

Erläuternder Bericht zum Gesetzesvorentwurf 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. Die Konzessionärin unterliegt nicht nur dem Bundesgesetz über die Luftfahrt, sondern auch den internationalen Standards der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit. Damit gelten für ihn die gleichen Anforderungen wie für internationale Flughäfen. Die Betreiberin 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 von 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 die derzeitige Konzessionärin als Flughafenbehörde sicher, dass die eidgenössischen und internationalen Vorschriften umgesetzt und eingehalten werden. Diese betreffen sowohl die Infrastruktur als auch organisatorische Aufgaben. Die Flughafenbehörde legt die An- und Abflugverfahren sowie die Nutzungsvorschriften für die Bewegungsflächen (Rollfelder und Vorfeld) fest, regelt die Luftfahrtdienstleistungen und 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 Polymechanik-Lernende 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 strebt an, den Flughafen Sitten zu einem strategischen Instrument zu machen, um die Vorteile des Wallis insbesondere in den Bereichen Innovation und Bildung besser zu nutzen.

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 Luftwaffe 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. Im Rahmen der eidgenössischen Strategie für eine CO₂-Neutralität im Luftverkehr bis 2050 – insbesondere durch Innovation und Verbesserung der Nachhaltigkeit des Luftfahrtsystems – positioniert sich der Flughafen Sitten als Plattform und Modell für die Erprobung, Entwicklung und Einführung neuer Technologien in der Luftfahrt und im Flughafenbereich.

Der Flughafen Sitten ist eine strategisch wichtige Infrastruktur für den Kanton Wallis. Seine zentrale Lage inmitten der Alpen macht ihn zu einem einzigartigen Zugangspunkt für Akteure aus den Bereichen Tourismus, Wirtschaft und Innovation sowie Sicherheit und öffentliche Gesundheit. Die Gründung einer Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten ist unerlässlich, um eine professionelle, transparente und ausgewogene Verwaltung des Flughafens zu gewährleisten. Der Gesetzesvorentwurf befasst sich mit der Gründung dieser Gesellschaft sowie deren Finanzierung.

Als Rechtsform wird eine privatrechtliche gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft vorgeschlagen, die zu mindestens 54 % im Besitz von öffentlichen Körperschaften ist. Die Beteiligung am Kapital durch Dritte bleibt möglich. Der Staat Wallis und die Einwohnergemeinde Sitten halten mindestens 34 % bzw. 20 % des Aktienkapitals. 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 10 % und die Einwohnergemeinde Sitten zu einer Beitragsleistung von 20 % 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.	Einführung	4
2.	Hintergrund	5
3.	Schweizerische Luftfahrtpolitik	5
4.	Aktuelle Situation	7
4.1	Betriebskonzession und SIL	7
4.2	Aktivitäten	8
4.2.1	<i>Bergrettungsaktivitäten und Arbeitsluftverkehr</i>	9
4.2.2	<i>Ausbildungsaktivitäten</i>	9
4.2.3	<i>Innovationsaktivitäten</i>	10
4.3	Betriebskosten	11
4.4	Grundstücke und Infrastruktur	13
5.	Verpflichtungen	14
5.1	Grundsatzvereinbarung von 2016	14
5.2	Vertrag vom 22. Dezember 1956 und seine Nachträge	14
6.	Kantonale Vision für die Transformation des Flughafens Sitten	15
7.	Inhalt des Gesetzesvorentwurfes	17
7.1	Hauptaufgaben	17
7.2	Rechtsform und Aktienkapital	19
7.3	Organisation	20
7.4	Entschädigung durch den Staat, Beitrag der Walliser Gemeinden und Verteilungsschlüssel	20
7.5	Grundstücke und Infrastruktur	21
7.6	Übergangsphase	21
8.	Chancen für das Wallis	22
9.	Auswirkungen	24
9.1	Auswirkungen auf die Finanzen des Staates Wallis	24
9.2	Auswirkungen auf das Personal des Staates Wallis	24
9.3	Gesetzgeberische Delegationen	24
9.4	Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit	24
9.5	Verwaltungsaufwand	24
9.6	Auswirkungen auf die Finanzen und die Gemeindeautonomie	25
9.7	Konformität des Projekts mit der kantonalen Gesetzgebung über den NFA	25
10.	Erläuterungen zu den Gesetzesartikeln	26
	Abkürzungsverzeichnis	36
	Literaturangaben	37

1. Einführung

Vom 15. Februar bis zum 11. März 2024 hat das Departement für Volkswirtschaft und Bildung einen Gesetzesvorentwurf über die kantonale Luftverkehrsstrategie und über die Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten in die Vernehmlassung gegeben.

Die Rückmeldungen auf die Vernehmlassung waren weitgehend positiv. Die Rücklaufquote war jedoch nicht hoch genug, um die Position der Interessengruppen aussagekräftig darzustellen. So gingen beim Departement für Volkswirtschaft und Bildung insgesamt nur 35 Rückmeldungen ein. Als Grund für die geringe Rücklaufquote wurde die kurze Frist für die Vernehmlassung zum Gesetzesvorentwurf genannt. Die geforderten Änderungen betreffen insbesondere die Beteiligung der Gemeinden am Aktienkapital der Gesellschaft sowie ihre finanzielle Beteiligung an den Aufgaben von öffentlichem Interesse. Die Gegner sprechen sich gegen die Gründung einer Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten aus und fordern die Sicherung der Arbeitsplätze am Standort, die Förderung der Innovation und die Gewährleistung der Bergrettung und des Arbeitsluftverkehrs ohne kommerzielle Flughafen- oder Luftfahrtaktivitäten.

An seiner Sitzung vom 27. März 2024 hat der Staatsrat die Ergebnisse der Vernehmlassung zur Kenntnis genommen und beschlossen, auf die Gründung einer Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten zu verzichten.

Am 16. Juni 2024 reichten Grégory Logean und Cyrille Fauchère (UDC), Sonia Tauss-Cornut (PLR/FDP) und Claire-Lise Bonvin (Le Centre) die Motion 2024.06.171 «Flughafen Sitten: Der Staatsrat muss sich erneut an die Arbeit machen!» ein. Darin wird festgehalten: «Angesichts der strategischen Bedeutung des Flughafens Sitten, fordern wir den Staatsrat auf, dem Grossen Rat einen Gesetzesentwurf zu unterbreiten, mit dem die Weiterentwicklung und der Fortbestand dieser Infrastruktur gewährleistet werden können.»

Am 10. September 2024 wurde von Julien Dubuis und Didier Morard (PLR/FDP), Cyrille Fauchère (UDC) und Claire-Lise Bonvin (Le Centre) eine weitere Motion (2024.09.277 «Gesetz für den Flughafen Sitten») eingereicht. Diese fordert den Staatsrat auf, «dem Grossen Rat ein Gesetz über die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten sowie die Finanzierungsmodalitäten für diese für das Wallis so wichtige Infrastruktur zu unterbreiten.»

Die beiden Motionen wurden vom Grossen Rat am 5. Mai 2025 angenommen.

Der Staatsrat hat daher beschlossen, einen neuen Gesetzesentwurf zur Gründung einer Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten vorzulegen, dessen Ausgestaltung in diesem Bericht erläutert wird.

2. 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 erweitert 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 ein ziviler Flughafen mit sogenannten 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 (ÖPP) 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.

3. Schweizerische Luftfahrtpolitik

Artikel 87 der Bundesverfassung¹ weist dem Bund die ausschliessliche Zuständigkeit für die Gesetzgebung über die Luftfahrt zu. Darüber hinaus bezeichnet Artikel 13 des Raumplanungsgesetzes (RPG)² die Luftfahrt als eine Bundesaufgabe mit Auswirkungen auf die Raumordnung.

