



An den Grossen Rat

25.5530.02

WSU/P255530

Basel, 11. Februar 2026

Regierungsratsbeschluss vom 10. Februar 2026

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

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Daniel Albietz dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

«Flugzeuge benötigen zwischen Ankunft und Abflug Strom, etwa für die Bordcomputer, die Klimatisierung und die Beleuchtung. Viele europäische Flughäfen verfolgen das Ziel 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»<sup>11</sup>).

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 CO<sub>2</sub>-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?

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

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 kantonpolitischer Sicht sonst noch unternommen werden, um die Dekarbonisierung des EAP zu unterstützen und zu beschleunigen? Welche Grundlagen und Instrumente könnten dabei nützlich sein?

Daniel Albietz»

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

## 1. Vorbemerkungen

Der Flughafen Basel-Mulhouse (EAP) setzt sich seit längerem dafür ein, die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die mit dem Betrieb des Flughafens zusammenhängen, zu reduzieren. Im Jahr 2021 verpflichtete er sich, bis 2030 Netto-Null-Emissionen für seine eigenen Infrastrukturen (Scopes 1 und 2) zu erreichen. Im Fokus stehen dabei vor allem die Anlagen zur Wärmeerzeugung sowie der flughafeneigene Fuhrpark. Um die Gesamtemissionen zu reduzieren, arbeitet der Flughafen zudem mit zahlreichen Akteuren der Flughafenplattform zusammen. Hierzu nimmt der EAP am Zertifizierungsprogramm ACA teil. ACA ist ein durch den europäischen Flughafenverband ACI Europe eingeführtes, unabhängiges Zertifizierungssystem für Flughäfen zur Erfassung und Reduzierung von Treibhausgasemissionen. Bei dieser Zertifizierung werden die von den Flughäfen unternommenen Anstrengungen zur Reduzierung ihrer Treibhausgase bewertet und attestiert. Im April 2022 wurde die ACA-Zertifizierung des EAP auf der 4. Stufe bestätigt. Als nächste Stufen sind die Kompensation der Restemissionen im Bereich Scope 1 und 2 durch zuverlässige Klimaschutzprojekte und anschliessend auch eine aktive Reduktion von Emissionen im Bereich des Scope 3 vorgesehen. Im Scope 3 liegen die vom Flughafen selbst nicht direkt beeinflussbaren Emissionen des Luftverkehrsbetriebs. Hierzu zählen die Emissionen von Luftfahrzeugen am Boden während der Abfertigungszeiten sowie auch die durch Diesel-Bodenstromaggregate (GPU) verursachten Emissionen.

## 2. Zu den einzelnen Fragen

1. *Bestehen beim EAP Bestrebungen zur Dekarbonisierung der GPU's, welche Investitionen sind dafür vorgesehen und wie sieht der Zeitplan aus?*

Die Diesel-Bodenstromaggregate (GPU) am EAP werden von den Bodenabfertigungsdiensten, namentlich Swissport, betrieben. Von den rund 30 GPU, über die Swissport verfügt, sind bereits heute 12 batterieelektrisch (eGPU) betrieben. Im Jahr 2026 werden sechs dieselbetriebene GPU durch eGPU ersetzt. Darüber hinaus ist vorgesehen, dass bis 2030 sämtliche verbleibenden Diesel-GPU schrittweise durch eGPU ersetzt werden. Langfristig wird Swissport lediglich zwei dieselbetriebene Einheiten als Reserve vorhalten, um im Falle von Störungen der batteriebetriebenen Geräte die Betriebskontinuität sicherzustellen. Die Finanzierung des GPU-Ersatzes wird vollständig von Swissport getragen.

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?*

Nachfolgend sind die wichtigsten verbleibenden Massnahmen aufgeführt, die es dem Flughafen ermöglichen werden, sein Netto-Null-Ziel bis 2030 zu erreichen:

- Wärmeversorgung: Erweiterung der Biomasse-Heizzentrale in Saint-Louis, wodurch der Anteil erneuerbarer Wärme, der dem Flughafen zur Verfügung gestellt wird, deutlich erhöht werden kann (2027);
  - Wärmeversorgung: Ersatz von gasbetriebenen Heizkesseln durch Wärmepumpen (2028);
  - Kraftstoffe: Schrittweiser Ersatz von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor durch Elektrofahrzeuge (fortlaufend bis 2030) sowie Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge;
  - Kraftstoffe: Ersatz fossiler Kraftstoffe durch den Biokraftstoff HVO (2026);
  - Elektrizität: Der Flughafen bezieht seit 2020 für seinen gesamten Stromverbrauch Herkunftsnachweise aus 100% fossilfreien Energien. Darüber hinaus wurden im Jahr 2025 Photovoltaikanlagen installiert, weitere Anlagen sind für 2027 geplant. Der erzeugte Strom wird vor Ort selbst verbraucht. Für den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf dem Flughafengelände – einschliesslich eGPU, Leichtfahrzeuge, Vorfeldgeräte, Busse sowie zukünftiger PCA-Anlagen (Pre-Conditioned Air-Anlagen) – befindet sich derzeit ein Investitionsplan in Umsetzung. Dieser sieht die Installation von mehr als 160 Ladepunkten mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 4,4 Millionen Euro vor. Die vollständige Inbetriebnahme ist bis Ende 2026 vorgesehen. Eine der sichtbarsten Massnahmen dieses Programms ist der Bau eines speziell ausgewiesenen Ladebereichs für Bodenabfertigungsgeräte und Fahrzeuge, der nördlich des Terminals errichtet wird.
  - CO<sub>2</sub>-Kompensation: In Zusammenarbeit mit dem Office National des Forêts (ONF) sowie zwei französischen Gemeinden finanziert der Flughafen die Aufforstung von rund 18 Hektar Waldflächen. Dadurch können im Jahr 2030 CO<sub>2</sub>-Zertifikate in Höhe von rund 3.000 tCO<sub>2</sub> generiert werden, mit denen die verbleibenden Emissionen des Flughafens über mehrere Jahre kompensiert 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?*

