Protokoll über die Besprechung im Breiteschulhaus in Muttenz vom 1. April 1942 betreffend das Flugplatzprojekt C

Herrn Regierungspräsident Mosimann.

1287a

P r o t o k o l l

über die Besprechung im Breiteschulhaus in Muttenz vom 1. April 1942 betreffend das Flugplatzprojekt Hard C.

Es sind anwesend:

als Vertreter des Regierungsrates:
Regierungspräsident J. Mosimann,
Regierungsrat Dr. E. Erny,
Regierungsrat Dr. H. Gschwind,
Landschreiber Dr. G. Schmied,
Kantonsoberförster F. Stoeckle,
Fischereiexperte Dr. W. Schmassmann;

als Vertreter der Gemeinde Muttenz:
Professor Dr. K. Leupin, Gemeindepräsident,
Gemeinderat O. Schmid,
Gemeinderat H. Vögtlin,
Gemeinderat H. Jourdan,
Gemeinderat F. Müller,
Gemeindeverwalter P. Moser;

als Vertreter der Gemeinde Birsfelden:
Gemeinderat F. Isch,
Gemeinderat W. Zimmer;

als Vertreter der Gemeinde Pratteln:
Gemeindeverwalter M. Wüthrich;

als Vertreter der Aviatik beider Basel:
Flugplatzdirektor Koepke.

1287 a. 1. April 1942.

ha.

Regierungspräsident Mosimann begrüsst die Anwesenden und teilt nach Eröffnung der Sitzung mit, dass die baselstädtischen Behörden ein neues Flugplatzprojekt, das eventuell auf Areal der Gemeinden Muttenz und Birsfelden zu liegen kommt, unterbreitet haben. Weil das Sternenfeld den heutigen Anforderungen offenbar nicht mehr genügt, haben sich die baselstädtischen Behörden veranlasst gesehen, einen Ersatz zu suchen und sind dabei zu dem vorliegenden Projekte Hard C gekommen. Der Regierungsrat hat sich nun verpflichtet ge-

Protokoll über die Besprechung im Breiteschulhaus in Muttenz vom 1. April 1942 betreffend das Flugplatzprojekt C

fühlt, bevor er irgendwelche Verhandlungen mit Basel-Stadt aufnimmt, den interessierten Gemeindebehörden die Möglichkeit zu geben, sich über dieses Projekt auszusprechen, was der Zweck der heutigen Konferenz ist.

Hierauf verliest Direktor Koepke zunächst ein Exposé, das in der Tagespresse veröffentlicht werden soll. Darin wird verwiesen auf die durch den Rheinhafen hervorgerufenen Einschränkungen auf dem Flugplatz Sternenfeld, auf das Suchen der Aviatik nach neuen Möglichkeiten und das Ergebnis dieser Nachforschungen, die beiden Projekte Allschwil und Hard C. Ferner wird darin der Standpunkt vertreten, dass es sich heute nun, nachdem sich das Projekt Allschwil als undurchführbar erwiesen habe, um die Frage handle, ob das Projekt Hard durchgeführt werden soll oder nicht. Im letzterm Falle werde Basel nach dem Krieg keinen Flugplatz haben. Das Projekt Hard C bedürfe eines Holzschlages von ca. 80 ha und 20 ha Schutzzone. Dieser Flugplatz wäre unabhängig von der Landesgrenze und verkehrstechnisch günstig gelegen. Er sei vom eidgenössischen Luftamt als durchführbar erklärt worden. Von der Kostensumme von 4,25 Millionen müssten ca. 80 % für Arbeitslöhne verwendet werden. Eine künftige Vergrösserung dieses Flugplatzes werde niemals durch eine weitere Abholzung angestrebt werden.-

