

Der rasche Ausbau der Windenergie ist für die Erreichung der Klimaziele, aber auch 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. Die grossen, sich drehenden Rotorblätter können Radarwellen reflektieren und so Fehlechos erzeugen. Um zu verhindern, dass dadurch die Erfassung und Verfolgung von Flugobjekten 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 Schweizer Kantonen Basel-Landschaft, Jura und Solothurn sind davon betroffen. Möglicherweise sind auch Eignungsgebiete in Frankreich und Deutschland betroffen.

Moderne Radaranlagen wären heute jedoch in der Lage solche Fehlechos sicher und zuverlässig zu erkennen und herauszufiltern, sowie durch gezieltere Peilung, der zu überwachenden 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: so z.B. Liverpool (Frodsham Windfarm), Amsterdam (Jap Rodenburg II Windfarm), Kopenhagen (Lillgrund Windpark), oder Berlin Brandenburg (Spreeau Windpark).

Für die Flugsicherung am EuroAirport und damit auch für die dazu nötige Infrastruktur sind gemäss Staatsvertrag die Französischen Behörden zuständig. Die Anzugsstellenden bitten den Regierungsrat, sich im Rahmen seiner Möglichkeiten und nach besten Kräften 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. Direction des services de la navigation aérienne (DSNA), im Verwaltungsrat des EuroAirport etc.

Ferner bitten die Anzugsstellenden den Regierungsrat wie folgt zu prüfen und zu berichten:

- Wann steht die Modernisierung des Primärradars des EuroAirports ohnehin an?
- Auf welche Weise, könnte der Kanton Basel-Stadt eine noch raschere Modernisierung des Primärradars vorantreiben?
- Was würde die entsprechende Modernisierung des Primärradars ungefähr kosten und wie schnell könnte ein solches Projekt theoretisch umgesetzt werden?
- Bisher wurden Freigaben von WEA im Überwachungsperimeter nur auf Antrag per Einzelfallprüfung erteilt. Könnte durch eine systematische Analyse des gesamten Perimeters dieser Prozess vereinfacht werden?
- Welche weiteren Möglichkeiten sieht der Regierungsrat um die Nutzung der Windenergie im Primärradar-Perimeter zu vereinfachen und begünstigen?

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/geschaefte?AffairId=20243428>)

Daniel Sägesser, Lisa Mathys, Brigitte Kühne, Franz-Xaver Leonhardt, Niggi Daniel Rechsteiner, Leoni Bolz, Raphael Fuhrer, Michela Seggiani, Raffaella Hanauer, Salome Bessenich, Nicola Goepfert, Daniel Hettich, Christoph Hochuli, Lorenz Amiet