**Beschluss des Landrats vom 29.01.2026**

Nr. 1534

**26. Einstellung der Leichtaviatik am EuroAirport – Konsequenzen und Handlungsbedarf**
2025/365; Protokoll: pw

**Regina Weibel** (Die Mitte) gibt eine kurze Erklärung ab. Die Rednerin dankt für die Beantwortung ihrer Interpellation und bedauert ausdrücklich, dass die Leichtaviatik und die stationäre Nutzung in der Strategie des EuroAirports (EAP) keine Zukunft mehr haben. Damit wird faktisch die Ausbildung für eine Motorflugpilotin oder einen Motorflugpilot in der Region Basel verunmöglicht. Die nächsten Ausbildungsorte oder Flugplätze liegen in den Kantonen Aargau oder Solothurn. Möchte eine junge Person, die noch über keinen Autoführerschein verfügt, in die Ausbildung einsteigen, dann benötigt sie rund eineinhalb Stunden pro Weg, um zu einem Flugplatz zu gelangen – die Flugplätze liegen nämlich nicht wirklich an einer ÖV-Linie. Regina Weibel findet es schade, dass den jungen Menschen in der Region die Möglichkeit genommen und die Ausbildung erschwert wird.

**Andi Trüssel** (SVP) wünscht die Diskussion.

://: Der Diskussion wird stattgegeben.

**Andi Trüssel** (SVP) geht die Beantwortung der Fragen zu wenig in die Tiefe. Er hat recherchiert und wird im Folgenden auf ein paar Punkte zu sprechen kommen. Der EAP ist ein öffentlich-rechtliches Unternehmen nach Artikel 1 Absatz 2 des Staatsvertrags vom 4. Juli 1949, unterschrieben von Bundesrat Petitpierre. Der EAP ist in dieser Eigenschaft an verwaltungsrechtliche Grundsätze wie Gesetzmässigkeit, öffentliches Interesse, Verhältnismässigkeit, Rechtsgleichheit und Treu und Glauben gebunden. Vor diesem Hintergrund ist nicht nachvollziehbar, warum der EAP am 7. August 2025 entschieden hat, die Standplätze der Nutzer, General Aviation, also das Areal Nord oder die Zone Nord für die die Kleinaviatik, aufzuheben. Der EAP hat dies nicht vorzeitig angekündigt, weder formell eröffnet noch schriftlich begründet. Stattdessen gab es lediglich einen Eintrag im Internet. Dieser Entscheid hat aber weitreichende, sogar existenzielle Folgen für die Nutzer der Kleinaviatik. Es gibt dort eine Motorfluggruppe, die 1928 gegründet wurde. Die ist vermutlich noch in «Blätzbums» – also Birsfelden – geflogen, bevor der Flughaben dann nach Basel beziehungsweise Frankreich gezügelt ist. Gemäss Staatsvertrag bezahlte die Schweiz den Flughafen, während Frankreich das Land zur Verfügung stellte und die Zufahrt baute. Die Betroffenen mussten über das Verwaltungsgericht in Strassburg ein gerichtlich überprüfbares Dokument einfordern, weil der EAP trotz mehrmaliger Aufforderung das Dokument nicht herausgerückt hatte. Dies passt einfach nicht zur Organisationsstruktur, die eigentlich in den Statuten des EAP festgehalten hat. So darf eine Verwaltung nicht funktionieren. Beanstanden die Nutzer des Flughafens mit substanziierten Begründungen rechtswidrige Zustände auf dem Flughafen, wie zum Beispiel das Rechtsgleichheitsgebot oder Wettbewerbsrechte, unvereinbare Privilegien und finanzielle Vorteile vor allem der Flugschule Basel in Form von tieferen Mietzinsen, Gratisparkplätze, Margen auf Treibstoffverkäufen oder geringere Beiträge an Sicherheitskosten, so müsste der EAP diese Zustände eigentlich überprüfen. Dies hat er jedoch nicht gemacht. Im letzten Jahr musste die Schweizerische Wettbewerbskommission intervenieren, weil die Flughafendirektion rechtswidrige Absprachen betreffend den Verkauf von Flugzeugtreibstoff im General Aviation–Areal Nord toleriert hat. Der Flughafen hat am 7. August 2025 auf die öffentlichen Entscheide und die wiederholten Beanstandungen von zahlreichen Nutzern der General Aviation reagiert, indem er die soge-

nannten Störenfriede vom Platz geworfen und sich so des Problems entledigt hat. Die betroffenen Nutzer des Areals und die Kenner der örtlichen Verhältnisse sind sich einig, dass die die angeführten Gründe – Sicherheitsrisiko, fehlender Platz, Ausbau etc. – nicht gültig sind. Nach Einschätzung der General Aviation Genossenschaft Basel (GAGBA), gibt es keine Platzprobleme und durch die Kleinfliegerei bestehen keine Risiken. Zudem wurde immer in Aussicht gestellt, dass die Verträge in ein, zwei oder maximal drei Jahren gekündigt werden. Nun kommt der Vorwurf, dass nichts investiert wird. Allerdings würde wohl kaum eine Firma investieren, wenn die Planungssicherheit nur zwei Jahre beträgt, weil ihr danach eine Vertragskündigung droht. Die Jet Aviation wäre in der Lage, selber zu investieren, wenn sie eine Zusage auf längere Sicht hin erhält; der Flughafen müsste nicht investieren. So ist auch in den Statuten festgehalten, dass die Lichtfliegerei nicht gewerbsmässige Arbeiten erledigen darf, wenn sie eine Zulassung von Frankreich oder der Schweiz hat. Eine solche Zulassung liegt vor. Natürlich kann nun argumentiert werden, sie dürfen ja weiterhin auf dem EAP starten und landen. Nur bringt dies nicht viel, wenn es dort keine Basis zum Tanken, Parkieren und Warten der Flugzeuge gibt. Wer einmal Kapitän einer grösseren Maschine werden möchte, startet bei der Leichtfliegerei. Andi Trüssel bittet den zuständigen Regierungsrat Thomi Jourdan, mit seinen zwei Verwaltungsratsmitgliedern des EAP zeitnah genauer hinzuschauen und für Transparenz zu sorgen.

://: Die Interpellation ist erledigt.