

Montag, den 11. März 2024

Département für Volkswirtschaft und  
Bildung  
Place de la Planta 1  
CP478  
1951 Sitten

**Betreff:** Stellungnahme der Grünliberalen Partei zum Vorentwurf des Gesetzes über die kantonale Luftfahrtstrategie und über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten

Sehr geehrter Herr Staatsrat,  
Geschätzte Damen und Herren,

Das richtige Gleichgewicht zwischen der wirtschaftlichen Entwicklung und dem Respekt der Umwelt ist seit jeher ein Leitmotiv der Grünliberalen. Mit diesem Schreiben übermittle ich Ihnen die GLP ihre Stellungnahme bezüglich der Entwicklungsvision des Flughafens Sitten und des entsprechenden Gesetzesvorentwurfs.

### Wirtschaftliche Auswirkungen

#### **a) « Qualitative » Entwicklung**

Laut der Studie des Instituts für Tourismusforschung der HES-SO Valais-Wallis (ITO) gewährleistet der Flughafen von Sitten von 664 VZÄ. Für die Grünliberalen ist es wichtig, diese Arbeitsplätze zu sichern, insbesondere jene, die der Forschung und der Innovation gewidmet sind.

Um zu beurteilen, ob der Ausbau des Flughafens Sitten sinnvoll ist, müssen die Zahlen analysiert werden. Der erläuternde Bericht listet zwar nicht die Anzahl der Passagiere auf, die 2019 für Linien- und Charterflüge registriert wurde, lässt jedoch einige Rückschlüsse zu.

Zunächst lässt sich aus der Annahme, dass es zwei Bewegungen pro Flugzeug (Landung und Start) und mindestens einen Passagier pro Luftfahrzeug bei Geschäfts-, Freizeit- und Helikopterflügen gibt, ableiten, dass Linien- und Charterflüge im Jahr 2019 maximal 7'371 Passagiere, also 113 pro Flugzeug, umfassten.

Über einen Zeithorizont von 10 Jahren werden im sogenannten «Basisszenario» 35'045 Passagiere für Linien- und Charterflüge bei 484 Flugzeugen erwartet, was einem Durchschnitt von 72 Passagieren pro Flugzeug entspricht. Für das sogenannte Szenario «hoch» werden für diese Kategorie 63'332 Passagiere für 694 Flugzeuge angenommen, was einem Durchschnitt von 91 Passagieren pro Flugzeug entspricht.

Somit würde in den beiden besten projizierten und gewünschten Szenarien die Anzahl der Flugzeuge stärker steigen als die Anzahl der Passagiere, was der Behauptung einer qualitativen Entwicklung widerspricht.

## b) Kosteneffizienz und Auswirkungen auf den Tourismus

Es ist heute kaum vorstellbar, dass der Flughafen Sitten rentabel wird. Wenn die drei betrieblichen Einschränkungen aufgehoben werden sollten – was noch nicht sicher ist –, läge die Rentabilitätsschwelle bei 71'000 Passagieren. Im Vergleich zu den Pre-Corona-Zahlen von 2019 würde dies einem Anstieg um 172% entsprechen. Nur wenige Geschäftsmodelle folgen solchen Trends.

Abgesehen von den Freizeit- und Rettungsflügen, an denen Walliserinnen und Walliser direkt beteiligt sind, zeigt der aktuelle Trend, dass der Flughafen Sitten, was die Einreisen von Ausländern auf Walliser Gebiet betrifft, seinen Gewinn eher aus der Geschäftsflügen als aus den Touristen zieht. Dies war besonders während des wirtschaftlichen Aufschwungs nach der Corona-Krise zu beobachten, als eine natürliche Verschiebung von der Linien- zu den Geschäftsflügen wahrgenommen wurde.<sup>1</sup> **Es gibt also keine Garantie dafür, dass der Ausbau des Flughafens Sitten in Zukunft mehr Touristen und nicht vielmehr eine Mehrheit von Privatjets anzieht.**

Was die Auswirkungen auf den Tourismus betrifft, so sind diese zum jetzigen Zeitpunkt bereits fragwürdig. Laut dem Bericht der HES-SO Valais-Wallis landen von den 75 Millionen Franken an wirtschaftlichen Auswirkungen nur 3 Millionen in den Kassen des Tourismus. Angesichts dieser Zahl und der Tatsache, dass die Gemeinde- und Kantonsbehörden keine Low Cost-Fluggesellschaften anziehen wollen (was zu begrüßen ist), **ist es sehr wahrscheinlich, dass die Entwicklung des Flughafens Sitten mehrheitlich reiche und wohlhabende Touristen mit sich bringt.** Die Grünliberalen teilen dieses Wirtschaftsmodell für den Tourismus überhaupt nicht. Anstatt viel Geld für wenige Personen zu investieren, wäre es zum Beispiel besser, den Zugang zu unseren Ferienorten mit öffentlichen Verkehrsmitteln auszubauen, was sich auf eine breitere Schicht potenzieller Touristen auswirken würde.

## a) Typische Begriffe aus dem Greenwashing

Die Begriffe, die in der gemeinsamen Mitteilung des Kantons und der Stadt Sitten verwendet wurden, lassen aufhorchen. Es wurden nämlich Begriffe wie «nachhaltiger Flugverkehr» und «nachhaltige Entwicklung des Flugverkehrs» verwendet.

Die heutige Luftfahrt ist jedoch alles andere als nachhaltig, da klimaschädliche Treibstoffe verwendet werden. Die derzeit wahrscheinlich fortschrittlichsten Forschungen werden von der Firma Synhelion AG durchgeführt, deren Ziel es ist, bis 2030 den Verbrauch fossiler Brennstoffe der Hälfte aller Schweizer Jets durch synthetische Treibstoffe zu ersetzen. **Somit ist es auf Sicht von 10 Jahren unmöglich, dass Flugzeuge (hauptsächlich von ausländischen Flotten) auf dem Flughafen Sitten landen, ohne die Umwelt zu verschmutzen.**

Was Elektroflugzeuge betrifft, so sind diese nur für kleine Flugzeuge möglich, da das Gewicht der Batterien grössere kommerzielle Flüge verhindert. Die Entwicklung des Flughafens Sitten betrifft jedoch genau diese Flüge.

## b) Wie steht es um die Klimaneutralität 2040?

Der Kanton möchte bis 2040 klimaneutral werden. Zudem hat sich der Staatsrat in seiner am 29. April 2019 vorgestellten kantonalen Energiestrategie 2060 dazu verpflichtet, den Energieverbrauch für die Mobilität um 34 % zu senken. Es ist unwahrscheinlich, dass die Umweltverschmutzung durch die Flugbewegungen, die mit dem Ausbau des Flughafens

---

<sup>1</sup> Aussage des Vizepräsidenten der Gemeinde Sitten, der sich über den Rekord an Flugbewegungen am Flughafen Sitten freute, der durch den Ausbau der Geschäftsfliederei erzielt wurde.

Sitten geplant sind, in diese Berechnung einbezogen wird, obwohl sie ein wesentlicher Bestandteil der schädlichen Emissionen auf unserem Territorium ist.

Angesichts der Tatsache, dass der umweltschädlichste Teil eines Tourismusaufenthalts die Anreise ist, scheint eine solche Politik wirklich im Widerspruch zu den Strategien der Staatstätigkeit zu stehen.

### **Schlussfolgerung**

Die Grünliberale Partei Wallis teilt die sehr optimistische und offensichtlich naive wirtschaftliche Strategie der kommunalen und kantonalen Behörden nicht. Die zahlreichen Beschränkungen, die Statistiken der Vergangenheit sowie die vernachlässigbaren Auswirkungen auf den Walliser Tourismus führen zum Schluss, dass der Ausbau des Flughafens Sitten keine gute Idee ist. Was die ökologischen Auswirkungen betrifft, so bleiben diese in den Überlegungen zudem völlig unberücksichtigt.

**Da die Grünliberalen eine solche Vision nicht teilen, fordern sie Leitplanken.** Wir sind nicht gegen die Änderung des Status und der Governance, bedauern jedoch die fehlende Vertretung der Bevölkerung bei den Entscheidungen des Verwaltungsrats der neu gegründeten Gesellschaft (Art. 7 des Gesetzesvorentwurfs). Denn abgesehen von der vagen Formulierung (die Anzahl der Vertreter sollte in jedem Absatz klar definiert werden), würde kein Mitglied einer Legislative (weder auf kantonaler noch auf kommunaler Ebene) im Verwaltungsrat sitzen.

Die Auswirkungen der Umweltverschmutzung und -belästigung sowie die angestrebte touristische Entwicklung werden die Bevölkerung jedoch direkt betreffen. Eine explizite Formulierung, die darauf abzielt, mindestens Mitglieder der kantonalen Legislative einzubeziehen, ist daher zwingend erforderlich.

Als Beispiel: Der Verwaltungsrat des Genfer Flughafens umfasst 1 Mitglied jeder im Grossrat vertretenen Partei (vgl. Gesetz über den internationalen Flughafen Genf, Art. 7). In der jetzigen Form entspricht dies 7 Personen, alle aus unterschiedlichen politischen Lagern, die die Bevölkerung bei den Entscheidungen des Flughafens während der Legislaturperiode 2023-2028 vertreten.

**Für die Grünliberalen stellt diese Forderung eine rote Linie dar. Sollte diese nicht berücksichtigt werden, hält sich die GLP die Möglichkeit offen, das Referendum zu ergreifen.** Die Bevölkerung kann dann selbst bestimmen, ob sie bei der Expansionsstrategie des Flughafens Sitten mitreden will.

Wir danken Ihnen für die Berücksichtigung der vorstehenden Ausführungen und verbleiben mit freundlichen Grüssen.

Roger Ambort, Co-Präsident GLP-VS, 079 780 82 82

Philippe Jansen, Co-Präsident GLP-VS, 079 952 02 19