Zur Umsetzung dieser Politik stützt sich der Bund auf den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (im Folgenden: SIL). Dieses Planungsinstrument gewährleistet die Kohärenz zwischen den Bedürfnissen der Zivilluftfahrt, der Raumplanung und der nachhaltigen Entwicklung. Der SIL konkretisiert die Leitlinien, die der Bundesrat in seinem Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz festgelegt hat.³

Er unterscheidet zwei Hauptkategorien von Flughäfen:

¹ Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999, Art. 87 Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger, «Die Gesetzgebung über den Eisenbahnverkehr, die Seilbahnen, die Schifffahrt sowie über die Luft- und Raumfahrt ist Sache des Bundes.»

² Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979, Art. 13 Konzepte und Sachpläne, Abs. 1: «Der Bund erarbeitet Grundlagen, um seine raumwirksamen Aufgaben erfüllen zu können; er erstellt die nötigen Konzepte und Sachpläne und stimmt sie aufeinander ab.» Abs. 2: «Er arbeitet mit den Kantonen zusammen und gibt ihnen seine Konzepte, Sachpläne und Bauvorhaben rechtzeitig bekannt.»

³ Schweizerische Eidgenossenschaft. 2016. *Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt.

- Die nationalen Flughäfen, die hauptsächlich den öffentlichen Flugverkehr abwickeln und die Einbindung der Schweiz in das internationale Luftverkehrsnetz gewährleisten.
- Die Regionalflughäfen, bei denen es sich um Verkehrsinfrastrukturen von regionaler Bedeutung handelt. Sie bedienen vorrangig den Flugverkehr von lokalem oder regionalem öffentlichem Interesse.

In der Schweiz gibt es elf Regionalflughäfen⁴, von denen vier⁵ (darunter auch der Flughafen Sitten) regelmässige Kurz- und Mittelstreckenflüge ins Ausland anbieten. Diese Direktverbindungen tragen dazu bei, die Regionen an den internationalen Luftverkehr anzubinden und deren wirtschaftliche Attraktivität zu steigern.⁶ Die Regionalflughäfen bedienen oft Nischenmärkte und bieten vereinfachte Einsteigemodalitäten.

Die Regionalflughäfen werden von allen Arten der allgemeinen Luftfahrt genutzt.⁷ 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 üben.⁸ Ferner sind sie für den Arbeitsflugverkehr von grosser Bedeutung.

Um den Status eines Flughafens im Sinne des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (im Folgenden: Luftfahrtgesetz oder LFG) zu erhalten und als solcher betrieben zu werden, benötigen sowohl nationale als auch regionale Flughäfen eine eidgenössische Betriebskonzession, die vom Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (im Folgenden: UVEK) erteilt wird. Diese Konzession verleiht der Betreiberin den Status einer Flughafenbehörde.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (im Folgenden: BAZL) steuert die Umsetzung der Luftfahrtpolitik des Bundes und sorgt für die Einhaltung internationaler Standards, insbesondere derjenigen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) und der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA).

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.

Diese Organisation gewährleistet eine kohärente, sichere und nachhaltige Entwicklung der Zivilluftfahrt in der gesamten Schweiz.

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

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

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

4. Aktuelle Situation

4.1 Betriebskonzession und SIL

Die Stadt Sitten hält als derzeitige Betreiberin des Flughafens Sitten die vom UVEK erteilte Betriebskonzession. Sie ist bis zum 31. August 2031 gültig.

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 Bevölkerung, Sicherheit und Flughafen 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)⁹ und Schutzmassnahmen (Security)¹⁰ sowie der Anordnungen des BAZL verantwortlich.¹¹ Die Stadt Sitten ist somit die Ansprechpartnerin für den Bund.

Der 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 Ausarbeitung des SIL zuständig. Der SIL für den Flughafen Sitten wird derzeit ausgearbeitet.

⁹ Die Flugsicherheit umfasst Vorkehrungen zur Gewährleistung der technischen und betrieblichen Zuverlässigkeit aller an der Luftfahrt beteiligten Akteure.

¹⁰ Schutzmassnahmen beziehen sich auf die Abwehr widerrechtlicher Handlungen gegen den Luftverkehr wie Flugzeugentführungen, Sabotageakte und Terrorangriffe.

¹¹ Art. 29d der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. November 1994 (VIL), SR 748.131.1

4.2 Aktivitäten

Am Flughafenstandort Sitten sind verschiedene in der Luftfahrt tätige Akteure angesiedelt. Er bringt Fluggesellschaften, Helikopterunternehmen und Betriebe zusammen, die im Bereich Hangar- und Wartungsarbeiten, Freizeit, aber auch Ausbildung und Innovation tätig sind. 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	Ausbildung	Hangar- und Wartungsarbeiten
Air Mountain SA	Air-Glacières SA	Motorfluggruppe (MFG)	ALPARK
Eagle Express	ALPINE Helicopters	GVV Groupe vol à voile Valais	ALPINE Jet Service SA
Starjet Aviation SA	Héli-ALPES SA	Gruppe Para-Club Valais	Farner Air Services Swiss AG
	Swiftcopters – Eagle	Ausbildungszentrum für Polymechanik-Lernende	Centurium Aviation
		Partn'Air	TAG Wartungsdienst
		Air-Glacières	Air-Glacières
		Groupe Helico Sion	Unterstützungsgesellschaft
		Eagle Valais FHATO	Sion Airport
Flughafenbetrieb	Innovation	Freizeit	Alpinejet
Zollämter	H55	46 Aviation SA	
Skyguide		Modellfluggruppe	
Kantonspolizei			
B-Food			

Tabelle 1: Akteure auf dem Flughafengelände

4.2.1 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 Spitalverlegungen und 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 zu.¹²

4.2.2 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/PAC¹³¹⁴-Lizenzen für neue Fallschirmspringer aus.

Ausserdem gehört der Luftwaffenstützpunkt Sitten zu den vier nationalen Standorten, an denen das Ausbildungszentrum für Polymechanik-Lernende angesiedelt ist.¹⁵ Diese Ausbildung ermöglicht unter anderem die Herstellung von Teilen, Werkzeugen und Produktionsvorrichtungen. 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

¹² Schweizerische Eidgenossenschaft. 2016. *Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt. S. 1906

¹³ Accelerated Freefall

¹⁴ Accompanied Progression in Fall

¹⁵ Die anderen Standorte sind Meiringen (Bern), Alpnach (Obwalden) und Payerne (Waadt).

Wartungsarbeiten an Elektroflugzeugen auch Polymechanik-Lernende aus Sitten ein und sichert so den Wissenstransfer im Bereich neuer Technologien für Elektroflugzeuge.

4.2.3 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 sowie 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. Flugtaxi, 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».¹⁶ Diese Gemeinschaft wählt Unternehmen aus aufgrund ihres Potenzials, zum Wandel von Gesellschaft und Industrie beizutragen, sowie aufgrund ihrer Fähigkeit, die vierte industrielle Revolution voranzutreiben. H55 arbeitet eng mit dem BAZL zusammen und erhielt 2020 eine Förderung vom 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, bis 2024 wird die Zahl voraussichtlich auf 110 gestiegen sein. 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 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 dauerhaft niederlassen.

¹⁶ 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)

4.3 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 das Defizit 1,62 Millionen Franken und im Jahr 2022 1,07 Millionen Franken. Im Jahr 2023 belief sich das Jahresdefizit auf 2,95 Millionen Franken.

	Comptes 2023	
	Charges	Revenus
Aéroport		
Charges	14,963,061.52	
Crédit supplémentaire		
Revenus		13,288,590.76
Excédent de charges		1,674,470.76
Traitements du personnel administratif et d'exploitation	2,341,872.35	
Cotisations AVS, AI, APG, AC	151,395.80	
Cotisations caisses de pension	190,055.30	
Cotisations assurances-accidents	56,393.25	
Cotisations allocations familiales	64,259.25	
Cotisations indemnités journalières en cas de maladie	14,327.70	
Cotisations primes de caisses-maladie	14,640.00	
Formation et perfectionnement du personnel	43,680.90	
Matériel de bureau	12,408.60	
Matériel d'exploitation, fournitures	4,729,976.90	
Imprimés, publications	18,612.57	
Meubles et appareils de bureau	64,057.28	
Machines, appareils et véhicules	360,682.33	
Vêtements de travail	18,739.51	
Achats d'eau et d'énergies	145,839.15	
Prestations de services de tiers	4,383,696.46	
Honoraires experts et spécialistes	339,257.11	
Prestations informatiques	107,369.64	
Primes d'assurance de choses	87,656.40	
Impôts et taxes	155,772.50	
Entretien des routes / voies de communication	135,679.40	
Crédit supplémentaire		
Entretien des terrains bâtis et bâtiments	536,686.48	
Crédit supplémentaire		
Entretien de meubles et d'appareils de bureau	4,034.64	

Entretien de machines, appareils, véhicules et outils	265,489.00	
Crédit supplémentaire		
Loyers et fermages des biens-fonds	20,499.50	
Loyers, frais d'utilisation des immobilisations	17,977.90	
Frais de déplacement et autres frais	45,335.60	
Pertes sur créances effectives		
Indemnités pour dommages, franchises		
Autres charges d'exploitation		
Amortissements immobilisations corporelles	189,869.15	
Attributions financements spéciaux, capitaux propres	158,406.35	
Subventions aux organisations privées à but non lucratif		
Imputations internes pour prestations de services	77,986.00	
Imputations internes pour locations	180,000.00	
Imputations internes pour frais admin. et d'exploit.	7,404.50	
Imputations internes pour intérêts et charges financières	23,000.00	
Emoluments administratifs		1,228.30
Taxes d'utilisation et de prestations de services		5,824,293.56
Ventes		5,439,636.80
Remboursements de tiers		47,938.95
Récupération créances diverses		
Loyers et fermages, biens-fonds PF		-71,782.20
Loyers terrains bâtis, biens-fonds PA It		285,913.75
Subventions de la Confédération		479,760.00
Subventions acquises du canton		1,281,601.60

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. 2018 belief sich der von der Stadt Sitten zu tragende Anteil am Defizit nach Abzug der buchhalterischen Abschreibungen, der Landmiete und der Zinsen auf 1,457 Millionen Franken, derjenige des Kantons auf 906 558.90 Franken. 2023 belief sich der von der Stadt Sitten zu tragende Anteil am Defizit nach Abzug der buchhalterischen Abschreibungen, der Landmiete und der Zinsen auf 1,674 Millionen Franken, derjenige des Kantons auf 1,281 Millionen Franken.

Abbildung 1: Details der kantonalen Beteiligung für das Jahr 2023:

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

Total des charges	Fr. 14'963'062
./. total des revenus (sans la subvention cantonale)	Fr. 12'006'989
Déficit de l'aéroport	Fr. 2'956'073
./. amortissements comptables	Fr. 189'869
./. location terrain	Fr. 180'000
./. intérêts	Fr. 23'000
Déficit reconnu par le canton pour le subventionnement	Fr. 2'563'204
Déficit à charge du canton (50%)	Fr. 1'281'602

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

Investitionen zu Lasten von:	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Kanton	689 728.65	503 057.55	70 962.50	247 595.10	4065.05	0
Stadt Sitten	689 728.65	503 057.59	70 962.55	247 595.10	4065.05	0
TOTAL	1 379 457.30	1 006 115.14	141 925.05	495 190.20	8130.10	0

4.4 Grundstücke und Infrastruktur

Der Bund, die Stadt Sitten, der Kanton 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 Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (im Folgenden: VBS) ist Eigentümer von 18 Parzellen mit insgesamt 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;
- die Heiz- und Elektroinstallationen;
- die unterirdischen Rohrleitungen;
- der Kompensationsplatz.

Der Wert der oben genannten Güter beläuft sich laut einem Gutachten des Büros CBRE 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. Die Flughafeninfrastruktur und Flughafensysteme gehen in den Besitz der zivilen Partei über.

Die Stadt Sitten ist insbesondere Eigentümerin eines Drittels 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.

5. Verpflichtungen

5.1 Grundsatzvereinbarung von 2016

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 Polymechanik-Lernende, die Zuweisung der Grundstücke und der Infrastruktur und die Grundsätze für einen Ausweichflugplatz.

Artikel 5 der genannten Vereinbarung legt den Grundsatz fest, dass die Liegenschaften und Flughafensysteme des VBS vom Kanton oder der Stadt Sitten übernommen werden. 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 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 garantieren. Zudem kann die LW dadurch ihre Aufgabe der internationalen Überwachung des schweizerischen Luftraums jederzeit gewährleisten.

Ausserdem sieht die Vereinbarung von 2016 vor, das Ausbildungszentrum für Polymechanik-Lernende bis zum 31. Juli 2029 am Standort des Flughafens zu belassen. Die Verantwortung für das Zentrum wird danach beim Kanton und bei der Stadt Sitten liegen. Die mit der LW ausgehandelte Vereinbarung über die Modalitäten für eine Landung auf dem Flugplatz Sitten und die Vereinbarung über das Ausbildungszentrum für Polymechanik-Lernende resultieren direkt aus der Grundsatzvereinbarung von 2016. Diese ist auf 10 Jahre befristet und gilt bis zum 7. Dezember 2026. Sie kann mit ausdrücklicher Zustimmung der Parteien verlängert werden.

5.2 Vertrag vom 22. Dezember 1956 und seine Nachträge

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.

6. Kantonale Vision für die Transformation des Flughafens Sitten

Der Kanton strebt an, den Flughafen Sitten zu einem strategischen Instrument zu machen, um die Vorteile des Wallis insbesondere in den Bereichen Innovation und Bildung besser zu nutzen. Der Flughafen Sitten ist ein strategischer Faktor, der die Kompetenzen des Kantons Wallis aufwertet und dessen Attraktivität stärkt.

Er bleibt ein Alpenflughafen, der in harmonischer Koexistenz mit der allgemeinen Luftfahrt und Freizeitfliegerei weiterhin kommerzielle Flüge und Helikopterflüge aller Art durchführt und die für die Bergregionen unerlässlichen Sicherheitsdienste gewährleistet. Der Flughafenstandort soll zudem ein Partner der LW werden und in geringem Umfang militärische Flugoperationen ermöglichen. Durch seine historische Verbindung mit der LW und mit Air-Glacières, der Pionierin der Bergrettung, würdigt er auch die Geschichte und das Erbe der Schweizer Luftfahrt.¹⁷

Als Regionalflughafen, der jedoch vollständig in den europäischen Luftraum integriert ist, stärkt der Flughafen Sitten seine Einbindung in die schweizerische Luftfahrtpolitik, indem er die Ausbildung in Luftfahrtberufen (Flugschule, Gebirgsflüge, Ausbildungszentrum für Polymechanik-Lernende usw.) sowie Innovationen in der Luftfahrt und der Flughafentechnologie fördert.

Im Rahmen der eidgenössischen Strategie für eine CO₂-Neutralität im Luftverkehr bis 2050 – insbesondere durch Innovation und Verbesserung der Nachhaltigkeit des Luftfahrtsystems – kann sich der Flughafen Sitten als ideale Plattform für die Erprobung und Entwicklung neuer Technologien positionieren. Im Gegensatz zu grossen internationalen Flughäfen, die ausgelastet und in ihrer Innovationsfähigkeit vor Ort eingeschränkt sind, bieten Regionalflugplätze einen guten Rahmen, um solche Lösungen vor ihrer Einführung in grösserem Umfang zu testen.

Sie verfügen über eine ähnliche Infrastruktur wie internationale Flughäfen (Start- und Landebahn, Vorfeld, Flugsicherung, Instrumentennavigationssystem usw.), einschliesslich geeigneter Sicherheitssysteme. Darüber hinaus ist der Luftraum von Regionalflugplätzen deutlich weniger ausgelastet als der von grossen internationalen Flughäfen, ein grosser Vorteil für die Erprobung neuer Luftfahrtlösungen.

Der CO₂-Ausstoss aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe ist die Hauptursache für den vom Menschen verursachten Anteil am Treibhauseffekt.¹⁸ Laut ICAO sind 2 % der vom Menschen verursachten CO₂-Emissionen auf den Luftverkehr zurückzuführen.¹⁹ Gemäss einer Studie aus dem Jahr 2021 beträgt der jährliche CO₂-Ausstoss des Flughafens Sitten 7400 Tonnen, 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 pro Einwohner im Kanton Wallis entspricht.²⁰

Die Reduzierung der Auswirkungen des Luftverkehrs auf das Klima erfordert die Umsetzung regulatorischer Massnahmen, aber auch Forschung und Innovation. Der Bundesbericht «CO₂-neutrales Fliegen bis 2050» stellt mehrere Massnahmen vor, mit denen bis 2050 ein CO₂-neutraler Luftverkehr realisiert werden kann. Die erste Strategie besteht darin, die Energieeffizienz von Flugzeugen zu verbessern, indem Triebwerke und Materialien optimiert und damit der Treibstoffverbrauch reduziert

¹⁷ Angesichts der zahlreichen normativen Vorgaben bezüglich Sicherheitsmassnahmen und Schutzmassnahmen beauftragte der Staat das auf den Flughafenbetrieb spezialisierte Unternehmen BTEE SA mit der fachlichen Begleitung seiner Vorhaben.

¹⁸ Schweizerische Eidgenossenschaft. 2016. *Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt. S. 1891

¹⁹ Ebd.

²⁰ Quantis. Juni 2020. *Gesetzesentwurf über den öffentlichen Verkehr und CO₂*. Lausanne.

wird, neue Flugzeugarchitekturen entwickelt und die Flotten schrittweise durch sparsamere Modelle ersetzt werden.

Der zweite strategische Schwerpunkt setzt auf die Verwendung nachhaltiger Flugtreibstoffe wie Biotreibstoffe, synthetisches Kerosin und E-Fuels. Diese Treibstoffe sollen schrittweise in den Flugtreibstoff integriert werden, mit einem Ziel von 70 % bis 2050. Derzeit werden diese Treibstoffe importiert. Der Bund ist bestrebt, den Importanteil zu senken, was eine Produktion nachhaltiger Treibstoffe in der Schweiz voraussetzt. Die dritte Strategie befasst sich mit Wasserstoff- und Elektroflugzeugen, die sich besonders für Kurzstrecken- und Schulungsflüge eignen. Der letzte Ansatz setzt auf den Einsatz von Technologien für die CO₂-Abscheidung, d. h. deren Absorption und Speicherung.

Der Flughafen Sitten beherbergt derzeit auf seinem Gelände das im Bereich der Elektrofliegerei tätige Unternehmen H55. Verschiedene Start-ups und Unternehmen haben ebenfalls Interesse gezeigt, sich am Flughafen Sitten anzusiedeln, um dort ihre innovativen Technologien im Bereich der Raum- und Luftfahrt zu entwickeln, sofern ihnen Räumlichkeiten zur Verfügung gestellt werden. Derzeit bieten nur Payerne und Dübendorf solche Räumlichkeiten an. Die Positionierung des Flughafens Sitten als Innovationszentrum bietet die konkrete Möglichkeit, Fachpersonen und Know-how im Wallis zu fördern und zu halten. Zudem bietet die Präsenz des Energypolis-Campus, der durch die Unterzeichnung des Nachtrags III zum Abkommen von 2012 mit der EPFL über die Gründung des nationalen Zentrums für grüne Energien noch gestärkt wurde, vielversprechende Kooperationsmöglichkeiten für die Dekarbonisierung des Luftfahrtsektors. Diese Synergien könnten unter anderem die Abscheidung und Speicherung von CO₂, die Herstellung von umweltfreundlichem Wasserstoff sowie die Entwicklung nachhaltiger Flugtreibstoffe (SAF) zum Gegenstand haben.

Das BAZL hat 2016 das Programm AVISTRAT-CH ins Leben gerufen, um die Organisation des Luftraums und die Infrastrukturen der Schweizer Flughäfen zu überdenken. Ziel ist es, die Sicherheit, Effizienz und Nachhaltigkeit des Luftfahrtsystems zu verbessern und gleichzeitig neue Technologien wie Drohnen sowie die Optimierung des Luftverkehrsströme einzubeziehen.²¹ Dieses Programm sieht eine Stärkung der Rolle von Regionalflugplätzen vor, insbesondere durch die erleichterte Einführung neuer Formen der Luftmobilität. Derzeit werden verschiedene Richtungen wie die Spezialisierung von Regionalflughäfen oder die Etablierung neuer Geschäftsmodelle (z. B. im Bereich der unbemannten Luftfahrt) vorgeschlagen. Die Umsetzung dieses Programms wird in Absprache mit den Kantonen und Gemeinden im Rahmen der Erarbeitung des SIL erfolgen.

Die derzeitige Ausarbeitung des SIL für den Flughafen Sitten bietet also eine strategische Gelegenheit, diesen als Vorreiter und Vorbild für die Entwicklung und den Einsatz neuer Technologien in der Luftfahrt und im Flughafenbereich zu positionieren.

²¹ Schweizerische Eidgenossenschaft. *Luftraum- und Aviatikinfrastuktur-Strategie der Schweiz (AVISTRAT-CH)*. Bern. Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Bundesamt für Zivilluftfahrt.

7. Inhalt des Gesetzesvorentwurfes

Mit dem vorgeschlagenen Gesetzesvorentwurf soll also eine Struktur geschaffen werden, die ein Gleichgewicht zwischen Gemeinnützigkeit, wirtschaftlicher Lebensfähigkeit und ökologischer Nachhaltigkeit ermöglicht. 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.

7.1 Hauptaufgaben

Regionalflughäfen der Kategorie II sind 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 Flughafeneinrichtungen, inklusive Start- und Landebahnen, Rollwege, Parkplätze und Passagierterminals.
- Safety und Security: Umsetzung von Sicherheitsvorkehrungen, die den nationalen und internationalen Standards entsprechen und 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, insbesondere Bodendienste, Bodenabfertigungsdienste und Flughafenbetriebskoordination.
- Zoll und Einwanderung: Anwendung der Zoll- und Einwanderungsverfahren für internationale Passagiere in Übereinstimmung mit den Schweizer Vorschriften und internationalen Abkommen.
- Brandschutz: Sicherstellung der Präsenz von Rettungs- und Brandbekämpfungsdiensten, die den Anforderungen des Flughafens entsprechen.
- Erreichbarkeit: Organisation der Landverbindungen wie Strassen, öffentliche Verkehrsmittel oder Taxis, damit der Flughafen gut erreichbar ist.
- Umwelt: Umsetzung von Massnahmen zur Verringerung der Umweltauswirkungen des Flughafenbetriebs.
- 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. Diese Aufgaben werden Gegenstand eines Leistungsauftrags oder eines öffentlich-rechtlichen Vertrags mit dem Staat Wallis sein. 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.

Die Gesellschaft hätte folgende übergeordnete Aufgaben:

- a) zur Entwicklung des wirtschaftlichen und touristischen Lebens im Wallis beitragen, insbesondere zur Förderung der im Kanton niedergelassenen Unternehmen;
- b) Innovationen in den Bereichen Flughäfen und Luftfahrt fördern;
- c) zum Erhalt und zur Entwicklung von Ausbildungskompetenzen in den Bereichen Flughäfen und Luftfahrt beitragen;
- d) sich für eine nachhaltige und qualitative Entwicklung der Luftfahrt- und Flughafenaktivitäten einsetzen und diese fördern;
- e) die Ziele der nachhaltigen Entwicklung, insbesondere im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes, berücksichtigen und die durch den Betrieb des Flughafens verursachten Umweltbelastungen eindämmen.

Die konkreten Aufgaben der Gesellschaft sind:

- a) den Flughafen Sitten verwalten und betreiben und seinen Fortbestand sichern;
- b) die Flughafeninfrastruktur und -systeme effizient unterhalten und dabei optimale Bedingungen für die Sicherheit, Effizienz und den Komfort der Nutzenden gewährleisten; mit Flughafensystem sind insbesondere die Rollbahnen, das GPS-Anflugsystem, die verschiedenen Sensoren usw. gemeint;
- c) die Entwicklung von nicht-luftfahrttechnischen gewerblichen Aktivitäten auf dem Flughafengelände fördern;
- d) insbesondere mit der Wirtschaftsförderung und den Walliser Tourismusdestinationen zusammenarbeiten;
- e) als Innovationsplattform auf dem Gelände insbesondere Initiativen in den Bereichen Flughäfen und Luftfahrt ermöglichen;
- f) eine Roadmap ausarbeiten, wie die im Bundesgesetz über die Klimaschutzziele festgelegten Ziele zur Innovation und zur Stärkung der Energiesicherheit erreicht werden können;
- g) die mit dem Betrieb verbundenen sozialen und ökologischen Auswirkungen in ihrem Geschäftsbericht darlegen;
- h) in Zusammenarbeit mit den entsprechenden öffentlichen Diensten für die Eingliederung des Flughafens ins Mobilitätsnetz sowie ins Flugnetz sorgen;
- i) zusammen mit den zuständigen Behörden den zivilen und militärischen Flugbetrieb koordinieren.

Da der Flughafen Sitten ein Ausweichflugplatz ist, kann die Gesellschaft von ihren Aufgaben abweichen, wenn die Anforderungen der Schweizer Militärluftfahrt es erfordern.

7.2 Rechtsform und Aktienkapital

Als Gründer sind der Staat Wallis und die Gemeinde Sitten Aktionäre der Gesellschaft. Das Aktienkapital in Höhe von 50 Millionen Franken wird von öffentlichen Körperschaften gehalten. Der Staat Wallis hält mindestens 34 % des Aktienkapitals, die Gemeinde Sitten mindestens 20 %.

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

Im Detail:

- Der Staat Wallis besitzt mindestens 34 % des Aktienkapitals. Bei der Gründung der Gesellschaft wird sein Anteil mit 80 % signifikant höher ausfallen. Für den Kanton beläuft sich der zu liberierende Betrag somit auf 12 Millionen Franken.
- Die Stadt Sitten hält mindestens 20 % des Aktienkapitals, was den Standort des Flughafens, ihr Interesse und ihre langjährigen Investitionen in die Infrastruktur widerspiegelt.

Diese Struktur der Mehrheitsbeteiligung der öffentlichen Körperschaften gibt diesen die Kontrolle über die Gesellschaft und spiegelt die spezifischen Interessen der Behörden wider.

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 wird.²² 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 (Festlegung und regelmässige Aktualisierung einer Controllingstrategie, Risikobewertung, Erstellung eines jährlichen Controllingberichts, jährliche Treffen mit den Vertretern des Staates).

²² 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.

7.3 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, vertreten durch die dem Wirtschaftsdepartement vorstehende Person, und die Stadt Sitten, vertreten durch das Gemeinderatspräsidium, haben einen Sitz in der Generalversammlung.

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.

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 die Unabhängigkeit und das Vermeiden von Interessenkonflikten.

Der Staatsrat ernennt das Präsidium des Verwaltungsrats. Die Stadt Sitten ernennt ihre Vertretung(en) im Verwaltungsrat.

7.4 Entschädigung durch den Staat, Beitrag der Walliser Gemeinden und Verteilungsschlüssel

In Anbetracht der Tatsache, dass der Flughafen Sitten eine bedeutende kantonale Infrastruktur ist und dass die Gesellschaft gemäss den Verpflichtungen und Gesetzen über den Flughafen Aufgaben von öffentlichem Interesse 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 20 % an der Subventionierung. Die anderen Gemeinden beteiligen sich mit insgesamt 10 % an der Subventionierung. Die Höhe des individuellen Beitrags der Gemeinden wird mittels eines Beschlusses des Staatsrats auf der Grundlage des unten beschriebenen Verteilungsschlüssels festgelegt. 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.

Mit dem Leistungsauftrag wird sichergestellt, dass die Gesellschaft die Ziele des Kantons verfolgt, d. h. die Aufgaben von öffentlichem Interesse zu erhalten und zu stärken, die territoriale und ökologische Kohärenz zu gewährleisten und eine kontrollierte und raumverträgliche wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen.

Die Kapitalbeteiligung an der Gesellschaft erfolgt durch eine Entnahme aus dem Spezialfonds zur Finanzierung von grossen Infrastrukturprojekten des 21. Jahrhunderts, 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 Übernachtungen.²³ Der Verteilungsschlüssel gilt für eine Verwaltungsperiode von vier Jahren.

7.5 Grundstücke und Infrastruktur

Wie in Abschnitt 6.1 dieses Berichts 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 Flughafensysteme. 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 vereinbaren, sofern diese hauptsächlich 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.

7.6 Übergangsphase

Die Flughafenbetreiberin muss eine Betriebskonzession besitzen. Die Konzession kann mit Zustimmung des UVEK auf einen Dritten übertragen werden, sofern die Gesellschaft sich mehrheitlich im Besitz der öffentlichen Hand befindet. Um sie zu erhalten, muss die Gesellschaft beim UVEK ein Antragsdossier einreichen. Die technische Ausarbeitung des Dossiers dauert ein Jahr. Im Anschluss daran folgt ein Bundesverfahren, das zwischen einem und zwei Jahren dauern kann. Die Übertragung der Konzession erstreckt sich somit mindestens über zwei Jahre. Eine Erneuerung der Betriebskonzession würde etwa fünf Jahre in Anspruch nehmen.

²³ Die Gesamtzahl der Übernachtungen umfasst die Zahl der Übernachtungen in Hotelbetten und die Zahl der Übernachtungen in Zweitwohnungen.

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 7.4 beschriebene Mechanismus zur Entschädigung 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 Übergangsartikel 16 des vorliegenden Gesetzesvorentwurfes zu 50 % am Betriebsdefizit und an den Investitionen beteiligen. Dies entspricht dem derzeit bestehenden Mechanismus. Die aktuelle Konzessionärin bleibt für 50 % des Betriebsdefizits und der Investitionen verantwortlich.

Ausserdem trägt die aktuelle Konzessionärin die Kosten für die Anpassung der Flughafeninfrastruktur und -systeme an die Vorschriften.

8. Chancen für das Wallis

Die Gründung einer mehrheitlich von den öffentlichen Körperschaften kontrollierten Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten stellt eine kohärente, strategische und notwendige Massnahme für die ausgewogene und nachhaltige Entwicklung dieser Infrastruktur dar. Damit wird den vielfältigen Herausforderungen der Raumplanung und der wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung getragen.

Das Wallis steht vor grossen Herausforderungen bezüglich Mobilität und Attraktivität. In einem Umfeld, in dem es immer schwieriger wird, neue Touristenströme anzuziehen, bietet der Flughafen Sitten ein erhebliches Verlagerungspotenzial, insbesondere durch die Entwicklung eines Flugangebots für die breite Öffentlichkeit. Mit Flügen, die für ein breites Publikum und nicht nur für das Premium-Segment zugänglich sind, könnte der Flughafen eine zentrale Rolle in der Anbindung des Wallis spielen und dem ganzen Kanton wirtschaftlichen Vorteile bringen. Darüber hinaus würden verschiedene Walliser Branchen, insbesondere in den Bereichen Chemie, Pharma und Spitzentechnologien, von besseren Luftverbindungen profitieren. Ein angepasstes Angebot würde die Attraktivität des Kantons für Unternehmen und Fachkräfte steigern. Im Gegensatz zu einem elitären Modell, das nur bestimmte Berggemeinden betreffen würde, gewährleistet die Entwicklung für die breite Öffentlichkeit eine ausgewogene regionale Gerechtigkeit.

Darüber hinaus ist der Flughafen Sitten historisch und betrieblich gesehen eine Infrastruktur mit gemischter Nutzung und einer nicht unbedeutenden Militärpräsenz. In diesem Zusammenhang soll daran erinnert werden, dass die Militärbehörden nur mit öffentlichen Körperschaften verhandeln. Konkret bespricht die armasuisse die Bereitstellung ihrer Grundstücke nur mit einer Gesellschaft, die mehrheitlich im Besitz öffentlicher Körperschaften ist. Dieser Grundsatz macht eine Mehrheitsbeteiligung des Kantons und der Stadt am Kapital der Gesellschaft unerlässlich. Nur so ist ein stabiler und konstruktiver Dialog mit der Armee möglich, sei es in Bezug auf die gemischte Nutzung, die operative Koordination oder gemeinsame Investitionen. Die Rolle des Flughafens als Infrastruktur von nationalem Interesse erfordert eine klare und sichtbare öffentliche Verwaltung.

Darüber hinaus ist eine Mehrheitsbeteiligung der öffentlichen Hand am Kapital der Verwaltungsgesellschaft zwingend nötig, um die langfristigen Interessen des Kantons zu wahren. Die Verwaltung eines Flughafens erfordert umfassende Entscheidungen in den Bereichen Umwelt,

Mobilität, Beschäftigung und Raumordnung. Nur eine Mehrheitsbeteiligung der öffentlichen Hand kann gewährleisten, dass diese Entscheidungen im Interesse der Allgemeinheit getroffen werden, da sie Umweltschutz, wirtschaftliche Effizienz und soziale Gerechtigkeit in Einklang bringt und die Umsetzung einer nachhaltigen Entwicklungspolitik der Gesellschaft ermöglicht.

Zudem motiviert die vorgeschlagene Kapitalstruktur den Partner zu leistungsorientiertem Handeln, da dieser die wirtschaftlichen Risiken trägt. Gleichzeitig können die öffentlichen Behörden die strategischen Leitlinien festlegen und die Interessen der Allgemeinheit wahren, da sie Aufgaben von öffentlichem Interesse wahrnehmen. Die Einrichtung einer öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) in Form einer Konzession verleiht der Gesellschaft auch die notwendige Flexibilität, um schnell auf die Bedürfnisse der Nutzenden zu reagieren und den sich rasch ändernden Flughafenstandards gerecht zu werden.

9. Auswirkungen

9.1 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	+1 bis +3,1
Stadt Sitten	50,0	20,0	-0,9 bis -0,3
Gemeinden	0,0	10,0	+0,3 bis 0,6

Das Aktienkapital von 50 Millionen würde zu 30 % liberiert werden. Der Staat Wallis besitzt mindestens 34 % des Aktienkapitals. Mit der Gründung der Gesellschaft wird sein Anteil mit 80 % signifikant höher ausfallen. Für den Kanton beläuft sich der zu liberierende Betrag somit auf 12 Millionen Franken.

9.2 Auswirkungen auf das Personal des Staates Wallis

Keine Auswirkungen auf das Personal des Staates Wallis.

9.3 Gesetzgeberische Delegationen

Dieser Gesetzesentwurf sieht keine Delegation von Kompetenzen vor.

9.4 Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Eine Gesellschaft in mehrheitlich öffentlicher Hand würde eine bessere Verwaltung und einen besseren Betrieb des Flughafens Sitten im Hinblick auf eine nachhaltige Entwicklung ermöglichen. Die Gesellschaft hat die Aufgabe, die Ziele der nachhaltigen Entwicklung, insbesondere im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes, zu berücksichtigen und die durch den Betrieb des Flughafens verursachten Umweltbelastungen einzudämmen.

9.5 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.

9.6 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 20 % am Betriebsdefizit beteiligt. Es wird ferner vorgeschlagen, dass sich die Walliser Gemeinden mit Ausnahme der Gemeinde Sitten mit insgesamt 10 % am Betriebsdefizit beteiligen.

	Aktuelles Gesetz [%]	Neuer Vorschlag [%]	Jährliche Differenz [Millionen Franken]
Kanton	50,0	70,0	+1 bis +3.1
Stadt Sitten	50,0	20,0	−0,9 bis −0,3
Gemeinden	0,0	10,0	+0.3 bis +0.6

Die Stadt Sitten hält aufgrund des Standorts des Flughafens, ihrem Interesse und ihren langjährigen Investitionen in die Infrastruktur mindestens 20 % des Aktienkapitals.

9.7 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.

10. Erläuterungen zu den Gesetzesartikeln

Artikel	Erläuterungen
1 Allgemeine Bestimmungen Art. 1 Zweck ¹ Dieses Gesetz hat zum Zweck: a) eine Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens in Sitten (im Folgenden: der Flughafen) zu gründen; b) die Aufgaben und die Organisation dieser Gesellschaft festzulegen; c) die Entschädigung durch den Staat Wallis und die Beiträge der Einwohnergemeinde Sitten und der Walliser Gemeinden festzulegen; d) die Beteiligung des Staates Wallis im Sinne des Gesetzes über die Beteiligung des Staates an juristischen Personen und anderen Einrichtungen (GBetSt) zu definieren.	Dieser Artikel legt die Ziele fest, die mit dem vorliegenden Gesetzesvorentwurf verfolgt werden.
2 Gesellschaft für die Verwaltung und den Betrieb des Flughafens Sitten	
2.1 Allgemeines	
Art. 2 Rechtsform und Sitz ¹ Bei der Gesellschaft, die mit der Verwaltung und dem Betrieb des Flughafens beauftragt ist (im Folgenden: die Gesellschaft), handelt es sich um eine privatrechtliche gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft im Sinne der Bestimmungen des Obligationenrechts (Art. 762 Abs. 2 OR). ² Sie hat ihren Sitz in Sitten.	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 wird. Darüber hinaus rechtfertigt sich diese Gesellschaftsform durch den gemeinnützigen Zweck, den sie verfolgt.
Art. 3 Aufgaben und Pflichten der Gesellschaft ¹ Die Gesellschaft hat folgende Aufgaben: a) zur Entwicklung des wirtschaftlichen und touristischen Lebens im Wallis beitragen,	Es ist zu beachten, dass die Gesellschaft den Flughafen Sitten erst dann verwalten und betreiben kann, wenn sie die vom UVEK ausgestellte Betriebskonzession besitzt. Als Instrument der Wirtschafts- und Tourismusförderung beteiligt sich die