Der EAP nutzt verschiedene Finanzierungsquellen. So hat der EAP im Rahmen des europäischen Förderprogramms „CEF 2 Transport – Alternative Fuels Infrastructure Facility“ eine finanzielle Unterstützung in Höhe von 1,1 Millionen Euro zur Finanzierung der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auf dem Flughafengelände erhalten. Ergänzend dazu hat der Flughafen weitere Fördermittel im Bereich Mobilität erhalten, insbesondere:

- 49'000 Euro, bewilligt von der ADEME (Frankreich) im Rahmen des Förderprogramms TEN-MOD 2021, für die Durchführung einer interbetrieblichen Mobilitätsanalyse sowie die Ausarbeitung eines entsprechenden Mobilitätsplans.
  - Eine von Agglo Basel gewährte Subvention für den Bau von Radverkehrsinfrastrukturen auf dem Flughafengelände. Diese Förderung beläuft sich derzeit auf 310'000 Euro und wird sich nach Abschluss der für 2026 vorgesehenen Arbeiten auf insgesamt rund 830'000 Euro erhöhen.
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?*

Die Passagierbefragungen der Jahre 2022–2024 zeigen für den landseitigen Verkehr vom und zum Flughafen einen stark differenzierten Modal Split je nach Land. Der ÖV-Anteil betrug demnach wie folgt:

- Schweiz: 46%
- Deutschland: 28%
- Frankreich 11%

Insgesamt beträgt der ÖV-Anteil 33%. Damit dominiert der motorisierte Individualverkehr (Absetzen oder Parken von Pkw). Dies ist insbesondere zurückzuführen auf das Fehlen einer direkten Schienenanbindung des Flughafens, der geografischen Streuung des Einzugsgebiets sowie einer bislang unzureichenden Zeit- und Kostenwettbewerbsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs, insbesondere auf französischer Seite.

Der Regierungsrat strebt im Rahmen der kantonalen Mobilitätsstrategie und insbesondere auch des kantonalen ÖV-Programms 2026-2028 generell eine Verbesserung des Modal Splits zugunsten einer nachhaltigen Mobilität an. Beim EAP kann er dieses Ziel allerdings wegen des besonderen binationalen Status nicht allein, sondern nur gemeinsam mit den Partnern im Dreiland und dem Bund erreichen.

Eine Bahnanbindung des EuroAirport (NLF EAP) würde stark zur umweltfreundlichen Erschliessung des Flughafens beitragen. Sie verbessert die Erreichbarkeit des Flughafens mit dem ÖV und könnte sowohl Flugreisenden als auch den Beschäftigten eine Alternative zum Auto bieten. Gemäss bisherigen Planungen hätte das Vorhaben bis ca. 2034/35 realisiert sein sollen. Die Arbeiten sind allerdings seit 19. September 2025 auf unbestimmte Zeit ausgesetzt («suspendu») worden, obwohl sie sich bereits in der Phase der Detailprojektierung befinden. Die französische Seite hat aufgrund der aktuellen Finanzlage in Frankreich keine weiteren Beiträge an die NLF EAP zusagen können. Voraussichtlich im Februar werden die Partner erstmals wieder zusammenkommen, um nach Finanzierungslösungen zu suchen. Parallel dazu werden Möglichkeiten nach einer besseren Erschliessung des EAP noch ohne Bahnanbindung untersucht wie z.B. durch die Einführung weiterer Buslinien oder durch Fahrplanverdichtungen bzw. neue Linienführungen auf bestehenden Linien.

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?*

Was die Flughafeninfrastrukturen und den Flughafenbetrieb im engeren Sinn betrifft, bestehen für den Kanton aufgrund des binationalen Status des Flughafens keine eigenständigen Regelungsmöglichkeiten. Entsprechende Massnahmen sind von den Flughafenorganen zu beschliessen. Der Regierungsrat setzt sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emission aus dem Flughafenbetrieb ein. Die aufgezeigten und durch den EAP getroffenen Massnahmen zeigen, dass die Bestrebungen des EAP bereits fortgeschritten sind und längst nicht nur auf die eigenen Emissionen abzielen.

Darüber hinaus unterstützt der Regierungsrat nach wie vor die Einführung von staatlichen Abgaben, die Anreize setzen, die Menge des Flugverkehrs zu reduzieren.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin