

Erläuternder Bericht zum Gesetzesvorentwurf über die kantonale Luftverkehrsstrategie und über die Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten

Zusammenfassung

Der Flughafen Sitten ist ein Regionalflugplatz, dessen aktuelle Konzessionärin die Stadt Sitten ist. Die Betriebskonzession wird vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ausgestellt. Der Konzessionär unterliegt nicht nur dem Bundesgesetz über die Luftfahrt, sondern auch den internationalen Standards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit. Damit gelten für ihn die gleichen Anforderungen wie für internationale Flughäfen. Der Betreiber des Flugplatzes Sitten ist für die Umsetzung der schweizerischen Luftfahrtpolitik zuständig, die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt gesteuert wird. Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur der Luftfahrt legt die Ziele und Anforderungen für Flugplätze und Flugsicherungsanlagen behördenverbindlich fest.

Mit dem Rückzug der Luftwaffe vom Flugplatz Sitten im Jahr 2018 musste der Betrieb des Flughafens Sitten neu überdacht werden, ohne dabei die verschiedenen Vereinbarungen mit dem Bund zu verletzen. Denn in der am 7. Dezember 2016 Bund, Kanton und der Stadt Sitten unterzeichneten Grundsatzvereinbarung wird der Standort Sitten als Ausweichflugplatz beibehalten. Der Flughafen Sitten ist somit ein ziviler Flughafen mit militärischen Aktivitäten. Das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport besitzt einen Grossteil der für den Betrieb des Flughafens benötigten Grundstücke. In der Vereinbarung von 2016 ist die Übertragung der Infrastruktur und der Flughafensysteme an die zivile Partei verankert. Der Nachtrag zum Vertrag über die gemischte Nutzung des Flugplatzes vom 22. Dezember 1956, der am 4. November 2021 unterzeichnet wurde, vereinbart auch die Übertragung von Objekten, Leistungen und Infrastrukturen an die zivile Partei.

Hinsichtlich des zivilen Betriebs stellt der derzeitige Konzessionär als Flughafenbehörde sicher, dass die eidgenössischen und internationalen Vorschriften umgesetzt und eingehalten werden. Diese betreffen sowohl die Infrastruktur als auch Aufgaben im Zusammenhang mit ihrer Organisation. Die Flughafenbehörde legt die An- und Abflugverfahren sowie die Nutzungsvorschriften für die Bewegungsflächen (Rollfelder und Vorfeld) fest. Sie regelt die Luftfahrtdienstleistungen. Sie entscheidet über die Öffnungszeiten und erstellt die für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens notwendigen Standarddokumente.

Der Flughafen Sitten beherbergt auf seinem Gelände Einrichtungen, die im Ausbildungsbereich aktiv sind, z.B. das Ausbildungszentrum für Polymechaniker oder die Flugschulen. Dabei handelt es sich um berufsqualifizierende Ausbildungen und Qualifikationen, die unter anderem die Ausbildung von Piloten und Fluglehrern, insbesondere für Gebirgsflüge, ermöglichen. Der Flughafen dient zudem als Startplatz für die Rettungshelikopter des kantonalen Gesundheitskonzepts der Kantonalen Walliser Rettungsorganisation. Darüber hinaus befinden sich mit dem Unternehmen H55, das im Bereich elektrischer Antrieb und Piloten-Interfaces tätig ist, auch Innovationsaktivitäten

unter seinem Dach. Die zivilen Aktivitäten des Flughafens Sitten schaffen für den gesamten Kanton einen Mehrwert von 74,9 Millionen Franken und tragen zum Erhalt von 664 Arbeitsplätzen im Wallis bei. Der Flughafen Sitten stellt somit eine Infrastruktur von öffentlichem Interesse dar. Das Betriebsdefizit des Flughafens Sitten wird derzeit gemäss dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr vom 15. September 2022 zu 50 % vom Kanton und zu 50 % von der Stadt Sitten getragen.

Der Kanton und die Stadt Sitten wollen den Flughafen Sitten zu einem Instrument der Wirtschafts- und Tourismusförderung machen, von dem das gesamte Wallis profitiert. Der Flughafen Sitten führt neben der allgemeinen Luftfahrt und Freizeitflügen weiterhin kommerzielle Flüge und Helikopterflüge durch. Er gewährleistet die für die Bergregionen unerlässlichen Sicherheitsdienste. Zudem will er als Partner der LW in kleinem Umfang militärische Flugoperationen ermöglichen. Als Regionalflughafen, der vollständig in den europäischen Luftraum integriert ist, baut der Flughafen Sitten seine Einbindung in die schweizerische Luftfahrtpolitik aus, indem er die Ausbildung in den Berufen der Luftfahrt unterstützt. Als Plattform für neue Technologien im Bereich Luftfahrt und Flughäfen trägt er nicht nur zur nachhaltigen Entwicklung in der Luftfahrt bei, sondern schlägt auch Massnahmen zur Verringerung der Umweltbelastungen vor.

Um eine effiziente und sichere Entwicklung seiner Aktivitäten und der seiner Nutzenden zu ermöglichen und gleichzeitig die Umweltauswirkungen des Luftverkehrs zu verringern, ist die Gründung einer Betriebsgesellschaft von wesentlicher Bedeutung. Dies ermöglicht eine Professionalisierung von Verwaltung und Betrieb des Flughafens. Der Gesetzesvorentwurf befasst sich mit der kantonalen Luftverkehrsstrategie und der Gründung einer Betriebsgesellschaft sowie deren Finanzierung.

Als Rechtsform wird eine privatrechtliche gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft vorgeschlagen, die zu mindestens 51 % im Besitz des Kantons, der Walliser Gemeinden oder des Bundes ist. Die Beteiligung am Kapital durch Dritte bleibt möglich. Der Staat Wallis und die Einwohnergemeinde Sitten halten mindestens 34 % bzw. 10 % des Aktienkapitals. Bei der Gründung der Gesellschaft halten die Walliser Gemeinden mit Ausnahme von Sitten insgesamt 20 % des Aktienkapitals. Walliser Gemeinden, die keine Anteile an der Gesellschaft halten wollen, können diese entweder an andere Walliser Gemeinden oder an den Staat Wallis verkaufen. Zur Finanzierung der Gesellschaft schliesst der Staat Wallis für Aufgaben von öffentlichem Interesse einen Leistungsauftrag oder einen öffentlich-rechtlichen Vertrag ab. Der Kanton entschädigt die Gesellschaft und fordert anschliessend die Walliser Gemeinden zu einer Beitragsleistung von insgesamt 20 % und die Einwohnergemeinde Sitten zu einer Beitragsleistung von 10 % an die kantonale Entschädigung auf. Analog zur Finanzierung der Strassen wird der Beitrag der Walliser Gemeinden anhand der Bevölkerungszahl und der Anzahl der Übernachtungen zu gleichen Teilen individuell berechnet.

Inhaltsverzeichnis

1.	Hintergrund	4
2.	Verpflichtungen	4
2.1	Schweizerische Luftfahrtpolitik	4
2.2	Grundsatzvereinbarung von 2016, Vertrag vom 22. Dezember 1956 und seine Nachträge 6	
2.3	Betriebskonzession	7
2.4	Ökologischer Ausgleich	8
3.	Aktuelle Situation	8
3.1	Aktivitäten	8
3.2	Flugbewegungen, Passagiere	12
3.3	Betriebskosten	13
3.4	Grundstücke und Infrastruktur	16
4.	Entwicklung des Flughafens Sitten	17
4.1	Infrastruktur von kantonaler Bedeutung	17
4.2	Kantonale Vision	18
4.3	Geschäftspotenzial und Luftverkehrsprognose	19
4.4	Grundstücke und Infrastruktur	21
4.5	Nachhaltige Entwicklung und Innovation im Bereich der Luftfahrt	21
5.	Zukünftige Betriebsgesellschaft	23
5.1	Aufgaben	23
5.2	Rechtsform und Aktienkapital	24
5.3	Organisation	25
5.4	Entschädigung des Staates, Beitrag der Walliser Gemeinden und Verteilungsschlüssel	26
5.5	Übergangsphase	27
6.	Chancen für das Wallis	28
7.	Auswirkungen	30
7.1	Auswirkungen auf die Finanzen des Staates Wallis	30
7.2	Auswirkungen auf das Personal des Staates Wallis	30
7.3	Gesetzgeberische Delegationen	30
7.4	Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit	30
7.5	Verwaltungsaufwand	30
7.6	Auswirkungen auf die Finanzen und die Gemeindeautonomie	31
7.7	Konformität des Projekts mit der kantonalen Gesetzgebung über den NFA	31
8.	Erläuterungen zu den Gesetzesartikeln	32
	Abkürzungsverzeichnis	42

1. Hintergrund

Die Geschichte des Flughafens Sitten begann im Jahr 1934 mit der Schaffung eines Flugfeldes für die Bedürfnisse der zivilen Luftfahrt durch die Gemeinde Sitten. Dieses wurde vom Bund vor allem während des Kriegsdienstes 1939-1945 eingerichtet und ausgebaut. Am 22. Dezember 1956 unterzeichneten der Bund und die Gemeinde Sitten einen Vertrag über die gemeinsame Nutzung des Flugplatzes Sitten. Ab 2013 plante der Bund einen Abzug der Luftwaffe (im Folgenden: LW) oder eine Stilllegung des Luftwaffenstützpunkts Sitten.

Im Jahr 2014 beschloss der Walliser Staatsrat, einen strategischen Steuerungsausschuss einzusetzen, der die technischen und finanziellen Auswirkungen des Rückzugs der LW definieren sollte. Am 7. Dezember 2016 unterzeichneten der Bund, der Kanton Wallis und die Stadt Sitten die Grundsatzvereinbarung über die technischen und finanziellen Auswirkungen des Abzugs der Armee vom Militärflugplatz Sitten. Daraufhin kam es zu einem Paradigmenwechsel. Vor 2018 war der Flugplatz Sitten ein Militärflugplatz mit nur wenigen zivilen Aktivitäten. Seit 2018 ist der Flugplatz aber ein ziviler Flughafen mit sog. vorrangigen militärischen Aktivitäten.

Mit dem Abzug der LW musste der Betrieb des Flughafens Sitten, der zuvor hauptsächlich durch die Militärpräsenz bestimmt wurde, neu überdacht werden. Gleichzeitig galt es, die verschiedenen mit dem Bund vereinbarten Abkommen einzuhalten. Der Kanton Wallis und die Stadt Sitten beauftragten Prof. Laure Athias, assoziierte Professorin für Wirtschaft am Hochschulinstitut für öffentliche Verwaltung (IDHEAP) der Universität Lausanne, mit der Durchführung einer Analyse zur Organisationsform im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung des Zivilflughafens Sitten. Die Expertin riet zur Gründung einer öffentlich-privaten Partnerschaft (IÖPP) in Form einer Konzession.

Auf der Grundlage des von ihr erstellten Gutachtens gaben der Kanton und die Stadt Sitten am 8. Oktober 2018 ihr gemeinsames Vorhaben bekannt, eine Projektgesellschaft in Form einer Partnerschaft zwischen der Stadt und dem Kanton zu gründen: eine Gesellschaft, die den Betrieb des zivilen Flughafens von Sitten zum Ziel hat.

2. Verpflichtungen

2.1 Schweizerische Luftfahrtpolitik

«Die Luftfahrt ist für Bevölkerung und Wirtschaft zentral.» Artikel 87 der Bundesverfassung überträgt die Gesetzgebungskompetenz für die Luftfahrt dem Bund¹. Dieser hat «die Aufgabe, Rahmenbedingungen zu schaffen, um eine gute internationale Anbindung der Schweiz beizubehalten, ein hohes Sicherheitsniveau zu gewährleisten und die Klimaziele der Schweiz umzusetzen»². Der Bundesrat, der für die Festlegung der Schweizer Luftfahrtpolitik zuständig ist, formuliert regelmässig allgemeine Leitlinien für die Schweizer Luftfahrt. «Diese Leitlinien werden in Form von Berichten festgehalten. Der aktuelle Bericht datiert aus dem Jahr 2016. Ziel ist es, die internationale Anbindung der Schweiz an die europäischen

¹ Schweizerische Eidgenossenschaft. 2020. *Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Kurzportrait*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt. S. 4

² Schweizerische Eidgenossenschaft. Luftfahrtpolitik. *Bundesamt für Zivilluftfahrt*. Gefunden auf <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/themen/luftfahrtpolitik.html> (abgerufen am 16.12.2023)

und globalen Zentren zu sichern. Hierzu ist eine sichere, leistungsfähige und zuverlässige Luftfahrtinfrastruktur im öffentlichen Interesse zentral»³.

In der Schweiz gibt es elf Regionalflughäfen⁴. Vier Regionalflughäfen,⁵ darunter der Flughafen Sitten, bieten reguläre Kurz- und Mittelstreckenflüge an. Sie binden ihre jeweilige Region mit Direktverbindungen ins Ausland an den internationalen Luftverkehr an⁶. Sie tragen damit ebenfalls zur Anbindung der Schweiz an das weltweite Luftverkehrsnetz bei. Die Regionalflughäfen nutzen oft Nischenangebote und können kurze Check-in-Zeiten anbieten.

Auf den Regionalflughäfen verkehren sämtliche Sparten der General Aviation⁷. Für die fliegerische Aus- und Weiterbildung sind die Regionalflughäfen besonders wertvoll, vor allem wenn sie über ein Instrumentenlandesystem, Flugsicherung und satellitengestützte An- und Abflugverfahren verfügen. Damit lassen sich nahezu alle Trainingssituationen üben⁸. Ferner sind sie für die touristische Luftfahrt und den Arbeitsflugverkehr von grosser Bedeutung.

Wie die nationalen Flughäfen müssen sie eine eidgenössische Betriebskonzession besitzen, was ihnen den Status eines Flughafens im Sinne des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (im Folgenden: Luftfahrtgesetz oder LFG) verleiht. Der Besitz dieser Konzession bringt für sie bestimmte Verpflichtungen mit sich. Regionalflughäfen bilden zusammen mit den Landesflughäfen das Netzwerk der öffentlichen Flugplätze von nationalem Interesse und unterliegen ähnlichen Anforderungen an die Infrastruktur und den Betrieb wie die Landesflughäfen (Zoll, Rettungs- und Feuerwehrdienst, Sicherheitsmanagement usw.)⁹. Artikel 36a Abs. 2, 2. Satz LFG lautet: «*Er [der Konzessionär] ist verpflichtet [...] einen ordnungsgemässen, sicheren Betrieb zu gewährleisten und für die dafür erforderliche Infrastruktur zu sorgen*».

Die Flugplatzhalter sind somit für die Umsetzung der durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (im Folgenden: BAZL) gesteuerten Luftfahrtpolitik des Bundes verantwortlich. Bei dieser Umsetzung müssen die internationalen Standards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) eingehalten werden.

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (im Folgenden: SIL) ist das Instrument für die Planung und Koordination der zivilen Luftfahrtinfrastruktur auf Bundesebene. Er legt die Ziele und Anforderungen in Bezug auf Flugplätze und Flugsicherungsanlagen für die Behörden verbindlich fest. Das BAZL ist für die entsprechenden Überlegungen zuständig. Der SIL für den Flughafen Sitten wird derzeit ausgearbeitet.

³ Ebd.

⁴ Bern-Belp, Lugano-Agno, Sitten, St. Gallen-Althenrhein, Birrfeld, Bressaucourt, Écuveillens, Grenchen, La Chaux-de-Fonds-Les Éplatures, Lausanne-La Blécherette und Samedan.

⁵ Bern-Belp, Lugano-Agno, St. Gallen-Altehrhein.

⁶ Schweizerische Eidgenossenschaft. 2016. *Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt. S. 1916

⁷ Unter allgemeiner Luftfahrt (General Aviation) versteht man zivile Aktivitäten, bei denen es sich nicht um kommerzielle Flüge oder Arbeitsflüge handelt.

⁸ Schweizerische Eidgenossenschaft. 2016. *Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt. S. 1917

⁹ Ebd.

2.2 Grundsatzvereinbarung von 2016, Vertrag vom 22. Dezember 1956 und seine Nachträge

Am 7. Dezember 2016 wurde zwischen dem Bund, dem Kanton und der Stadt Sitten eine Grundsatzvereinbarung (im Folgenden: Grundsatzvereinbarung von 2016) über den Abzug der Armee vom Militärflugplatz Sitten unterzeichnet. Dieses Dokument regelt unter anderem die Stationierung der Militärpolizei auf dem Flugplatz, das Ausbildungszentrum für Polymechniker, die Zuweisung der Grundstücke und der Infrastruktur und die Grundsätze für einen Ausweichflugplatz.

Artikel 5 dieser Grundsatzvereinbarung besagt, dass die Übernahme der Grundstücke und Flughafensysteme des Eidgenössischen Departements für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (im Folgenden: VBS) Gegenstand einer Vereinbarung zwischen dem Bund, dem Kanton und der Stadt Sitten sein soll. Diese Übernahme soll in Form eines Baurechts zu noch auszuhandelnden Bedingungen erfolgen. Gemäss demselben Artikel bleibt der Bund Eigentümer der Grundstücke, während die Infrastruktur und die Flughafensysteme in den Besitz des Kantons oder der Stadt Sitten, d.h. in zivile Hände, übergehen.

Trotz des Abzugs der LW per 1. Januar 2018 bleibt der Flugplatz Sitten gemäss Artikel 8 der Grundsatzvereinbarung von 2016 ein Ausweichflugplatz für die militärische Luftfahrt. Das VBS behält Sitten als Ausweichflugplatz bei, damit die LW bei Problemen oder in Notsituationen in Sitten landen oder dort für eine begrenzte Zeit operieren kann (z.B. für einen Einsatz im Rahmen des World Economic Forum).

Tatsächlich erweisen sich die Witterungsbedingungen in Sitten als besonders interessant für die LW, da sie einen ganzjährigen Betrieb mit minimalen Störungen garantiert. Zudem kann die LW dadurch ihre Aufgabe der internationalen Überwachung des schweizerischen Luftraums jederzeit gewährleisten.

Während die Bodeninfrastruktur von der LW deutlich weniger beansprucht wird, nutzt sie von Montag bis Freitag weiterhin den Luftraum. Der Luftraum über dem Wallis ist eine der drei Zonen des Schweizer Luftraums, die von der LW für das Training der Jagdflugzeuge genutzt werden. Diese Übungen erfordern riesige Trainingsräume in grosser Höhe. Sollte der Flugplatz Sitten keine Flugzeuge abfertigen, würde der Luftraum über dem Wallis trotzdem als Übungsgebiet genutzt werden. Entsprechend dem Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication [AIP]) des Bundes ist der Schweizer Luftraum in drei Trainingsräume für Kampfflugzeuge unterteilt. Der Trainingsraum nördlich des Flugplatzes Payerne reicht bis in den französischen Luftraum. Der zweite Trainingsraum befindet sich im Osten der Schweiz und erstreckt sich im Süden bis zum italienischen Luftraum. Der dritte Trainingsraum reicht vom Vierwaldstättersee im Norden bis zum Genfersee und erstreckt sich so über das gesamte Wallis.

Die gemeinsame Nutzung des Flugplatzes Sitten wurde erstmals im zwischen dem Bund und der Stadt Sitten unterzeichneten Vertrag vom 22. Dezember 1956 geregelt. Der Vertrag wurde durch drei Nachträge mehrmals geändert. Der letzte Nachtrag zwischen dem Bund und der Stadt Sitten wurde am 4. November 2021 unterzeichnet. Er hebt die vorherigen Nachträge auf und ersetzt sie. Artikel 3 des Nachtrags von 2021 verlangt, dass der Flughafen von den Parteien, d.h. der Stadt Sitten und dem Bund, gemäss den Richtlinien des BAZL, der Militärluftfahrtbehörde (Military Aviation Authority) und der LW in einem betriebsbereiten Zustand gehalten wird. Die Parteien verpflichten sich zudem, die Übertragung von Leistungen, Objekten und Infrastrukturen an die zivile Partei zwischen

2022 und 2026 gestaffelt durchzuführen. Die nächste Frist, auf welche der Vertrag von 1956 und seine Nachträge gekündigt werden können, ist der 31. Dezember 2026.

2.3 Betriebskonzession

Rechtlich gesehen sind Flugplätze Anlagen für die Ankunft und den Abflug von Luftfahrzeugen, für deren Stationierung und Wartung, für den Verkehr der Passagiere und für den Umschlag von Gütern¹⁰. Mithilfe dieser Definition kann zwischen einem Flughafen, d.h. einem Flugplatz, der dem öffentlichen Verkehr dient (Art. 36a Abs. 1 LFG), und einem Flugfeld unterschieden werden. Organisation und Betrieb der Flugplätze sind in einem Betriebsreglement geregelt¹¹.

Um den Flughafenstatus im Sinne des LFG zu erhalten, müssen Flughäfen über eine eidgenössische Betriebskonzession verfügen. Diese Konzession berechtigt den Inhaber, die Flughafeninfrastruktur gewerbsmässig zu nutzen und Steuern zu erheben¹².

Die Stadt Sitten, die aktuelle Betreiberin des Flughafens Sitten, besitzt die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (nachfolgend: UVEK) ausgestellte Betriebskonzession. Die Konzession für den Flughafen Sitten berechtigt zum Betrieb von¹³ Linien- und Charterflügen¹⁴. Sie ist bis zum 31. August 2031 gültig. Die Konzession kann mit Zustimmung des UVEK auf einen Dritten übertragen werden, sofern die Gesellschaft sich mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand befindet. Sollte eine Privatisierung (Mehrheit des Aktienkapitals in privater Hand) in Betracht gezogen werden, müsste ein Verfahren zur Ausstellung einer neuen Konzession eingeleitet werden. Die technische Ausarbeitung des Dossiers dauert ein Jahr. Im Anschluss daran folgt ein Bundesverfahren von ähnlicher Dauer. Die Übertragung der Konzession erstreckt sich somit insgesamt über zwei Jahre. Eine Erneuerung der Betriebskonzession würde etwa fünf Jahre in Anspruch nehmen.

Der Flughafen Sitten wird von einer Flughafenkommission geleitet, deren Vorsitzender ein gewählter Vertreter des Gemeinderats der Stadt Sitten ist. Der Flughafen Sitten ist in das Amt für öffentliche Arbeiten und Umwelt integriert. Damit untersteht er den Gesetzen und Regeln der Gemeinde Sitten. Der Direktor und die Mitarbeitenden des Flughafens haben den Status als städtische Mitarbeitende.

Gemäss der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (VIL) ernennt der Betreiber (die Stadt Sitten) einen Flugplatzleiter (den Flughafendirektor). Der Flugplatzleiter ist für die Betriebsaufsicht des Flugplatzes verantwortlich. Dieser bedarf der Zulassung des BAZL. Er ist somit als Ansprechpartner des BAZL für den Flugplatz und insbesondere für die Einhaltung der Vorschriften betreffend Sicherheitsmassnahmen (Safety)¹⁵ und Schutzmassnahmen (Security)¹⁶ sowie der Anordnungen des BAZL verantwortlich¹⁷.

¹⁰ Artikel 2, Absatz a der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (VIL), SR 748.131.1

¹¹ Artikel 36c des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (LFG), SR 748.0

¹² Artikel 36a des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (LFG), SR 748.0

¹³ Beim Linienverkehr handelt es sich um gewerbliche Flugverbindungen für den Transport von Passagieren, Luftfracht und Luftpost.

¹⁴ Beim Charterverkehr handelt es sich um gelegentliche Flugverbindungen bei denen Reiseveranstalter bei einer Fluggesellschaft ein Flugzeug mietet.

¹⁵ Die Flugsicherheit umfasst Vorkehrungen zur Gewährleistung der technischen und betrieblichen Zuverlässigkeit aller an der Luftfahrt beteiligten Akteure.

¹⁶ Schutzmassnahmen beziehen sich auf die Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr wie Flugzeugentführungen, Sabotageakte und Terrorangriffe.

¹⁷ Art. 29d der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (VIL), SR 748.131.1

2.4 Ökologischer Ausgleich

Die extreme Bodennutzung in der Ebene führt zu einer erheblichen Belastung der Natur und der Landschaft. Die intensive Bodenbewirtschaftung hat direkte Auswirkungen auf die Biodiversität und die Verbreitungsdichte der Tier- und Pflanzenarten. Die Beeinträchtigung der natürlichen Lebensräume durch menschliche Eingriffe ist verheerend und das Verschwinden zahlreicher Tier- und Pflanzenarten steht in proportionalem Verhältnis zu den verursachten Schäden. Viele Arten suchen Zuflucht auf Flugplätzen, da die Auflagen der Luftfahrt sie vor weiteren menschlichen Eingriffen schützen¹⁸. Dadurch werden «biologische Korridore» geschaffen.

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG)¹⁹ und die entsprechende Verordnung (NHV)²⁰ legen Ziele für die Erhaltung und Aufwertung der Biodiversität auf zivilen Schweizer Flugplätzen fest. Der SIL, das «Landschaftskonzept Schweiz» und die Strategie Biodiversität Schweiz (SBS) legen dieselben Ziele behördenverbindlich fest.

Um den Verlust der Vielfalt von Tier- und Pflanzenarten zu verhindern, empfehlen das BAZL und das Bundesamt für Umwelt (im Folgenden: BAFU), dass mindestens 12 % der Gesamtfläche für ökologische Ausgleichsmassnahmen eingesetzt werden. Als Teil des SIL-Prozesses müssen die Flugplatzhalter daher ein Konzept für den ökologischen Ausgleich erstellen. Im Rahmen bestimmter formeller Verfahren (z.B. Plangenehmigung) kann das BAZL die Durchführung einer oder mehrerer ökologischer Ausgleichsmassnahmen vorschreiben.

3. Aktuelle Situation

3.1 Aktivitäten

Wenn das UVEK einem Betreiber die eidgenössische Betriebskonzession erteilt, verleiht es ihm damit auch die Funktion als Flughafenbehörde. Der Betreiber muss daraufhin sicherstellen, dass die internationalen Standards und die Vorschriften des BAZL, besonders im Hinblick auf Safety und Security, angewendet und eingehalten werden. Diese Normen und Vorschriften beziehen sich sowohl auf die Infrastruktur als auch auf die mit dem Betrieb verbundenen Funktionen.

Die Flughafenbehörde definiert und regelt die Beziehungen zu den Behörden, Luftfahrtdiensten und Unternehmen, die auf dem Gelände tätig sind, sowie zu den Nutzenden. Sie legt die An- und Abflugverfahren sowie die Nutzungsvorschriften für die Verkehrsflächen (Rollfelder und Vorfeld) fest. Sie publiziert die oben genannten Verfahren und Vorschriften sowie alle relevanten Informationen im Luftfahrthandbuch (AIP Schweiz). Sie legt den Notfallplan, den Hindernisplan, das Konzept für die Tiergefahrenabwehr und das Konzept für den ökologischen Ausgleich fest. Die Flughafenbehörde bestimmt zudem die Öffnungszeiten, erteilt Fluggenehmigungen und legt Beschränkungen für die Nutzung des Flughafens fest. Sie legt die Höhe der Gebühren fest und zieht sie ein.

¹⁸ Schweizerische Eidgenossenschaft. 2019. *Förderung der Biodiversität und ökologischer Ausgleich auf Flugplätzen. Vollzugshilfe*. Bern. Pillet S., BTEE SA. S. 61

¹⁹ Art. 18 Abs. 1 und Art. 18b Abs. 2 Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG), SR 451

²⁰ Art. 13, 14 und 15 Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV), SR 451.1

Am Flughafenstandort Sitten sind ferner verschiedene in der Luftfahrt tätige Akteure angesiedelt. Er bringt Fluggesellschaften, Helikopterunternehmen und Betriebe, die im Bereich Hangar- und Wartungsarbeiten, Freizeit, aber auch Ausbildung und Innovation tätig sind, zusammen. In Bezug auf die Beschäftigung entsprach dies im Jahr 2023 250 Arbeitsplätzen, wovon 21,4 VZÄ auf den Betrieb des Flughafens und 86 VZÄ auf Stellen bei der Firma H55 entfielen.

Fluggesellschaften	Helikopterunternehmen
Air Mountain SA	Air-Glacières SA
Eagle Express	ALPINE Helicopters
Starjet Aviation SA	Héli-ALPES SA
	Swiftcopters - Eagle
Hangar- und Wartungsarbeiten	Ausbildung
ALPARK	Motorfluggruppe (MFG)
ALPINE Jet Service SA	Segelfluggruppe
Farner Air Services Swiss AG	Gruppe Para-Club Valais
Ruag Aviation	Ausbildungszentrum für Polymechaniker
Signature Flight Support	Innovation
TAG Wartungsdienst	H55
Flughafenbetrieb	Freizeit
Zollämter	46 Aviation SA
Skyguide	Modellfluggruppe
Kantonspolizei	
B-Food	

Tabelle 1: Akteure auf dem Flughafengelände

3.1.1 Ausbildungsaktivitäten

Aus- und Weiterbildungsflüge sind von öffentlichem Interesse. Sie tragen dazu bei, dass der schweizerischen Zivilluftfahrt eine ausreichende Anzahl Pilotinnen und Piloten zur Verfügung steht und das fliegerische Können in der Schweiz erhalten bleibt. Dazu gehören Flüge zum Erwerb von Pilotenlizenzen, zur Ausbildung von Fluglehrern und zur Ausübung von Kunst- und Gebirgsflügen. Die Landesflughäfen Zürich und Genf bieten besonders geringe Ausbildungskapazitäten für Schulungsflüge. Andere Flughäfen mit einer vergleichbaren Umgebung (Flugsicherung, Instrumentenlandesystem, satellitengestütztes Anflugverfahren) sind daher eine bessere Alternative.

Am Standort Sitten bietet die Flugschule der Motorfluggruppe (nachfolgend: MFG) Grundausbildungen zum Privatpiloten (Lizenz LAPL und PPL) sowie Weiterbildungen im Bereich Nachtflug (NIT), Funktelefonie (RTF) und Kunstflug (ACR) an, und das auf Deutsch, Französisch und Englisch. Diese berufsqualifizierenden Ausbildungen erweisen sich als unerlässlich, um die notwendigen Lizenzen für die Ausübung von Tätigkeiten im Bereich der Luftfahrt zu erhalten. Die Segelfluggruppe verfügt ihrerseits über ein

Ausbildungsprogramm zum Erwerb von EASA-Lizenzen für Segelflugpiloten. Der Para-Club Valais stellt auch AFF/PAC²¹-Lizenzen²² für neue Fallschirmspringer aus.

Ausserdem gehört der Luftwaffenstützpunkt Sitten zu den vier nationalen Standorten, an denen das Ausbildungszentrum für Polymechniker-Lernende angesiedelt ist²³. Diese Ausbildung ermöglicht nicht nur die Herstellung von Teilen, Werkzeugen und Produktionsvorrichtungen, sondern befähigt auch zur Wartung von Helikoptern oder Jets der Luftwaffe. Am Standort Sitten werden derzeit 28 Lernende ausgebildet. Ihre Kompetenzen, die aufgrund ihrer Besonderheit schwer zu finden sind, sind in der Industrie besonders gefragt. Das Start-up H55 setzt für seine Wartungsarbeiten an Elektroflugzeugen auch Polymechniker-Lernende aus Sitten ein und sichert so den Wissenstransfer im Bereich neuer Technologien für Elektroflugzeuge.

3.1.2 Innovationsaktivitäten

H55, ein Spin-off von Solar Impulse, befindet sich derzeit auf dem Gelände des Flughafens Sitten. Das Unternehmen entwickelt eine neue elektrische Antriebstechnologie mit dem Ziel, den Luftverkehr sauberer, sicherer, leiser und erschwinglicher zu machen. Seine Arbeit konzentriert sich auf alle Bereiche von Antriebssystemen: Elektromotoren, Batterien, Management- und Kontrollsysteme, Piloten-Interfaces.