insbesondere zur Förderung der im Kanton niedergelassenen Unternehmen;	Gesellschaft an der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung des Kantons. Sie kann mit allen Akteuren der Wirtschafts- und Tourismusförderung zusammenarbeiten, darunter die Verkehrsvereine, die kantonale Wirtschaftsförderung, die Wirtschaftsförderung der Stadt Sitten, Tourismusdestinationen usw.
b) Innovationen in den Bereichen Flughäfen und Luftfahrt fördern;	
c) zum Erhalt und zur Entwicklung von Ausbildungskompetenzen in den Bereichen Flughäfen und Luftfahrt beitragen;	
d) sich für eine nachhaltige und qualitative Entwicklung der Luftfahrt- und Flughafenaktivitäten einsetzen und diese fördern;	Mit diesem Absatz soll erreicht werden, dass die Qualität und die Nachhaltigkeit des Flugverkehrs verbessert wird. Die Gesellschaft hat die Aufgabe, Nutzende und Fluggesellschaften dazu zu ermutigen, ihre Aktivitäten unter Berücksichtigung der nachhaltigen Entwicklung zu überdenken und umzugestalten. Die Gesellschaft kann zum Beispiel den Fluggesellschaften SAF zur Verfügung stellen, um deren CO ₂ -Ausstoss zu verringern. Als weiteres Beispiel könnte die Gesellschaft einen autonomen, elektrisch betriebenen Shuttledienst zum Terminal für die Passagiere einführen.
e) die Ziele der nachhaltigen Entwicklung, insbesondere im Bereich des Umwelt- und Klimaschutzes, berücksichtigen und die durch den Betrieb des Flughafens verursachten Umweltbelastungen eindämmen.	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.).
² Die Gesellschaft hat folgende Pflichten:	
a) den Flughafen Sitten verwalten und betreiben und seinen Fortbestand sichern;	
b) die Flughafeninfrastruktur und -systeme effizient unterhalten und dabei optimale Bedingungen für die Sicherheit, Effizienz und den Komfort der Nutzenden gewährleisten;	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.
c) die Entwicklung von nicht-luftfahrttechnischen gewerblichen Aktivitäten auf dem Flughafengelände fördern;	Die Gesellschaft kann Geschäfte wie Duty-free-Shops, Cafés und Restaurants auf ihrem Gelände unterbringen.
d) insbesondere mit der Wirtschaftsförderung und den Walliser Tourismusdestinationen zusammenarbeiten;	Als Instrument der Wirtschafts- und Tourismusförderung kann sie mit allen Akteuren der Wirtschafts- und Tourismusförderung zusammenarbeiten, darunter die Verkehrsvereine, die kantonale Wirtschaftsförderung, die Wirtschaftsförderung der Stadt Sitten, Tourismusdestinationen usw.
e) als Innovationsplattform insbesondere innovative Initiativen in den Bereichen Flughäfen und Luftfahrt auf dem Gelände ermöglichen;	Der Flughafen Sitten verspricht auch, eine Innovationsplattform für neue Luftfahrt- und Flughafentechnologien zu werden. Dies etwa 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.
f) eine Roadmap ausarbeiten, wie die im Bundesgesetz über die Klimaschutzziele festgelegten Ziele zur Innovation und zur Stärkung der Energiesicherheit erreicht werden können;	
g) die mit dem Betrieb verbundenen sozialen und ökologischen Auswirkungen in ihrem Geschäftsbericht darlegen;	
h) in Zusammenarbeit mit den entsprechenden öffentlichen Diensten für die Eingliederung des Flughafens ins Mobilitätsnetz sowie ins Flugnetz sorgen;	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.
i) zusammen mit den zuständigen Behörden den zivilen und militärischen Flugbetrieb koordinieren.	

³ Die Gesellschaft kann finanzielle oder nicht-finanzielle Beteiligungen an anderen Körperschaften erwerben, sofern diese mit ihren Geschäftsbereichen übereinstimmen. ⁴ Die Anforderungen der Schweizer Militärluftfahrt bleiben vorbehalten.	Im Zuge ihres Betriebs oder ihrer Entwicklung kann die Gesellschaft in Unternehmen investieren. Der Flughafen Sitten bleibt ein Ausweichflugplatz für die Bedürfnisse der Luftwaffe.
Art. 4 Aktionäre	
¹ Öffentlich-rechtliche Körperschaften, Institutionen des Kantons oder des Bundes sowie natürliche oder juristische Personen können Aktionäre der Gesellschaft werden.	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.
2.2 Organisation	
Art. 5 Aktienkapital	
¹ Mindestens 34 % des Aktienkapitals der Gesellschaft werden vom Staat Wallis gehalten. ² Mindestens 20 Prozent des Aktienkapitals werden von der Einwohnergemeinde Sitten gehalten.	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. In Anbetracht seiner finanziellen Verpflichtungen wird der Staat Wallis im Vergleich zu anderen öffentlichen Körperschaften einen grösseren Anteil am Aktienkapital halten. Der Staat Wallis verfügt über eine Sperrminorität. Aufgrund ihrer geografischen Lage und ihrer historischen Verbundenheit mit dem Flughafen wird die Einwohnergemeinde Sitten 20 % des Aktienkapitals halten.
Art. 6 Organe der Gesellschaft	
¹ Die Bestimmungen des Aktiengesellschaftsrechts über die Organe (Art. 698 ff. OR) gelten vorbehaltlich der folgenden Absätze dieses Artikels.	Es gelten die Bestimmungen der Artikel 620 bis 763 des Obligationenrechts. In den Statuten wird die Organisation der Gesellschaft im Einzelnen festgelegt.

² Der Staatsrat ernennt das Präsidium und bestimmt die anderen Vertretungen des Staates Wallis im Verwaltungsrat.	Da der Staat Wallis der hauptsächliche öffentliche Aktionär ist, ernennt der Staatsrat das Präsidium des Verwaltungsrats.
³ Der Gemeinderat von Sitten ernennt seine Vertretung(en) im Verwaltungsrat.	Die Anzahl Vertretungen der Einwohnergemeinde Sitten richtet sich insbesondere nach der Anzahl der von der Gemeinde gehaltenen Aktien.
⁴ Die dem Departement vorstehende Person vertritt den Staat Wallis an der Generalversammlung. Sie kann diese Zuständigkeit delegieren.	Da der Staat Wallis der hauptsächliche öffentliche Aktionär ist, wird die dem für die Wirtschaft zuständigen Departement vorstehende Person 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.
⁷ Das Präsidium des Gemeinderats von Sitten vertritt die Gemeinde Sitten an der Generalversammlung. Es kann diese Zuständigkeit delegieren.	Da die Gemeinde Sitten mindestens 20 % des Aktienkapitals halten wird, hat das Präsidium des Gemeinderats von Sitten einen Sitz in der Generalversammlung.

