

**Schriftliche Anfrage betreffend Dekarbonisierungsstrategie des Euroairport (EAP)
Basel-Mulhouse und insbesondere Ersatz dieselbetriebener Ground Power Units
(GPU)**

25.5530.01

Flugzeuge benötigen zwischen Ankunft und Abflug Strom, etwa für die Bordcomputer, die Klimatisierung und die Beleuchtung. Viele europäische Flughäfen verfolgen das Ziels einer lokal emissionsfreien Flugabfertigung und sind im Begriff, die Bodenprozesse zu elektrifizieren. Als eine der Massnahmen werden die Flugzeugpositionen ans Starkstromnetz angeschlossen (entweder durch fest installierte Bodenstromanlagen oder vollelektrische, mobile Ground Power Units), dies teilweise mit staatlicher finanzieller Förderung (beim Flughafen Stuttgart bspw. durch das deutsche Bundesministerium für Digitales und Verkehr [BMDV] mittels «Förderprogramm zur Marktaktivierung alternativer Technologien für die klima- und umweltfreundliche Versorgung von Luftfahrzeugen mit Bodenstrom an Flughäfen»¹).

Auch der EAP hat sich zum Ziel gesetzt, das Netto-Null-Ziel für die eigene Infrastruktur zu erreichen, und zwar bis 2030. Soweit ersichtlich sind auf dem EAP derzeit noch immer dieselbetriebene Generatoren als mobile GPU in Betrieb.

Ein Thema ist zudem die klimafreundliche Erschliessung des Flughafens. Dem Vernehmen tragen indirekte Scope-3-Emissionen aus dem landseitigen Verkehr von Passagieren und Mitarbeitenden einen erheblichen Teil zur CO2-Bilanz des EAP bei (auf dem Flughafen existieren rund 6'500 Arbeitsplätze).

Vor diesem Hintergrund bittet der Unterzeichnete den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Bestehen beim EAP Bestrebungen zur Dekarbonisierung der GPU's, welche Investitionen sind dafür vorgesehen und wie sieht der Zeitplan aus?
2. Welches sind die weiteren Meilensteine, die sich der EAP zur Erreichung des Netto-Null-Ziels bis 2030 gesetzt hat und kann der Zeitplan eingehalten werden?
3. Welche Finanzierungsquellen und allenfalls Förderprogramme stehen dem EuroAirport für die Erreichung des Netto-Null-Ziels zur Verfügung? Sind für den EAP – analog den erwähnten Beiträgen des BMDV – Fördermittel aus den am Flughafen beteiligten drei Ländern denkbar oder werden schon solche beansprucht?
4. Wie sieht der Modalsplit des Flughafens derzeit aus (bitte nebst dem Total die Werte für die Schweiz, Frankreich und Deutschland auch separat angeben) und welche Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, den Modalsplit zugunsten nachhaltiger Mobilität zügig zu verbessern? Gibt es diesbezüglich auch einen Zeitplan bis 2030? Welche Rolle spielt dabei der viel diskutierte Bahnanschluss? Ist diesbezüglich in absehbarer Zeit ein Fortschritt denkbar? Was bräuchte es aus politischer Sicht dazu?
5. Was kann aus kantonalpolitischer Sicht sonst noch unternommen werden, um die Dekarbonisierung des EAP zu unterstützen und zu beschleunigen? Welche Grundlagen und Instrumente könnten dabei nützlich sein?

¹ <https://www.stuttgart-airport.com/de/unternehmen/news-und-presse/newsroom/sauberer-bodenstrom-fur-das-air-cargo-vorfeld-bundesverkehrsminister-dr-wissing-uberreicht-forderbescheid> (besucht am 29.11.2025)

Daniel Albietz