Anschliessend an dieses Expose verweist Direktor Koepke noch auf das Reinacher Projekt. Reinach kommt seines Erachtens nicht in Frage wegen der umliegenden Höhenzüge. Im Vergleich mit dem Sternenfeld muss der Hardebene der Vorzug gegeben werden, weil diese parallel zu den vorherrschenden Windströmungen liegt. Wenn Basel am Ende des Krieges ohne Flugplatz ist, muss riskiert werden, dass Basel im Flugverkehr überhaupt ausser Acht gelassen wird. Was nun den Flugplatz selbst anbetrifft, muss nach einem Minimum an Abholzung getrachtet werden. Die eidgenössischen Vorschriften verlangen für die Hauptrichtungen des Platzes eine Länge von 1300 m und eine Breite von 400 m. Für die Nebenpisten genügen 900 m Länge und 400 m Breite. Das vorliegende Projekt genügt diesen Vorschriften in der Hauptsache und erlaubt das Starten und Landen aller heutigen Flugzeugtypen. Es ist heute schon bekannt, dass der europäische Luftverkehr nach dem Kriege nicht nur mit Grossflugzeugen, die vielleicht täglich einmal verkehren, durchgeführt wird, sondern in der Hauptsache auch mit Normal-Flugzeugen in mehreren Tageskursen. Ein Flugplatz im Umfange

Protokoll über die Besprechung im Breiteschulhaus in Muttenz vom 1. April 1942 betreffend das Flugplatzprojekt C

des vorliegenden Projektes wird auch noch nach der Schaffung eines schweizerischen zentralen Grossflugplatzes notwendig sein. Allerdings hat dieses Projekt den Nachteil, dass das Blindlanden wahrscheinlich unmöglich sein wird, wenn nicht ein neues Verfahren erfunden werden kann. Dies hauptsächlich wegen der Eisenmasse des Rangierbahnhofes Muttenz und den Hügeln des Wartenberges und des Hörnli. Das Landen bei einer untern Wolkenhöhe von ca. 100 m wird hingegen noch möglich sein, weshalb trotzdem mit einer gewissen Betriebsregelmässigkeit gerechnet werden kann, d.h. durchschnittlich mit ca. 95 %. Was die Funkerei anbelangt, haben die durchgeführten Versuche gezeigt, dass die Sender auch bei den schlechtesten Verhältnissen noch gehört werden.

Mit diesem Projekte handelt es sich um ein Provisorium, das in Betrieb gehalten werden soll, bis der neue Grossflugplatz Allschwil erstellt werden kann. Dieses Provisorium kann allerdings lange dauern, da wir heute noch nicht wissen, ob das für einen Grossflugplatz erforderliche Land im Elsass freigegeben wird. Es ist auch denkbar, dass später beide Flugplätze, nämlich der Grossflugplatz Allschwil und der Platz in der Hard, gleichzeitig benötigt werden. Ein gewisser Ersatz für verlorenes Pflanzland würde beim Projekt Hard C die hindernisfreie Zone bilden. Inbezug auf das Verhältnis des Eigentümers des benötigten Areals käme ein Pachtvertrag in Frage. Jedenfalls steht aber fest, dass es sich beim Projekte Hard C nicht nur um eine vorläufige, d.h. um den kleinen Anfang einer Flugplatzanlage handelt, sondern um ein definitives Projekt, das später keinesfalls erweitert werden soll.

Professor Leupin bezeichnet dieses Projekt als eine Uebergangslösung. Inbezug auf die Geländeausdehnung hält er es für besser als die bisherige Anlage auf dem Sternenfeld; aber inbezug auf die gegebenen Möglichkeiten bei einer Schlechtwetterlage weniger geeignet, obwohl auch das Sternenfeld nicht sehr günstig war, da schon vor dem Krieg Einschränkungen im Flugverkehr getroffen werden mussten. Von grösster Bedeutung für die Gemeinde Muttenz ist die Frage, was geschehen soll, wenn das Allschwilerprojekt nicht zu Stande kommen wird. Seiner Auffassung nach muss die Aviatik in diesem Falle das Gesuch um weitere Abholzung der Hard an die zuständigen Behörden richten. Diese Ansicht soll heute schon in Basler Regierungskreisen herrschen. Sie soll auch schon von Direktor Koepke selbst vertreten worden sein.

Protokoll über die Besprechung im Breiteschulhaus in Muttenz vom 1. April 1942 betreffend das Flugplatzprojekt C

Er sieht sich deshalb veranlasst, eine gewisse Divergenz zwischen den verschiedenen Aeusserungen von Direktor Koepke festzustellen. Er kann nicht einsehen, weshalb heute nicht das Projekt Allschwil-Schweizerteil so vorbereitet werden soll, dass nach dem Krieg dann für die Erstellung des Grossflugplatzes einfach daran angeknüpft werden kann. Bis zur Erstellung der Grossanlage könnte dann jedenfalls Allschwil-Schweizerteil in Betrieb genommen werden. Ueber diese Frage besteht ausser demjenigen von Direktor Koepke noch kein fachtechnisches Gutachten. Die gegen das Projekt Allschwil-Schweizerteil von der Aviatik vorgebrachten Gründe kann er nicht als stichhaltige Argumente betrachten. Er verlangt deshalb zunächst ein neutrales fachtechnisches Gutachten, worin die beiden Projekte miteinander verglichen werden. Das vorliegende Gutachten vergleicht nur das Projekt Hard C mit der bereits bestehenden Flugplatzanlage auf dem Sternenfeld. Auch er sieht die Notwendigkeit eines Flugplatzes für Basel durchaus ein, sogar die Notwendigkeit eines Grossflugplatzes und bezeichnet die von Direktor Koepke geäusserten Tendenzen geradezu als eine Totengräberei des Grossprojektes Allschwil. Denn es scheint ihm absolut klar zu sein, dass der Kanton Basel-Stadt nicht 4,3 Millionen ausgeben wird für die Erstellung eines Flugplatzes in der Hard, um nachher an einem andern Orte wieder neu anzufangen. Dies ist auch wiederum ein Grund, weshalb es nach dem Kriege zwangsläufig zu einer Erweiterung des Projektes Hard C kommen wird.-

Gemeinderat Müller möchte den Flugplatz nicht so nahe beim Rangierbahnhof wissen, weil damit die Bombardierung beider Anlagen erleichtert würde. Er befürchtet auch, dass durch die Abholzung mehr Nebel entstehen wird als heute.

Direktor Koepke begreift, dass sich Professor Leupin für die Interessen und Naturschönheiten von Muttenz wehrt. Er ist jedoch wahrscheinlich von Ingenieur Gutzwiller unsachlich orientiert worden. Der Grund, weshalb dem Sternenfeld die Nachtpost entzogen wurde, war das Verhalten eines benachbarten Landwirts und nicht die Lage des Flugplatzes. Die Behauptung, das Hardprojekt werde später vergrössert, beruht auf einer irrtümlichen Auffassung, weil die Aviatik später keinen weitern Ausbau will und auch nicht benötigt. Es handelt sich somit mit dem Projekt Hard C um eine definitive Anlage, für welche das eidgenössische Luftamt die Verantwortung nicht über-

Protokoll über die Besprechung im Breiteschulhaus in Muttenz vom 1. April 1942 betreffend das Flugplatzprojekt C

