REFERENDUM GEGEN DAS FLUGHAFENGESETZ SITTEN

Argumentarium

ZUSAMMENFASSUNG

Der Grosse Rat des Kantons Wallis hat am 12. März 2026, das «Gesetz über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten» verabschiedet, das eine Verstaatlichung des Flughafens vorsieht. Ziel des neuen Gesetzes ist es, die Zahl der kommerziellen Flüge zu erhöhen und den Flughafen Sitten attraktiver für Privatjets zu machen. Das bringt Kosten für die Allgemeinheit, bedeutet mehr Lärm und Luftverschmutzung für die Bevölkerung und steht im Widerspruch zu den Klimazielen des Kantons. Deshalb haben die Walliser Grünen gemeinsam mit Umweltverbänden und anderen Parteien ein Referendum lanciert, damit sich die Bevölkerung zu einem Projekt dieser Grössenordnung äussern kann, das alle Gemeinden und alle Steuerzahler betrifft.

Ein Flughafen – für wen und zu welchem Preis?

HAUPTARGUMENTE

1. Alle zahlen, nur sehr wenige profitieren davon

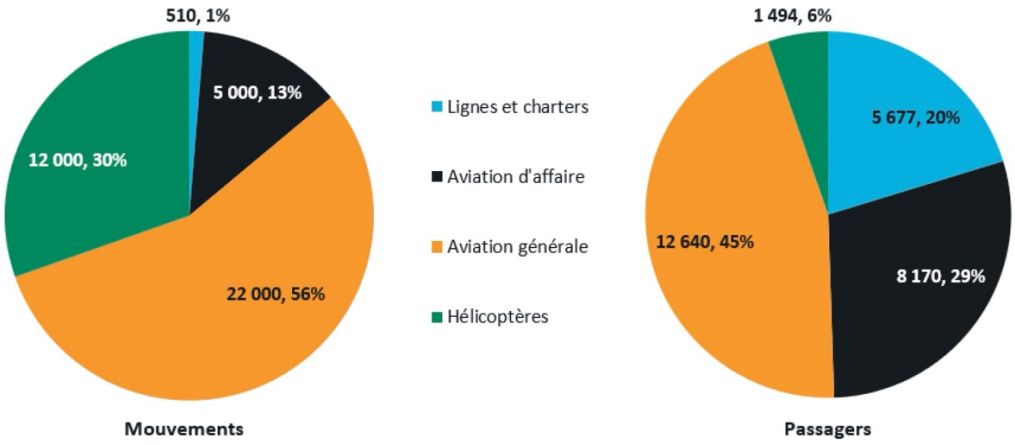
Angesichts der angespannten Finanzlage des Kantons stellt sich eine grundlegende Frage: Ist es gerechtfertigt, erhebliche öffentliche Mittel in eine defizitäre Infrastruktur zu investieren, von der nur ein kleiner Teil der Bevölkerung unmittelbar profitiert? Der Flughafen weist heute ein jährliches Defizit von rund 3 Millionen Franken auf. Das Ausbauprojekt sieht eine jährliche Entschädigung von 3 bis 6 Millionen Franken zur Deckung der Betriebskosten vor. Davon sollen 70 % vom Kanton, 20 % von der Stadt Sitten und 10 % von den übrigen Walliser Gemeinden getragen werden, ohne dass im Gesetz ein Höchstbetrag festgelegt ist.

Für viele Gemeinden, die keinen konkreten Nutzen aus dem Flughafen ziehen, ist ein solcher Beitrag nur schwer zu rechtfertigen. Ausserdem zielt das Projekt in erster Linie darauf ab, den Zugang zu Ferienorten wie Verbier, Crans Montana oder Zermatt zu erleichtern, wovon insbesondere eine internationale und wohlhabende Kundschaft profitieren dürfte. Damit stellt sich die Frage, ob eine öffentliche Finanzierung einer Infrastruktur angemessen ist, deren Nutzen sich zu einem wesentlichen Teil auf eine sehr begrenzte Zahl privater Akteure und Nutzer konzentriert.

2. Ein öffentlicher Flughafen im Dienst der Superreichen

Der Flughafen Sitten verzeichnete im Jahr 2024 insgesamt 41’965 Flugbewegungen bei lediglich 31’842 Passagieren. **Damit entfielen durchschnittlich weniger als ein Passagier auf jeden Flug**. Diese Zahlen verdeutlichen, dass die Infrastruktur in erheblichem Umfang von der

Geschäftsfliegerei und insbesondere von Privatjets genutzt wird, während ihre Bedeutung als öffentliches Verkehrsmittel für die breite Bevölkerung gering bleibt. Privatjets aus Genf kommen eigens ins Wallis, um dort gewartet zu werden. Zudem sind Jets in Sitten stationiert, um von dort aus Kunden in Genf[1] abzuholen.



Flugbewegungen (rechts) und Passagiere (links) auf dem Flughafen Sitten in den Jahren 2014-2018. Blau = Charterflüge, schwarz = Geschäftsflüge, orange = allgemeine Fligerei (v. a. Privatjets), grün = Helikopterflüge. Aus: Bericht Steer (2023) im Auftrag des Kantons Wallis (Étude de faisabilité commerciale de l'aéroport de Sion).

Der Flughafen Sitten entfernt sich damit zunehmend von seinem öffentlichen Auftrag und entwickelt sich zu einer Infrastruktur für Privatjets und den Luxustourismus, deren Nutzung einer kleinen Minderheit vorbehalten bleibt. Während sich die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger bemüht, ihren CO_2-Fussabdruck zu reduzieren, und gleichzeitig mit steigenden Lebenshaltungskosten kämpft, werden öffentliche Mittel für eine Infrastruktur eingesetzt, die auch einer wohlhabenden Kundschaft die Anreise mit Privatjets ermöglicht. Dabei gehören Privatjetflüge zu den besonders emissionsintensiven Formen des Reisens. Ein Privatjet kann pro Passagier bis zu 30-mal mehr CO_2 ausstossen als ein Linienflug in der Economy Klasse. Weltweit sind die Emissionen von Privatjets in den letzten Jahren deutlich gestiegen.

Dies wirft doppelt die Frage der Gerechtigkeit auf: ökologisch, weil eine besonders umweltschädliche Art des Reisens gefördert wird, und sozial, weil dafür öffentliche Gelder eingesetzt werden.

3. Mehr Flüge = mehr Belästigungen und Umweltverschmutzung

Der Ausbau des Flughafens Sitten hätte auch direkte Folgen für die Einwohnerinnen und Einwohner des Zentralwallis. Das Ziel, die Passagierzahlen von 39'587 im Jahr 2025 auf rund 75'000 in 15 Jahren zu steigern, würde eine deutliche Zunahme des Flugverkehrs bedeuten. Konkret könnten dadurch mehrere zusätzliche kommerzielle Flüge pro Tag entstehen, insbesondere mit Flugzeugen mit rund hundert Sitzplätzen.

[1] Artikel RTS, 11. Mai 2023, https://www.rts.ch/info/regions/valais/14015132-beaucoup-de-jets-mais-peu-de-passagers-a-laeroport-de-sion.html

Mehr Flugverkehr hätte direkte Auswirkungen auf den Alltag der Bevölkerung im Zentralwallis:

- mehr **Lärmbelästigung**, insbesondere bei Starts und Landungen
- schlechtere **Qualität der Luft** durch zusätzliche Emissionen
- negative **Folgen für die Gesundheit** für die Bevölkerung durch mehr Lärm und Luftverschmutzung

4. Es gibt andere Mobilitätslösungen

Anstatt massiv in eine Luftverkehrsinfrastruktur mit begrenztem Nutzen zu investieren, besteht eine Alternative darin, die bereits vorhandenen Infrastrukturen, insbesondere das Bahnnetz, gezielt auszubauen und zu verbessern. Das Netz der Schweizerischen Bundesbahnen verbindet das Wallis bereits mit den grossen Schweizer und europäischen Städten. Bessere und schnellere Verbindungen, beispielsweise nach Mailand, oder die Einführung von «Schneezügen» könnten der Bevölkerung einen konkreten Nutzen bringen, den Alltag erleichtern und gleichzeitig die touristische Attraktivität des Kantons stärken. Zahlreiche Alpenregionen setzen bereits auf solche nachhaltigen und für die Bevölkerung zugänglichen Mobilitätslösungen. Zudem befinden sich drei internationale Flughäfen im Umkreis von 200 km, die mit dem Zug gut erreichbar sind.

5. Widerspruch zu den Klimazielen

Der Ausbau des Flughafens passt nicht zu den Klimazielen des Kantons. Der Kanton ist besonders stark von den Folgen der Klimaerwärmung und den damit verbundenen Naturgefahren betroffen. Gleichzeitig hat er sich dazu verpflichtet, seine CO_2 Emissionen zu reduzieren. Der Ausbau des Flugverkehrs steht deshalb im Widerspruch zu diesen Zielen. Der Ausbau der Bahn wäre hingegen eine Möglichkeit, die Mobilität zu verbessern und gleichzeitig die Umwelt zu schonen.

In seiner Strategie 2026 «Umgang mit Klimarisiken Kanton Wallis» formuliert der Kanton auf Seite 19 folgende Vision für das Jahr 2040:

> *«Im Jahr 2040 engagiert sich das Wallis aktiv im Kampf gegen den Klimawandel und hat seine Treibhausgasemissionen gesenkt. Das Wallis ist ein resilientes Gebiet, das den Klimaherausforderungen mit Kreativität begegnet. Dem Kanton ist es gelungen, die klimatischen Veränderungen zu antizipieren und ihre Auswirkungen einzudämmen. Die Herausforderungen des Klimawandels bieten Chancen und Möglichkeiten, die Lebensqualität der Bevölkerung und die Qualität der Umgebung konkret zu verbessern.»*

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, inwiefern Investitionen in den Ausbau der kommerziellen Luftfahrt mit den Klimazielen des Kantons und seiner Vision für 2040 vereinbar sind.

6. Ungewisse wirtschaftliche Auswirkungen

Gemäss dem Bericht der Professorin Laure Athias (IDHEAP)[2] sind die gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen des Flughafens Sitten sehr gering. Sie entsprechen weniger als 0,4 % des kantonalen BIP. Auch das Argument, der Flughafen sei für den Tourismus von grosser Bedeutung, wird durch die Studie relativiert: Die direkten Auswirkungen auf den Tourismus machen weniger als 1 % der touristischen Wertschöpfung im Wallis aus. Die Zahlen zeigen, dass der Flughafen nur einen sehr kleinen Beitrag zur wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung des Kantons leistet. Sie liefern daher keine Rechtfertigung für grosse öffentliche Investitionen. Zudem werden die negativen Folgen des Flughafens, etwa für Umwelt und Bevölkerung, bei dieser Berechnung nicht berücksichtigt.

Gleichzeitig wurden bereits erhebliche öffentliche Mittel in den Flughafen investiert. Eine vollständige Übersicht über alle bisher eingesetzten Gelder liegt zwar nicht vor. Eine vorsichtige Schätzung zeigt jedoch, dass allein die Stadt Sitten seit der Modernisierung des Flughafens in den 1980er Jahren durchschnittlich rund 1.25 Millionen Franken pro Jahr zur Deckung des Betriebsdefizits beigetragen hat. Über 40 Jahre entspricht dies fast 50 Millionen Franken. Hinzu kommen weitere Investitionen, die schwieriger zu beziffern sind. Für die Stadt Sitten werden diese auf rund 500'000 Franken pro Jahr geschätzt, basierend auf den Zahlen für den Zeitraum 2018 bis 2023 (Botschaft zum Gesetzesvorentwurf über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten (GVBGFS), 10. Dezember 2025). Daraus ergeben sich weitere rund 20 Millionen Franken. **Damit hat die Stadt Sitten allein bereits rund 70 Millionen Franken in den Flughafen investiert.** Darin nicht enthalten sind die Beiträge des Kantons sowie grössere frühere Investitionen, etwa für den Bau des Terminals Ende der 1980er Jahre.

Es wurden somit über Jahrzehnte Dutzende Millionen Franken an öffentlichen Geldern eingesetzt, obwohl die Passagierzahlen stagnieren oder sogar zurückgehen. Dies wirft die Frage auf, ob die hohen öffentlichen Kosten noch in einem angemessenen Verhältnis zum wirtschaftlichen Nutzen des Flughafens stehen.

7. Fokus auf den Rettungsflugdienst und Innovation

Das Referendum zielt nicht darauf ab, den Flughafen zu schliessen, sondern den kostspieligen Ausbau für den kommerziellen Flugverkehr zu stoppen. Die bestehenden Aktivitäten wie Rettungsflüge, Wartung und das Innovationszentrum H55 können weitergeführt werden, ohne den Flugverkehr auszuweiten oder zusätzliche hohe Investitionen in den kommerziellen Luftverkehr zu tätigen. Air Glacier hat im Jahr 2025 von Sitten aus 1'996 Rettungseinsätze durchgeführt. Diese Zahlen zeigen die wichtige Rolle des Flughafens für die Rettungsfliegerei und sprechen dafür,

[2] Rapport d'expertise Professeure Laure Athias, IDHEAP, Universit´e de Lausanne 5 mars 2018, https://www.vs.ch/documents/529400/4295434/Rapport+Athias/83289a63-3dde-430f-917a-375fac258ab8

diesen Bereich gezielt zu stärken. Gleichzeitig verfügt H55, das aus der technologischen Weiterentwicklung von Solar Impulse hervorgegangen ist, über mehr als zwanzig Jahre Erfahrung in der Elektrofliegerei und hat bereits über 2'000 Flugstunden mit rein elektrischem Antrieb absolviert.

Der Flughafen könnte sich damit stärker zu einem Zentrum für Rettungsfliegerei, Innovation, Ausbildung, Wartung und neue Luftfahrttechnologien entwickeln, anstatt den kommerziellen Flugverkehr weiter auszubauen. Ein solches Modell könnte die bestehenden Stärken des Standorts nutzen, den Flugverkehr begrenzen und gleichzeitig qualifizierte Arbeitsplätze und neue technologische Entwicklungen fördern.

8. Bedrohung für das Projekt Ronquoz 21

Der Flugverkehr führt direkt über Ronquoz 21, das zu einem gemischten und nachhaltigen Quartier in Sitten werden soll. Dadurch entstehen auch Sicherheitsrisiken. Die Flüge betreffen damit direkt die Sicherheit und Lebensqualität der rund 5'000 Einwohnerinnen und Einwohner sowie der rund 6'000 Angestellten der Unternehmen, die sich dort ansiedeln sollen. Zudem fliegen die Flugzeuge direkt über die Gebäude der HES SO Wallis und der EPFL. Dort arbeiten Institute auch mit explosiven Stoffen.

9. Wenig Mitspracherecht für die Stadt Sitten

Die Einwohnerinnen und Einwohner von Sitten werden die Folgen des Flughafenausbaus direkt spüren. Gleichzeitig hat die Stadt nur wenig Einfluss auf die Führung des Flughafens. Mit einem Anteil von nur 20 % und ohne Vetorecht oder Sperrminorität im Verwaltungsrat kann sie wichtige strategische Entscheidungen kaum beeinflussen. Damit haben diejenigen, die am stärksten von den Auswirkungen des Ausbaus betroffen sind, kaum Mitspracherecht. Der Ausbau hat zudem Auswirkungen auf die Raumplanung und kann damit auch die Grundstückswerte in den umliegenden Gemeinden beeinflussen.

10. Die Verstaatlichung bedeutet nicht das Ende der militärischen Nutzung

Entgegen den Aussagen einiger Befürworter des neuen Gesetzes bedeutet der geplante Ausbau des kommerziellen Flugverkehrs nicht, dass die militärische Nutzung des Flughafens Sitten beendet wird. Die heutigen Aktivitäten der Armee können weitergeführt und durch den kommerziellen Flugverkehr ergänzt werden. Wie Staatsrat Christophe Darbellay in einem Interview mit dem «Nouvelliste» erklärte, soll der Flughafen wirtschaftlich und touristisch stärker genutzt werden, während die Luftwaffe ihn weiterhin für militärische Zwecke nutzen kann. Es geht also nicht darum, die militärische Nutzung durch eine rein zivile Nutzung zu ersetzen.