

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2025/365 von Regina Weibel: «Einstellung der Leichtaviatik am EuroAirport – Konsequenzen und Handlungsbedarf»

2025/365

vom 25. November 2025

1. Text der Interpellation

Am 28. August 2025 reichte Regina Weibel die Interpellation [2025/365](#) «Einstellung der Leichtaviatik am EuroAirport – Konsequenzen und Handlungsbedarf» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Mit Medienmitteilung vom 7. August 2025 hat der EuroAirport bekanntgegeben, dass die Leicht- und Freizeitaviatik in der Nordzone bis spätestens Ende 2026 eingestellt wird. Begründet wird der Entscheid mit dem begrenzten Platzangebot, das künftig prioritär dem kommerziellen Luftverkehr vorbehalten sein soll. Die Freizeitaviatik sei wirtschaftlich nicht tragfähig, notwendige Investitionen würden sich nicht amortisieren lassen.

Besonders betroffen ist die Nordzone, deren Infrastruktur seit fast sechzig Jahren in Betrieb ist und nur begrenzt modernisiert wurde. Zwar hat der EuroAirport durch die Vermietung der Anlagen über die Jahre Einnahmen erzielt, doch blieben grössere Investitionen bislang aus. Nun wird die Weiterführung mit Verweis auf die hohen Kosten als nicht mehr lohnend beurteilt.

Der Aero Club Schweiz kritisiert die Entscheidung scharf und spricht von einer Katastrophe für die Privatpiloten. Die Leicht- und Sportaviatik bilde den Einstieg für viele zukünftige Pilotinnen und Piloten und leiste damit einen wichtigen Beitrag zur Ausbildung von Fachpersonal nicht nur in der zivilen, sondern auch in der militärischen Luftfahrt. Zudem sei im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgeschrieben, dass der EuroAirport auch für die Leichtaviatik zur Verfügung stehen müsse.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. *Wie war die Haltung des Regierungsrats beziehungsweise seiner Vertretung im Verwaltungsrat des EuroAirports zur Einstellung der Leicht- und Freizeitaviatik, und welche Mitsprachemöglichkeiten bestehen für die Schweiz im trinationalen Verwaltungsrat?*
2. *Wie gedenkt der Regierungsrat sicherzustellen, dass der Betrieb der Leicht- und Freizeitaviatik am EuroAirport langfristig gewährleistet bleibt, wie dies im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vorgesehen ist? Welche Alternativen oder Ersatzstandorte wurden den Nutzerinnen und Nutzern bisher angeboten?*

3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen der Einstellung der Leichtaviatik auf die Ausbildung von Pilotinnen und Piloten sowie auf die zivile Luftfahrt insgesamt? Welche wirtschaftlichen und regionalpolitischen Folgen ergeben sich für Flugschulen, Vereine und Betriebe?
4. Wie beurteilt der Regierungsrat die Argumentation des EuroAirports, wonach kein Platz mehr für die Leicht- und Freizeitaviatik vorhanden sei, und inwiefern wurden alternative Standorte auf dem Flughafengelände geprüft?

2. Einleitende Bemerkungen

Mit [Medienmitteilung](#) vom 7. August 2025 hat der EuroAirport (EAP) angekündigt, die Infrastruktur für die Leicht- und Freizeitaviatik in der Zone Nord spätestens per Ende 2026 ausser Betrieb zu nehmen. Die Entscheidung beruht auf wirtschaftlichen und planerischen Überlegungen: Der Unterhalts- und Investitionsbedarf ist erheblich und eine Amortisation bis zur absehbaren Nutzungsgrenze der Zone nicht möglich. Gleichzeitig besteht ein wachsender Flächenbedarf für den Linien- und Charterverkehr sowie für das künftige Entwicklungsprojekt EMT (Evolution Modulaire du Terminal). Die Leicht- und Freizeitaviatik kann den Flughafen weiterhin nutzen, allerdings ohne dauerhafte Stationierung in der Zone Nord.

3. Beantwortung der Fragen

1. Wie war die Haltung des Regierungsrats beziehungsweise seiner Vertretung im Verwaltungsrat des EuroAirports zur Einstellung der Leicht- und Freizeitaviatik, und welche Mitsprachemöglichkeiten bestehen für die Schweiz im trinationalen Verwaltungsrat?

Der binationale Verwaltungsrat des Flughafens Basel-Mulhouse setzt sich aus je acht Mitgliedern aus der Schweiz und Frankreich zusammen. Der Verwaltungsrat fasst seine Beschlüsse im Konsens, das heisst, Entscheide werden nur getroffen, wenn beide Seiten zustimmen. Dieses Verfahren stellt sicher, dass die Interessen der Schweiz und Frankreichs gleichermaßen berücksichtigt werden. Die BL-Vertretungen im Verwaltungsrat handeln im Rahmen der EAP [Eigentümerstrategie](#).

2. Wie gedenkt der Regierungsrat sicherzustellen, dass der Betrieb der Leicht- und Freizeitaviatik am EuroAirport langfristig gewährleistet bleibt, wie dies im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vorgesehen ist? Welche Alternativen oder Ersatzstandorte wurden den Nutzerinnen und Nutzern bisher angeboten?

Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) verpflichtet den EuroAirport, den Zugang für sämtliche Verkehrsarten im Rahmen der verfügbaren Kapazitäten sicherzustellen. Dies bleibt auch künftig gewährleistet: Starts und Landungen von Leichtflugzeugen sind weiterhin möglich, jeweils nach vorgängiger Bewilligung (Prior Permission Required). Ein dauerhafter stationärer Betrieb in der Zone Nord ist hingegen nicht mehr möglich – ist aber auch nicht Teil der vom SIL geforderten Betriebsgewährleistung für Leicht- und Freizeitaviatik. Dennoch hat der Flughafen die Möglichkeit von Ersatzflächen geprüft; sieht jedoch aufgrund der hohen Auslastung der Plattform und der vorgesehenen Nutzung für den Linien- und Charterverkehr keine Möglichkeit für einen alternativen Standort für eine dauerhafte Stationierung auf dem Gelände.

3. Wie beurteilt der Regierungsrat die Auswirkungen der Einstellung der Leichtaviatik auf die Ausbildung von Pilotinnen und Piloten sowie auf die zivile Luftfahrt insgesamt? Welche wirtschaftlichen und regionalpolitischen Folgen ergeben sich für Flugschulen, Vereine und Betriebe?

Der Regierungsrat erkennt die Bedeutung der Leichtaviatik für die Pilotenausbildung. Die Einstellung der stationären Nutzung in der Zone Nord erschwert die Tätigkeit von Flugschulen und Vereinen am Standort Basel. Der Zugang zum Flugplatz für Leichtflugzeuge und die entsprechende Aviatik bleiben jedoch weiterhin möglich.

In der Schweiz gibt es zahlreiche weitere Angebote für die Ausbildung von Piloten, die an dafür besser geeigneten Flugplätzen angesiedelt sind. Insgesamt ist deshalb die Pilotenausbildung in der Schweiz weiterhin sichergestellt.

4. *Wie beurteilt der Regierungsrat die Argumentation des EuroAirports, wonach kein Platz mehr für die Leicht- und Freizeitaviatik vorhanden sei, und inwiefern wurden alternative Standorte auf dem Flughafengelände geprüft?*

Die Argumentation des EuroAirport stützt sich auf wirtschaftlichen, betrieblichen und planerischen Faktoren. Wie vorgängig ausgeführt, ist der Unterhaltsbedarf der bestehenden Infrastruktur in der Zone Nord hoch und lässt sich bis zum geplanten Nutzungsende nicht amortisieren. Parallel wächst der Flächenbedarf für Linien- und Charterverkehr sowie für das Entwicklungsprojekt EMT, einschliesslich Baustelleneinrichtung und Logistik. Alternative Standorte wurden intensiv geprüft, erwiesen sich jedoch als nicht realisierbar, da die Plattform bereits stark ausgelastet ist. Vor diesem Hintergrund beurteilt der Regierungsrat die Argumentation des EuroAirport als nachvollziehbar.

Liestal, 25. November 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich