

Regierungsratsbeschluss

vom 20. Januar 2026

Nr. 2026/76

KR.Nr. K 0061/2025 (BJD)

Kleine Anfrage Karin Kälin (SP, Rodersdorf): Nutzung Windenergie im Überwachungsperimeter des Primärradars des EuroAirports Basel Mulhouse Freiburg Stellungnahme des Regierungsrates

1. Vorstosstext

Der rasche Ausbau der Windenergie ist für die Erreichung der Klimaziele sowie für die Energieversorgungssicherheit von grosser Bedeutung. Windkraft produziert zwei Drittel der Energie im Winter und ergänzt Solarenergie ideal. Windenergieanlagen (WEA) in unmittelbarer Nähe zu Flughäfen können jedoch den Betrieb deren Primärradarsystem beeinträchtigen, da die grossen, sich drehenden Rotorblätter Radarwellen reflektieren und so Fehlechos erzeugen. Um zu verhindern, dass dadurch die Flugkontrolle gestört wird, wurden zunächst Anlagenschutzbereiche rund um Flughäfen eingerichtet. Innerhalb dieser Bereiche ist die Errichtung von WEA eingeschränkt oder gar unzulässig. Dies trifft auch auf den Überwachungsperimeter des Primärradars des EuroAirports zu. Gleich mehrere bereits ausgewiesene Windgebiete in den Kantonen Basel-Landschaft, Jura und Solothurn wie auch Eignungsgebiete in Frankreich und Deutschland sind davon betroffen. Moderne Radaranlagen wären heute jedoch in der Lage, solche Fehlechos sicher und zuverlässig zu erkennen und herauszufiltern und durch gezieltere Peilung der Flugobjekte gar nicht erst zu erzeugen. So konnten durch die Erneuerung des Primärradars auf dem Flughafen Genf im Jahr 2017 zahlreiche Gebiete im Kanton Waadt für die Windenergienutzung freigegeben werden. Auch ausserhalb der Schweiz gibt es heute zahlreiche Flughäfen in unmittelbarer Nähe zu Windparks wie beispielsweise Liverpool (Frodsham), Amsterdam (Jap Rodenburg II), Kopenhagen (Lillgrund) oder Berlin Brandenburg (Spreeau). Für die Flugsicherung am EuroAirport und somit auch für die dazu nötige Infrastruktur sind gemäss Staatsvertrag die französischen Behörden zuständig. Die Unterzeichnenden bitten den Regierungsrat, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten für eine möglichst zeitnahe Modernisierung der Primärradaranlage des EuroAirports einzusetzen. Dies in den dafür geeigneten Gremien und Behörden, wie zum Beispiel beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), der Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) bzw. der Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), im Verwaltungsrat des EuroAirport.

Dieser Vorstoss wurde auch in Basel-Stadt und Basel-Landschaft eingereicht.

Der Regierungsrat sei gebeten, wie folgt zu prüfen und zu berichten:

1. Steht die baldige Modernisierung des Primärradars des EuroAirports an?
2. Wie könnten die Nordwestschweizer Kantone eine raschere Modernisierung des Primärradars vorantreiben?
3. Was würde eine entsprechende Modernisierung des Primärradars kosten und wie schnell könnte ein solches Projekt umgesetzt werden?

4. Bisher wurden Freigaben von WEA im Überwachungsperimeter nur auf Antrag per Einzelfallprüfung erteilt. Könnte dieser Prozess durch eine systematische Analyse des gesamten Perimeters vereinfacht werden?
5. Welche weiteren Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um die Nutzung der Windenergie im Primärradar-Perimeter zu vereinfachen und begünstigen?
6. Gemäss der vom Bundesamt für Energie (BFE) in Auftrag gegebenen Windpotential-Studie¹⁾, beträgt das Windpotential im Kanton Solothurn rund 950 GWh/a. Wieviel davon ist heute von Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Primärradars des EuroAirports betroffen?

2. Begründung

Im Vorstosstext enthalten.

3. Stellungnahme des Regierungsrates

3.1 Vorbemerkungen

Die nachfolgenden Antworten sind mit den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft abgestimmt. Verschiedene Auskünfte konnten nach wiederholtem Nachfragen beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und den französischen Behörden eingeholt werden, weshalb die Erstellung der Stellungnahme des Regierungsrates mehr Zeit als üblich in Anspruch nahm.

3.2 Zu den Fragen

3.2.1 Zu Frage 1:

Steht die baldige Modernisierung des Primärradars des EuroAirports an?

Das Primärradar in Blotzheim (Flughafen Basel-Mulhouse) ist seit April 2025 nicht mehr in Betrieb und wird auch zukünftig nicht mehr genutzt werden.

3.2.2 Zu Frage 2:

Wie könnten die Nordwestschweizer Kantone eine raschere Modernisierung des Primärradars vorantreiben?

Zwischen der Schweiz und Frankreich wurde 1949 ein Staatsvertrag über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mulhouse abgeschlossen (SR 0.748.131.934.92). Mehrere zusätzliche Noten wurden in den darauffolgenden Jahren ausgetauscht. Der Staatsvertrag sieht vor, dass die französische Regierung für den Dienst der Flugsicherung zuständig ist (Art. 4 Abs. 1 Bst. a). Die Verantwortlichkeit für die CNS-Anlagen liegt damit bei den französischen Behörden.

Ein Vorantreiben der Modernisierung ist aufgrund der Ausserbetriebnahme des Primärradars nicht möglich.

3.2.3 Zu Frage 3:

¹⁾<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/72771.pdf>. Siehe auch: 24.3428 Interpellation NR Samira Marti Windenergiepotenzial im Bereich des Primärradars des Flughafens Basel-Mulhouse (<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaeft?AffairId=20243428>).

Was würde eine entsprechende Modernisierung des Primärradars kosten und wie schnell könnte ein solches Projekt umgesetzt werden?

Siehe Antwort zu Frage 1.

3.2.4 Zu Frage 4:

Bisher wurden Freigaben von WEA im Überwachungsperimeter nur auf Antrag per Einzelfallprüfung erteilt. Könnte dieser Prozess durch eine systematische Analyse des gesamten Perimeters vereinfacht werden?

In der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL; SR 748.131.1) ist festgelegt, dass das BAZL, im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) für die Genehmigungen von Windenergieanlagen im Überwachungsperimeter zuständig ist. Das BAZL hat sich entschieden, an den Einzelfallprüfungen festzuhalten.

3.2.5 Zu Frage 5:

Welche weiteren Möglichkeiten sieht der Regierungsrat, um die Nutzung der Windenergie im Primärradar-Perimeter zu vereinfachen und begünstigen?

Aufgrund der Tatsache, dass die Zuständigkeiten bei den französischen Behörden und dem BAZL liegen, kann der Regierungsrat rechtlich keinen Einfluss auf Vereinfachungen nehmen.

Es ist jedoch zu erwähnen, dass sich der Verwaltungsrat des EuroAirports aus französischen und schweizerischen Mitgliedern zusammensetzt. Bei den Schweizer Mitgliedern nehmen Vertreterinnen und Vertreter der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie des Bundes Einsitz. Damit ist gewährleistet, dass die Nordwestschweizer Kantone Anliegen direkt im Entscheidungsgremium einbringen können.

3.2.6 Zu Frage 6:

Gemäss der vom Bundesamt für Energie (BFE) in Auftrag gegebenen Windpotential-Studie¹⁾, beträgt das Windpotential im Kanton Solothurn rund 950 GWh/a. Wieviel davon ist heute von Einschränkungen im Zusammenhang mit dem Betrieb des Primärradars des EuroAirports betroffen?

Bei der erwähnten Studie des Bundes handelt es sich um einen Bericht, der auf Basis einer Neuberechnung das Windpotenzial in der Schweiz und in den Kantonen aufzeigt. Die Methodik ist grundsätzlich dieselbe, wie in den früheren Windpotenzialberechnungen, jedoch werden u.a. neu aktualisierte Flächen für Ausschlussgebiete durch die Beeinträchtigung von Flughäfen verwendet. Dies führt zu Reduktionen des Potenzials, die sich durch Vorgaben des BAZL, der Skyguide und des VBS ergeben. Diese Reduktionen, welche durch den Ausschluss dieser Flächen entstehen, sind approximativ vorgenommen worden mittels eines Abzuges von 15% des berechneten Windpotenzials.

Im «Konzept Windenergie» des Bundes wird für den Kanton Solothurn als Orientierungsrahmen für den Ausbau der Windenergieproduktion eine Produktion von 40 bis 180 Gigawattstunden pro Jahr angegeben. Der Regierungsrat hat im «Energiekonzept 2022» das Ziel von 80 Gigawattstunden pro Jahr bis 2035 und von 110 Gigawattstunden pro Jahr bis 2050 festgelegt.

¹⁾<https://www.news.admin.ch/news/message/attachments/72771.pdf>. Siehe auch: 24.3428 Interpellation NR Samira Marti Windenergiepotenzial im Bereich des Primärradars des Flughafens Basel-Mulhouse (<https://www.parlament.ch/de/ratsbetrieb/suche-curia-vista/geschaefft?AffairId=20243428>).

Der Kanton Solothurn ist der Aufgabe für die Nutzung der Windkraft geeignete Gebiete im Richtplan festzulegen (Art. 10 Energiegesetz; SR 730.0), bereits 2009/2010 nachgekommen. Es wurden fünf Gebiete festgelegt und 2021 kam ein weiteres Gebiet dazu. Der Bund hat die entsprechenden Richtplananpassungen genehmigt. Im nachfolgenden Nutzungsplanverfahren sind weitere vertiefte Abklärungen vorzunehmen in Kenntnis der Anzahl, der Standorte und der Abmessungen der Windenergieanlagen. Der Bund wies darauf hin, dass erst im Rahmen dieses Verfahrens die Auswirkungen von Windenergieanlagen auf Flugsicherungsanlagen konkret beurteilt werden können. Betroffen vom Primärradar des Flughafens Basel-Mulhouse im Kanton Solothurn waren vermutlich die folgenden Gebiete für Windparks: Scheltenpass (Gemeinden Aedermannsdorf, Beinwil), Homberg (Gemeinden Nunningen, Seewen) und Chall (Gemeinde Kleinlützel). Dies betraf somit die Hälfte der im kantonalen Richtplan festgesetzten Gebiete.



Yves Derendinger
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement
Bau- und Justizdepartement (bk)
Volkswirtschaftsdepartement
Parlamentsdienste (elektronische Publikation an KR)