

D.8 Luftfahrtinfrastrukturen

Staatsratsentscheid: **14.06.2017**

Beschluss durch den Grossen Rat: **08.03.2018**

Genehmigung durch den Bund: **01.05.2019**

Interaktion mit anderen Blättern: **A.8, A.9, A.11, B.1, B.4, C.5, C.9, D.1, D.2**

Raumentwicklungsstrategie

- 2.1: Den Tourismus in einem ganzheitlichen Ansatz weiterentwickeln
- 3.2: Die Wirtschafts- und Innovationsstandorte in den urbanen Räumen stärken
- 3.8: Die Bevölkerung, Tiere, Infrastrukturen, Kulturgüter und Umwelt vor Naturgefahren oder technischen Gefahren schützen
- 4.1: Die Anbindung an die Metropolitanräume in der Schweiz und in Europa stärken

Instanzen

Zuständig: DFM

- Beteiligte:**
- Bund: ARE, BAZL
 - Kanton: DJFW, DRE, DUW, DWFL, DWTI, DZSM
 - Gemeinde(n): Alle
 - Weitere: Kanton Waadt, Fluggesellschaften

Ausgangslage

Die Luftfahrtinfrastrukturen im Wallis umfassen im Wesentlichen:

- Den Regionalflugplatz Sion (Charterflüge, Linienflüge, Geschäftsflüge, Rundflüge, Helikopterbasen, Segelflüge, Fallschirmspringen, Handling (Unterhalt), Zoll, Werkstatt, Nachschubversorgung, Militärbasis);
- Die Flugfelder Raron und Münster (für das Unterwallis wird das Flugfeld von Bex VD genutzt);
- Die Heliports Collombey, Gampel, Raron, Sembrancher und Zermatt;
- 20 Gebirgslandeplätze (GLP, lokalisierte Landstellen oberhalb von 1'100 m über Meer, ohne Infrastruktur und Betreiber);
- Die Aussenlandungen unterhalb von 1'100 m über Meer sind frei und erfordern keine spezifischen Landstellen.

Der alpine Luftraum ist eine Transitzone für alle Luftfahrzeugtypen und dient insbesondere der Überquerung der Alpen auf tiefer Höhe über die Pässe sowie als Trainingsraum für die militärische Luftfahrt. Die oben erwähnten Infrastrukturen werden durch ein Überwachungs- und Leitsystem (Markierungen, Radar) vervollständigt. Allgemein können Luftfahrtinfrastrukturen hauptsächlich aufgrund ihrer räumlichen Auswirkungen (Bodenbeanspruchung und Höhenbegrenzungen im An- und Abflugbereich) sowie der Lärmbelastung zu Konflikten führen.

Die zivile Luftfahrtinfrastruktur steht in einer engen Beziehung zur militärischen Infrastruktur. Am 7. Dezember 2016 wurde vom VBS, dem Kanton Wallis und der Stadt Sion eine Grundsatzvereinbarung, mit der die konkreten Schritte zum vollständigen Übergang des Militärflugplatzes Sion in die zivile Verantwortung nach 2021 festgelegt werden, unterzeichnet. Ein zentraler Punkt dieser Vereinbarung ist der Fortbestand der Basis Sion als Ausweichflugplatz für das VBS. Die Militärflugplätze Ulrichen und Turtmann wurden aufgehoben. Die vom Bund beschlossene Entwicklung im Bereich der Stationierung der Luftwaffe hat damit ebenfalls erhebliche Auswirkungen auf das zivile Flugplatznetz.

Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) stellt die Koordination aller Aktivitäten der Zivilluftfahrt durch den Bund (BAZL) sicher. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt werden ebenfalls bereits auf dieser Ebene berücksichtigt und im SIL erfolgt die Koordination für die Weiterbearbeitung der Projekte (siehe Anhang). Die Kantone müssen also schon auf dieser Planungsstufe ihre Interessen geltend machen. Im SIL zeigt der Bund, wie er seine raumwirksamen Aufgaben im Bereich der Zivilluftfahrt wahrnimmt und wie sie auf die anderen

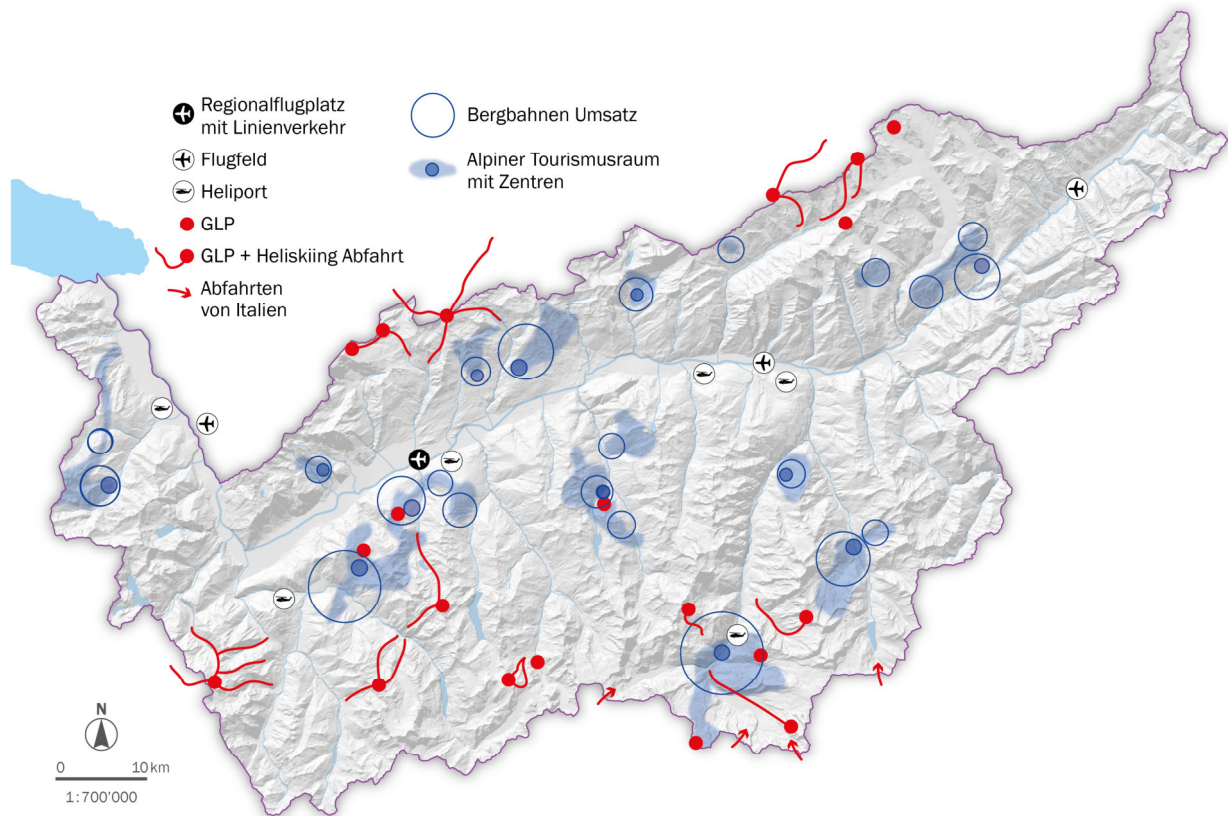
D.8 Luftfahrtinfrastrukturen

Sachziele des Bundes abgestimmt werden sollen. Im SIL werden zudem die Rahmenbedingungen für die Ausstattung und den Betrieb der verschiedenen Luftfahrtanlagen festgelegt. Die Koordinationsprotokolle erlauben die Erarbeitung der Objektblätter der jeweiligen Infrastrukturen des SIL und erlauben die Sicherstellung der Koordination mit dem kantonalen Richtplan. Die optimale Nutzung von bestehenden Anlagen hat Priorität vor dem Bau neuer Infrastrukturen.

Als Bergkanton muss das Wallis über Flugplätze, Personal und Luftfahrzeuge verfügen, um Rettungseinsätze sowie Versorgungs- und Schutzaufgaben wahrnehmen zu können (z.B. präventive Lawinensprengungen, Erstellen von Schutzbauten). Dafür ist eine zweckmässige Lokalisierung der Plätze für die Unterbringung, Wartung und Betankung der Helikopter notwendig. Ausserdem müssen Synergien zwischen den kommerziellen Tätigkeiten und Rettungseinsätzen gesucht werden, damit die Kosten insbesondere in Zusammenhang mit der Schulung und der Geländeerkundung gesenkt werden können. Es ist daher zweckmässig, eine angemessene räumliche Trennung zwischen den Helikopterflugfeldern beizubehalten und die Vielseitigkeit der beteiligten Unternehmen zu stärken.

Um die Qualität des touristischen Angebots sicherzustellen und zu fördern, muss das Wallis zudem eine allgemeine Erreichbarkeit auf dem Luftweg gewährleisten sowie hochwertige Dienstleistungen für ein nationales und internationales Gästesegment anbieten können (Transferflüge, Panoramaflüge, Landungen im Gebirge, Heliskiing).

Angesichts des Aufschwungs der Handling-Dienstleistungen und der Entwicklung der geschäftlichen und kommerziellen Luftfahrt (rasche Erreichbarkeit von Tourismuszentren) profiliert sich der Flugplatz Sion als ergänzende Lösung zum Flughafen Genf Cointrin. Diese Märkte schaffen hochqualifizierte Arbeitsplätze und tragen zum Betrieb des Flugplatzes bei (Etude sur le potentiel de développement de l'aéroport de Sion). Die räumlichen Auswirkungen des Flugplatzes werden insbesondere im Rahmen der Siedlungsentwicklung der Stadt Sion berücksichtigt. Aufgrund der laufenden Umstrukturierung der Luftwaffe ist der Kanton bestrebt, eine Infrastruktur für die kommerzielle Luftfahrt und die Geschäftsfliegerei zu erhalten.



Luftfahrtinfrastrukturen im Wallis

D.8 Luftfahrtinfrastrukturen

Das qualifizierte Interesse des Kantons Wallis an Heliskiing-Aktivitäten wurde im Rahmen der laufenden schweizweiten Überprüfung der GLP evaluiert (Touristischer Interessensnachweis von Heliskiing im Kanton Wallis). Dabei wurde dieses Interesse insbesondere für die renommierten Wintersportorte (Crans-Montana, Verbier, Zermatt) sowie zur Sicherstellung einer Einkommensquelle für Bergführer und Unternehmen im Winter bestätigt. Es ist denkbar, die Umweltauswirkungen, vor allem jene welche die Fauna und die Ruhe stören, bei der Anpassung des Netzes durch lokale Massnahmen (Verschiebung von Landeplätzen, Flugeinschränkungen) zu vermindern und das Heliskiing gleichzeitig als attraktive, aber massvoll betriebene wirtschaftliche Nische zu erhalten.

Damit die Mobilität im Walliser Luftraum für den Tourismus, die Wirtschaft und die Sicherheit gewährleistet werden kann und zugleich Umweltbelastungen eingeschränkt werden können, muss der Kanton in Zusammenarbeit mit den Bundesinstanzen den Erhalt, den Unterhalt, den Betrieb und die intelligente Entwicklung der Luftfahrtinfrastrukturen durch geeignete Massnahmen sicherstellen (räumliche, gesetzliche und finanzielle Koordination).

Koordination

Grundsätze

1. Stärken der Attraktivität und der Erreichbarkeit, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr, des zivilen Flugplatzes Sion als Zugang zum internationalen Flugverkehr und als Innovationspark unter Berücksichtigung der Umstrukturierung der Schweizer Luftwaffe.
2. Fördern des Erhalts einer genügenden militärischen Luftfahrtaktivität, um von den Synergien in den Bereichen Ausrüstung, Unterhalt und Erfahrung profitieren zu können (z.B. Mechanik, Wartung, Fliegerei, Rettung).
3. Erhalten der erforderlichen Grundinfrastruktur für Freizeitflüge und kommerzielle Flüge in den drei Regionen des Kantons.
4. Fördern der Entwicklung eines den ausgewiesenen Bedürfnissen entsprechenden Heliportnetzes im Rahmen der Anpassung des Sachplans, um ebenfalls Transitflüge zu vermindern.
5. Beschränken der Lärmimmissionen in sensiblen Regionen (Naherholungsgebiete und Naturschutzgebiete) und innerhalb des Siedlungsgebietes.
6. Dafür sorgen, dass die heutige Anzahl GLP und Heliports im Wallis im Rahmen der Anpassung des SIL beibehalten und diese Infrastruktur, soweit dies zur besseren Erschliessung einzelner Regionen notwendig und zweckmässig ist, allenfalls ergänzt wird.
7. Prüfen der punktuellen Verbesserung der Verteilung und Lokalisierung der GLP, um die wirtschaftlichen Interessen mit dem Umweltschutz zu vereinbaren.
8. Fördern der Massnahmen zur Ermöglichung touristischer Flugbewegungen zu den GLP von zweckmässigen Standorten aus, um Flugzeiten und Umweltbelastungen zu reduzieren.
9. Fördern der Massnahmen, um die für die Landwirtschaft erforderlichen Flüge von geeigneten Abflugstandorten aus zu ermöglichen und so die Flugzeiten und Umweltbelastungen zu reduzieren.

Vorgehen

Der Kanton:

- a) schlägt dem Bund insbesondere im Rahmen der Erarbeitung und der Anpassung des SIL Lösungen und Massnahmen vor, die ihm im Hinblick auf die oben erwähnten Zielsetzungen und Grundsätze geeignet erscheinen;

D.8 Luftfahrtinfrastrukturen

- b) beurteilt die allfälligen räumlichen Auswirkungen der Luftinfrastrukturprojekte auf kantonaler Ebene;
- c) erfüllt die Planungs-, Koordinations-, Informations- und Beratungsaufgaben in Zusammenhang mit der Luftfahrt, welche in seinen Zuständigkeitsbereich fallen und berücksichtigt diese bei der Erfüllung all seiner Tätigkeiten und stellt sicher, dass der SIL mit dem kantonalen Richtplan übereinstimmt;
- d) ergreift direkte und indirekte Unterstützungsmassnahmen, um die zivilen Aktivitäten auf dem Flugplatz Sion zu erhalten und weiterzuentwickeln, dies insbesondere im Hinblick auf die finanziellen Aspekte, die räumliche Ausdehnung des Flugplatzes und die Lösung von Konflikten, welche durch die Lärmbelastungen verursacht werden;
- e) ergreift direkte und indirekte Unterstützungsmassnahmen, um den Erhalt der Luftwaffe auf dem Flugplatz Sion zu fördern unter Voraussetzung einer Beschränkung der Lärmbelastungen;
- f) gewährleistet gegenüber dem BAZL die lokale Koordination im Umgang mit Luftfahrthindernissen;
- g) koordiniert bei der Anpassung des Netzes in Zusammenarbeit mit dem BAZL, den betroffenen Unternehmen sowie den Tourismus- und Umweltschutzbehörden eine rationelle und effiziente Nutzung des Luftraums in den Bergregionen. Dies erfolgt durch Massnahmen wie:
 - der Umstrukturierung von Landeplätzen, um die Flüge zu optimieren, namentlich durch die Festlegung von geeigneten Abflugstandorten und von Landeplätzen, die weit entfernt sind von Orten, die von Wanderern frequentiert werden und durch das Meiden von Schutzzonen und -gebieten (z.B. BLN, IVS, ISOS, Biotope);
 - der Festlegung von An- und Abflugbereichen, welche die Bauzonen, die Wildruhezone sowie die wichtigen Wanderrouten schonen;
 - der Beschränkung der Flüge in Abhängigkeit der Jahres- oder Tageszeit;
 - der Prüfung von alternativen Lösungen wie der Schaffung von begrenzten Sektoren mit Bewegungsfreiheit.
- h) koordiniert in Zusammenarbeit mit dem BAZL das Verfahren für die Erteilung einer Spezialbewilligung in Zusammenhang mit Schutzgebieten (Eidgenössischen Jagdbanngeländen, WZVV, NHG);
- i) erstellt periodisch eine Übersicht zu den Anforderungen an die zu vermeidenden Gebiete in Bezug auf die geschützten Arten, die hinsichtlich dem Luftverkehr besonders empfindlich sind (z.B. Geier) und unternimmt die notwendigen Schritte gegenüber dem Bund um die Luftfahrkarte zu aktualisieren.

Die Gemeinden:

- a) beteiligen sich über das Koordinationsprotokoll, das im Rahmen des SIL vorgesehen ist, am Planungsprozess, sofern diese von einer Luftfahrtinfrastruktur betroffen sind;
- b) gewährleisten namentlich über ihren Zonennutzungsplan und ihr kommunales Bau- und Zonenreglement sowie über Sondernutzungspläne die räumliche Sicherung der Gebiete, die der Luftfahrtinfrastruktur gewidmet oder von dieser betroffen sind; dies gilt insbesondere für mögliche Beschränkungen in den Bauzonen (z.B. Lärmbelastungskataster oder Höhenbeschränkung für Bauten im An- und Abflugbereich);
- c) nutzen das Synergiepotenzial in Zusammenhang mit der vorhandenen Infrastruktur und deren Entwicklung (z.B. landwirtschaftliche, industrielle, sportliche Aktivitäten, Renaturierungen).

Dokumentation

DFM, **Kantonales Mobilitätskonzept 2040 (KMK 2040)**, 2018

Bundesrat, **Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz**, 2016

ARE, BAZL, **Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)**, 2015

D.8 Luftfahrtinfrastrukturen

EPFL-LITEP, **Zukunftsperspektiven Flughafen von Sitten – Zukunftsorientierte Studie in 3 Szenarien**, Kanton Wallis, Stadt Sitten, 2011

DVBU, **Touristischer Interessennachweis von Heliskiing im Kanton Wallis – Schlussbericht zuhanden des Staatsrats**, 2011

Joseph In-Albon, **L'aéroport de Sion face à son avenir – Etude sur le potentiel de développement de l'aéroport de Sion**, 2011

D.8 Luftfahrtinfrastrukturen

Anhang : Luftinfrastrukturen des SIL im Wallis

Nr. SIL	Infrastruktur	Für Helikopter	Für Flächenflugzeuge	Gemeinde
-	Regionalflugplatz Sion mit Linienverkehr			Sion
VS-2	Flugplatz Münster			Goms
VS-3	Flugfeld Raron			Raron
VS-6	Heliport Raron			Raron
-	Heliport Collombey-Muraz			Collombey-Muraz
-	Heliport Sembrancher			Sembrancher
-	Heliport Zermatt			Zermatt
-	Heliport Gampel			Gampel-Bratsch
-	GLP Glacier du Trient	X	X	Trient
-	GLP Petit Combin	X	X	Val de Bagnes
-	GLP Croix de Coeur	X	X	Riddes
-	GLP Rosablanche	X	X	Nendaz
-	GLP Bec de Nendaz	X	X	Nendaz
-	GLP Glacier du Brenay	X	X	Evolène
-	GLP Arolla	X		Evolène
-	GLP Grimontz	X		Anniviers
-	GLP Aeschhorn	X	X	Zermatt
-	GLP Theodulgletscher	X	X	Zermatt
-	GLP Monte Rosa	X	X	Zermatt
-	GLP Unterrothorn	X		Zermatt
-	GLP Alphubel	X	X	Saas-Fee
-	GLP Langgletscher	X	X	Blatten
-	GLP Petersgrat (BE/VS)	X	X	Blatten
-	GLP Ebnefluh	X	X	Fieschertal
-	GLP Jungfrauoch	X	X	Fieschertal
-	GLP Wildhorn	X	X	Ayent
-	GLP Gstellihorn (BE/VS)	X		Savièse
-	GLP Glacier de Tsanfleuron	X	X	Savièse
-	Flugsicherungsanlage Sion			Vétroz
-	Flugsicherungsanlage Montana			Crans-Montana
-	Flugfunkanlage Gebidum			Visperterminen
-	Flugfunkanlage Ravoire			Martigny-Combe