nehmen würde, wenn es ein schlechter Flugplatz wäre. Inbezug auf die technische Ausführung darf die Anlage also nicht als Provisorium betrachtet werden. Er bestreitet, dass er gegen das Allschwiler Projekt eingestellt sei. Im Gegensatz zu den Ausführungen von Professor Leupin ist er immer dafür eingetreten. Obwohl nun gegenwärtig ein neutrales Gutachten über das Projekt Allschwil-Schweizerteil eingeholt wird, weiss er heute schon, dass dieses negativ ausfällt, und dass dafür die Konzession nicht erteilt wird. Für die Aviatik erhebt sich nun die Frage, ob weiter diskutiert oder ob gehandelt werden soll. Im ersteren Falle wird Basel nach dem Kriege ohne Flugplatz dastehen, was sich auf Handel und Industrie sicherlich ungünstig auswirken wird. Es handelt sich beim vorliegenden Projekt um einen rechten Flugplatz, hingegen nicht um eine Grossanlage, die vom Sprechenden begrüsst würde, aber heute noch nicht möglich ist. Es handelt sich für Basel in erster Linie darum, dass es den Anschluss an das Europanetz erreicht. Aus diesen Erwägungen heraus kann er dem Projekte Allschwil-Schweizerteil nur dann zustimmen, wenn der Weiterausbau nach Frankreich ermöglicht wird, denn dieses Projekt hält er für wesentlich schlechter als das vorliegende. Die Frage des Nebels sollte von einem Geologen abgeklärt werden. Hingegen weiss er aus Erfahrung, dass bei waldreichen Ebenen mehr Nebel vorhanden ist als bei freien Plätzen.

Regierungspräsident Mosimann erwähnt hier, dass der Regierungsrat inbezug auf die weitere Abholzung der Hard die gleichen Befürchtungen gehabt hat wie Professor Leupin. Es wird eben Sache der vertraglichen Regelung sein, dass es beim vorliegenden Projekt auf alle Fälle sein Bewenden haben muss.

Professor Leupin zitiert nun verschiedene Aeusserungen von Direktor Koepke, die dieser an andern Orten gemacht hat. So soll er in einer Expertise über das Allschwiler Projekt geschrieben haben: ".... eine Warnung übrigens für die Zukunft." In einem Bericht an Direktor Rebsamen ist der Passus enthalten: "Es steht fest, dass, insofern Allschwil nicht zu Stande kommen könnte, eine weitere Abforstung in der Hard notwendig würde etc.". Professor Leupin kann sich auch mit einer staatsvertraglichen Regelung nicht befriedigt erklären, denn trotz eines Staatsvertrages wird man später mit einem Gesuch um weitere Abholzung an die Behörden treten mit der Begründung, es seien jetzt schon so und soviele Mittel investiert worden, weshalb man von

Protokoll über die Besprechung im Breiteschulhaus in Muttenz vom 1. April 1942 betreffend das Flugplatzprojekt C

der Aviatik doch nicht verlangen könne, dass sie dies alles aufgebe. Er selbst möchte dieses Projekt nicht als schlecht bezeichnen, dies sei von den eidgenössischen Instanzen bereits geschehen. Als neutraler Gutachter wünscht er eine unabhängige Person wie Professor Gsell.-

Direktor Koepke hat vor dem Allschwiler Projekt gewarnt, weil er den Bau nur dann für möglich hält, wenn noch über weiteres Land verfügt werden kann. Auf Grund eines Planes orientiert er über die Vor- und Nachteile der beiden Projekte. Danach genügt der Schweizerteil nicht für den regelmässigen Betrieb. Aus diesen Gründen wird auch die Konzession nicht erteilt worden. Er will damit beweisen, dass er absolut keine Sonderinteressen vertritt.

Regierungspräsident Mosimann verweist auf einen bereits stattgefundenen Augenschein in Allschwil, zu dem Professor Gsell zugezogen wurde. Dort ist das Projekt Allschwil-Schweizerteil von diesem vollständig abgelehnt und als unzulänglich bezeichnet worden. Der Regierungsrat ist aber bereit, im Benehmen mit der Gemeinde Muttenz diese Frage weiter zu verfolgen.

Mitteilung an Regierungspräsident Mosimann,
an den Gemeinderat Muttenz,
an den Gemeinderat Pratteln,
an den Gemeinderat Birsfelden,
an Flugplatzdirektor Koepke, Birsfelden,
an die Baudirektion,
an die Direktion des Innern.

Der Protokollführer: