestellten, welche im Interesse des Dienstes an Ort und Stelle wohnen müssen, und die Hallen umfassen, ferner die Flugsicherungseinrichtungen, nämlich eine Station für den Peildienst, eine Blindflughanlage sowie eine Sendestation.

Der Baubeschrieb sieht auch die Schaffung einer Autostrasse vor, welche den Flughafen mit der Schweiz verbindet und die Zu- und Wegfahrt schweizerischer Staatsangehöriger ohne Zollförmlichkeiten gestattet. Der Baubeschrieb sieht ebenfalls die Erstellung einer Autostrasse, welche den Flughafen mit dem französischen Strassennetz verbindet, vor, und begrenzt die durch die französische Regierung höchstens zu enteignende Grundfläche auf 405 Hektaren.

Der Kostenvoranschlag des ersten Ausbaues sieht kurz zusammengefasst Ausgaben im Gesamtbetrag von einer Milliarde vierhundert Millionen französischer Franken (1 400 000 000) vor.

Die Botschaft betreffend das Subventionsgesuch des Kantons Basel-Stadt für die Schaffung des Flughafens Basel-Mülhausen enthält die Einzelheiten über die auszuführenden Arbeiten und die vorgesehenen Ausgaben.

III.

Es muss hervorgehoben werden, dass der Flughafen Basel-Mülhausen der erste internationale Flughafen der Welt sein wird — international in dem Sinne, dass er zur Verfügung von zwei Staaten gestellt ist. Die Schweiz und Frankreich haben somit auf dem Gebiet des internationalen Luftrechts eine Neuerung eingeführt.

Diese rechtliche Erscheinung hat eine Anzahl überaus heikler Probleme hervorgerufen, welche nur durch das Bemühen beider Parteien zu einer Lösung geführt werden konnten. Die Schweiz musste sich der Tatsache bewusst bleiben, dass ein vollständig auf französischem Gebiet gelegener Flughafen grundsätzlich der Souveränität Frankreichs unterliegt, Frankreich andererseits musste seinerseits auf eine Reihe von Souveränitätsrechten verzichten, sollte dieser Flughafen der Schweiz jene Dienste leisten, welche sie von ihm erwartete.

Zusammengefasst kann gesagt werden, dass dieser Flughafen, dessen Gebiet durch Frankreich zur Verfügung gestellt worden ist, dessen Einrichtungs- und Baukosten zu Lasten der Schweiz gehen, für Frankreich ein den französischen und für die Schweiz ein den schweizerischen Flughäfen gleichgestellter Flughafen ist.

Dank diesem Staatsvertrag und seinen Anhängen kann der Kanton Basel-Stadt über einen Flughafen verfügen, welcher ihm erlaubt, direkt dem internationalen Netz des Linienverkehrs angeschlossen zu sein, was für Basel eine Notwendigkeit ist, muss doch sein Handel und seine Industrie die gleichen Möglichkeiten einer raschen Beförderung besitzen wie diejenigen, welche zur Verfügung der ausländischen Konkurrenz stehen.

Es ist angebracht, darauf hinzuweisen, dass der jetzige Flughafen in Blotzheim, welcher seit dem 8. Mai 1946 in Betrieb steht, lediglich provisorischen Charakter trägt, provisorisch in dem Sinne, dass er nur eine Piste aufweist, während im Hinblick auf die vorherrschenden Windverhältnisse zwei Pisten unerlässlich wären, und dass diese eine Piste, welche aus einem am Boden liegenden Gitterwerk aus Metall besteht, nun schon sehr abgenützt ist und in nächster Zukunft ausser Gebrauch kommen wird.

Des weitern darf die Tatsache, dass ein Flughafen in der Ebene der Umgebung Basels für den schweizerischen Luftverkehr einen Vorteil darstellt, keinesfalls unterschätzt werden, denn dieser Flughafen kann den Verkehrsflugzeugen eine Landelegenheit bieten, wenn die Flughäfen von Zürich und Genf zufolge der Witterungsverhältnisse (Bodennebel) nicht benützbar sind, indem die Wetterlage der elsässischen Ebene in diesen Fällen jeweils völlig verschieden ist von derjenigen im schweizerischen Mittelland.

Der Artikel 17 des Staatsvertrages gibt jeder Partei die Möglichkeit, den Staatsvertrag durch Anzeige, die auf dem diplomatischen Wege mindestens sechs Monate vor Abschluss des Geschäftsjahres bekanntgegeben werden muss, um auf das Datum dieses Abschlusses wirksam zu werden, zu kündigen. Wir stehen somit vor einem auf unbestimmte Zeit abgeschlossenen Staatsvertrag, welcher jedoch jederzeit durch eine sechs Monate vor Abschluss des Geschäftsjahres erfolgende Voranzeige gekündigt werden kann. Er untersteht daher nicht dem Referendum. Anders wäre es nur, wenn die Kündigung erst nach einem Zeitraum von fünfzehn Jahren erfolgen könnte (vgl. Burckhardt, Kommentar, 3. Auflage, Seite 713).

Wir beehren uns, Ihnen den nachstehenden Entwurf zum Bundesbeschluss zur Annahme zu empfehlen.

Wir benützen den Anlass, Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, unserer vollkommenen Hochachtung zu versichern.

Bern, den 24. Oktober 1949.

Im Namen des schweiz. Bundesrates,

Der Bundespräsident:

E. Nobs

Der Bundeskanzler:

Leimgruber

(Entwurf)

Bundesbeschluss

betreffend

**die Ratifikation des schweizerisch-französischen Staats-
vertrages über den Bau und den Betrieb des Flughafens
Basel-Mülhausen in Blotzheim durch die Schweiz**

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 24. Oktober 1949,

beschliesst:

Einziges Artikel

Der Bundesrat wird ermächtigt, den französisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 betreffend den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim zu ratifizieren.

Französisch-schweizerischer Staatsvertrag

über

den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim

Artikel 1

1. Die französische Regierung und der schweizerische Bundesrat vereinbaren, gemeinsam einen Zivilflughafen, der den beteiligten Interessen dient, gemäss den Grundsätzen und Bestimmungen des vorliegenden Staatsvertrages und seiner Anhänge, die mit ihm zusammen ein unteilbares Ganzes bilden, zu bauen und zu betreiben.

Gründung einer
französisch-
schweizerischen
Unternehmung
des öffentlichen
Rechts

2. Zu diesem Zwecke wird eine öffentlich-rechtliche Unternehmung mit dem Namen Flughafen Basel-Mülhausen gegründet.

Diese Unternehmung wird hinfort als Flughafen bezeichnet.

3. Der Flughafen untersteht den beigehefteten Statuten und dem Pflichtenhefte und ferner dem französischen Recht, unter Vorbehalt der abweichenden Bestimmungen des vorliegenden Vertrages und seiner Anhänge.

4. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt tritt 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.

Artikel 2

1. Der Flughafen wird auf dem Gebiet der Gemeinden Blotzheim, Häisingen, Burgfelden und St. Ludwig erstellt.

Bau des
Flughafens

2. Die französische Regierung stellt alle von ihr bereits geschaffenen Einrichtungen zur Verfügung des Flughafens. Sie verpflichtet sich, für den Flughafen und seine Einrichtungen sowie die für seine Verbindung

mit dem Strassen- und Eisenbahnnetz nötigen Grundstücke zu erwerben, sie in das öffentliche Eigentum überzuführen und dem Flughafen gleichfalls zur Verfügung zu halten.

3. Der schweizerische Bundesrat verpflichtet sich, die Kosten des ersten Ausbaues zu seinen ausschliesslichen Lasten zu nehmen nach Massgabe des Pflichtenheftes und des im Anhang beigefügten Baubeschriebes und Kostenvoranschlages.

Diese Arbeiten und Einrichtungen wird der Flughafen durchführen lassen. Er wird auf Verlangen des schweizerischen Bundesrates Verträge mit schweizerischem Personal und schweizerischen Unternehmern abschliessen bis zur Höhe von zwei Dritteln der zu Lasten der Schweizerischen Eidgenossenschaft gehenden Gesamtkosten.

Die gemäss dem vorstehenden Absatz von der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu zahlenden Beträge können, soweit nicht mit dem schweizerischen Personal und den schweizerischen Unternehmern Zahlung in Schweizer Franken vereinbart ist, auf Grund einer besondern, zwischen den beiden Regierungen abzuschliessenden Vereinbarung in französischen Franken bezahlt werden.

4. Die französische Regierung verpflichtet sich, diese Arbeiten als dringlich und von öffentlichem Interesse zu erklären.

5. Die beiden Regierungen verpflichten sich:

- alle für die Herstellung der Verbindungen des Flughafens mit dem Strassen-, Eisenbahn-, Elektrizitäts-, Telephonnetz oder mit ähnlichen Einrichtungen des einen oder andern Landes nötigen Bewilligungen zu erteilen;
- dem Flughafen eine Hindernisfreiheit einzuräumen, die derjenigen eines jeden andern Flugplatzes von gleicher Bedeutung entspricht. Die französische und die schweizerische Gesetzgebung über Baubeschränkungen zugunsten der Luftfahrt sind entsprechend auf dem französischen und dem schweizerischen Gebiet anwendbar. Durch örtliche Vereinbarungen soll die Hindernisfreiheit auf schweizerischem und auf französischem Hoheitsgebiet in hinreichende Übereinstimmung gebracht werden.

Jede der beiden Regierungen übernimmt auf ihrem Hoheitsgebiet die mit diesen Beschränkungen verbundenen Kosten.

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

- 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 welchem die Pisten liegen und der für die allgemeinen Dienste des Flughafens sowie für den Durchgangsverkehr von Reisenden und Gütern bestimmt ist.

Artikel 3

1. Der Flughafen wird geleitet durch einen Verwaltungsrat, dem ein Direktor, ein Flughafenkommandant und verschiedene Mitarbeiter zur Seite stehen.

Organisation
des Flughafens

2. Die Statuten bestimmen die Befugnisse des Verwaltungsrates, des Direktors, der Flughafenkommandanten und der Mitarbeiter.

Artikel 4

1. Der Betrieb der bestehenden und künftigen Einrichtungen wird durch den Flughafen besorgt, mit Ausnahme jedoch der folgenden Dienste:

Zuständigkeit

- a. allgemeine radioelektrische Dienste (Radiotelegraphie, Radiotelephonie und Peildienst), Fernschreiber- und Wetterdienst;
- b. Leitung des Flug- und Pistendienstes;
- c. Verkehrskontrolle;
- d. Sanitätsdienst;
- e. Zoll- und Polizeidienst.

2. Für die drei erstgenannten Dienste sorgt die französische Regierung. Die unter Buchstaben *d* und *e* des vorstehenden Absatzes 1 erwähnten Dienste werden durch die französische und durch die schweizerische Regierung sichergestellt. Hierfür kann der Bundesrat dem Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt die nötigen Vollmachten erteilen.

3. Die Beamten und Angestellten der schweizerischen Verwaltung in den unter Buchstaben *d* und *e* des vorstehenden Absatzes 1 erwähnten Diensten unterstehen für alle Fragen, die ihre Tätigkeit und die Disziplin betreffen, ausschliesslich den schweizerischen Behörden.

Sie dürfen im Bereich des Flughafens und auf dem Wege zwischen Flughafen und Wohnung die Dienstkleidung tragen.

Artikel 5

1. Jede Regierung übernimmt die Kosten des Zoll-, Polizei- und Sanitätsdienstes zu ihren Lasten.

Kosten und
Gewinn des
Betriebes

2. Der Überschuss der verfügbaren Einnahmen wird nach Berücksichtigung von Artikel 26 der Statuten zwischen den beiden Regierungen

im Verhältnis zum Reisenden- oder Güterverkehr jeder Art aus oder nach der Schweiz oder Frankreich verteilt. Die Bedingungen hierfür setzen die beiden Regierungen in gemeinsamer Vereinbarung fest.

3. Ein allfälliger Fehlbetrag wird zwischen den beiden Regierungen nach Massgabe des vorstehenden Absatzes verteilt.

Artikel 6

Anwendbares
Recht

Für das ganze Gebiet des Flughafens gilt das französische Gesetzes- und Verordnungsrecht, soweit nicht durch diesen Staatsvertrag oder seine Anhänge ausdrücklich eine abweichende Regelung getroffen ist.

Artikel 7

Zollstrasse

1. Der Flughafen wird durch eine für seinen Verkehr bestimmte Strasse unmittelbar mit der französisch-schweizerischen Grenze verbunden. Der Flughafen und die Strasse sind durch eine Abschränkung vom übrigen französischen Zollgebiet getrennt. Unter Vorbehalt der Bestimmungen, die allenfalls in gemeinsamer Vereinbarung im Hinblick auf eine Benützung der Strasse durch den allgemeinen Verkehr festgesetzt werden, bildet sie einen Teil des Sektors, der gemäss Artikel 2 und 8 für die schweizerischen Dienststellen bestimmt ist.

2. Die polizeiliche Kontrolle auf dieser Strasse wird gemeinsam durch die französischen und schweizerischen Behörden gehandhabt.

3. An der französisch-schweizerischen Grenze wird auf der Strasse zum Flughafen weder eine polizeiliche noch eine zollamtliche Kontrolle durchgeführt. Immerhin behalten sich die beiden Regierungen das Recht vor, jederzeit eine Kontrolle auszuüben, wenn dies besondere Umstände rechtfertigen.

Artikel 8

Der schweizerischen Kontrolle vorbehaltenes Gebiet des Flughafens

1. Gemäss Artikel 2 wird im Bereich des Flughafens ein genau abgegrenztes Gebiet geschaffen, in welchem die schweizerischen Behörden das Recht haben, die Reisenden und Güter aus oder nach der Schweiz in jeder Hinsicht zu kontrollieren.

2. Bei der Ausübung dieser Kontrolle wenden die schweizerischen Behörden die Gesetze und Verordnungen ihres Landes an.

3. Diese Kontrolle wird entweder vor oder nach der französischen Kontrolle durchgeführt, je nachdem ob es sich um Reisende und Güter aus oder nach der Schweiz handelt.

4. Die schweizerischen Gesetze und Verordnungen sind anwendbar:

beim Eingang in die Schweiz:

für die Reisenden vom Zeitpunkt an, in dem die schweizerische Kontrolle beginnt oder vom Zeitpunkt an, wo die Reisenden versuchen, diese Kontrolle zu umgehen;

für die Güter vom Zeitpunkt an, wo sie beim Schweizer Zoll unter Kontrolle stehen, oder vom Zeitpunkt an, wo versucht wird, die Zollkontrolle zu umgehen;

beim Ausgang aus der Schweiz:

für die Reisenden und Güter bis zum Zeitpunkt der Beendigung der schweizerischen Kontrolle.

5. Die französische Zollbehörde wird sich gegenüber Reisenden und Gütern, die aus der Schweiz kommen oder nach der Schweiz gehen, zwischen dem schweizerischen Sektor und dem Luftfahrzeug auf eine Aufsicht beschränken. In diesem Falle sind die Sachen und das Gepäck der Reisenden und die Güter keinerlei französischen Einfuhr- oder Ausfuhrabgaben und keinem französischen Einfuhr- oder Ausfuhrverbot unterworfen.

6. Die schweizerischen Zollbehörden haben innerhalb des genannten Gebietes das Recht, die dort wegen Verletzung schweizerischer Gesetze und Verordnungen beschlagnahmten oder zurückgehaltenen Güter auf schweizerisches Gebiet zu verbringen.

7. Die Befugnisse der schweizerischen Polizei in dem Gebiet, das in Absatz 1 dieses Artikels vorgesehen ist, werden in einem allgemeinen Staatsvertrag zwischen der französischen und der schweizerischen Regierung über die Rechte des schweizerischen Polizeidienstes in Frankreich und des französischen Polizeidienstes in der Schweiz umschrieben werden.

Artikel 9

Die Reisenden jeder Staatsangehörigkeit sind vom Erfordernis irgendeines französischen Sichtvermerks befreit, wenn sie französisches Gebiet durchfliegen, ohne auf dem Flughafen dessen Grenzen zu überschreiten, oder wenn sie beim Flug nach oder aus der Schweiz auf dem Flughafen ein- oder aussteigen.

Sichtvermerk
im Durchgangs-
verkehr

Artikel 10

1. Die verschiedenen Baustoffe, Geräte und das Material aller Art, die für die Arbeiten und Einrichtungen bestimmt sind, werden von sämtlichen Zöllen und Einfuhrgebühren gemäss den Bestimmungen von Artikel 5 des Pflichtenheftes befreit.

Zollbefreiung

Innerhalb der Grenzen des schweizerischen Sektors des Flughafens wird die Einfuhr nach Frankreich oder die allfällige Wiederausfuhr von Gegenständen oder Materialien in keiner Weise behindert, sofern sie

für die Bedürfnisse der Dienste, für die Instandstellung oder Versorgung der Luftfahrzeuge oder für die Einrichtung und Versorgung der angegliederten Gewerbe bestimmt sind.

Die Einfuhr und allfällige Wiederausfuhr ist von allen Abgaben und Gebühren befreit.

2. Die Bediensteten des Flughafens und das Personal der schweizerischen Verwaltungen geniessen bei ihrer ersten Niederlassung in Frankreich Befreiung von Zoll- und andern Abgaben für ihre gebrauchten Möbel, Sachen und andern Haushaltgegenstände. Vorräte für den Haushaltungsbedarf und Getränke sind dagegen zollpflichtig.

Artikel 11

Wachtdienst

Die Bewachung des Flughafens kann durch französische und schweizerische Wächter besorgt werden. Sie unterstehen unmittelbar dem Flughafenkommandanten. Nur vereidigte französische Bedienstete sind berechtigt, Einvernahmen vorzunehmen.

Artikel 12

Zollkontrolle
im Sektor, der
die Pisten
umfasst

Die schweizerischen Behörden sind berechtigt, im Sektor, der die Pisten umfasst, alle Luftfahrzeuge, die aus der Schweiz kommen oder nach der Schweiz abfliegen, mit ihren Reisenden und Gütern zu kontrollieren. In diesem Fall wenden sie schweizerisches Zollrecht an. Wenn bei der Anwendung der schweizerischen und der französischen Zollgesetze Güter zurückgehalten oder beschlagnahmt werden müssen, steht der Zollbehörde des Ausfuhrlandes der Vorrang zu.

Artikel 18

Gemischt
französisch-
schweizerische
Zollkommission

1. Mit dem Inkrafttreten dieses Vertrages wird eine ständige französisch-schweizerische Kommission gebildet. Sie besteht aus drei französischen und drei schweizerischen Mitgliedern. Der Präsident, der wechselseitig aus dem Kreis der französischen und schweizerischen Mitglieder zu wählen ist, wird von der Kommission selbst bestimmt; er hat keine entscheidende Stimme.

Diese Kommission hat zur Aufgabe:

- Ausgleich der Schwierigkeiten im Zolldienst, die sich aus der Anwendung der Regelung des vorliegenden Vertrages ergeben;
- Anordnung der Massnahmen, um den Zolldienst den Bedürfnissen des Verkehrs anzupassen;
- Ausarbeitung von Gutachten und Anträgen über den Zolldienst zuhanden der beiden Regierungen.

2. Wenn sich die Kommission nicht einigen kann, ist die Angelegenheit unverzüglich den beiden Regierungen vorzulegen, um auf diplomatischem Wege oder nötigenfalls gemäss dem in Artikel 20 vorgesehenen Verfahren geregelt zu werden.

Artikel 14

1. Für die in der Nahzone des Flughafens verkehrenden und besonders für die auf dem Boden manövrierenden Luftfahrzeuge gelten die französischen Luftverkehrsregeln.

Luftverkehrsregeln und
Luftpolizei

2. Was die von einem Luftfahrzeug zu erfüllenden Bedingungen anbetrifft, so gelten:

- für jedes schweizerische oder französische Luftfahrzeug seine nationale Gesetzgebung,
- für jedes Luftfahrzeug eines dritten Staates die internationalen Vorschriften, bei deren Fehlen das französische Recht.

Artikel 15

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

Benützung des
Flughafens
durch die
Luftfahrzeuge

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 Linienverkehr 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 erwähnte internationale 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.

Artikel 16

Kommerzielle
Rechte

1. Die schweizerischen zivilen Luftfahrzeuge haben im Flughafen dieselben kommerziellen Rechte wie in einem schweizerischen Flughafen.

2. Den Luftfahrzeugen dritter Staaten werden von jeder der beiden Regierungen die Rechte für internationalen Verkehr im Flughafen insoweit erteilt, als es sich um den Verkehr aus oder nach dem eigenen Lande handelt.

Artikel 17

Auflösung der
öffentlich-
rechtlichen
Unternehmung

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, um auf das Datum dieses Abschlusses wirksam zu 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 beigelegten Statuten, des Pflichtenheftes und des Baubeschriebs 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 andern 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 87 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 besondern Beitrag geleistet hat. Diese in Schweizer Franken zahlbare Entschädigung hat dem ursprünglichen Wert in Schweizer Franken 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 % jährlich von der Ingebrauchnahme an zu betragen hat.

Der französische Staat kann anderseits die übrigen Bauten und Einrichtungen sowie das Material und die Vorräte des Flughafens nach Massgabe der unter Buchstabe a hiervoor 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 groben Verstosses der andern 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.

Artikel 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.

Vorübergehende
Aufhebung
des Vertrages

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

Artikel 19

Eine Änderung der Statuten und des Pflichtenheftes kann beantragt werden durch Beschluss des Verwaltungsrates, der mit einer Mehrheit von zwei Dritteln der im Amte stehenden Mitglieder gefasst wird. Die Änderung wird wirksam durch Einverständnis der beiden Regierungen.

Änderung
der Statuten
und des
Pflichtenheftes

Artikel 20

Jede Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder die Anwendung dieses Staatsvertrages, welche nicht auf dem Wege unmittel-

Schieds-
bestimmung

barer Verhandlungen zu beheben ist, kann auf Gesuch einer der beiden Regierungen dem Internationalen Gerichtshof unterbreitet werden.

Artikel 21

Ratifikation
und Inkraft-
treten des
Vertrages

Dieser Staatsvertrag wird ratifiziert. Die entsprechenden Ratifikationsurkunden werden sobald wie möglich in Paris ausgetauscht.

Er tritt mit dem Datum des Austausches der Ratifikationsurkunden in Kraft.

So geschehen in Bern am 4. Juli 1949 in doppelter Ausfertigung.

Für den Schweizerischen Bundesrat:	Für die Regierung der Französischen Republik:
(gez.) Max Petitpierre	(gez.) H. Hoppenot

Statuten

Artikel 1

Die öffentlich-rechtliche Unternehmung Flughafen Basel-Mülhausen hat zum Zwecke den Bau und den Betrieb eines Flughafens, der ausschliesslich für den Zivilverkehr bestimmt ist. Der Flughafen wird auf französischem Boden errichtet gemäss den Bestimmungen und Bedingungen des Vertrages, des Pflichtenheftes und des Baubeschriebs und Kostenvoranschlages der Arbeiten, die wie diese Statuten dem genannten Vertrage beigefügt sind. Weitere Zwecke der Unternehmung sind alle Industrie-, Handels-, Immobilier-, Mobiliar- und Finanzgeschäfte, die unmittelbar oder mittelbar, ganz oder zum Teil mit irgendeiner Aufgabe der öffentlichen Unternehmung oder mit irgendwelchen andern ähnlichen oder im Zusammenhang stehenden Zwecken verbunden sind.

Zweck der
öffentlich-
rechtlichen
Unternehmung

Artikel 2

Die öffentlich-rechtliche Unternehmung hat ihren Sitz in Frankreich auf dem Gebiete der Gemeinde Blotzheim.

Sitz der
öffentlich-
rechtlichen
Unternehmung

Kapitel I

Der Verwaltungsrat

Artikel 3

1. Der Verwaltungsrat der öffentlich-rechtlichen Unternehmung besteht aus sechzehn Mitgliedern, wovon

Zusammen-
setzung des
Verwaltungs-
rates

— die Hälfte französischer Staatsangehörigkeit ist und ernannt wird durch Erlass des Ministers für öffentliche Arbeiten, Verkehr und Touristik,

— die andere Hälfte schweizerische Staatsangehörigkeit besitzt und ernannt wird durch Verfügung des Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements.

2. Den Mitgliedern des Verwaltungsrates kann zu Lasten der allgemeinen Kosten des Flughafens ein Sitzungsgeld ausgerichtet werden. Präsident und Vizepräsident erhalten Vergütungen für ihre Repräsen-

tationskosten. Solche Vergütungen können von Fall zu Fall auch andern Verwaltungsratsmitgliedern entrichtet werden, wenn ihnen besondere Aufgaben anvertraut werden. Die Aufenthalts- und Reiseauslagen der Mitglieder, die zu Verwaltungsratssitzungen einberufen sind, werden vergütet auf Grund begründeter Kostennoten.

3. Die Höhe und die Bedingungen für die Entrichtung dieser verschiedenen Entschädigungen und Zulagen werden durch Verwaltungsratsbeschluss bestimmt, der von den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden nach Massgabe von Artikel 13 zu genehmigen ist.

Artikel 4

Voraussetzungen für die Mitgliedschaft im Verwaltungsrat

Mitglieder des Verwaltungsrates können nur Personen französischer oder schweizerischer Staatsangehörigkeit sein, die in bürgerlichen Ehren und Rechten stehen.

Artikel 5

Unvereinbarkeit wegen Interessenkollision

Die Mitglieder des Verwaltungsrates dürfen nicht direkt oder indirekt interessiert sein an einer Unternehmung, sei es eine Einzelfirma, eine einfache oder Handelsgesellschaft, oder einer Filiale, die mit dem Flughafen in vertraglichen Beziehungen steht, es sei denn auf Grund eines besondern mit Zweidrittelmehrheit gefassten Beschlusses des Verwaltungsrates und nach Begutachtung durch die in Artikel 23 vorgesehenen Finanzinspektoren.

Artikel 6

Erneuerung, Lücken, Ersatz

1. Die Mitglieder des Verwaltungsrates werden für die Dauer von sechs Jahren ernannt unter Vorbehalt des Rechtes der nach Artikel 3 zuständigen Behörde, die Hälfte der Mitglieder alle drei Jahre, gerechnet von der ersten Ernennung an, zu ersetzen.

2. Mitglieder, die die Eigenschaft verlieren, wegen der sie bezeichnet oder ernannt worden sind, scheiden von Rechts wegen aus dem Verwaltungsrat aus. Mitglieder, die während drei Monaten ohne triftigen Grund den Sitzungen fernbleiben, werden durch den Verwaltungsrat als zurückgetreten erklärt.

3. Wenn sich durch Tod, Rücktritt, Erlöschen des Mandates oder aus anderen Gründen Lücken ergeben, so teilt dies der Präsident des Verwaltungsrates beförderlich den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden mit.

4. Die zuständigen französischen und schweizerischen Behörden treffen die erforderlichen Massnahmen, um die aus dem Verwaltungsrat ausgeschiedenen Mitglieder für den Rest der Amtsdauer zu ersetzen. Der Ersatz wird nach den für die Ernennung bestehenden Vorschriften

und unter Berücksichtigung der Kategorie der zu ersetzenden Mitglieder vollzogen. Die zuständigen französischen und schweizerischen Behörden teilen dem Präsidenten die Namen der neuen Mitglieder mit.

Artikel 7

Der Verwaltungsrat kann auf Grund eines Berichtes der Finanzinspektoren durch gemeinsamen Beschluss der französischen und schweizerischen Regierung aufgelöst werden, wenn seine Geschäftsführung dem öffentlichen Interesse widerspricht. Er wird in diesem Falle vorübergehend durch eine im gleichen Beschluss ernannte Gruppe von Bevollmächtigten, die mit der Erledigung der laufenden Geschäfte beauftragt ist, ersetzt. Spätestens innert der Frist von drei Monaten muss ein neuer Verwaltungsrat unter Beachtung der oben beschriebenen Formen ernannt werden.

Auflösung des
Verwaltungs-
rates

Kapitel II

Tätigkeit des Verwaltungsrates

Artikel 8

1. Der Verwaltungsrat wählt

- aus dem Kreise seiner Mitglieder: seinen Präsidenten,
seinen Vizepräsidenten;
- ausserhalb des Verwaltungsrates: den Direktor,
den Vizedirektor.

Präsident,
Direktor,
Sekretär

2. Präsident und Direktor müssen verschiedene Staatsangehörigkeit besitzen, ebenso Präsident und Vizepräsident und Direktor und Vizedirektor.

3. Ihre Ernennung erfolgt unter Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen französischen und schweizerischen Behörden.

4. Die Aufgaben des Präsidenten und des Vizepräsidenten erlöschen normalerweise mit ihrem Amt als Mitglied des Verwaltungsrates. Sie können neuerdings ernannt werden, wenn sie auch als Verwaltungsräte bestätigt werden. Der Verwaltungsrat kann ihnen jederzeit ihre Aufgaben entziehen. Die Absetzung erfolgt unter den gleichen Bedingungen wie die Ernennung.

5. Der Verwaltungsrat ernannt auch den Sekretär, der nicht Verwaltungsrat zu sein braucht.

Artikel 9

Der Verwaltungsrat stellt eine interne Vorschrift auf. Er bildet in seinem Schosse ein gleichmässig aus Franzosen und Schweizern be-

Vorschrift
Direktions-
komitee

stehendes Direktionskomitee, dem der Präsident und Vizepräsident angehören müssen. Diesem Komitee tritt der Verwaltungsrat einen Teil seiner Befugnisse ab. Es hat ihm regelmässig über seine Tätigkeit Rechenschaft abzulegen.

Artikel 10

Versammlungen
Verhandlungen

1. Der Verwaltungsrat versammelt sich auf Einladung seines Präsidenten mindestens achtmal im Jahr und jedesmal sonst, wenn es das Interesse des Flughafens und die Bedürfnisse des Betriebes erfordern. Der Präsident muss den Verwaltungsrat unverzüglich einberufen, wenn dies wenigstens die Hälfte der Mitglieder wünscht.

2. Der Verwaltungsrat kann nur gültig verhandeln, wenn wenigstens die Hälfte der amtierenden Mitglieder der französischen und der schweizerischen Gruppe an der Sitzung teilnimmt. Wenn das Quorum nicht erreicht wird, kann indessen der Verwaltungsrat zu einer neuen, frühestens drei Tage später stattfindenden Sitzung mit der gleichen Tagesordnung einberufen werden. Die Verhandlungen sind dann unabhängig von der Zahl der anwesenden Mitglieder rechtsgültig, sofern mindestens vier Mitglieder anwesend und beide Staatsangehörigkeiten vertreten sind.

3. Die Beschlüsse werden mit der absoluten Mehrheit der Stimmen gefasst. Bei Stimmengleichheit hat der Präsident entscheidende Stimme.

4. Jedes an der Teilnahme verhinderte Mitglied des Verwaltungsrates kann einem andern Mitglied gleicher Staatsangehörigkeit Vertretungsvollmacht erteilen, wobei aber kein Verwaltungsratsmitglied über mehr als zwei Stimmen verfügen kann.

5. Für die Mitglieder des Verwaltungsrates besteht die berufliche Geheimhaltungspflicht. Verstösse gegen diese Verpflichtung werden nach der Gesetzgebung des Staates beurteilt, dem die Verletzten angehören.

6. Der Direktor und der Flughafenkommandant können an den Sitzungen des Verwaltungsrates und des Direktionskomitees mit beratender Stimme teilnehmen, ausgenommen bei Behandlung der Rechnung und wenn es sich um ihre persönliche Stellung handelt.

Artikel 11

Protokolle
Abschriften
Auszüge

1. Die Verhandlungen des Verwaltungsrates werden in Protokollen festgehalten, die in ein besonderes Buch einzutragen und entweder vom Präsidenten, einem Verwaltungsratsmitglied, das anderer Staatsangehörigkeit sein muss als der Präsident, und dem Sekretär oder, wenn der Präsident verhindert ist, durch die Mehrheit der anwesenden Mitglieder und dem Sekretär zu unterzeichnen sind.

2. Abschriften und Auszüge aus diesen Protokollen für gerichtliche und andere Zwecke sind entweder vom Präsidenten oder von zwei Verwaltungsräten verschiedener Staatsangehörigkeit oder durch einen Beauftragten, der vom Verwaltungsrat bezeichnet wird, zu unterzeichnen.

3. Die zuständigen französischen und schweizerischen Behörden erhalten je eine gleichlautende Abschrift der Protokolle jeder Sitzung.

Artikel 12

1. Der Verwaltungsrat genießt die weitgehendsten Vollmachten, um im Namen des Flughafens zu handeln und um alle für dessen Zwecke erforderlichen Handlungen und Geschäfte auszuführen oder die Ermächtigung dafür zu erteilen.

Befugnisse des
Verwaltungs-
rates und des
Präsidenten

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen von Artikel 13 hat er namentlich folgende Befugnisse, die nur beispielsweise und nicht abschliessend aufgeführt sind:

Er bestimmt die allgemeine Politik des Flughafens.

Er vertritt den Flughafen gegenüber Dritten, gegenüber allen Verwaltungen und der Regierung Frankreichs und der Schweiz.

Er stellt die internen Vorschriften des Flughafens auf.

Er errichtet alle Geschäftsstellen und Vertretungen, wo immer es in Frankreich und in der Schweiz für nötig erachtet.

Er stellt den Organisations- und Tätigkeitsplan auf für die Dienststellen des Flughafens und die nach Hauptkategorien geordneten Bestandestabellen mit Ausnahme der Dienste, die ausschliesslich der französischen oder schweizerischen Regierung unterstehen.

Er ernennt und entlässt alle Bediensteten des Flughafens und setzt die Bedingungen für die Anstellung und den Rücktritt fest, mit Ausnahme des Flughafenkommandanten, der Dienstchefs für Funk- und Wetterdienst und der von der französischen und schweizerischen Regierung ernannten Bediensteten, die für Dienste zu sorgen haben, deren Verwaltung sich die Regierungen vorbehalten. In dieser Hinsicht ist der Verwaltungsrat nur befugt, Wünsche anzubringen.

Unter Vorbehalt von Artikel 22 setzt er die Besoldungen, Löhne, Entschädigungen, Vergütungen und Zuwendungen an alle Beamten und Angestellten fest; er errichtet sämtliche Hilfs- und Pensionskassen für das Personal.

Er unternimmt die nötigen Schritte, um den Flughafen den Gesetzen der Staaten zu unterstellen, in denen er zu wirken berufen wird, und er ernennt alle verantwortlichen Vertreter.

Er erstellt den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben, welcher mindestens drei Wochen vor der Verhandlung den in Artikel 23 vorgesehenen Finanzinspektoren mitzuteilen ist.

Er nimmt die Zahlungen für den Flughafen entgegen und sorgt für die Bezahlung der Schulden.

Er bestimmt die Anlage der verfügbaren Mittel und regelt die Verwendung der Reservefonds.

Er unterschreibt, indossiert, akzeptiert und quittiert die Wertpapiere.

Er befindet über die Verträge, Ausschreibungen und Vergabungen im Akkord oder andere Arbeiten, die den Flughafen angehen.

Er erteilt die Ermächtigungen für Erwerb, Einlösung, Übertragung, Veräußerung von Renten, Wertpapieren und Wertsachen, Forderungen, Patenten oder Lizenzen für Patente und von beliebigen Rechten an beweglichen Sachen.

Er besorgt den Abschluss, die Abtretung und die Kündigung von Miet- und Pachtverträgen mit und ohne Kaufrecht.

Er erteilt die Ermächtigungen für den Kauf und Tausch von Grundstücken und für den Verkauf von Liegenschaften, deren Besitz er als nicht mehr nötig erachtet, mit Ausnahme aller Grundstücke und aller dinglichen Rechte an Grundstücken, die zum Staatseigentum gehören.

Er entscheidet über die Ausführung der Bauten und Arbeiten.

Er stellt alljährlich im Rahmen der verfügbaren Mittel das allgemeine Programm der auszuführenden ordentlichen und ausserordentlichen Arbeiten auf und genehmigt die entsprechenden Vorentwürfe und Entwürfe.

Er genehmigt den Massenplan des Flughafens und alle seine Änderungen sowie die Erweiterungen und Neuanlagen, die nötig werden könnten.

Er beantragt die notwendigen Massnahmen zur Schaffung von Einnahmen, die zur Deckung der Kosten der Verwaltung, des Unterhaltes, des Betriebes oder der Verbesserung des Flughafens dienen, und stellt namentlich die Benützungsbedingungen und die Abgaben- und Gebührenansätze für den Flughafen auf.

Er nimmt Darlehen auf in Form von Krediteröffnungen oder auf andere Weise.

Er bestellt die Grundpfandverschreibungen, Unterpfänder, Abtretungen, Bürgschaften, Wechselbürgschaften und andere Fahrnis- oder Grundsicherheiten auf dem Vermögen des Flughafens.

Er zahlt die Anleihen und Vorschüsse aus.

Er prüft und überweist der französischen und der schweizerischen Regierung den Jahresbericht des Direktors zusammen mit seinen Schlussfolgerungen, er beschliesst über den Status, das Inventar und die Rechnung.

Er handelt in gerichtlichen Angelegenheiten, sei es als Kläger, sei es als Beklagter.

Er erteilt die Ermächtigung zu Verfügungen, Vergleichen, Zustimmungen und Verzichten sowie zu Vorverträgen und Einsetzungen in Rechte anderer mit oder ohne Gewähr und zu Löschungen von Eintragungen, Pfändungen, Rechtsvorschlägen und anderen Rechtshandlungen vor oder nach der Zahlung.

Er begutachtet, wenn er von den zuständigen französischen oder schweizerischen Behörden angefragt wird, alle Fragen, die im Zusammenhang mit den verschiedenen öffentlichen Diensten stehen und den Betrieb des Flughafens betreffen.

Artikel 18

1. Den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden müssen die Beschlüsse über folgende Geschäfte zur Genehmigung unterbreitet werden, sofern sie nicht schon während den Verhandlungen die Zustimmung der mit der Wahrung der Interessen dieser Behörden im Schoosse des Verwaltungsrates beauftragten Verwaltungsräte erhalten haben. Es handelt sich dabei um eine erschöpfende Aufzählung:

Zu genehmigende Beschlüsse

- Organisation des Direktionskomitees und Abtretung gewisser Befugnisse des Verwaltungsrates an das Komitee oder den Direktor,
- Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben,
- Benützungsvorschriften und Abgaben- und Gebührenansätze des Flughafens für die konzessionierten, bewilligten und betriebenen Einrichtungen,
- Unterverträge über den ganzen oder teilweisen Betrieb der Anlagen des Flughafens,
- Festsetzung der Tages- und Reiseauslagenvergütungen an Verwaltungsräte für Verwaltungsratssitzungen,
- Finanzgeschäfte, deren Wert einen durch Vereinbarung zwischen den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden festzusetzenden Betrag übersteigt,
- Annahme von Geschenken und Vermächtnissen.

2. Die Beschlüsse über folgende Geschäfte, die erschöpfend aufgezählt sind, müssen immer den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden zur Genehmigung vorgelegt werden:

- Angelegenheiten, die nationale oder internationale Vorschriften betreffen,
- Massenplan des Flughafens, Entwürfe für wesentliche Änderungen an bestehenden Einrichtungen oder Anlagen, Entwürfe für neue Einrichtungen und Anlagen, deren Wert einen bestimmten, durch Vereinbarung zwischen den französischen und schweizerischen Behörden festgesetzten Betrag übersteigt,

- Festsetzung der Höhe der Taggelder, Einkünfte und Entschädigungen für den Präsidenten, den Vizepräsidenten, die Mitglieder des Verwaltungsrates, den Direktor, den Flughafenkommandanten und die mit besonderen Aufgaben betrauten Verwaltungsräte sowie für die Bediensteten, die unmittelbar der französischen oder schweizerischen Regierung unterstehen,
- Aufnahme von Darlehen auf dem Wege der Ausgabe von Grundpfandobligationen oder von Anleihen anderer Art,
- Entnahmen aus dem Reservefonds.

3. Wenn innert Monatsfrist, vom Tage der Mitteilung an gerechnet, keine Antwort eingeht, gelten diese Beschlüsse als durch die zuständigen französischen und schweizerischen Behörden genehmigt.

Artikel 14

Aufgaben des
Präsidenten
und Vize-
präsidenten

1. Der Präsident des Verwaltungsrates beruft den Verwaltungsrat ein und präsidiert ihn. Er überwacht ständig die Geschäftsführung des Flughafens. Er bereitet die Sitzungen des Verwaltungsrates vor und sorgt für den Vollzug seiner Beschlüsse.

Er vertritt den Flughafen im Verkehr mit der französischen und schweizerischen Regierung.

Er entwirft und überweist den Bericht, den der Verwaltungsrat jährlich über den Stand des Flughafens und der verschiedenen Dienste diesen Regierungen erstatten muss. Der Bericht des Verwaltungsrates, zusammen mit einem Protokollauszug der Verhandlungen über die Genehmigung des Jahresberichtes des Direktors und dieser Bericht selbst, sind jedes Jahr vor dem 1. April als allgemeiner Rechenschaftsbericht den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden zuzustellen.

2. Der Vizepräsident steht dem Präsidenten bei. Falls der Präsident abwesend oder aus einem andern Grunde verhindert ist, ersetzt er ihn vorübergehend in seinen sämtlichen Aufgaben. Für den Fall der Verhinderung des Vizepräsidenten kann der Verwaltungsrat eines seiner Mitglieder mit der Vertretung beauftragen.

Artikel 15

Verantwort-
lichkeit des
Präsidenten,
des Vize-
präsidenten
und der Mit-
glieder des Ver-
waltungsrates

Der Präsident, der Vizepräsident und die Mitglieder des Verwaltungsrates sind gemäss den allgemeinen Rechtsgrundsätzen je nach dem Fall einzeln oder solidarisch verantwortlich gegenüber dem Flughafen oder gegenüber Dritten für Verletzungen des Staatsvertrages und seiner Anhänge und für ihre Fehler bei der Geschäftsführung des Flughafens.

Ihre zivile Verantwortlichkeit gegenüber dem Flughafen kann geltend gemacht werden durch den Flughafen selbst oder durch die französische Regierung oder den Schweizerischen Bundesrat.

Artikel 16

Alle Schriftstücke, die den Flughafen Dritten gegenüber verpflichten, sind vom Präsidenten und einem Mitglied des Verwaltungsrates zu unterzeichnen oder vom Direktor sowie von einem Mitglied des Verwaltungsrates, die nicht die gleiche Staatsangehörigkeit besitzen dürfen, es sei denn, der Verwaltungsrat erteile dem Präsidenten oder dem Direktor oder einem einzelnen Mitglied des Verwaltungsrates ausdrücklich die Unterschriftsberechtigung.

Unterschrifts-
berechtigung

Kapitel III

Der Direktor

Artikel 17

1. Der Direktor ist das Vollzugsorgan des Verwaltungsrates. Seine Aufgaben liegen in der Hauptsache auf dem wirtschaftlichen und kaufmännischen Gebiete.

Stellung des
Direktors

Er ist beauftragt mit der Vorbereitung des Voranschlages der Einnahmen und Ausgaben des Flughafens.

Er vertritt den Flughafen vor Gericht und in sämtlichen Angelegenheiten zivilen Charakters.

Er erhält in dem durch Beschluss des Verwaltungsrates aufgestellten Rahmen dauernde Sonderermächtigung, um gemäss den Bestimmungen von Artikel 13, Absatz 1, Entwürfe und Verträge zu genehmigen, Pacht- und Mietverträge über Grundstücke abzuschliessen, Käufe, Verkäufe, Mieten und Erneuerungen von Fahrnis zu tätigen und im Falle eines Rechtsstreites Vergleiche abzuschliessen. Seine Stellung auf finanziellem Gebiete ist in Artikel 30 umschrieben.

2. Durch allgemeine Vollmacht und im Rahmen der vom Verwaltungsrat bewilligten Bestände ernennt er das Personal für alle Dienststellen, mit Ausnahme derjenigen, die gemäss Artikel 12, 19 und 22 den von der französischen oder schweizerischen Regierung zum Flughafen abgeordneten Bediensteten vorbehalten sind.

3. Der Direktor kann Ernennungen zu einem Amt nur mit vorheriger Genehmigung durch den Verwaltungsrat vornehmen.

Der Direktor erstattet jedes Jahr einen Rechenschaftsbericht über die Tätigkeit der Dienststellen und die allgemeine Lage des Flughafens.

Er sorgt allgemein für die Zusammenarbeit der verschiedenen Dienststellen. Er ist ganz allgemein gegenüber dem Verwaltungsrat für die Tätigkeit aller ihm anvertrauten Dienstzweige verantwortlich.

Seine Verantwortlichkeit gegenüber Dritten und gegenüber dem Flughafen regelt sich nach den Vorschriften des Artikels 15 hiavor.

Seine Besoldung wird durch den Verwaltungsrat festgesetzt und ist von den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden zu genehmigen.

Artikel 18

Abwesenheit
des Direktors

Wenn der Direktor abwesend ist, vertritt ihn der Vizedirektor. Wenn die Abwesenheit länger dauert als sechs Monate, kann auf Antrag des Verwaltungsrates ein neuer Direktor ernannt werden.

Kapitel IV

Der Kommandant des Flughafens

Artikel 19

Ernennung des
Flughafen-
kommandanten

1. Der Flughafenkommandant, der ein Bediensteter der französischen Regierung ist, wird auf Vorschlag des Verwaltungsrates ernannt.

2. Er kann seines Amtes nur durch Beschluss der gleichen Behörde auf Antrag oder nach Anhörung des Verwaltungsrates enthoben werden.

3. Er wird von der französischen Regierung, welcher er unterstellt ist, besoldet, wobei der Betrag vom Flughafen zurückzuvorgüten ist. Ausserdem kann er aber unter den in Artikel 22 vorgesehenen Bedingungen Entschädigungen erhalten, deren Höhe durch den Verwaltungsrat festgesetzt wird und die ihm direkt durch den Flughafen ausbezahlt werden.

4. Sein Amt ist mit demjenigen des Vizedirektors nicht unvereinbar.

Artikel 20

Stellung des
Flughafen-
kommandanten

1. Der Flughafenkommandant ist Leiter der technischen Dienste, die der französischen Regierung unterstellt sind.

2. Für seine Tätigkeit stehen ihm zur Seite die ihm unmittelbar unterstellten Chefs des Funk- und Wetterdienstes und das Vollzugspersonal, das französischer oder schweizerischer Staatsangehörigkeit sein kann.

3. Er hat die französischen Gesetze und Verordnungen anzuwenden. Er ist für deren Anwendung gleich wie seine Dienstchefs strafrechtlich verantwortlich und besitzt alle Vollmachten, die sich aus dieser Verantwortlichkeit ergeben.

4. Im Falle einer schwerwiegenden Uneinigkeit zwischen dem Direktor und dem Flughafenkommandanten ist der Streitfall, nachdem er im Verwaltungsrat verhandelt wurde, den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden zu überweisen.

Artikel 21

Im Falle der Abwesenheit wird der Flughafenkommandant durch seinen ersten Mitarbeiter französischer Staatsangehörigkeit ersetzt, der die Tätigkeit eines stellvertretenden Flughafenkommandanten ausübt, und die Dienstchefs für Funk- und Wetterdienst werden durch Beamte französischer Staatsangehörigkeit ersetzt.

Abwesenheit
des Flughafen-
kommandanten
und der
Dienstchefs
für Funk- und
Wetterdienst

Artikel 22

1. Das Personal des Flughafens setzt sich ausser den Bediensteten des Sanitäts-, Zoll- und Polizeidienstes zusammen:

Personal des
Flughafens

- a. aus den unmittelbar vom Flughafen angestellten Bediensteten;
- b. aus den Bediensteten der Regierungen, der Körperschaften, der Anstalten des öffentlichen Rechts Frankreichs und der Schweiz. Diese Bediensteten werden gemäss den Vorschriften, die in ihren Behörden und Körperschaften gelten, dem Flughafen zur Verfügung gestellt und können jederzeit wieder ihren Verwaltungen zurückgegeben werden, ohne dass diese Massnahme disziplinarischen Charakter hätte;
- c. aus dem Personal der Direktion, das die Dienste besorgt, deren Leitung sich die französische Regierung gemäss Artikel 4, Absatz 1, Buchstaben a, b und c, des Staatsvertrages vorbehält. Diese Bediensteten gehören zur staatlichen Verwaltung. Ihr Verhältnis zum Flughafen ist geregelt in den Artikeln 18, 19 und 20.

2. Die Besoldungen, Löhne und Entschädigungen der unter Buchstaben a und b erwähnten Bediensteten werden durch den Flughafen bezahlt.

Die Besoldungen des unter Buchstaben c erwähnten Direktionspersonals werden von der französischen Regierung bezahlt, wobei der Betrag vom Flughafen zurückzuvorgüten ist. Zusätzliche Entschädigungen und Belohnungen jeder Art, die durch den Flughafen gewährt werden, sind nach Artikel 18, Absatz 2, vorgängig den französischen und schweizerischen Behörden zur Genehmigung zu unterbreiten.

Kapitel V

Kontrolle

Artikel 23

1. Jede der beiden Regierungen ernennt einen Finanzinspektor, welcher beauftragt ist, die Geschäftsführung und die finanzielle Lage des Flughafens, den Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben, Bilanz und Rechnung des Verwaltungsrates und den Jahresbericht des Direktors zu überwachen.

Kontrolle
der Finanz-
gebarung

2. Die Finanzinspektoren können mit beratender Stimme den Verhandlungen des Verwaltungsrates, des Direktionskomitees und der Kommissionen und Komitees beiwohnen, die der Verwaltungsrat ernannt. Sie sind dazu wie die Mitglieder der Verwaltung einzuladen. Sie sind berechtigt, zu verlangen, dass der Rat über eine bestimmte Frage verhandelt.

3. Sie haben das Recht, in weitgehendstem Umfange an Ort und Stelle in die Akten Einsicht zu nehmen.

Sie sind überdies berechtigt, unter den in Artikel 7 erwähnten Bedingungen die Auflösung des Verwaltungsrates zu beantragen.

Artikel 24

Kontrolle der
technischen Ge-
schäftsführung

1. Die zuständigen schweizerischen Behörden können jederzeit die der französischen Regierung unterstellten technischen Dienste inspizieren und kontrollieren lassen nach Einholung der Zustimmung des Ministers für öffentliche Arbeiten und Verkehr.

2. Um den Zustand des Flughafens und seiner Einrichtungen feststellen zu können, haben die bezeichneten Inspektoren die weitgehendsten und allgemeinsten Vollmachten zur Nachforschung in den Akten und an Ort und Stelle.

Kapitel VI

Finanzielles

Artikel 25

Allgemeine
Bestimmungen

Für die vom Flughafen abgeschlossenen Verträge gelten die Gesetze und die Handelsbräuche. Die Geld- und Sachgeschäfte sind gemäss den Vorschriften über die kaufmännische Buchführung einzutragen; die Entgegennahme von Zahlungen und die Zahlungen erfolgen nach Handelsbrauch. Das Ergebnis wird festgestellt durch Inventar, Verkehrsbilanz und Jahresbilanz.

Artikel 26

Geschäftsjahr

1. Das Geschäftsjahr beginnt am 1. Januar und endet am 31. Dezember.

2. Als Ausnahme von dieser Regel umfasst das erste Geschäftsjahr die Zeit von der endgültigen Errichtung des Flughafens bis zum 31. Dezember 1949.

Artikel 27

Voranschlag
der Einnahmen
und Ausgaben

1. Der Verwaltungsrat stellt jedes Jahr vor dem 1. Oktober den Entwurf des Voranschlages für die Einnahmen und Ausgaben des nächsten Geschäftsjahres auf.

2. Die Voranschläge der ordentlichen und der ausserordentlichen Einnahmen und Ausgaben sind in zwei getrennten Teilen zu erstellen und ihrerseits in Abschnitte zu gliedern, die nur Geschäfte gleicher Art umfassen.

3. In den Voranschlag sind die Ausgaben für Unterhalt und Instandstellungen aufzunehmen.

4. Der Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben ist den beiden Regierungen zur Genehmigung vorzulegen.

5. Wenn der Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben zu Beginn des Geschäftsjahres noch nicht genehmigt ist, kann der Direktor im Rahmen des vom Verwaltungsrät beschlossenen Voranschlag und vorbehältlich der Einsprache einer der Regierungen Verpflichtungen für seine Verwaltungsausgaben eingehen.

6. Im Laufe des Geschäftsjahres können zur Berichtigung des ursprünglichen Voranschlag Nachtragsvoranschläge aufgestellt werden in den gleichen Formen und unter denselben Genehmigungsvorschriften wie der ursprüngliche Voranschlag.

Artikel 28

Zu den ordentlichen Einnahmen und Ausgaben gehören namentlich:

Ordentliche
Einnahmen und
Ausgaben

a. unter den Einnahmen:

- Abgaben und Gebühren jeder Art, die im ordentlichen Verfahren festgesetzt wurden,
- die Liegenschaftserträge,
- das Ergebnis des Betriebes und der Einrichtungen, die vom Flughafen unmittelbar verwaltet oder verpachtet werden,
- die Beiträge, die für den Unterhalt und den Betrieb des Flughafens und seiner Zugänge ausbezahlt werden,
- Entnahmen aus dem Reservefonds,
- weitere gelegentliche Einnahmen;

b. unter den Ausgaben:

- Steuern und Abgaben,
- Anleihendienst,
- Besoldungen, Löhne und Entschädigungen an das Personal,
- Betriebsausgaben,
- Auslagen für den Unterhalt und die Instandstellung.

Ein allfälliger Fehlbetrag wird unter die beiden Regierungen im Verhältnis zum Umfang des Verkehrs gemäss Artikel 5 des Staatsvertrages verteilt.

Artikel 29

Ausserordentliche Einnahmen und Ausgaben

Zu den ausserordentlichen Einnahmen und Ausgaben gehören namentlich:

a. unter den Einnahmen:

- Beiträge der Staaten, von öffentlich-rechtlichen Körperschaften, Handelskammern und andern Unternehmungen des öffentlichen Rechts sowie von privatwirtschaftlichen Gruppen und einzelnen, die in Form einer Kapitalzahlung oder von jährlichen Teilzahlungen geleistet wurden und die ausschliesslich für die Kosten des ersten Ausbaues bestimmt sind,
- die Anleihen,
- Entnahmen aus dem Reservefonds,
- weitere gelegentliche Einnahmen:

b. unter den Ausgaben:

- die Ausgaben des ersten Ausbaues, die Ausgaben für die Verbesserung und die Erweiterung des Flughafens und seiner Zugangswege, eingeschlossen die entsprechenden Aufwendungen für das Personal.

Artikel 30

Stellung des Direktors auf finanziellem Gebiet

Der Direktor sorgt für die Anweisung der Einnahmen und Ausgaben. Er geht die Verpflichtungen ein und sorgt für deren Ausführung.

Er kann hierfür unter eigener Verantwortung seine Unterschriftsberechtigung einem oder mehreren Bediensteten delegieren, die vorgängig vom Verwaltungsrat für diese Aufgabe zugelassen worden sind.

Er führt Buch über die Ausgabenverpflichtungen und über die Anweisung der Einnahmen und Ausgaben, die er dem Rechnungsführer überweist.

Artikel 31

Rechnungsführer

1. Der Rechnungsführer wird ernannt durch Verfügung des Finanzministers und des Ministers für öffentliche Arbeiten, Verkehr und Touristik, nachdem der Verwaltungsrat sich dazu geäussert und der Schweizerische Bundesrat seine Zustimmung gegeben hat.

2. Er sorgt für das Rechnungswesen des Flughafens und verfügt über das notwendige Personal.

3. Er ist dem Direktor unterstellt. Er ist indessen persönlich und finanziell verantwortlich für seine Amtsführung.

4. Er ist unter persönlicher Verantwortlichkeit mit dem Eintreiben der Geldforderungen beauftragt, mit der Zahlung der vom Direktor ausgestellten Anweisungen, mit der Führung der Kasse und der Ver-

waltung des Wertschriftenbestandes. Er ist allein berechtigt zur Verwaltung der Fonds oder Wertschriften und ist für deren Erhaltung verantwortlich.

5. Der Rechnungsführer leistet eine Sicherheit, deren Art und Höhe von den beiden Regierungen festgesetzt wird.

Artikel 32

1. Es werden Debitoren- und Kreditoren-Abrechnungskonti eröffnet, um beim Abschluss des Geschäftsjahres den Ausgleich zwischen Einnahmen und Ausgaben in jedem Jahr feststellen zu können. Verkehrsbilanz

2. Aus der Verkehrsbilanz müssen zu Beginn des Geschäftsjahres und für jedes Konto gesondert ersichtlich sein: Anfangssaldi, Jahresverkehr mit Einschluss der Ordnungsbuchungen und Schlußsaldi.

3. In der Verkehrsbilanz sind die ausgeglichenen Konti aufzuführen.

Artikel 33

1. Jährlich ist vor dem 1. Juni eine Gesamtrechnung der Einnahmen und Ausgaben und die Bilanz des vergangenen Geschäftsjahres zu erstellen. Rechnung

Die Gesamtrechnung der Einnahmen und Ausgaben besteht aus zwei Teilen:

einer Betriebsrechnung, die mit dem ordentlichen Teil des Voranschlages übereinstimmt;

einer Baurechnung, die mit dem ausserordentlichen Teil des Voranschlages übereinstimmt.

Zur Begründung der letzteren wird ein Status der aufgenommenen Anleihen des Flughafens beigegeben.

2. Die Gesamtrechnung und die Bilanz des Flughafens werden zusammen mit dem Inventar und einem Bericht über die Ergebnisse des abgelaufenen Geschäftsjahres unmittelbar den beiden Regierungen zugestellt, die über die Genehmigung der Rechnung, die Verwendung der Gewinne und die endgültige Bilanz innert den drei auf den Empfang dieser Unterlagen folgenden Monaten entscheiden.

Artikel 34

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

Verwendung
der Betriebs-
einnahmen

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.

Artikel 35

Reservefonds

1. Die verfügbaren Einnahmenüberschüsse werden in einen Reservefonds gelegt, dessen Höchstbetrag durch die beiden Regierungen nach Anhörung 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 von Artikel 5 des Staatsvertrages den beiden Regierungen ein Betrag ausbezahlt werden.

Artikel 36

Auflösung

Im Falle der Auflösung auf Grund gütlicher Verständigung oder auf Grund einer Kündigung des Staatsvertrages ernennen die Regierungen einen oder mehrere Liquidatoren, deren Befugnisse sie festlegen und einen Liquidations-Rechnungsführer mit den gleichen Befugnissen wie der Rechnungsführer des Flughafens.

Mit der Ernennung der Liquidatoren erlöschen die Befugnisse des Verwaltungsrates, des Direktors und des Rechnungsführers, an deren Stelle die Liquidatoren treten.

Zur Genehmigung der Rechnung und Entlastung der Liquidatoren sind die zuständigen französischen und schweizerischen Behörden ermächtigt.

Nach Bezahlung der Schulden und Erledigung der Verpflichtungen des Flughafens wird der nach der Auflösung verbleibende Reingewinn samt dem Reservefonds zwischen den beiden Regierungen verteilt im Verhältnis zum durchschnittlichen Verkehr des Flughafens von und nach Frankreich und von und nach der Schweiz in den letzten fünf Jahren.

Artikel 37

Zahlmeister für Vorschüsse und Eintreibungen

1. Für die Zahlung der Löhne des vorübergehend angestellten Personals kann der Direktor Zahlmeister für Vorschüsse (régisseur de recettes) ernennen.

2. Vorschüsse können Personen gewährt werden, die für Rechnung des Flughafens auswärtige Aufträge auszuführen haben.

Der Verwaltungsrat setzt im Einverständnis mit den Finanzinspektoren den Höchstbetrag, das Verfahren für die Begründung und die Ver-

wendung der Vorschüsse sowie die Art und Höhe der von den Zahlmeistern zu verlangenden Sicherheiten fest.

Der Direktor kann Zahlmeister ernennen für die Eintreibung derjenigen ausstehenden Gelder, die durch Beschluss des Verwaltungsrates im Einvernehmen mit den Finanzinspektoren aufzuzählen sind. Durch diesen Beschluss werden auch die Bedingungen festgesetzt, nach welchen die Zahlmeister diese Gelder einzutreiben und an die Kasse des Rechnungsführers abzuliefern haben, sowie gegebenenfalls die Art und Höhe der von den Zahlmeistern zu verlangenden Sicherheiten.

Artikel 38

Ein- und
Auszahlungen

1. Die Ein- und Auszahlungen können auf jede im Handel gebräuchliche Art und Weise ausgeführt werden, so namentlich durch Bankgiro, Check, Wechsel, Postanweisung oder Postcheck, durch Übergabe von Wertpapieren und durch Diskontierung von Wertpapieren.

2. Die Checks und alle andern bankmässigen Wertpapiere werden vom Rechnungsführer ausgestellt. Sie tragen die gemeinsamen Unterschriften des Rechnungsführers und des Direktors, vorbehaltlich einer vom Verwaltungsrat bestellten Vertretung.

3. Im Falle der Verrechnung müssen in den Büchern die zur Verrechnung gelangenden Einnahmen und Ausgaben einzeln aufgeführt werden.

4. Die Beschlagnahme oder Verarrestierung von Beträgen, die der Flughafen schuldet, die Anzeige einer Abtretung solcher Summen und andere Anzeigen, die eine Zahlung verhindern sollen, müssen beim Rechnungsführer erfolgen.

Artikel 39

Verweigerung
der Zahlung

1. Der Rechnungsführer hat die Gründe für jede von ihm erklärte Zahlungsverweigerung dem Direktor und den Finanzinspektoren ohne Verzug mitzuteilen.

2. Wenn der Direktor schriftlich und unter seiner persönlichen Verantwortlichkeit verlangt, dass trotzdem bezahlt wird, dann hat der Rechnungsführer diesem Auftrag zu entsprechen. In diesem Fall heftet er den Zahlungsauftrag des Direktors der Zahlungsurkunde bei.

3. Ein solcher Auftrag darf indessen nicht erteilt werden, wenn die Finanzinspektoren den Sichtvermerk verweigern, sowie im Falle, dass die Gültigkeit einer Quittung bestritten wird. Wenn im Vergleich mit dem Voranschlag die flüssigen Mittel fehlen oder nicht genügen, sind solche Aufträge im Falle von Kapitalinvestitionen nicht zulässig.

4. Der Direktor gibt dem Verwaltungsrat von den erteilten Zahlungsaufträgen Kenntnis. Der Rechnungsführer verständigt darüber die Finanzinspektoren durch ein Schreiben, von dem er dem Direktor durch Abschrift Kenntnis gibt.

Artikel 40

Geschäftsbeginn
der öffentlich-
rechtlichen
Unternehmung

Die öffentlich-rechtliche Unternehmung Flughafen Basel-Mülhausen beginnt rechtsgültig zu handeln mit dem Datum, das für den Beginn des Rechnungsjahres im ersten Voranschlag der Einnahmen und Ausgaben, der den beiden Regierungen zur Genehmigung unterbreitet wurde, festgesetzt ist.

Pflichtenheft

Titel I

Ansführung der Arbeiten, Massenplan

Artikel 1

1. Die Arbeiten für den ersten Ausbau sind umschrieben im Bau-
beschrieb und Kostenvoranschlag, die den Anhang III des Staats-
vertrages bilden.

Bestand
der Arbeiten

2. Im Rahmen des genehmigten Massenplanes bilden diese Arbeiten
den Gegenstand sich folgender Baustappen, deren Pläne den zuständigen
französischen und schweizerischen Behörden zur Genehmigung zu unter-
breiten sind.

3. Die Arbeits- und Baupläne sind von den am Betrieb und an der
Kontrolle des Flughafens beteiligten Dienststellen zu begutachten.

Artikel 2

Der zu erwerbende Baugrund, die zu erstellenden Bauten und Ein-
richtungen für den Betrieb des Flughafens werden den beiden Regierungen
durch Beschluss des Verwaltungsrates beantragt, gemäss den Bestim-
mungen von Artikel 13, Absatz 2, der Statuten.

Baugrund
Pläne
Erweiterungen

Artikel 3

1. Nach Erwerb der neuen für den Betrieb des Flughafens nötigen
Grundstücke durch die französische Regierung und innert der ihm zu
setzenden Frist, sorgt der Flughafen auf seine Kosten für die kontradik-
torische Vermarktung und für die Planaufnahme aller Grundstücke, die
zur Gesamtheit der Unternehmung gehören.

Vermarktung

2. Auf Kosten des Flughafens wird eine gehörig beglaubigte Aus-
fertigung des Vermarktungsprotokolls und des Planes erstellt und im
Archiv der französischen Regierung hinterlegt. Damit werden die neuen
Grundstücke dem öffentlichen Eigentum einverleibt.

3. Jede Erweiterung wird zusätzlich vermarktet und ins öffentliche
Eigentum überführt.

Artikel 4

Erleichterungen
für die nicht
kaufmännischen
Dienste

1. Der Flughafen gewährt für die Tätigkeit folgender nicht im kaufmännischen Betrieb enthaltenen Dienste alle notwendigen Erleichterungen:

Funkdienst, Fernschreiber- und Wetterdienst,
Flug- und Pistendienst,
Verkehrskontrolle,
Sanitätsdienst,
Zoll- und Polizeidienst.

2. Er muss insbesondere die nötigen Räumlichkeiten und die Wohnungen für das Personal, dessen ständige Anwesenheit im Flughafen unerlässlich ist, unentgeltlich zur Verfügung der Verwaltung stellen, die diese Dienste sicherzustellen hat.

3. Die Pläne der Räumlichkeiten und Wohnungen sind von diesen Verwaltungen zu genehmigen.

Artikel 5

Zollbefreiung
für Materialien
und Geräte

1. Im Hinblick auf die Lasten, die dem Flughafen aus dem Bau, Betrieb und Unterhalt erwachsen, gewährt ihm die französische Regierung Befreiung von allen Zöllen und Einfuhrgebühren für die Materialien und die Geräte, die bestimmt sind für die Verwirklichung des Pflichtenheftes, des Baubeschriebes und Kostenvoranschlages und aller gemäss Artikel 13, Absatz 2, der Statuten beschlossenen Änderungen über Bau, Betrieb und Unterhalt des Flughafens. Diese Materialien und Geräte sind in jedem Fall beim französischen Zoll zu deklarieren.

2. Im Falle der entgeltlichen oder unentgeltlichen Abtretung an Dritte der gemäss dem vorstehenden Absatz zollfrei zugelassenen Gegenstände sind die am Datum der Abtretung geltenden französischen Zölle und Gebühren sofort nach Erledigung der für die Kontrolle des Aussenhandels und des Geldwechsels vorgesehenen Formalitäten zu bezahlen.

3. Die allfällige Wiederausfuhr gemäss Artikel 17 des Staatsvertrages erfolgt frei von allen Zöllen und Abgaben.

Artikel 6

Unterhalt der
Anlagen und
Einrichtungen

1. Die bestehenden und die vom Flughafen erstellten Anlagen hat er ständig in gutem Zustand zu erhalten, so dass sie immer vollständig für den bestimmungsgemässen Gebrauch genügen.