2.3 Immobilien

Art. 7 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, Infrastrukturen, Flughafensystemen und Aussenanlagen ab, die im Perimeter des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) liegen und für den Flughafenbetrieb notwendig sind.	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 diese Eigentum des Bundes und der Stadt Sitten sind, kann die Gesellschaft mit den beteiligten Dritten deren Bereitstellung vereinbaren. Diese Bereitstellung kann verschiedene Formen annehmen (z. B. ein selbstständiges und dauerndes Recht, eine Nutzungsvereinbarung usw.).
--	---

3 Finanzbestimmungen

Art. 8 Einnahmen

¹ Die Gesellschaft kann Steuern, Abgaben oder Gebühren erheben und alle Einkommensquellen nutzen, die ihren grundstücksbezogenen, geschäftlichen oder sonstigen Leistungen entsprechen.	Die Gesellschaft erhebt Steuern und kann auf alle Einnahmequellen zurückgreifen, die ihren Flughafen- und geschäftlichen Leistungen entsprechen. Dazu gehören Landegebühren,
--	--

² Die Einnahmen der Gesellschaft können sich unter anderem aus Gegenleistungen für Dienstleistungen, freiwilligen Beiträgen sowie öffentlichen Zuschüssen zusammensetzen.	Flugsicherungsgebühren, Passagiergebühren, Parkgebühren, Frachtgebühren usw. Die Gesellschaft kann auch Mieteinnahmen generieren. Die Gesellschaft darf zudem ihre Werbeleistungen monetarisieren.
³ Die Einkünfte der Gesellschaft setzen sich zudem aus den Einnahmen aus der Luftfahrt und dem Flughafen, Konzessionen, Mieten und Pachtgebühren oder Bodenrenten zusammen.	

Art. 9 Entschädigung durch den Staat und Beiträge der Walliser Gemeinden

¹ 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.	Für seine Aufgaben von öffentlichem Interesse schliesst der Staat Wallis mit der Gesellschaft einen Leistungsauftrag oder einen öffentlich-rechtlichen Vertrag ab. Mit dem Betrag aus diesem Auftrag wird die Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben subventioniert. Diese Unterstützung kann in Form eines Betriebskostenzuschusses und/oder eines Investitionszuschusses erfolgen. Die Walliser Gemeinden sowie die Einwohnergemeinde Sitten werden daraufhin aufgefordert, einen Beitrag zur kantonalen Entschädigung zu leisten.
² Die Einwohnergemeinde Sitten trägt 20 % zur kantonalen Entschädigung bei.	Die Einwohnergemeinde Sitten und die Walliser Gemeinden werden sich mit 20 % bzw. insgesamt 10 % an der kantonalen Entschädigung beteiligen.
³ Die Walliser Gemeinden, ausser der Einwohnergemeinde Sitten, beteiligen sich gemäss dem in Artikel 10 festgelegten Verteilungsschlüssel mit insgesamt 10 % an der kantonalen Entschädigung.	Der Staatsrat legt den individuellen Beitrag der Walliser Gemeinden mittels eines einmaligen Beschlusses fest.
⁴ Der Staat Wallis legt die Höhe des individuellen Beitrags der Gemeinden mittels eines einmaligen Beschlusses fest.	

Art. 10 Verteilungsschlüssel für die Walliser Einwohnergemeinden, ohne Sitten

¹ Die Aufteilung unter den Walliser Gemeinden basiert zu 50 % auf der Bevölkerungszahl und zu 50 % auf der Anzahl der Übernachtungen.	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: 1) die Bevölkerungszahl; 2) die Anzahl der Übernachtungen. Die Bevölkerungszahl und die Anzahl der Übernachtungen werden jeweils zu 50 % gewichtet.
---	---

² Die Verteilung wird vom für die Wirtschaft zuständigen Departement festgelegt und zu Beginn jeder Verwaltungsperiode überprüft.	Der Verteilungsschlüssel gilt für eine Dauer von vier Jahren.
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.	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.
⁴ Die für den Verteilungsschlüssel massgebenden Übernachtungen basieren auf dem potenziellen Angebot. 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: a) Multiplikation der Anzahl der Zweitwohnungen mit 2 Personen und einer mittleren Belegung von 30 Tagen, das heisst eine Logiernächteanzahl von 60 pro Jahr und Zweitwohnung; b) Multiplikation der Anzahl der Hotelbetten mit 150 Nutzungsnächten.	Das aktuelle Strassengesetz schreibt die Verwendung dieses Kriteriums bereits vor. Der vorliegende Gesetzesentwurf berücksichtigt die Anmerkungen, die die GPK zum Strassengesetz gemacht hatte.
Art. 11 Betriebskapital ¹ Der Staat Wallis gewährt der Gesellschaft Bürgschaften und/oder Darlehen bis zu einem Höchstbetrag von 30 % des Jahresbudgets der Gesellschaft, um das für ihren Betrieb unerlässliche Betriebskapital zu gewährleisten. ² Die Gesellschaft verwendet die mit der Bürgschaft des Staates Wallis aufgenommenen oder von ihm geliehenen Beträge zur Bezahlung der laufenden Betriebskosten sowie der Investitionen, die nicht durch andere spezifische Garantien gedeckt sind. ³ Der Staatsrat ist befugt, innerhalb der Höchstgrenze die Form, die Höhe und die Bedingungen des Betriebskapitals	

festzulegen.	
4 Schlussbestimmungen Art. 12 Eidgenössische Betriebskonzession ¹ Gemäss Artikel 36a des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (LFG) muss die Gesellschaft eine eidgenössische Betriebskonzession (im Folgenden: Konzession) besitzen. ² Wird die Betriebskonzession der Gesellschaft nicht erteilt, wird sie aufgelöst.	Die Gesellschaft kann den Flughafen Sitten erst dann verwalten und betreiben, wenn sie im Besitz der Konzession ist.
5 Übergangsbestimmungen Art. 13 Antrag auf Übertragung der Konzession 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. ² Die Gesellschaft reicht den Antrag auf Konzessionsübertragung beim Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation ein.	Das Dossier für den Antrag auf Übertragung der Konzession muss von der Antragstellerin der Konzession, d. h. der Gesellschaft, eingereicht werden. 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. 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.
Art. 14 Verantwortung der aktuellen Konzessionärin 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.	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.
² Die aktuelle Konzessionärin führt Anpassungsmassnahmen durch, bevor die Konzession auf die Gesellschaft übertragen wird.	Sollten die Flughafeninfrastruktur und -systeme angepasst werden müssen, gehen die damit verbundenen Kosten zulasten der aktuellen Konzessionärin.

Art. 15 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. | Der gegenwärtige Modus wird bis zur tatsächlichen Übertragung der Gesellschaft beibehalten. Die derzeitige Konzessionärin übernimmt 50 % des Betriebsdefizits. Der Staat Wallis übernimmt die anderen 50 % abzüglich der Abschreibungen, Zinsen und Mieten. |
| ² Die Beteiligung des Staates Wallis am Betriebsdefizit und an den Investitionen des Flughafens wird bis zur effektiven Übertragung der Betriebskonzession an die Gesellschaft auf 50 % festgelegt. | Die derzeitige Konzessionärin übernimmt auch die Investitionen. Sobald die Konzessionärin die Investitionen getätigt hat, beteiligt sich der Staat Wallis mit 50 % an den Investitionen. |

Art. 16 Verteilungsschlüssel im ersten Jahr der Verwaltung und des Betriebs des Flughafens Sitten

- | |
|--|
| 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. |
|--|

Sion, den

Der Staatsratspräsident:

Die Staatskanzlerin:

Monique Albrecht

Abkürzungsverzeichnis

EASA	:	Europäische Agentur für Flugsicherheit (European Union Aviation Safety Agency)
AFF	:	Accelerated Freefall
sdR	:	selbstständiges 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 (International Civil Aviation Organization)
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
APF	:	Accompanied Progression in Fall
PAX	:	Begriff aus der Luftfahrt für Passagiere
SIL	:	Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
TWIL	:	Begriff aus der Luftfahrt für Dämmerung (Twilight)
SAF	:	Nachhaltige Flugtreibstoffe (Sustainable Aviation Fuel)

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 <https://www.bk.admin.ch/dam/publikationen> (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.