Im Jahr 2017 umrundete das Flugzeug Solar Impulse die Welt, legte dabei mehr als 42'000 km zurück und blieb Tag und Nacht ohne jeglichen Treibstoff, nur mithilfe von Sonnenenergie, in der Luft. Aus dieser technologischen Errungenschaft ging das Spin-off H55 hervor, das den Fokus speziell auf die zertifizierte elektrische Antriebstechnik gelegt hat. Damit sollen Probleme wie Lärm, Umweltverschmutzung, extrem hohe Wartungskosten sowie Risiko- und Sicherheitsproblematiken angegangen werden. Der Einsatz von Elektroantrieben wird in der Luftfahrt zu neuen Lösungen führen, z.B. Flugtaxis, Drohnen oder VTOL-Flugzeuge (Vertical Take-Off and Landing), d.h. senkrecht startende und landende Flugzeuge.

Im Jahr 2018 wurde H55 Mitglied der «The World Economic Forum's Technology Pioneers»²⁴. Diese Gemeinschaft wählt Unternehmen auf der Grundlage ihres Potenzials, zum Wandel von Gesellschaft und Industrie beizutragen sowie auf der Grundlage ihrer Fähigkeit, die vierte industrielle Revolution voranzutreiben, aus. H55 arbeitet eng mit dem BAZL zusammen und erhielt 2020 eine Förderung durch das Forschungs- und Innovationsprogramm der Europäischen Union. H55 ist das erste Unternehmen weltweit, das sowohl über eine EASA-zertifizierte elektrische Antriebstechnologie als auch über ein EASA-zertifiziertes Verfahren zur Integration in das Flugzeug verfügt. Derzeit testet das Unternehmen seine Technologie in Flugzeugen mit 70 Sitzen.

Im Jahr 2020 hatte H55 rund 30 Mitarbeitende. Im Jahr 2023 waren es bereits 86 und im Jahr 2024 wird die Zahl voraussichtlich auf 120 steigen. Nach einer grösseren Kapitalbeschaffung in Höhe von mehreren Millionen Franken und mit der wachsenden Zahl an Mitarbeitenden wurden die ursprünglichen Räumlichkeiten zu klein, um mit dem Wachstum Schritt zu halten. Es wurde notwendig, alle Teams auf dem Gelände des Flughafens Sitten

²¹ Accelerated Freefall

²² Begleitete Fallprogression

²³ Die anderen Standorte sind Meiringen (Bern), Alpnach (Obwalden) und Payerne (Waadt).

²⁴ World Economic Forum. Introducing the Technology Pioneers Cohort of 2018. World Economic Forum. Gefunden auf <https://widgets.weforum.org/techpioneers-2018/index.html> (abgerufen am 09.01.2024)

unterzubringen. Das Start-up-Unternehmen nutzt derzeit zwei Hallen auf dem Flughafengelände für Arbeiten zum Einbau seiner Technologie in Flugzeuge und für seine Triebwerkstests und Montagetätigkeiten. Es hat auch Büroräume in der Rue de l'Aéroport 10 und verfügt über eine Werkstatt im Industriegebiet von Chandoline. H55 möchte sich auf dem Gelände des Flughafens Sitten in einer Halle, die im Nordosten gebaut werden soll, dauerhaft niederlassen.

Im Rahmen der Gewährung eines Objektkredits für die Errichtung des Innovationsparks des Campus Energypolis in Sitten stimmte der Grosse Rat des Kantons Wallis am 16. Juni 2020 der Ansiedlung des Unternehmens im Wallis zu und unterstützt es mit einem Betrag von 5 Millionen Franken zugunsten seiner Innovationseinrichtungen.

3.1.3 Bergrettungsaktivitäten und Arbeitsluftverkehr

Der Flughafen Sitten dient als Startplatz für die Rettungshelikopter des kantonalen Gesundheitskonzepts der Kantonalen Walliser Rettungsorganisation (KWRO). Er spielt auch eine Rolle bei der Spitalverlegung und bei Rückführungen, da er von Ambulanzflugzeugen angefliegen wird.

Der Flughafen Sitten ist als kritische kantonale Infrastruktur anerkannt. Bei der Katastrophenübung TERRA22 im September 2022 (schweres Erdbeben) wies das Kantonale Führungsorgan (KFO) auf die strategische Rolle hin, die der Flughafen für den Einsatz von Rettungsmitteln spielt, die zur Unterstützung des Wallis aus dem In- und Ausland herangezogen würden.

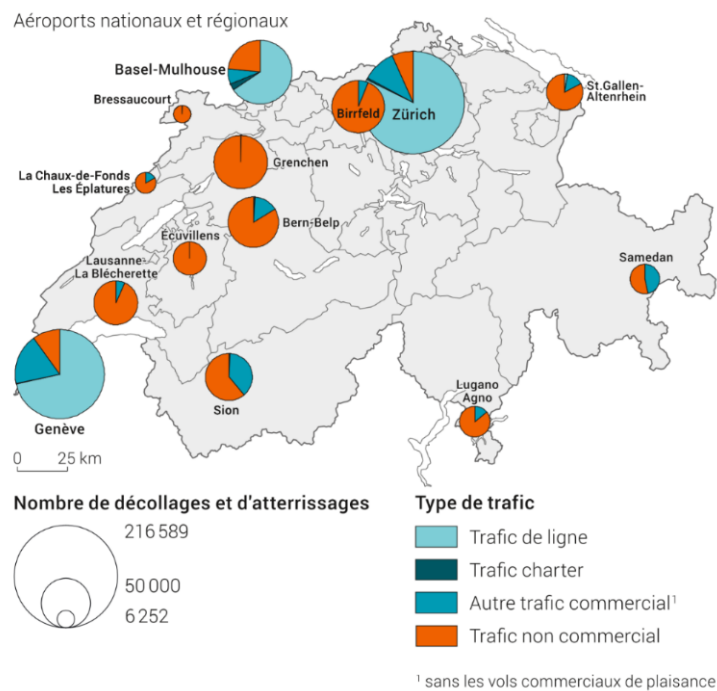
Der Arbeitsluftverkehr dient der Versorgung, namentlich in der Bau-, Forst- und Landwirtschaft. Es handelt sich in der Regel um gewerbsmässige Flüge, um Material zu transportieren und unerschlossene Gebiete, Hütten und Baustellen zu versorgen. Zum Arbeitsluftverkehr gehören auch die Überwachung aus der Luft (Verkehr, Leitungen), Messungen, Luftaufnahmen sowie Flüge im Rahmen der Forstwirtschaft, der Lawinensprengung oder der Pflanzenschutzbehandlung von Kulturen. Die Zunahme von Naturgefahren im Kanton, insbesondere im Zusammenhang mit dem Klimawandel, bringt eine Zunahme von Helikoptereinsätzen mit sich. Ein Grossteil der Arbeitsflüge wird mit Helikoptern ausgeführt, einem Transportmittel, das heute aus den Bergregionen nicht mehr wegzudenken ist. Ihnen kommt also ein erhebliches öffentliches Interesse zu²⁵.

²⁵Schweizerische Eidgenossenschaft. 2016. *Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt. S. 1906

3.2 Flugbewegungen, Passagiere

Der Flughafen Sitten führt Statistiken zur Anzahl der Flugbewegungen und der Passagiere nach Verkehrsarten. Im Jahr 2019 zählte der Flughafen Sitten insgesamt 37'372 Flugbewegungen²⁶ und 25'992 Passagiere. Trotz der COVID-19-Pandemie verzeichnete der Flughafen im Jahr 2020 36'860 Flugbewegungen und 21'698 Passagiere. Bis 2021 stieg die Zahl der Flugbewegungen auf 41'216 und die Zahl der Passagiere auf 25'970. Sowohl die Anzahl der Flugbewegungen als auch die Anzahl der Passagiere blieben relativ stabil, obwohl die Luftfahrtindustrie nach der Pandemie im Jahr 2020 eine schwere Krise durchmachte.

Mouvements aériens dans l'aviation civile, en 2022



Source: OFS, OFAC – Statistique de l'aviation civile (AVIA_ZL)

© OFS 2023

Der Flughafen Sitten verzeichnete im Jahr 2022 45'307 Flugbewegungen. Die Flughäfen Lugano und Bern-Belp zählten 19'300 bzw. 52'072 Flugbewegungen. Freizeitflüge machten zwischen 47 % und 53 % der Flugbewegungen aus. Helikopterflüge machten zwischen 32 % und 36 % der Luftfahrtaktivitäten aus. Der Geschäftsreiseverkehr wiederum machte zwischen 14 % und 16 % des Flugverkehrs aus.

	2019	2020	2021	Durchschnitt 2014-2018
Flugbewegungen	37'372	36'860	41'216	38'872
davon Geschäftsflüge	6'042	5'329	6'314	5'005
davon Linien-/ Charterflüge	129	113	182	511
davon Freizeitflüge	17'676	19'622	20'203	21'158
davon Helikopterflüge	13'525	11'796	14'517	12'198
Passagiere	25'992	21'698	25'970	29'864

Tabelle2: Flugbewegungen und Passagiere des Flughafens Sitten seit 2019

²⁶ Eine Bewegung entspricht einer Landung oder einem Start, ein Hin- und Rückflug entspricht zwei Bewegungen.

3.3 Betriebskosten

Das jährliche Defizit des Flughafens Sitten schwankt jedes Jahr beträchtlich. Im Jahr 2018 belief es sich auf 2,36 Millionen Franken und im Jahr 2019 auf 2,14 Millionen Franken. Im Jahr 2021 betrug dieses Defizit 1,62 Millionen Franken und stieg im Jahr 2022 auf 1,07 Millionen Franken.

Laufende Rechnung der Gemeinde Sitten <i>(dargestellt nach HRMI)</i>	Rechnung 2018	Rechnung 2019
Flughafen		
Aufwand	13'604'829.51	13'858'727.02
Gehälter	2'385'224.30	2'158'315.90
Sozialleistungen	457'780.90	437'860.15
Sachleistungen	21'972.25	22'053.60
Übriger Personalaufwand	70'892.23	46'657.25
Drucksachen, Bürobedarf	23'831.16	18'507.51
Kauf beweglicher Gegenstände	268'265.90	215'410.72
Wasser, Strom und Brennstoffe	114'673.25	110'397.85
Güter	3'580'211.20	3'749'185.26
Unterhalt von Immobilien	476'671.95	434'513.72
Unterhalt beweglicher Gegenstände	212'959.05	184'674.70
Mieten und Nutzungsgebühren	3'867'868.98	4'058'622.90
Reisen, Auslagen, Entschädigungen	68'416.85	51'903.00
Honorare und Dienstleistungen	793'324.72	965'876.98
Steuern, Abgaben und sonstige Kosten	194'531.86	203'297.23
Verluste aus Forderungen		77'880.32
Abschreibungen des Verwaltungsvermögens	326'017.70	408'000.00
Einlagen in Spezialfinanzierungen	181'681.20	190'584.90
Interne Leistungen	560'506.01	524'985.03
Ertrag	12'147'252.96	12'477'676.45
Ertrag aus Finanzvermögen	45'789.20	34'821.80
Ertrag aus dem Verwaltungsvermögen	342'296.10	308'373.60
Verwaltungsgebühren	1'271.45	1'336.10
Gebühren und in Rechnung gestellte Leistungen	6'059'895.93	6'134'886.90
Verkäufe	4'341'392.38	4'818'450.75
Entschädigung von Dritten	150'049.00	113'756.70
Subventionen des Bundes	300'000.00	300'000.00
Erworbene Subventionen des Kantons	906'558.90	766'050.60
Aufwandüberschuss	1'457'576.55	1'381'050.57

Laufende Rechnung der Gemeinde Sitten
(dargestellt nach HRM1)

Rechnung 2022

Flughafen

Aufwand 14'469'681.08

Mitarbeitergehälter	2'117'665.15
Beiträge an AHV, IV, EO, ALV	135'454.40
Beitrag Pensionskassen	177'614.30
Beitrag Unfallversicherung	51'097.15
Beitrag Familienzulagen	57'932.15
Beitrag Tagegeld (Krankheit)	18'271.80
Aus- und Weiterbildung des Personals	12'060.00
Aus- und Weiterbildung des Personals	19'221.33
Büromaterial	15'226.41
Betriebsmaterial	5'316'315.37
Druckerzeugnisse, Publikationen	3'764.73
Büromöbel und -geräte	14'931.05
Maschinen, Geräte und Fahrzeuge	289'447.65
Arbeitskleidung	6'839.45
Einkauf von Wasser und Energie	120'306.65
Erbringung von Dienstleistungen durch Dritte	4'036'283.58
Honorare für Experten und Spezialisten	335'515.12
IT-Leistungen	98'818.84
Prämien für Sachversicherungen	85'531.00
Steuern und Abgaben	167'602.68
Strassenunterhalt	22'024.85
Unterhalt von bebauten Grundstücken und Gebäuden	404'584.54
Unterhalt von Büromöbeln und -geräten	5'872.65
Unterhalt von Maschinen, Geräten, Fahrzeugen	179'991.03
Mieten und Pachten von Grundstücken	8'020.00
Mieten, Nutzungsgebühren für Anlagen	35'413.00
Reisekosten	34'894.40
Tatsächliche Forderungsverluste	1'460.50
Übriger Betriebsaufwand	106'093.63
Abschreibungen auf Sachanlagen	205'327.20
Einlagen in Spezialfinanzierungen	91'353.32
Interne Verrechnungen von Dienstleistungen	89'046.20
Verrechnungen von Mieten	180'000.00
Interne Verrechnungen von Verwaltungskosten	7'700.95
Interne Verrechnungen von Zinsen	18'000.00
Ertrag 13'733'082.65	
Verwaltungsgebühren	1'055.95
Nutzungs- und Servicegebühren	6'205'365.53
Verkäufe	6'466'958.72
Rückzahlung Dritte	92'354.60
Eintreibung verschiedener Forderungen	15'592.60
Mieten und Pachten von Grundstücken	34'826.20
Mieten für bebaute Grundstücke	283'657.75
Subventionen des Bundes	300'000.00
Erworben Subvention des Kantons	333'271.30

Aufwandüberschuss**736'598.43**

Gemäss Artikel 37 Absatz 2 des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr vom 15. September 2022 wird das Betriebsdefizit des Flughafens Sitten zu 50 % vom Kanton Wallis getragen. Der Rest des Defizits wird von der Stadt Sitten getragen. Nach Abzug der buchhalterischen Abschreibungen, der Landmiete und der Zinsen belief sich der von der Stadt Sitten zu tragende Anteil am Defizit im Jahr 2018 auf 1,457 Millionen Franken.

Details der kantonalen Beteiligung für das Geschäftsjahr 2018:

Détail de la participation cantonale à la couverture du déficit de l'aéroport.

Total des charges	Fr. 13'604'829.51
./. total des revenus (sans la subvention cantonale)	Fr. 11'240'694.06
Déficit de l'aéroport	Fr. 2'364'135.45
./. amortissements comptables	Fr. 326'017.70
./. location terrain	Fr. 180'000.00
./. intérêts calculés	Fr. 45'000.00
Déficit final à répartir	Fr. 1'813'117.75
Déficit à charge du canton (50%)	Fr. 906'558.90

Details der kantonalen Beteiligung für das Geschäftsjahr 2022:

Détail de la participation cantonale à la couverture du déficit de l'aéroport.

Total des charges	Fr. 14'469'681
./. total des revenus (sans la subvention cantonale)	Fr. 13'399'811
Déficit de l'aéroport	Fr. 1'069'870
./. amortissements comptables	Fr. 205'327
./. location terrain	Fr. 180'000
./. intérêts	Fr. 18'000
Déficit reconnu par le canton pour le subventionnement	Fr. 666'543
Déficit à charge du canton (50%)	Fr. 333'271

In Übereinstimmung mit dem oben erwähnten Artikel 37 beteiligt sich der Kanton zudem zu 50 % an den Investitionsausgaben des Flughafens Sitten.

3.4 Grundstücke und Infrastruktur

Der Bund, die Stadt Sitten und einige Private sind derzeit Eigentümer der Grundstücke des Flughafenareals. Aus historischen Gründen hält der Bund umgerechnet 77 % der Grundstücke und Infrastrukturen des Flughafens Sitten. Das VBS ist Eigentümer von 18 Parzellen mit einer Fläche von 632'485 m². Ihm gehören auch die Flughafeninfrastrukturen und -systeme, darunter:

- der Kontrollturm
- ein Teil der Start- und Landebahn, der Rollwege und der Rollfelder
- das IGS-Anflugsystem
- die verschiedenen Unterstände und Hallen für im Süden stationierte Fahrzeuge und Flugzeuge
- Heiz- und Elektroinstallationen
- unterirdische Rohrleitungen
- der Kompensationsplatz.

Der Wert der oben genannten Güter beläuft sich laut einem Gutachten des Büros CBRE in Martigny auf schätzungsweise 48 Millionen Franken. Die Bereitstellung der Grundstücke und Flughafensysteme des VBS für die zivile Nutzung wurde in der Grundsatzvereinbarung von 2016 geregelt. Laut Artikel 5 der genannten Vereinbarung wird das Grundstück gemäss der Eigentümerpolitik des Bundes im Besitz des Bundes bleiben. Das VBS möchte die Nutzung seiner Grundstücke für den Bedarf der LW beibehalten. Die Flughafeninfrastruktur und Flughafensysteme gehen in den Besitz der zivilen Partei über.

Die Stadt Sitten ist insbesondere Eigentümerin des anderen Teils der Start- und Landebahn, der Rollwege und des Vorfelds, der Kaserne des Flughafensicherheitsdienstes (SSA) und des Terminals im Norden. Die Fahrzeugparkplätze ausserhalb des Flughafengeländes sind ebenfalls Eigentum der Stadt Sitten. Der Wert der Infrastruktur, die der Stadt Sitten gehört, beläuft sich auf 2'710'000 Franken.

4. Entwicklung des Flughafens Sitten

4.1 Infrastruktur von kantonaler Bedeutung

Um mit der nationalen und internationalen Konkurrenz mithalten zu können, muss die Walliser Wirtschaft ihre Wettbewerbsfähigkeit steigern. Bei seinen Bemühungen, die Ansiedlung von Unternehmen und die Schaffung von Arbeitsplätzen mit hoher Wertschöpfung zu fördern und zu konsolidieren, muss der Kanton ein besonderes Augenmerk auf die Verbesserung und Aufwertung seiner Standortfaktoren legen, die gesamtschweizerisch zu den schlechtesten zählen²⁷. Die Mobilitäts- und Transportmittel und ihre Infrastruktur spielen eine grosse Rolle für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung einer Region. Sie bilden die für wirtschaftliche Aktivitäten notwendige Grundlage. Der Flughafen Sitten ist für das Wallis eine wichtige Mobilitätsinfrastruktur.

Der Flughafen Sitten bringt wichtige wirtschaftliche Vorteile für das gesamte Wallis. Im Rahmen seiner im November 2022 durchgeführten Studie schätzte das Forschungsinstitut Tourismus der HES-SO Valais-Wallis (im Folgenden: ITO) die wirtschaftlichen Auswirkungen der zivilen Aktivitäten am Flughafen Sitten auf 74,9 Millionen Franken²⁸. Das ITO stützte sich auf Daten aus dem Jahr 2019, dem letzten Jahr vor der COVID-19-Pandemie. Die Daten stammen direkt von den am Flughafen niedergelassenen Unternehmen und wurden durch Statistiken des Bundesamts für Statistik, des Instituts für angewandte Makroökonomie (Créa) in Lausanne und frühere Studien des ITO ergänzt.

Die direkten Auswirkungen führten zu einer Wertsteigerung in der Höhe von rund 36,2 Millionen Franken. Die indirekten Auswirkungen, die sich aus den jährlichen Ausgaben der Unternehmen und der Mitarbeitenden ergeben, beliefen sich ihrerseits auf 14,9 Millionen Franken. Die sukzessiven Umverteilungen, d.h. die induzierten Effekte, generierten weitere 20,8 Millionen Franken. Die katalytischen Effekte, die durch die Ausgaben der Touristen entstanden, die mit dem Flugzeug am Flughafen Sitten ankamen, entsprachen einem Gewinn von 3,1 Millionen Franken. Die ITO-Studie kommt auch zum Schluss, dass der Flughafen Sitten den Erhalt von 664 vollzeitäquivalenten Arbeitsplätzen im Wallis ermöglicht. Zu diesen wirtschaftlichen Auswirkungen in Höhe von 74,9 Millionen Franken kamen noch die steuerlichen Auswirkungen von schätzungsweise 2,5 Millionen Franken hinzu. Der Flughafenbetrieb generierte damit insgesamt einen Mehrwert von 77,4 Millionen Franken.

Der Flughafen Sitten beansprucht 5 Hektar Land in der Talmitte und verursacht Belastungen für die ansässige Bevölkerung. Über den SIL werden die Rahmenbedingungen für den Betrieb, das Flugplatzareal, die Lärmbelastung, die Hindernisbegrenzung, den Natur- und Landschaftsschutz sowie die Erschliessung verbindlich festgelegt. Um eine qualitative und nachhaltige Verwaltung und Nutzung dieser Infrastruktur zu gewährleisten, sollte der Kanton in Zusammenarbeit mit der Stadt Sitten eine Entscheidungsbefugnis haben.

Um angesichts dieser Aspekte die Mobilität im Wallis auf dem Luftweg für den Tourismus, die Wirtschaft und die Sicherheit zu gewährleisten und die Umweltbelastung zu reduzieren, muss der Kanton in Zusammenarbeit mit den Bundesinstanzen die Aufrechterhaltung, den Betrieb und die qualitativ hochwertige und nachhaltige Entwicklung der Luftfahrtinfrastruktur sicherstellen.

²⁷ Staat Wallis. Regierungsprogramm. *Kanton Wallis*. Gefunden auf <https://www.vs.ch/web/programme-gouvernemental> (aufgerufen am 16.12.2023)

²⁸ Institut Tourismus der HES-SO Valais-Wallis. November 2022. *Studie über die kantonalen wirtschaftlichen Auswirkungen der Aktivitäten des Flughafens Sitten*. Siders.

4.2 Kantonale Vision

Im Jahr 2018 beauftragten der Staat Wallis und die Stadt Sitten die Professorin Laure Athias vom Hochschulinstitut für öffentliche Verwaltung (IDHEAP) der Universität Lausanne damit, die Organisationsform im Hinblick auf die künftige Entwicklung des zivilen Flughafens Sitten zu untersuchen. Auf der Grundlage ihrer Empfehlungen teilten der Kanton und die Stadt ihre Absicht mit, gemeinsam eine Projektgesellschaft in Form einer öffentlich-privaten Partnerschaft des Typs Konzession zu gründen.

Der Kanton und die Stadt wollen den Flughafen Sitten zu einem Instrument für die Wirtschafts- und Tourismusförderung machen, von dem das gesamte Wallis profitiert. Der Flughafen Sitten soll neben der allgemeinen Luftfahrt und dem Freizeitflugverkehr weiterhin gewerbsmässige und private sowie Helikopterflüge aller Art durchführen. Er soll ferner die für Bergregionen unerlässlichen Sicherheitsdienstleistungen gewährleisten. Der Flughafenstandort soll zudem ein Partner der LW werden und in geringem Umfang militärische Flugoperationen ermöglichen. Als Regionalflughafen, der jedoch vollständig in den europäischen Luftraum integriert ist, will der Flughafen Sitten seine Einbindung in die schweizerische Luftfahrtpolitik ausbauen, indem er die Entwicklung der Ausbildung der Luftfahrtberufe unterstützt. Zudem soll er sich als ideale Plattform für die Entwicklung neuer relevanter Technologien profilieren.

Zur Verwirklichung dieser Vision stellt der Kanton Wallis mehrere Überlegungen zu den erforderlichen Voraussetzungen an. Da die Entwicklung des Flughafens durch die Topografie des Gebiets stark eingeschränkt ist und in Bezug auf die Sicherheitsmassnahmen (Safety) und die Schutzmassnahmen (Security) zahlreichen normativen Vorgaben unterliegt, beauftragte der Staat das auf den Flughafenbetrieb spezialisierte Unternehmen BTEE SA mit der fachlichen Begleitung seiner Vorhaben. Im Februar 2022 nahm der Staatsrat die skizzierte Vision der Entwicklung und die Empfehlungen von BTEE SA zur Kenntnis.

Diese Entwicklungen sollen qualitativer, nicht quantitativer Natur sein. Denn eine quantitative Entwicklung erscheint sowohl aus Sicht der Nachhaltigkeit als auch aus geschäftlicher Sicht unvernünftig. Die meisten Flughäfen erwirtschaften den grössten Teil ihres Umsatzes aus kommerziellen Einnahmen (Mieten für Ladengeschäfte) und nicht aus Einnahmen aus dem Flugbetrieb. Zum Vergleich: Die Einnahmen aus dem Non-Aviation-Sektor des internationalen Flughafens Genf machten im Jahr 2019 43,6 % des Umsatzes der Gesellschaft aus.

Die Aktivitäten des Flughafens sollen auf vier Schwerpunkten beruhen:

- Flugverkehr: Entwicklung eines qualitativ hochwertigen Angebots für den kommerziellen Flugverkehr (Linien- und Charterflüge). Dabei geht es insbesondere darum, das Wallis mit Flugzielen zu verbinden, die für die Walliser Bevölkerung interessant sind, z.B. Portugal, das Vereinigte Königreich oder Korsika.
- Flughafen- und Luftfahrtausbildung: Aufrechterhaltung und Stärkung der im Wallis vorhandenen Ausbildungskompetenzen (Flugschule, Gebirgsflüge).
- Innovation: Entwicklung zu einer Innovationsplattform für die Luftfahrt der Zukunft und die Flughafeninfrastruktur zugunsten einer nachhaltigen Entwicklung und des Wissenstransfers.

- Geschichte und Erbe: Hervorhebung der Geschichte und des Erbes der Schweizer Luftfahrt durch die LW und die Air-Glaciers, die 2025 als Pionierin der Bergrettung ihr 60-jähriges Bestehen feiert.

Damit die Aktivitäten effizient ablaufen und gleichzeitig optimale Bedingungen für die Sicherheit, die Effizienz und den Komfort der Nutzenden geschaffen werden können, ist die Gründung einer Betriebsgesellschaft zentral. Dies ermöglicht eine Professionalisierung der Verwaltung und des Betriebs der Infrastruktur. Die kantonale Vision sieht die Übernahme aller Mitarbeitenden des Flughafens Sitten durch die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft vor. Die Fähigkeiten des Flughafenpersonals sind aufgrund ihrer Seltenheit nur schwierig zu erwerben. Berufsqualifizierende Ausbildungen nehmen viel Zeit in Anspruch und müssen strenge Standards (ICAO und EASA) erfüllen.

4.3 Geschäftspotenzial und Luftverkehrsprognose

Um das kommerzielle Potenzial des Flughafens Sitten zu ermitteln, wurde der Firma Steer für 2023 ein Mandat erteilt. Das in London ansässige Unternehmen hat weltweit 17 Niederlassungen und 450 Mitarbeitende. Es ist insbesondere auf Luftfahrtpolitik und²⁹ -regulierung und die Unterstützung von Flughäfen spezialisiert³⁰. Das Unternehmen hat verschiedene ähnliche Studien zu Flughäfen in Frankreich, der Schweiz (Basel-Mulhouse), Österreich (u.a. Innsbruck), Italien, England, der Türkei, Bulgarien usw. durchgeführt und arbeitet auch im Auftrag der Europäischen Kommission³¹.

Zur Methodik leitete Steer eine Dokumentenprüfung der verschiedenen vorhandenen Berichte und Studien ein. Zudem führte das Unternehmen sowohl mit den am Flughafen ansässigen Unternehmen als auch mit den Fluggesellschaften verschiedene Interviews durch. Darüber hinaus analysierte es die verschiedenen Daten, die von den beteiligten Akteuren übermittelt wurden. Zur Erstellung der Flugverkehrsprognosen stützte sich Steer auf die Wachstumspläne der Betreiber und Fluggesellschaften. Das Unternehmen analysierte die betrieblichen Einschränkungen und führte eine Marktstudie durch. Dabei berücksichtigte es auch makroökonomische Faktoren und die Konjunktur. In seiner Analyse zur Rentabilität der Gesellschaft berücksichtigte Steer die oben genannten Faktoren und die aktuellen Belastungen.

Steer entwickelte drei Szenarien. Für jedes der Szenarien erstellte das Unternehmen eine Flugverkehrsprognose sowie eine Prognose der Rentabilität des Flughafens. Das erste, sogenannte Szenario «tief» entspricht dem Status quo. Im vorliegenden Fall gibt es drei wesentliche betriebliche Einschränkungen, die den Flugbetrieb am Flughafen Sitten für Fluggesellschaften unattraktiv machen. Dabei handelt es sich um die Öffnungszeiten, den Anflug auf den Flughafen und die Nutzung des Luftraums durch die LW.

Denn die Öffnungszeiten werden durch das Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (im Folgenden: ECET) eingeschränkt. Während dies die Flugaktivitäten im Sommer nicht beeinträchtigt, sind sie im Winter stark eingeschränkt, da die ECET an manchen Abenden auf 17.26 Uhr festgelegt ist. Dies beraubt den Flughafen jeglicher Flexibilität bei den Verhandlungen mit den Fluggesellschaften und schränkt das touristische Angebot ein.

²⁹ Zum Beispiel in den Bereichen Regierungsstrategie und Wirkungsanalyse sowie als Unterstützung bei der Bewertung von Gesetzesänderungen.

³⁰ Zum Beispiel in den Bereichen Marktanalyse, Flugverkehrsprognose, Modellierung des Geschäftsplans, Geschäftsstrategie.

³¹ Folgenabschätzung zum Reglement über Zeitnischen (Slots), Folgenabschätzung zur Überarbeitung der Richtlinie über Flughafengebühren.

Ohne die Aufhebung dieser drei Einschränkungen besteht die Gefahr, dass der Verkehr des Flughafens auf dem Niveau von 2017-2018 stagniert, d.h. 35' 000 Passagiere in zehn Jahren, davon 9'000 Passagiere auf Linien- und Charterflügen. Das EBITDA³² würde sich auf - 841'000 Schweizer Franken belaufen.

Das zweite, sogenannte «Basisszenario» basiert auf einer Analyse der Konjunktur, des Marktes und der geführten Interviews. Es beruht insbesondere auf der Prämisse, dass die operativen Beschränkungen aufgehoben sind. In diesem Fall erreicht der Flughafen innerhalb von 10 Jahren 71'000 Passagiere, davon 32'000 auf Linien- und Charterflügen. Das EBITDA würde sich auf +19'000 Schweizer Franken belaufen.

Das dritte, sogenannte Szenario «hoch» beruht auf der Prämisse, dass die operativen Einschränkungen beseitigt sind und das makroökonomische Umfeld günstig ist³³. Die Zahl der Passagiere beläuft sich in diesem Fall auf 115'000, davon 63'000 auf Linien- und Charterflügen. Das EBITDA wird auf +1,858 Millionen Schweizer Franken geschätzt.

Tabelle3: Geschäftspotential des Flughafens Sitten – Vergleich der drei Szenarien

Auf 10 Jahre			
	Szenario «tief»	Basisszenario	Szenario «hoch»
Flugbewegungen insgesamt	35'525	48'763	66'665
Flugbewegungen Linien- und Charterflüge	481	967	1'387
PAX insgesamt	34'954	70'795	115'026
PAX Linien- und Charterflüge	10'402	35'045	63'332
EBITDA	- 841'000	+ 19'000	+ 1'858'000

Wie die Steer-Studie aufzeigt, besteht das Ziel nicht darin, die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Sitten signifikant zu erhöhen, sondern vielmehr darin, mehr Passagiere zu befördern und gleichzeitig die Qualität und Nachhaltigkeit seiner Infrastruktur auszubauen.

Im Basisszenario entspricht die Anzahl der Flugbewegungen von Linien- und Charterflügen 1,98 % der gesamten Flugbewegungen,³⁴ generiert aber 49,5 % der gesamten PAX. Im Szenario «hoch» macht die Anzahl der Flugbewegungen von Linien- und Charterflügen 2,08 % der Gesamtbewegungen aus, generiert aber 55,05 % der gesamten PAX. Der Anstieg der Anzahl Flugbewegungen in allen drei Szenarien ist hauptsächlich durch die Zunahme der Helikopterbewegungen und der Bewegungen der allgemeinen Luftfahrt zurückzuführen.

Im Szenario «hoch» entsprechen 1'387 jährliche Bewegungen von Linien-/Charterflügen drei Flugzeugen pro Tag von Donnerstag bis Sonntag. Im Basisszenario entsprechen 967 jährliche Bewegungen von Linien-/Charterflügen zwei Flugzeugen pro Tag von Donnerstag bis Sonntag.

Um sowohl für das Szenario «hoch» als auch für das Basisszenario eine qualitative Entwicklung des Flughafens zu ermöglichen, ist die Aufhebung der betrieblichen

³² EBITDA bedeutet auf Englisch *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*.

³³ Solide Wirtschaftslage, starke Reisenachfrage, unternehmerisch denkende Firmen, die in der Lage sind, ihre Investitionen zu tätigen.

³⁴ Alle Arten von Verkehr, d. h. Helikopter, allgemeine Luftfahrt, Geschäftsreiseverkehr, Linien- und Charterflüge.

Einschränkungen erforderlich. Zu diesem Zweck müssten folgende Punkte eingeführt werden:

- Verlängerung der Öffnungszeiten des Flughafens;
- Entwicklung eines satellitengestützten Anflugverfahrens;
- Koordinierung der Zeitslots unter der Woche mit der LW (Luftraumnutzung für Trainingsflüge).

Die Verlängerung der Öffnungszeiten des Flughafens ist im Betriebsreglement des Flughafens geregelt. Da das Problem der Flugpläne im Rahmen des SIL-Prozesses diskutiert werden muss, hat eine Arbeitsgruppe bestehend aus Mitgliedern des Kantons, der Stadt Sitten und der Flughafendirektion im Juli 2023 dem BAZL ein neues Betriebsreglement vorgeschlagen. Dieses wird im Rahmen des SIL-Koordinierungsprozesses mit den betroffenen Parteien diskutiert. Die Stadt Sitten erteilte Skyguide ein Mandat, um die Problematik des Anflugsystems des Flughafens zu untersuchen. Entsprechende Überlegungen werden in enger Zusammenarbeit mit dem BAZL angestellt.

4.4 Grundstücke und Infrastruktur

Wie in Abschnitt 3.3 dieser Botschaft erläutert, wurde die Bereitstellung von Grundstücken und Infrastrukturen, die dem VBS gehören, in der Grundsatzvereinbarung von 2016 geregelt. Dieser Vereinbarung entsprechend wird die Bereitstellung des Geländes in Form eines SDR erfolgen. Die zivile Partei wird Eigentümerin der Flughafeninfrastruktur und der Flughafenysteme. Der Nachtrag aus dem Jahr 2021 zum Vertrag vom 22. Dezember 1956 sieht ebenfalls eine gestaffelte Übertragung der Objekte, Infrastrukturen und Leistungen an die zivile Partei bis 2026 vor.

Die Modalitäten des SDR und der Übernahme der Infrastruktur durch die zivile Partei müssen mit dem VBS ausgehandelt werden. Dieses ist offen für Verhandlungen. Das SDR liesse sich entweder zwischen dem Bund und dem Kanton oder zwischen dem Bund und der Gesellschaft abschliessen, sofern diese mehrheitlich im Besitz des Kantons ist. Die Infrastruktur und die Systeme würden von der Gesellschaft erworben werden. Gebäude, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes Eigentum Dritter sind und über ein SDR verfügen, bleiben im Besitz ihrer Eigentümer.

4.5 Nachhaltige Entwicklung und Innovation im Bereich der Luftfahrt

Der CO₂-Ausstoss aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe ist die Hauptursache für den vom Menschen verursachten Anteil am Treibhauseffekt³⁵. Laut ICAO sind 2 % der vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen auf den Luftverkehr zurückzuführen³⁶. Im Jahr 2021 betrug der jährliche CO₂-Ausstoss des Flughafens Sitten 7400 Tonnen CO₂, was 21 kg pro Einwohner im Kanton Wallis entspricht. Die gesamten CO₂-Emissionen für das ganze Wallis belaufen sich auf 5,6 Millionen Tonnen, was 16 Tonnen CO₂ pro Einwohner im Kanton Wallis entspricht³⁷.

Die Forschung zur Treibstoffeffizienz von Flugzeugen trägt zur Reduktion der Klimawirkung des Luftverkehrs bei. Alternative Treibstoffe, verwendete Materialien und

³⁵ Schweizerische Eidgenossenschaft. 2016. *Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt. S. 1891

³⁶ Ebd.

³⁷ Quantis. Juni 2020. *Gesetzesentwurf über den öffentlichen Verkehr und CO₂*. Lausanne.

das Antriebssystem sind alles mögliche Ansatzpunkte, um die Klimawirkung des Luftverkehrs zu begrenzen.

Der Flughafen Sitten würde bei der Entwicklung und beim Einsatz neuer Luftfahrt- und Flughafentechnologien eine Vorreiterrolle übernehmen. Die Bereitstellung von SAF³⁸ für Fluggesellschaften und Aero-Clubs wäre ein erster Schritt, um die Emissionen von Luftfahrzeugen zu reduzieren. Das Anbringen von Sonnenkollektoren könnte ebenfalls in Betracht gezogen werden, um die Energieeffizienz der Infrastruktur zu verbessern. Die Ausarbeitung und Umsetzung eines Konzepts zur Einsparung und Entwicklung erneuerbarer Energien (Gebäudesanierung, Solardächer usw.) würde auch die Festlegung von Massnahmen zur Erreichung der Klimaneutralität ermöglichen. Ausserdem würden auf dem Flugplatz Start-ups und Forschungsprojekte angesiedelt, die im Bereich der Luftfahrt aktiv sind. Das Start-up H55 ist beispielsweise bereits auf dem Gelände des Flughafens Sitten tätig. Als Regionalflugplatz ist er ein idealer Standort für Innovationen, da die Landesflughäfen, deren Kapazitäten bereits ausgelastet sind, solche Aktivitäten nicht unterbringen können. Neue Technologien sind eine der Prioritäten der Bundespolitik, und der Flughafen Sitten soll zu einer Innovationsplattform werden, wo diese Technologien getestet werden können, um so eine nachhaltige Entwicklung im Bereich der Luftfahrt zu fördern.

Der Bericht des Bundes über die Luftfahrtpolitik definiert nachhaltige Entwicklung als eine Entwicklung, *«um die heutigen Bedürfnisse zu decken, ohne die Möglichkeit künftiger Generationen einzuschränken, ihre eigenen Bedürfnisse zu decken»*³⁹. Eine nachhaltige Entwicklung im Bereich der Luftfahrt muss sich mit drei Dimensionen auseinandersetzen:

- Wirtschaftliche Effizienz: Der Bedarf wird auf eine für die Wirtschaft möglichst effiziente Weise gedeckt, und die Kosten bleiben für die Akteure tragbar.
- Soziale Solidarität: Die Bevölkerung hat Zugang zu den Verkehrsmitteln, während zugleich die Sicherheit gewährleistet ist.
- Verantwortung für die Umwelt: Notwendige Reisen werden auf möglichst umweltfreundliche Weise durchgeführt. Diese Reisen zu Lasten der Umwelt und der Menschen, die Lärm und anderen Belästigungen ausgesetzt sind, nehmen nicht unbegrenzt zu.

Die drei Dimensionen können miteinander in Widerspruch stehen. Es ist daher von entscheidender Bedeutung, die Auswirkungen des Flughafens unter dem Blickwinkel dieser drei Dimensionen der nachhaltigen Entwicklung zu identifizieren, zu bewerten und aufeinander abzustimmen. Die Verwaltung und der Betrieb des Flughafens durch eine Gesellschaft, wie in Kapitel 5 beschrieben, kann ein Gleichgewicht zwischen wirtschaftlicher Effizienz, Verantwortung für die Umwelt und sozialer Solidarität schaffen. Eine mögliche Vorgehensweise ist die Aufstockung der Flächen, die für ökologische Ausgleichsmassnahmen vorgesehen sind.

³⁸ Sustainable aviation fuel oder nachhaltiger Flugtreibstoff

³⁹ Schweizerische Eidgenossenschaft. 2016. *Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt. S. 1877

5. Zukünftige Betriebsgesellschaft

5.1 Aufgaben

Wie bereits erwähnt, sind Regionalflughäfen der Kategorie II wichtige Infrastrukturen, die zur regionalen Wirtschaftsentwicklung, zum Tourismus und zum Handel beitragen. Zu den im öffentlichen Interesse liegenden Aufgaben eines Regionalflughafens der Kategorie II in der Schweiz gehören:

- Infrastrukturmanagement: Gewährleistung der Instandhaltung, Modernisierung und Entwicklung der Flughafeninfrastruktur, inklusive Start- und Landebahnen, Rollwege, Parkplätze und Passagierterminals.
- Safety und Security: Umsetzung von Sicherheitsvorkehrungen, die den nationalen und internationalen Standards entsprechen, sowie von Massnahmen, die die Sicherheit der Passagiere und des Personals gewährleisten.
- Flugverkehrskontrolle: Koordinierung und Verwaltung der Flugverkehrskontrollen, um die Sicherheit der Flüge im Luftraum des Flughafens zu gewährleisten.
- Dienstleistungen für Fluggesellschaften: Erbringung von Dienstleistungen für Fluggesellschaften, die vom Flughafen aus operieren, inklusive Bodendienste, Bodenabfertigungsdienste und Flughafenbetriebsmanagement.
- Zoll und Einwanderung: Anwendung der Zoll- und Einwanderungsverfahren für internationale Passagiere in Übereinstimmung mit den Schweizer Vorschriften und internationalen Abkommen.
- Brandschutz: Gewährleistung der Verfügbarkeit von Feuerwehrdiensten, die den Sicherheitsstandards für Flughäfen entsprechen.
- Erreichbarkeit: Koordinierung der Landverkehrsmittel zum und vom Flughafen, inklusive Strassenverbindungen, öffentliche Verkehrsmittel und Taxidienste.
- Umwelt: Einführung von Massnahmen zur Minimierung der Auswirkungen des Flughafenbetriebs auf die lokale Umwelt.
- Regionale Förderung: Beitrag zur regionalen Wirtschaftsentwicklung durch Förderung von Tourismus, Investitionen und Geschäftsaktivitäten im Zusammenhang mit dem Flughafen.
- Koordination mit den Behörden: Zusammenarbeit mit nationalen, regionalen und lokalen Flughafenbehörden, um die Einhaltung der geltenden Vorschriften zu gewährleisten.
- Katastrophen- und Notfallmanagement: Entwicklung von Notfallplänen und Protokollen für das Katastrophenmanagement, um in Notsituationen schnell und effektiv reagieren zu können.

Das Hauptziel dieser Aufgaben von öffentlichem Interesse besteht darin, den Flughafen sicher, effizient und entsprechend den gesetzlichen Standards zu betreiben und gleichzeitig zur nachhaltigen Entwicklung der Region beizutragen.

Die Gründung einer Gesellschaft, die mit der Verwaltung und dem Betrieb des Flughafens Sitten beauftragt ist, macht es möglich, derartige Aufgaben zu übernehmen und damit sowohl die Verpflichtungen aus der Grundsatzvereinbarung von 2016 als auch jene aus dem Vertrag vom 22. Dezember 1956 und seinem Nachtrag aus dem Jahr 2021 zu erfüllen. Für diese Zwecke entwickelt und unterhält sie die für den Betrieb notwendige Flughafeninfrastruktur

und -systeme⁴⁰. In Übereinstimmung mit der in Kapitel 4 beschriebenen kantonalen Vision soll diese Entwicklung qualitativ hochwertig und nachhaltig sein.

Neben ihrer Verwaltungs- und Betriebsaufgabe ist die Gesellschaft ein Instrument zur wirtschaftlichen und touristischen Förderung des gesamten Wallis, insbesondere zu Gunsten seiner grossen Tourismusdestinationen.

Da sich der Flughafen Sitten als Innovationsplattform für neue Luftfahrt- und Flughafentechnologien profiliert, treibt die Gesellschaft die Innovationsaktivitäten auf seinem Areal voran.

Der Flughafen Sitten ist eine Verkehrsinfrastruktur. Die Gesellschaft beteiligt sich an der Verbesserung der multimodalen Mobilität der Bevölkerung im gesamten Wallis. Sie sorgt dafür, dass die Anbindung des Flughafens mit dem Angebot des öffentlichen Verkehrs koordiniert wird. Als Regionalflugplatz sorgt die Gesellschaft für die Einbindung in das nationale und internationale Flugnetz.

Sie kann von ihren Aufgaben abweichen, wenn die Anforderungen der Schweizer Militärluftfahrt es erfordern.

5.2 Rechtsform und Aktienkapital

Der Staat Wallis und die Walliser Gemeinden, darunter die Gemeinde Sitten, sind als Gründer Aktionäre der Gesellschaft. Eine Mehrheit von mindestens 51 % des Aktienkapitals in Höhe von 50 Millionen Franken wird von öffentlichen Körperschaften gehalten. Der Staat Wallis hält mindestens 34 % des Aktienkapitals, die Gemeinde Sitten mindestens 10 % und die Walliser Gemeinden halten bei der Gründung der Gesellschaft insgesamt 20 %. Der Verteilungsschlüssel für die Beteiligung der Walliser Gemeinden ist in Abschnitt 5.4 beschrieben.

Bei der Gründung des Unternehmens sollen 30 % des Aktienkapitals von 50 Millionen Franken freigegeben werden, d.h. 15 Millionen Franken.

Im Detail:

- Der Staat Wallis besitzt mindestens 34 % des Aktienkapitals. Mit der Gründung der Gesellschaft wird sein Anteil mit 70 % signifikant höher ausfallen. Für den Kanton beläuft sich der freizugebende Betrag somit auf 10,5 Millionen Franken.
- Die Stadt Sitten hält mindestens 10 % des Aktienkapitals, was den Standort des Flughafens, ihr Interesse und ihre langjährigen Investitionen in die Infrastruktur widerspiegelt.
- Die Walliser Gemeinden halten zum Zeitpunkt der Gründung der Gesellschaft insgesamt 20 % des Aktienkapitals, wodurch die Beteiligung der regionalen Behörden am Eigentum der Gesellschaft verstärkt wird.

Diese Struktur der Mehrheitsbeteiligung der öffentlichen Körperschaften gibt diesen die Kontrolle über die Gesellschaft und spiegelt die Ziele der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung sowie die spezifischen Interessen der Behörden wider.

⁴⁰ Mit Flughafensystem sind insbesondere die Rollbahnen, das GPS-Anflugsystem, die verschiedenen Sensoren usw. gemeint.

Als Rechtsform wurde eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft gewählt. Dabei kann das Gemeinwesen entweder die Mehrheit an einer privaten Gesellschaft halten, oder auch nur eine Minderheitsbeteiligung, die jedoch durch Artikel 762 des Obligationenrechts bekräftigt wird⁴¹. Mit dieser besonderen Form der Aktiengesellschaft hat die Gesellschaft die Möglichkeit, ihr Kapital mittel- oder langfristig für private Dritte zu öffnen. Die Aktionärsvereinbarung legt die Regeln und Klauseln insbesondere in Bezug auf den Aktienbesitz und die Leitung der Gesellschaft fest.

Der vorliegende Gesetzesvorentwurf erfordert, dass der Staat Wallis einen Teil des Aktienkapitals der Gesellschaft hält. Die staatliche Beteiligung fällt de facto in den Anwendungsbereich des Gesetzes über die Beteiligung des Staates an juristischen Personen und anderen Einrichtungen vom 17. März 2011. Angesichts der Bestrebungen der Gesellschaft, sowohl zur Entwicklung des wirtschaftlichen und touristischen Lebens im Wallis als auch zur Entwicklung eines Innovationszentrums für Luftfahrt- und Flughafentechnologien beizutragen, sowie angesichts des in das Aktienkapital investierten Betrags von über 1 Million Franken, wird diese Beteiligung als bedeutend angesehen. Es gelten die in den Artikeln 9, 11 und 12 des Reglements über die Beteiligung des Staates an juristischen Personen und anderen Einrichtungen vom 28. April 2021 dargelegten Kontrollmechanismen (Controllingstrategie, jährlicher Controllingbericht, jährliche Treffen mit den Vertretern des Staates).

5.3 Organisation

Die Gesellschaft besteht aus der Generalversammlung, dem Verwaltungsrat, der Geschäftsleitung und der Revisionsstelle. Die Generalversammlung, die das oberste Organ der Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft darstellt, wählt den Verwaltungsrat und die Revisionsstelle, nimmt den Jahresbericht an oder lehnt ihn ab und entscheidet über die Verwendung allfälliger Gewinne. Der Staat Wallis, die Stadt Sitten und die Walliser Gemeinden sind in der Generalversammlung vertreten.

Was den Verwaltungsrat betrifft, so sind seine unübertragbaren und unentziehbaren Aufgaben in Artikel 716a des Obligationenrechts festgelegt, d.h.:

- «1. die Oberleitung der Gesellschaft und die Erteilung der nötigen Weisungen;
2. die Festlegung der Organisation;
3. die Ausgestaltung des Rechnungswesens, der Finanzkontrolle sowie der Finanzplanung, sofern diese für die Führung der Gesellschaft notwendig ist;
4. die Ernennung und Abberufung der mit der Geschäftsführung und der Vertretung betrauten Personen;
5. die Oberaufsicht über die mit der Geschäftsführung betrauten Personen, namentlich im Hinblick auf die Befolgung der Gesetze, Statuten, Reglemente und Weisungen;
6. die Erstellung des Geschäftsberichtes sowie die Vorbereitung der Generalversammlung und die Ausführung ihrer Beschlüsse;
7. die Benachrichtigung des Gerichts im Falle der Überschuldung.»

Die Statuten der Gesellschaft regeln die Modalitäten zur Zusammensetzung und Organisation der Organe sowie zur Einberufung und zum Ablauf der Sitzungen.

⁴¹ Die gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft ist die gebräuchlichste Form der gemischten Gesellschaft. Sie bildet nach Zivilrecht eine Gesellschaft und verfolgt sowohl gewinnorientierte als auch gemeinnützige Ziele, handelt also im öffentlichen Interesse.

Die Mitglieder des Verwaltungsrats werden von der Generalversammlung gewählt. Die Vertreter des Staates Wallis, die im Verwaltungsrat sitzen, werden vom Staatsrat ernannt. Dieser achtet insbesondere auf die Einhaltung von Artikel 10 des Gesetzes über die Beteiligung des Staates an juristischen Personen und anderen Einrichtungen (GBetSt) vom 17. März 2011 (nachfolgend Gesetz über die Beteiligung des Staates Wallis) – insbesondere auf die Kriterien in Bezug auf das Fehlen von Interessenkonflikten und die Unabhängigkeit.

Der Staatsrat ernennt den Präsidenten des Verwaltungsrats. Der Leiter der Dienststelle für Mobilität muss den Staat Wallis im Verwaltungsrat vertreten, da es sich beim Flughafen um eine Verkehrsinfrastruktur handelt. Die Stadt Sitten und der Verband Walliser Gemeinden ernennen ihre Vertreter im Verwaltungsrat.

5.4 Entschädigung des Staates, Beitrag der Walliser Gemeinden und Verteilungsschlüssel

Wie in Abschnitt 3.2 dieser Botschaft erläutert, beteiligt sich der Staat Wallis derzeit mit 50 % am Betriebsdefizit und an den Investitionskosten. Die Gemeinde Sitten finanziert den Restbetrag, indem sie 50 % des Betriebsdefizits und der Investitionskosten übernimmt.

In Anbetracht der Tatsache, dass der Flughafen Sitten gemäss Artikel 8 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) eine Infrastruktur von kantonaler Bedeutung ist, und dass die Gesellschaft gemäss den Verpflichtungen und Gesetzen über den Flughafen öffentliche Aufgaben wahrnimmt, wird vorgeschlagen, dass der Gesellschaft für die von ihr wahrgenommenen Aufgaben von öffentlichem Interesse eine Entschädigung gezahlt wird. Der Staat Wallis subventioniert die Gesellschaft und fordert anschliessend alle Walliser Gemeinden dazu auf, ebenfalls einen Beitrag zu leisten. Die Gemeinde Sitten beteiligt sich mit 10 % an der Subventionierung. Die anderen Gemeinden beteiligen sich mit insgesamt 20 % an der Subventionierung. Die Höhe des individuellen Beitrags der Gemeinden wird mittels eines Beschlusses des Staatsrats auf der Grundlage des unten beschriebenen Verteilungsschlüssels festgelegt. Die Kapitalbeteiligung der Gemeinden kann als ihr erster Beitrag zur Subventionierung der Aktivitäten der Gesellschaft angesehen werden. Ein Leistungsauftrag oder ein öffentlich-rechtlicher Vertrag zwischen der Gesellschaft und dem Staat Wallis regelt die Modalitäten für die Subvention in Höhe von schätzungsweise 3 bis 6 Millionen Franken.

Die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft erfolgt durch eine Entnahme aus dem Spezialfonds zur Finanzierung von grossen Infrastrukturprojekten des 21. Jahrhunderts. Dies, da der Flughafen Sitten eine Infrastruktur von kantonaler Bedeutung ist, was es der Gesellschaft ermöglicht, ihn als Instrument für die Wirtschafts- und Tourismusförderung des gesamten Wallis zu nutzen und gleichzeitig zur Entwicklung eines Innovationszentrums für Luftfahrt- und Flughafentechnologien beizutragen.

Der Verteilungsschlüssel zwischen den Gemeinden basiert zu gleichen Teilen auf der Bevölkerungszahl und der Anzahl der Übernachtungen. Als massgebende Bevölkerungszahl gilt die ständige Wohnbevölkerung, die von der zuständigen Behörde am 31. Dezember des Vorjahres festgelegt wird. Analog zum Verteilungssystem für den Bau und den Unterhalt der Strassen entspricht die Anzahl der Übernachtungen der Gesamtzahl der Übernachtungen⁴². Der Verteilungsschlüssel gilt für eine Verwaltungsperiode von vier Jahren.

⁴² Die Gesamtzahl der Übernachtungen umfasst die Zahl der Übernachtungen in Hotelbetten und die Zahl der Übernachtungen in Zweitwohnungen.

Bei den Investitionen kann der Staat Wallis für die für den Betrieb notwendigen Flughafeninfrastrukturen und -systeme bürden oder einen Investitionszuschuss gewähren. Dieser Zuschuss ist für Investitionen bestimmt, die einen effizienten und optimalen Betrieb des Flughafens ermöglichen, wie z.B. die Einrichtung eines satellitengestützten Anflugsystems, die Installation von Sensoren auf der Start- und Landebahn oder die Verbreiterung der Rollwege. Die Gemeinde Sitten beteiligt sich als Aktionärin der Gesellschaft ebenfalls mit 10 % am Investitionszuschuss.

Laut der Grundsatzvereinbarung von 2016 wird die zivile Partei des Flughafens, also künftig die Gesellschaft, die Flughafeninfrastruktur und das Flughafensystem vom VBS erwerben.

5.5 Übergangsphase

Wie in Punkt 3.2 dieser Botschaft ausgeführt, muss der Flughafenhalter Inhaber der Betriebskonzession sein. Um sie zu erhalten, muss das Unternehmen beim UVEK ein Antragsdossier einreichen. Die Erstellung des Dossiers dauert etwa ein Jahr. Das Bundesverfahren zur Übertragung der Konzession dauert ein weiteres Jahr.

Vorbehaltlich der Genehmigung durch den Grossen Rat tritt dieses Gesetz in Kraft, bevor das UVEK die Übertragung der Konzession genehmigt. Somit wird es eine Übergangsphase von mindestens zwei Jahren zwischen dem Inkrafttreten des Gesetzes und dem tatsächlichen Betrieb des Flughafens durch die Gesellschaft geben. Der in Abschnitt 5.4 beschriebene Mechanismus zur Subventionierung der Gesellschaft greift erst, wenn sie die Konzession besitzt.

Während der Übergangsphase bleibt die Stadt Sitten weiterhin Konzessionärin des Flughafens. Der Staat Wallis wird sich bis zur effektiven Übertragung der Konzession an die Gesellschaft gemäss Übergangartikel 16 zu 50 % am Betriebsdefizit und an den Investitionen beteiligen. Dies entspricht dem derzeit bestehenden Mechanismus. Der aktuelle Konzessionär bleibt für 50 % des Betriebsdefizits und der Investitionen verantwortlich.

Da der Flughafen Sitten eine Konzession gemäss LFG besitzt (siehe Punkt 2.1), gelten im Übrigen die ICAO-Normen für Infrastrukturen. Sollten die Flughafeninfrastruktur und -systeme sowohl für den zivilen als auch für den militärischen Bereich angepasst werden müssen, würden die damit verbundenen Kosten zulasten des aktuellen Konzessionärs gehen.

6. Chancen für das Wallis

Mit einer SWOT-Analyse (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats) werden die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken für ein Unternehmen oder ein Projekt ermittelt. Mit diesem strategischen Analyseinstrument lässt sich in Bezug auf die geplante Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten ermitteln, welche Ansätze oder welche Unternehmensstrategie nötig sind, um das von uns angestrebte Ziel zu erreichen. Die SWOT-Analyse ist in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

Stärken	Schwächen
<p>Regionalflughafen mit Konzession und vom Bund anerkannt</p> <p>Strenge gesetzliche Auflagen, die einen sicheren und rationellen Betrieb des Flughafens gewährleisten</p> <p>Gemischter Flugplatz mit militärischen und zivilen Aktivitäten, der deshalb finanzielle Unterstützung des Bundes erhält</p> <p>Unbebautes Areal im Herzen der Stadt Sitten und des Kantons</p> <p>Erhaltung und Aufwertung der Biodiversität</p> <p>Die meisten Grundstücke sind Eigentum des Bundes, insbesondere die Flughafeninfrastruktur und -systeme. Der Überschuss gehört der Stadt Sitten, dem Kanton und einigen privaten Eigentümern</p> <p>Alle Kategorien der allgemeinen Luftfahrt sind in Sitten vertreten (Vielfalt der Aktivitäten)</p>	<p>Flughafen im Herzen der Stadt Sitten</p> <p>Keine Möglichkeit zum Ausbau der Bodenaktivitäten</p> <p>Kein direkter Zugang zur Infrastruktur für den Langsamverkehr</p> <p>Ausweichflugplatz für die LW</p> <p>Betriebliche Einschränkungen (Öffnungszeiten, Anflug auf den Flughafen und Luftraumnutzung durch die LW) machen den Flugbetrieb am Flughafen Sitten für Fluggesellschaften wenig attraktiv</p> <p>Operative Infrastrukturen, die aktualisiert werden müssen</p> <p>Betriebsdefizit</p>
Chancen	Risiken
<p>Die Bevölkerung an den Aktivitäten des Flughafens teilhaben lassen</p> <p>Förderung der Walliser Tourismusdestinationen</p> <p>Förderung der im Wallis vorhandenen Kompetenzen</p> <p>Professionalisierung der Verwaltung und des Betriebs einer wichtigen Einrichtung</p> <p>Verbesserung der Erreichbarkeit des Wallis (schwer zugängliches Tal)</p>	<p>Verlust der Kontrolle über eine Einrichtung, die dem Wallis 75 Millionen Franken einbringt</p> <p>Betrieb durch einen Dritten</p> <p>Entwicklung profitabler Gewerbetätigkeiten wie z.B. Hangararbeiten, die in einem grossen Umkreis in der Mitte des Tals keine Arbeitsplätze schaffen, durch eine dritte Betreibergesellschaft, die einen Gewinn garantieren muss</p>

<p>Eine Plattform für Innovationen in den Bereichen Luftfahrt und Flughafen bieten und neue Projekte sowie innovative Unternehmen ansiedeln</p> <p>Wissenstransfer und Schaffung von Arbeitsplätzen</p> <p>Erwerb der Infrastruktur durch den Kanton oder die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens</p> <p>Vorreiterrolle im Bereich nachhaltige Luftfahrt</p> <p>Eine bessere Kontrolle über eine Einrichtung haben, die Umweltbelastungen verursacht</p> <p>Nationale und internationale Sichtbarkeit des Wallis und seiner Kompetenzen, insbesondere durch Innovationsaktivitäten</p> <p>Qualitatives Entwicklungspotenzial des Flughafens Sitten durch mehr Bewegungen in Segmenten mit Mehrwert für die Walliser Bevölkerung</p> <p>Ausgleich zwischen wirtschaftlicher Effizienz, ökologischer Verantwortung und sozialer Solidarität durch die Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten</p> <p>Gute Grundlage für Synergien aufgrund der Präsenz verschiedener Arten von Aktivitäten und Unternehmen auf dem Areal (Ausbildung, Innovation, Fluggesellschaften)</p>	<p>Unkontrollierte Entwicklung in Segmenten, die für die Walliser Bevölkerung nachteilige Folgen haben</p> <p>Weggang von H55 und damit Verlust der 100 Arbeitsplätze mit hohem Mehrwert</p> <p>Verlust direkter Arbeitsplätze</p> <p>Keine Möglichkeit, die dem Flughafen Sitten zugewiesenen Areale für andere Aktivitäten zu nutzen</p> <p>Rückkehr zu vorrangig militärischen Tätigkeiten am Boden</p>
--	--

Der Kanton hat zahlreiche Möglichkeiten, um die Flughafeninfrastruktur in Sitten zu bewirtschaften und diese sollten genutzt werden. Sollte der Gesetzesentwurf und damit die Schaffung einer Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten nicht angenommen werden, könnte der Verlust der Kontrolle über die Infrastruktur des Flughafens zu noch grösseren Beeinträchtigungen für die Walliser Bevölkerung führen, und dies nicht nur in Bezug auf den Lärm und die Erhöhung des CO₂-Ausstosses, sondern auch in Bezug auf die Arbeitsplätze und die wirtschaftliche Entwicklung. Insbesondere müssten die dort entwickelten Aktivitäten rentabel sein und nicht unbedingt von einem qualitativen und nachhaltigen Angebot bestimmt werden. Innovations- und Ausbildungsaktivitäten würden zugunsten einer Zunahme der Flugbewegungen von Businessjets und möglicherweise eines Angebots an günstigen Massenflügen vernachlässigt werden. In diesem Fall hätte der Kanton wie aktuell eine koordinierende Rolle ohne Entscheidungsmöglichkeiten, obwohl die Flughafeninfrastruktur für die Stadt Sitten und den Kanton eine wichtige Rolle spielt.

Die Entwicklung eines Flughafens mit Vorbildfunktion im Bereich nachhaltige Flughafenlösungen sowie ein professionelles Management seiner Infrastruktur könnten die nationale und internationale Sichtbarkeit des Wallis erhöhen.

7. Auswirkungen

7.1 Auswirkungen auf die Finanzen des Staates Wallis

Gemäss dem Verkehrsgesetz beteiligt sich der Staat Wallis zu 50 % an der Finanzierung des Betriebsdefizits und an den Investitionen des Flughafens Sitten. Es wurde vorgeschlagen, dass der Kanton die Subvention zu 70 % netto finanziert, sobald die eidgenössische Betriebskonzession auf die Gesellschaft übertragen ist.

	Aktuelles Gesetz [%]	Neuer Vorschlag [%]	Jährliche Differenz [Millionen Franken]
Kanton	50,0	70,0	+0 bis 2,2
Stadt Sitten	50,0	10,0	-1,0 bis -0,8
Gemeinden	0,0	20,0	+0,6 bis 1,2

Der Staat Wallis besitzt mindestens 34 % des Aktienkapitals. Mit der Gründung der Gesellschaft wird sein Anteil mit 70 % signifikant höher ausfallen. Der für den Kanton freizugebende Betrag beläuft sich somit auf 10,5 Millionen Franken.

7.2 Auswirkungen auf das Personal des Staates Wallis

Da ein Teil der Leistungen für den Flughafenbetrieb von der LBA und dem KLZ (kantonales Logistikzentrum) erbracht werden, sollen die entsprechenden Mitarbeitenden in die Betriebsgesellschaft übernommen werden. Dies entspricht 15 VZÄ.

7.3 Gesetzgeberische Delegationen

Dieser Gesetzesentwurf sieht keine Delegation von Kompetenzen vor.

7.4 Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Die Gründung der Gesellschaft hat weder in wirtschaftlicher noch in ökologischer oder sozialer Hinsicht Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit. Die Schaffung einer Gesellschaft mit kantonaler Mehrheitsbeteiligung würde eine bessere Verwaltung und einen besseren Betrieb des Flughafens Sitten im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung ermöglichen.

7.5 Verwaltungsaufwand

Mit Ausnahme der Berechnung der kantonalen Entschädigung, die einmal pro Verwaltungsperiode anfällt, und der Verwaltung der Beteiligung im Sinne des GBetSt hat die Gründung der Gesellschaft keine Auswirkungen auf die Verwaltungskosten des Kantons.

7.6 Auswirkungen auf die Finanzen und die Gemeindeautonomie

Der Gesetzesentwurf wirkt sich nicht auf die Gemeindeautonomie aus. Es wird vorgeschlagen, dass sich die Gemeinde Sitten mit 10 % am Betriebsdefizit beteiligt. Es wird ferner vorgeschlagen, dass sich die Walliser Gemeinden mit Ausnahme der Gemeinde Sitten mit insgesamt 20 % am Betriebsdefizit beteiligen.

	Aktuelles Gesetz [%]	Neuer Vorschlag [%]	Jährliche Differenz [Millionen Franken]
Kanton	50,0	70,0	+0 bis 2,2
Stadt Sitten	50,0	10	-1 bis -0,8
Gemeinden	0,0	20,0	+0,6 bis 1,2

Die Stadt Sitten hält mindestens 10 % des Aktienkapitals, was den Standort des Flughafens, ihr Interesse und ihre langjährigen Investitionen in die Infrastruktur widerspiegelt.

7.7 Konformität des Projekts mit der kantonalen Gesetzgebung über den NFA

Der Gesetzesentwurf ist mit der kantonalen Gesetzgebung zur Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund, Kanton und Gemeinden vereinbar.

8. Erläuterungen zu den Gesetzesartikeln

Artikel	Erläuterungen
<p>1 Allgemeine Bestimmungen</p> <p>Art. 1 Zweck</p> <p>¹ Dieses Gesetz hat zum Zweck:</p> <ul style="list-style-type: none">a) die für den Erlass der kantonalen Luftverkehrsstrategie zuständige Behörde zu bestimmen;b) eine Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten zu gründen;c) die Aufgaben und die Organisation dieser Gesellschaft festzulegen;d) die Subvention des Staates Wallis und den Beitrag der Einwohnergemeinde Sitten sowie der Walliser Gemeinden festzulegen;e) die Beteiligung des Staates Wallis im Sinne des Gesetzes über die Beteiligung des Staates an juristischen Personen und anderen Einrichtungen (GBetSt) zu definieren.	<p>Dieser Artikel legt die Ziele fest, die mit dem vorliegenden Gesetzesvorentwurf verfolgt werden.</p>
<p>Art. 2 Kantonale Luftverkehrsstrategie</p> <p>¹ Der Staatsrat legt die kantonale Luftverkehrsstrategie fest.</p>	<p>Die schweizerische Luftfahrtpolitik fällt in den Zuständigkeitsbereich des Bundesrates. Der Staatsrat legt seine kantonale Luftverkehrsstrategie fest. Diese Strategie legt die Vision der Regierung im Bereich der Luftfahrt fest und bestimmt Ziele, Massnahmen und Indikatoren. Sie soll Bestandteil der schweizerischen Luftfahrtpolitik sein und steht im Einklang mit der Vision des Bundesrates.</p>
<p>2 Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten</p> <p>2.1 Allgemeines</p> <p>Art. 3 Rechtsform und Sitz</p> <p>¹ Bei der Gesellschaft, die mit der Verwaltung und dem Betrieb des Flughafens Sitten beauftragt ist, handelt es sich um eine privatrechtliche gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft (im Folgenden: die</p>	<p>Als Rechtsform wurde eine gemischtwirtschaftliche Gesellschaft gewählt. Dabei kann das Gemeinwesen entweder die Mehrheit an einer privaten Gesellschaft halten, oder auch nur eine Minderheitsbeteiligung, die jedoch durch</p>

<p>Gesellschaft) im Sinne der Bestimmungen des Obligationenrechts (Art. 762 Abs. 2 OR).</p> <p>² Sie hat ihren Sitz in Sitten.</p>	<p>Artikel 762 des Obligationenrechts bekräftigt wird. Darüber hinaus rechtfertigt sich diese Gesellschaftsform durch den gemeinnützigen Zweck, den sie verfolgt.</p>
<p>Art. 4 Aufgaben der Gesellschaft</p> <p>¹ Die Gesellschaft hat die Aufgabe, den Flughafen Sitten (im Folgenden: Flughafen) zu verwalten und zu betreiben.</p> <p>² Sie entwickelt und unterhält auf effiziente Weise die Flughafeninfrastruktur und -systeme und gewährleistet dabei optimale Bedingungen für die Sicherheit, Effizienz und den Komfort der Nutzenden.</p> <p>³ Die Gesellschaft setzt sich für eine qualitative und nachhaltige Entwicklung des Flughafens ein und fördert diese.</p> <p>⁴ Sie fördert die Entwicklung von Geschäftsaktivitäten am Flughafen.</p> <p>⁵ Die Gesellschaft kann Beteiligungen an Unternehmen erwerben.</p> <p>⁶ Ihre Aktivitäten sollen zur Entwicklung des wirtschaftlichen und touristischen Lebens im Wallis beitragen, insbesondere zur Förderung der im Kanton niedergelassenen Unternehmen. Sie</p>	<p>Es ist zu beachten, dass die Gesellschaft den Flughafen Sitten erst dann verwalten und betreiben kann, wenn sie die vom UVEK ausgestellte Betriebskonzession besitzt.</p> <p>Mit diesem Absatz werden die Verpflichtungen aus dem Nachtrag aus dem Jahr 2021 zum Vertrag vom 22. Dezember 1956 sowie die Verpflichtungen aus der Grundsatzvereinbarung von 2016 erfüllt. Die Instandhaltung der Infrastruktur muss dem Kriterium der Ressourceneffizienz genügen und gleichzeitig die in der Luftfahrt geltenden Standards im Bereich Safety und Security berücksichtigen.</p> <p>Es geht um die Entwicklung der Qualität des Flugverkehrs, wie sie in den Abschnitten 4.2 und 4.3 dieser Botschaft dargestellt wird. Diese Entwicklung soll nachhaltig sein, denn eine quantitative Entwicklung erscheint unvernünftig. Beim Szenario «hoch» ist von durchschnittlich drei zusätzlichen Flugbewegungen pro Tag die Rede. Die Gesellschaft muss Massnahmen vorschlagen, um die Auswirkungen ihrer Aktivitäten auf die Umwelt zu begrenzen (z. B. Anbringung von Sonnenkollektoren, energetische Sanierung ihrer Gebäude usw.). Die Gesellschaft sorgt für die Förderung ihrer Aktivitäten.</p> <p>Die Gesellschaft könnte z. B. Geschäfte wie Duty-free-Shops, Cafés und Restaurants auf ihrem Gelände unterbringen.</p> <p>Im Zuge ihres Betriebs oder ihrer Entwicklung kann die Gesellschaft in Unternehmen investieren.</p> <p>Als Instrument der Wirtschafts- und Tourismusförderung beteiligt sich die Gesellschaft an der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung des Kantons. Sie kann mit allen Akteuren der Wirtschafts-</p>

<p>arbeitet insbesondere mit der Wirtschaftsförderung und den Walliser Tourismusdestinationen zusammen.</p>	<p>und Tourismusförderung zusammenarbeiten, darunter die Verkehrsvereine, die kantonale Wirtschaftsförderung, die Wirtschaftsförderung der Stadt Sitten, Tourismusdestinationen usw.</p>
<p>⁷ Die Gesellschaft sorgt für die Umsetzung der kantonalen Luftfahrtstrategie.</p>	<p>Die Gesellschaft soll für die Umsetzung der kantonalen Luftverkehrsstrategie sowie für die operative Umsetzung der eidgenössischen Luftfahrtspolitik sorgen.</p>
<p>⁸ Da der Flughafen eine Verkehrsinfrastruktur ist, sorgt die Gesellschaft in Zusammenarbeit mit den entsprechenden öffentlichen Diensten für seine Eingliederung ins Mobilitätsnetz sowie ins Flugnetz.</p>	<p>Der Flughafen Sitten trägt zur Verbesserung der multimodalen Mobilität der Bevölkerung im gesamten Wallis bei. Die Anbindung des Flughafens muss mit dem Mobilitätsangebot von Sitten und dem Kanton koordiniert werden, insbesondere mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Die Gesellschaft sorgt dafür, dass der Flughafen in das nationale und internationale Flugnetz integriert wird.</p>
<p>⁹ Darüber hinaus trägt sie zur Entwicklung von Innovationszentren für neue Technologien im Bereich der Luftfahrt und von Flughäfen bei.</p>	<p>Der Flughafen Sitten verspricht ferner, eine Innovationsplattform für neue Luftfahrt- und Flughafentechnologien zu werden. Dies z.B. durch die Ansiedlung von Start-ups und Forschungsprojekten oder durch das Anbieten innovativer Dienstleistungen (z.B.: SAF). Die Gesellschaft tut dies in Koordination mit allen relevanten Akteuren.</p>
<p>¹⁰ Bei ihren Aktivitäten berücksichtigt die Gesellschaft die Ziele im Zusammenhang mit einer nachhaltigen Entwicklung, z.B. Ziele im Bereich des Umweltschutzes, und sie ist bemüht, die durch den Betrieb des Flughafens verursachten Umweltbelastungen einzudämmen.</p>	<p>Da der Betrieb des Flughafens Sitten auch Belastungen (Lärm, Umweltverschmutzung usw.) verursacht, muss die Gesellschaft dafür sorgen, dass diese nachteiligen Folgen begrenzt werden. Sie versucht, die Ziele der nachhaltigen Entwicklung mithilfe konkreter Massnahmen zu erreichen (z.B. SAF-Lieferung, Erhöhung des Anteils an erneuerbarem Treibstoff beim Einsatz von SAF, Implementierung von ökologischen Ausgleichsmassnahmen usw.).</p>
<p>¹⁰ Die Anforderungen der Schweizer Militärluftfahrt bleiben vorbehalten.</p>	

<p>Art. 5 Aktionäre</p> <p>¹ Öffentlich-rechtliche Körperschaften, Institutionen des Kantons oder des Bundes sowie natürliche oder juristische Personen können Aktionäre der Gesellschaft werden.</p>	<p>Das Gesetz legt den potenziellen Aktionärskreis der Gesellschaft fest. Aufgrund der Rechtsform einer gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft muss die Erwähnung von öffentlichen Körperschaften im Gesetz aufgeführt sein.</p>
<p>2.2 Organisation</p>	
<p>Art. 6 Aktienkapital</p> <p>¹ Mindestens 51 % des Aktienkapitals werden vom Staat Wallis, den Walliser Gemeinden oder vom Bund gehalten.</p> <p>² Mindestens 34 % des Aktienkapitals der Gesellschaft werden vom Staat Wallis gehalten.</p> <p>³ Mindestens 10 Prozent des Aktienkapitals werden von der Einwohnergemeinde Sitten gehalten.</p> <p>⁴ Bei der Gründung der Gesellschaft halten die Walliser Gemeinden mit Ausnahme der Einwohnergemeinde Sitten insgesamt 20 % des Aktienkapitals der Gesellschaft.</p> <p>⁵ Das im nachfolgenden Absatz 4 erwähnte Aktienkapital von 20 % wird nach dem in Artikel 11 festgelegten Verteilungsschlüssel berechnet.</p> <p>⁶ Die Walliser Gemeinden können ihr Aktienkapital an den Staat Wallis, an andere Walliser Gemeinden oder den Bund abtreten.</p>	<p>Da der Flughafen eine Infrastruktur von öffentlichem Interesse ist, würden die öffentlichen Körperschaften die Kontrolle über diese Infrastruktur behalten, sollte die Gesellschaft ihr Kapital für einen Dritten öffnen.</p> <p>Angesichts der finanziellen Verpflichtungen, die der Staat Wallis übernommen hat, wird er die Mehrheit des Aktienkapitals halten.</p> <p>Aufgrund ihrer geografischen Lage und ihrer mit dem Flughafen verbundenen Geschichte übernimmt die Einwohnergemeinde Sitten mit 10 % des Aktienkapitals einen grösseren Betrag als die übrigen Walliser Gemeinden.</p> <p>Da die Walliser Gemeinden mit insgesamt 20 % an der Entschädigung der Gesellschaft beteiligt sind, erhalten sie die Gelegenheit, sich an ihrem Aktienkapital zu beteiligen.</p> <p>Die individuelle Verteilung des Aktienkapitals auf die Gemeinden berechnet sich:</p> <ul style="list-style-type: none"> - zu 50 % auf der Grundlage der Bevölkerungszahl - zu 50 % auf der Grundlage der Anzahl der Übernachtungen. <p>Wenn die Gemeinden keine Aktien der Gesellschaft halten wollen, können sie diese entweder an eine andere Walliser Gemeinde oder an den Staat Wallis verkaufen.</p>

Art. 7 Organe der Gesellschaft

¹ Die Bestimmungen des Aktiengesellschaftsrechts über die Organe (Art. 698 OR ff.) gelten vorbehaltlich der folgenden Absätze dieses Artikels.

² Der Staatsrat ernennt den Präsidenten und bestimmt die anderen Vertreter des Staates Wallis im Verwaltungsrat.

³ Der Leiter der Dienststelle für Mobilität vertritt den Staat Wallis im Verwaltungsrat.

⁴ Der Gemeinderat von Sitten ernennt seinen oder seine Vertreter im Verwaltungsrat.

⁵ Der Verband Walliser Gemeinden ernennt einen Vertreter der Walliser Gemeinden in den Verwaltungsrat.

⁶ Der Vorsteher des für die Wirtschaft zuständigen Departements vertritt den Staat Wallis an der Generalversammlung. Er kann diese Zuständigkeit delegieren.

⁷ Der Präsident des Gemeinderats von Sitten vertritt die Gemeinde Sitten an der Generalversammlung. Er kann diese Zuständigkeit delegieren.

Es gelten die Bestimmungen der Artikel 620 bis 763 des Obligationenrechts. In den Statuten wird die Organisation der Gesellschaft im Einzelnen festgelegt.

Da der Staat Wallis der Mehrheitsaktionär ist, ernennt der Staatsrat den Präsidenten des Verwaltungsrats. Die Anzahl der Vertreter des Staatsrats richtet sich nach der Anzahl der vom Staat gehaltenen Aktien.

Die Anzahl der Vertreter der Einwohnergemeinde Sitten richtet sich insbesondere nach der Anzahl der von der Gemeinde gehaltenen Aktien.

Da die Walliser Gemeinden einen Anteil von insgesamt 20 % der kantonalen Entschädigung übernehmen, hat der Verband Walliser Gemeinden das Recht auf einen Vertreter im Verwaltungsrat.

Da der Staat Wallis der Mehrheitsaktionär ist, wird der Vorsteher des für die Wirtschaft zuständigen Departements den Staat Wallis in der geplanten Gesellschaft vertreten. Diese Bestimmung entspricht Artikel 15 des Reglements über die Beteiligung des Staates an juristischen Personen und anderen Einrichtungen vom 28. April 2021.

Da die Gemeinde Sitten 10 % des Aktienkapitals halten wird, hat der Präsident des Gemeinderats von Sitten einen Sitz in der Generalversammlung.

2.3 Immobilien

Art. 8 Grundstücke, Infrastruktur, Flughafensysteme und Aussenanlagen

¹ Die Gesellschaft schliesst mit den beteiligten Dritten die notwendigen Vereinbarungen zum Erwerb von Eigentumsrechten, zur Begründung beschränkter dinglicher Rechte oder zur Nutzung von Grundstücken,

Um den Flughafen Sitten zu verwalten und zu betreiben, muss die Gesellschaft über die Grundstücke, die Infrastruktur, die Flughafensysteme und die Aussenanlagen verfügen können. Da dieses Eigentum des Bundes und der Stadt Sitten sind, kann die

<p>Infrastrukturen, Flughafensystemen und Aussenanlagen ab, die im Perimeter des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) liegen und für den Flughafenbetrieb notwendig sind.</p>	<p>Gesellschaft mit den beteiligten Dritten deren Bereitstellung vereinbaren. Diese Bereitstellung kann verschiedene Formen annehmen (z.B. ein selbständiges und dauerndes Recht, eine Nutzungsvereinbarung usw.).</p>
<p>3 Finanzierungsbestimmungen</p> <p>Art. 9 Einnahmen</p> <p>¹ Die Gesellschaft kann Steuern, Abgaben oder Gebühren erheben und alle Einkommensquellen nutzen, die ihren grundstücksbezogenen, geschäftlichen oder sonstigen Leistungen entsprechen.</p> <p>² Die Einnahmen der Gesellschaft können sich unter anderem aus Gegenleistungen für Dienstleistungen, freiwilligen Beiträgen sowie öffentlichen Zuschüssen zusammensetzen.</p> <p>³ Die Einkünfte der Gesellschaft setzen sich ausserdem aus den Einnahmen aus der Luftfahrt und dem Flughafen, aus Konzessionen, Mieten und Pachtgebühren oder Bodenrenten zusammen.</p>	<p>Die Gesellschaft erhebt Steuern und kann auf alle Einnahmequellen zurückgreifen, die seinen Flughafen- und geschäftlichen Leistungen entsprechen. Dazu gehören Landegebühren, Flugsicherungsgebühren, Passagiergebühren, Parkgebühren, Frachtgebühren usw.</p> <p>Die Gesellschaft kann auch Mieteinnahmen generieren. Die Gesellschaft darf zudem ihre Werbeleistungen monetarisieren.</p>
<p>Art. 10 Entschädigung des Staates und Beitrag der Walliser Gemeinden</p> <p>¹ Gemäss Artikel 8 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) ist der Flughafen eine Infrastruktur von kantonaler Bedeutung. Der Staat Wallis entschädigt die Gesellschaft über einen Leistungsauftrag oder einen öffentlich-rechtlichen Vertrag. Anschliessend fordert er die Einwohnergemeinde Sitten und alle Walliser Gemeinden dazu auf, ebenfalls einen Beitrag zu leisten.</p> <p>² Die Einwohnergemeinde Sitten trägt 10 % zur kantonalen Entschädigung bei.</p> <p>³ Die Walliser Gemeinden, ausser der Einwohnergemeinde Sitten, beteiligen sich gemäss dem in Artikel 11 festgelegten Verteilungsschlüssel mit</p>	<p>Für seine Aufgaben von öffentlichem Interesse schliesst der Staat Wallis mit der Gesellschaft einen Leistungsauftrag oder einen öffentlich-rechtlichen Vertrag ab. Mit dem Betrag dieses Mandats kann der Betriebsverlust gedeckt werden. Die Walliser Gemeinden sowie die Einwohnergemeinde Sitten werden daraufhin aufgefordert, einen Beitrag zur kantonalen Entschädigung zu leisten.</p> <p>Die Einwohnergemeinde Sitten und die Walliser Gemeinden werden sich mit 10 % bzw. insgesamt 20 % an der kantonalen Entschädigung beteiligen.</p> <p>Der Staatsrat legt den individuellen Beitrag der Walliser Gemeinden mittels eines einmaligen Beschlusses fest.</p>

<p>insgesamt 20 % an der kantonalen Entschädigung.</p> <p>⁴ Der Staat Wallis legt die Höhe des individuellen Beitrags der Gemeinden mittels eines einmaligen Beschlusses fest.</p>	
<p>Art. 11 Verteilungsschlüssel für die Walliser Einwohnergemeinden, ohne Sitten</p> <p>¹ Die Aufteilung unter den Walliser Gemeinden basiert zu 50 % auf der Bevölkerungszahl und zu 50 % auf der Anzahl der Übernachtungen.</p> <p>² Die Verteilung wird vom für die Wirtschaft zuständigen Departement festgelegt und zu Beginn jeder Verwaltungsperiode überprüft.</p> <p>³ Als für die Verteilung massgebende Bevölkerungszahl gilt die ständige Wohnbevölkerung, wie sie von der zuständigen Behörde am 31. Dezember des Jahres vor der Verwaltungsperiode festgelegt wurde.</p> <p>⁴ Die für den Verteilungsschlüssel massgebenden Übernachtungen werden als potenzielles Angebot verstanden. Dieses ergibt sich aus der Summe der Zahl der Zweitwohnungen und der Zahl der Hotelbetten mit einer Belegungsrate. Das Übernachtungsangebot einer Gemeinde wird wie folgt berechnet:</p> <p>a) Multiplikation der Zahl der Zweitwohnungen mit 2 Personen und einer mittleren Belegung von 30 Tagen, das heisst eine Logiernächtezahl von 60 pro Jahr und Zweitwohnung;</p>	<p>Für die Verteilung auf die Walliser Gemeinden gilt ein ähnliches Prinzip wie für die Finanzierung der Strassen. Die Kriterien, die zur Berechnung dieser Verteilung herangezogen werden, sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) die Bevölkerungszahl 2) die Anzahl der Übernachtungen. <p>Die Bevölkerungszahl und die Zahl der Übernachtungen werden jeweils zu 50 % gewichtet.</p> <p>Der Verteilungsschlüssel gilt für eine Dauer von vier Jahren.</p> <p>Die für die Ermittlung der Bevölkerungszahl zuständige Behörde ist die Dienststelle für Bevölkerung und Migration. Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr erfordert dasselbe Kriterium.</p> <p>Das aktuelle Strassengesetz schreibt die Verwendung dieses Kriteriums bereits vor. Der vorliegende Gesetzesentwurf berücksichtigt die Anmerkungen, die die GPK zum Strassengesetz gemacht hatte.</p>

<p>b) Multiplikation jedes Hotelbetts mit 150 Nutzungsnächten.</p>	
<p>Art. 12 Investitionen</p> <p>¹ Der Staat kann der Gesellschaft eine Bürgschaft oder einen Investitionszuschuss gewähren.</p> <p>² Die Einwohnergemeinde Sitten beteiligt sich mit 10 % an der Bürgschaft oder dem Zuschuss, die der Gesellschaft gewährt werden.</p>	
<p>4 Schlussbestimmungen</p> <p>Art. 13 Bundeskonzession für den Betrieb</p> <p>¹ Gemäss Artikel 36a des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (LFG) muss die Gesellschaft eine eidgenössische Betriebskonzession (im Folgenden: Konzession) besitzen.</p> <p>² Wird die Betriebskonzession der Gesellschaft nicht erteilt, wird sie aufgelöst.</p>	<p>Die Gesellschaft kann den Flughafen Sitten erst dann verwalten und betreiben, wenn sie im Besitz der Konzession ist.</p>
<p>5 Übergangsbestimmungen</p> <p>Art. 14 Antrag auf Übertragung der Konzession</p> <p>¹ Ab dem Inkrafttreten dieses Gesetzes wird ein Steuerausschuss eingerichtet, der das Dossier für den Antrag auf Konzessionsübertragung erstellt. Die Kosten für die Erstellung des besagten Dossiers werden zu 50 % vom Staat Wallis und zu 50 % von der Einwohnergemeinde Sitten getragen.</p>	<p>Das Dossier für den Antrag auf Übertragung der Konzession muss vom Antragsteller der Konzession, d.h. der Gesellschaft, eingereicht werden.</p> <p>In der Zeit bis zur Gründung der Gesellschaft wird ein Steuerausschuss aus Mitgliedern des Kantons und der Gemeinde Sitten gebildet, der am Dossier des Übertragungsantrags arbeitet. Durch die Einsetzung dieses Steuerausschusses kann die Dauer der Übergangsphase begrenzt werden.</p> <p>Die Erstellung des Dossiers ist mit Kosten verbunden. Diese werden vom Staat Wallis und der Gemeinde wie in Artikel 16 des vorliegenden Gesetzes beschrieben übernommen.</p>

² Die Gesellschaft reicht den Antrag auf Konzessionsübertragung beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ein.

Art. 15 Verantwortung des aktuellen Konzessionärs

¹ Als Inhaberin der Konzession zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes ist die Einwohnergemeinde Sitten bis zur Übertragung der Konzession an die Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten verantwortlich.

² Der aktuelle Konzessionär führt Anpassungsmassnahmen durch, bevor die Konzession auf die Gesellschaft übertragen wird.

Art. 16 Beteiligung der Einwohnergemeinde Sitten und des Staates Wallis am Betriebsdefizit und an den Investitionen des Flughafens bis zur effektiven Übertragung der Konzession

¹ Die Beteiligung der Einwohnergemeinde Sitten am Betriebsdefizit und an den Investitionen des Flughafens wird bis zur effektiven Übertragung der Konzession an die Gesellschaft auf 50 % festgelegt.

² Die Beteiligung des Staates Wallis am Betriebsdefizit und an den Investitionen des Flughafens wird bis zur effektiven

Die Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten darf den besagten Flughafen erst dann verwalten und betreiben, wenn sie im Besitz der Konzession ist.

Die Erstellung des Dossiers für den Antrag auf Konzessionsübertragung dauert ein Jahr. Das Verfahren des Bundes zur Übertragung einer Konzession dauert ein weiteres Jahr. Dies bedingt eine Übergangsphase zwischen dem Inkrafttreten dieses Gesetzes und dem effektiven Betrieb des Flughafens durch die Gesellschaft.

Während der gesamten Übergangsphase bleibt die Einwohnergemeinde Sitten Konzessionärin des Flughafens.

Sollten die Flughafeninfrastruktur und -systeme angepasst werden müssen, gehen die damit verbundenen Kosten zulasten des aktuellen Konzessionärs.

Sollten die Flughafeninfrastruktur und -systeme angepasst werden müssen, gehen die damit verbundenen Kosten zulasten des aktuellen Konzessionärs.

Der gegenwärtige Modus wird bis zur tatsächlichen Übertragung der Gesellschaft beibehalten. Der derzeitige Konzessionär übernimmt 50 % des Betriebsdefizits. Der Staat Wallis übernimmt die anderen 50 % abzüglich der Abschreibungen, Zinsen und Mieten.

Übertragung der Betriebskonzession an die Gesellschaft auf 50 % festgelegt.

Der derzeitige Konzessionär übernimmt auch die Investitionen. Sobald der Konzessionär die Investitionen getätigt hat, beteiligt sich der Staat Wallis mit 50 % an den Investitionen.

Art. 17 Verteilungsschlüssel im ersten Jahr der Verwaltung und des Betriebs des Flughafens durch die Gesellschaft

¹ Im ersten Jahr der Verwaltung und des Betriebs des Flughafens durch die Gesellschaft werden die Bevölkerungszahl und die Zahl der Übernachtungen auf der Grundlage des Jahres vor der Übertragung der Konzession berechnet.

Da die Übertragung der Betriebskonzession während einer Verwaltungsperiode von vier Jahren stattfindet, gilt als Bezugsjahr für den Verteilungsschlüssel das Jahr vor der Übertragung der Konzession.

Sitten, den

Der Staatsratspräsident:

Franz Ruppen

Die Staatskanzlerin:

Monique Albrecht

Abkürzungsverzeichnis

EASA:	Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA auf Englisch)
AFF:	Accelerated Freefall
SDR:	Selbständiges und dauerndes Recht (Baurecht)
VBS:	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
UVEK:	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
LW:	Luftwaffe
MFG:	Motorfluggruppe
ITO:	Forschungsinstitut Tourismus der HES-SO Valais-Wallis
ICAO:	Internationale Zivilluftfahrtorganisation
KFO:	Kantonales Führungsorgan
KWRO:	Kantonale Walliser Rettungsorganisation
BAZL:	Bundesamt für Zivilluftfahrt
BAFU:	Bundesamt für Umwelt
VIL:	Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994
LFG:	Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948
PAC:	begleitete Fallprogression
PAX:	Begriff aus der Luftfahrt für Passagiere
SIL:	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
ECET:	Ende der bürgerlichen Abenddämmerung
SAF:	Sustainable aviation fuel (dt. nachhaltige Flugtreibstoffe)

Literaturangaben

Offizielle Dokumente

Schweizerische Eidgenossenschaft. 2020. *Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL), Kurzportrait*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt.

Schweizerische Eidgenossenschaft. 2016. *Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt.

Schweizerische Eidgenossenschaft. 2019. *Förderung der Biodiversität und ökologischer Ausgleich auf Flugplätzen. Vollzugshilfe*. Bern. Pillet S., BTEE SA.

Internationale Zivilluftfahrtorganisation. November 2009. *Arbeitsnotiz – 10. Tagung der Abteilung für Statistik vom 23. bis 27. November 2009*. Montreal. Internationale Zivilluftfahrtorganisation.

Websites

Schweizerische Eidgenossenschaft. Luftfahrtpolitik. *Bundesamt für Zivilluftfahrt*. Gefunden auf <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/themen/luftfahrtpolitik.html> (aufgerufen am 16.12.2023)

Schweizerische Eidgenossenschaft. Schutzmassnahmen (Security) *Bundesamt für Zivilluftfahrt*. Gefunden auf <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/flugbetrieb/security.html> (aufgerufen am 16.12.2023)

Schweizerische Eidgenossenschaft. Sicherheit. Bundeskanzlei. Gefunden auf **Erreur ! Référence de lien hypertexte non valide.** (aufgerufen am 16.12.2023)

Staat Wallis. Regierungsprogramm. *Kanton Wallis*. Gefunden auf <https://www.vs.ch/web/programme-gouvernemental> (aufgerufen am 16.12.2023)

World Economic Forum. Introducing the Technology Pioneers Cohort of 2018. World Economic Forum. Gefunden auf <https://widgets.weforum.org/techpioneers-2018/index.html> (aufgerufen am 09.01.2024)

Gesetzliche Grundlagen

Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (LFG), SR 748.0

Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG), SR 451

Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (VIL), SR 748.131.1

Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV), SR 451.1

Studien und Berichte

Institut Tourismus der HES-SO Valais-Wallis. November 2022. *Studie über die kantonalen wirtschaftlichen Auswirkungen der Aktivitäten des Flughafens Sitten*. Siders.

Quantis. Juni 2020. *Gesetzesentwurf über den öffentlichen Verkehr und CO₂*. Lausanne.

Steer. Juli 2023 *Studie zur wirtschaftlichen Machbarkeit des Flughafens Sitten*. London.

BTEE SA. November 2021. *Kantonalisierung des Flughafens Sitten (LSGS)*. Sembracher.