2. Alle Kosten für den Unterhalt der neuen und der bestehenden Einrichtungen gehen zu Lasten des Flughafens.

Artikel 7

1. Der Flughafen ist Dritten gegenüber verantwortlich für jeglichen Schaden, der aus ungenügender Festigkeit oder mangelhaftem Unterhalt der Anlagen und Einrichtungen herrührt.

Verantwortlichkeit gegenüber Dritten

2. Trotz der Genehmigung der Entwürfe durch die Regierungen bleibt die ganze Verantwortlichkeit beim Flughafen, und die Genehmigung kann unter keinen Umständen die Verantwortlichkeit der Regierungen begründen.

Artikel 8

Alle Schadenersatzansprüche Dritter aus der Bereitstellung, dem Unterhalt oder dem Betrieb der bewilligten Anlagen gehen zu Lasten des Flughafens, vorbehaltlich des Rückgriffs auf den Urheber. Ausgenommen sind Schadenersatzansprüche, die geltend gemacht werden könnten auf Grund des Bestehens des Flughafens überhaupt. Diese letzteren gehen gemäss Artikel 5 des Staatsvertrages zu Lasten der beiden Regierungen.

Schadenersatz an Dritte

Artikel 9

Wenn die im Baubeschrieb und Kostenvoranschlag aufgeführten Anlagen oder Einrichtungen vollständig verwirklicht sind und sie sich als ungenügend erweisen sollten, werden die Bedingungen für die Erstellung und Indienstsetzung zusätzlicher Anlagen oder Einrichtungen in einem Nachtrag zu diesem Pflichtenheft umschrieben, der gemäss den in Artikel 19 des Staatsvertrages vorgesehenen Bedingungen zu errichten ist.

Ungeügen der Anlagen oder Einrichtungen

Titel II

Betrieb

Artikel 10

1. Der Flughafen unterstützt und erleichtert die Aufgabe der französischen und schweizerischen Verwaltung, welche die Befugnisse der Beamten und Öffnungsstunden ihrer Diensträume im Flughafen in Übereinstimmung bringen müssen.

Ausführung der Zoll- und Polizeiformalitäten

2. Der Durchgang von Reisenden und Gütern vom Dienstraum des einen Landes zu dem des andern Landes erfolgt unter der Aufsicht der Bediensteten der französischen und schweizerischen Verwaltung. Die Verrichtungen im einen und im andern dieser beiden Diensträume sollten sich weitmöglichst ohne Zeitverlust folgen.

Artikel 11

Der Flughafen kann unter den in Artikel 13 der Statuten vorgesehenen Bedingungen französischen und schweizerischen Unter-

Unterverträge

nehmungen den ganzen oder teilweisen Betrieb der Einrichtungen oder Anlagen des Flughafens und die Erhebung der entsprechenden Abgaben anvertrauen, aber er bleibt trotzdem persönlich verantwortlich sowohl gegenüber der französischen als der schweizerischen Regierung, als auch gegenüber den Dritten für die Erfüllung aller Verpflichtungen, die ihm der Staatsvertrag, die Statuten oder das vorliegende Pflichtenheft auferlegen.

Artikel 12

Angegliederte
Gewerbe

Die angegliederten vom Flughafen oder seinen Untermietern im Flughafen eingerichteten Gewerbe sind dem französischen Recht unterworfen.

Artikel 13

Versicherungen

1. Der Flughafen schliesst mit einer oder mehreren französischen oder schweizerischen Versicherungsgesellschaften Verträge ab, in deren Genuss sich die Benützer des Flughafens, vor allem diejenigen der Geräte, gegen Bezahlung der Prämie setzen können. Der Wortlaut dieser Verträge ist zur Verfügung der Benützer zu halten.

2. Die Versicherungskosten sind in den Benützungsgebühren nicht eingeschlossen.

Artikel 14

Steuern und
Fiskalabgaben

1. Die Bedingungen, unter denen der Flughafen mit französischen Steuern und Fiskalabgaben belastet werden kann, werden in einer Vereinbarung zwischen den beiden Regierungen festgelegt.

2. Das schweizerische Personal, das auf französischem Gebiete wohnt, ist keiner Steuer oder Abgabe unterworfen, von welchen die übrigen Einwohner des Ortes befreit sind; überdies sind die schweizerischen Bediensteten und ihre Familienglieder keiner französischen Polizeiabgabe unterworfen.

Artikel 15

Betriebsstatistik

Der Flughafen hat allmonatlich und alljährlich der französischen und der schweizerischen Regierung einen statistischen Rechenschaftsbericht des Betriebes zu erstatten, gemäss einer von den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden gemeinsam beschlossenen Vorlage.

Artikel 16

Betriebs-
störungen

1. Der Flughafen hat keinen Schadenersatzanspruch aus Betriebsstörungen oder Betriebsunterbrüchen, die von vorübergehenden Ordnungs- oder Polizeimassnahmen der französischen Regierung herrühren oder von Arbeiten von allgemeinem Interesse, die auf ihre Weisung auf dem öffentlichen Grund und Boden ausgeführt werden.

2. Solche Massnahmen begründen auf keinen Fall eine Verantwortlichkeit der französischen Regierung gegenüber Dritten. Die französische Regierung wird immerhin die Kosten des Unterhaltes des Flughafens entsprechend den völligen Betriebsunterbrüchen von einer gewissen Dauer übernehmen.

Artikel 17

1. In den Diensträumen der Direktion des Flughafens soll ein Buch aufliegen, in das einerseits Beschwerden der Personen, die sich über den Flughafen oder über das Personal, gleichgültig welcher Kategorie, zu beklagen haben, und anderseits Wünsche der Benützer eingetragen werden.

Beschwerde-
buch

2. Der Flughafen hat regelmässig den zuständigen französischen und schweizerischen Behörden die in dieses Beschwerdebuch eingetragenen Bemerkungen mitzuteilen.

Titel III

Abgaben und Gebühren

Artikel 18

Unter der ausdrücklichen Bedingung, dass der Flughafen alle ihm durch den Staatsvertrag, die Statuten oder dieses Pflichtenheft auferlegten Verpflichtungen erfüllt, ist er berechtigt, Abgaben zu erheben und die Ansätze dieser Abgaben festzusetzen. Die Art und Höhe dieser Abgaben werden durch Beschluss des Verwaltungsrates bestimmt. Dieser Beschluss unterliegt der Genehmigung der zuständigen französischen und schweizerischen Behörden gemäss den in Artikel 13 vorgesehenen Bedingungen.

Ansätze

Artikel 19

Die Grundstücke (unverbaute Liegenschaften, Bauten und Einrichtungen) können an Luftverkehrsunternehmungen und an Benützer des Flughafens vermietet werden. Solche Mietverträge müssen eine Bestimmung enthalten, wonach sie für den Fall der Auflösung des Flughafens durch diese Tatsache als aufgehoben gelten.

Vermietung von
Grundstücken

Artikel 20

Die Mieter können auf den gemieteten Liegenschaften nur mit Ermächtigung des Flughafens Bauten errichten oder die bestehenden Bauten und Einrichtungen verändern, wenn die Bedeutung der geplanten Arbeiten es rechtfertigt. Vorgängig ist nach den in Artikel 18, Absatz 2, der Statuten vorgesehenen Bedingungen ein Beschluss des Verwaltungsrates

Verpflichtungen
der Mieter

notwendig sowie das Einverständnis der Dienststellen, die beim Betrieb und bei der Kontrolle des Flughafens mitwirken.

Artikel 21

Kontrolle über
die Abgabenerhebungen

1. Die gültigen Ansätze werden öffentlich durch Anschläge bekanntgegeben, die in sehr auffälliger Weise an besonders hierfür bestimmten Stellen anzubringen sind.

2. Ein Stück dieser Anschläge wird beim Sitz des Flughafens hinterlegt.

3. Der Flughafen ist verantwortlich für die Erhaltung dieser Anschläge und ersetzt sie jedesmal, wenn dies geboten ist.

4. Der Stand der Abgabenerhebungen ergibt sich aus ihrer Eintragung, deren Einzelheiten durch den Direktor im Einvernehmen mit den Finanzinspektoren festgesetzt werden.

Arbeiten des ersten Ausbaues

Baubeschrieb und Kostenvoranschlag

Baubeschrieb

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

I. Bodenorganisation

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 2000 m für die erstgenannte und 1600 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 2000 m² überdeckter Fläche. Im Abfer-

tigungsgebäude 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 9000 m² überdeckter Fläche haben.

Die Flugsicherungseinrichtungen umfassen unter anderem eine Station für Peildienst, eine Blindlandanlage 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.

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 Abschrankungen 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 bezeichnet die grösste Flächenausdehnung, welche der Flughafen erhalten kann.

Diese Flächenausdehnung wurde festgelegt unter der Annahme, dass die Pisten auf 2700 m beziehungsweise 1900 m verlängert werden (Klasse A).

Überdies ist vorgesehen, an Stelle der Startstreifen für Leichtflugzeuge in Richtung 335° eine zweite Hauptpiste von 2100 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

I. Landerwerb	pro memoria *)
II. Tiefbauarbeiten (Bodenorganisation, Lande- und Startbahnen, Roll- wege, 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 Strassen- netz.	130 000 000
Insgesamt	1 400 000 000

9755

*) Zu Lasten des französischen Staates.

**Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über die Ratifikation des
Staatsvertrages vom 4. Juli 1949 betreffend den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-
Mülhausen bei Blotzheim (Vom 24. Oktober 1949)**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1949
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	44
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	5699
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	03.11.1949
Date	
Data	
Seite	741-795
Page	
Pagina	
Ref. No	10 036 815

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.