

Kernaussage zum Gesetz über die Verwaltungs- und Betriebsgesellschaft des Flughafens Sitten

Einschätzung der Vor- und Nachteile einer Annahme des Gesetzes

Kernaussage

Eine Annahme des Gesetzes wäre vor allem eine Governance- und Finanzierungsreform, naber icht der Beweis, dass aus Sitten ein wirtschaftlich tragfähiger Linien- Tourismusflughafen wird. Das Gesetz schafft eine professioneller organisierte Trägerschaft mit klareren Aufgaben, Finanzierung, Innovationsauftrag und mehr Handlungsspielraum. Es löst aber die zentralen Strukturprobleme nicht automatisch: schwache Nachfragebasis für regelmässigen Linienverkehr, anspruchsvolle Betriebsbedingungen, hohe regulatorische Anforderungen, bestehende Defizite und ein heute stark von Business Aviation, Helikoptern, Rettung, Ausbildung und General Aviation geprägtes Profil.

Was für eine Annahme spricht

- Das Gesetz professionalisiert die Führung des Flughafens und schafft eine eigenständige, strategisch handlungsfähige Trägerschaft.
- Es ordnet Finanzierung, Verantwortlichkeiten und öffentliche Aufgaben klarer als das heutige System.
- Es stärkt die institutionelle Basis für Rettung, Ausbildung, Innovation und spezialisierte Luftfahrtaktivitäten.
- Es verbessert die Voraussetzungen, um Nachhaltigkeits- und Technologieprojekte glaubwürdig zu bündeln und weiterzuentwickeln.

Was gegen eine Annahme spricht

- Das Gesetz schafft keinen Markt: Es ersetzt keine fehlende oder zu schwache Nachfrage nach regelmässigem Linienverkehr.
- Die heutige Betriebsrealität in Sitten ist auf Charter, Business Flüge, Helikopter, Rettung und General Flüge ausgerichtet – nicht auf einen klassischen Linienflughafen.
- Die Defizitproblematik bleibt bestehen; die neue Struktur erhöht die Chance auf bessere Steuerung, aber nicht automatisch auf Rentabilität.
- Ökologische Zielkonflikte, politische Angreifbarkeit und zusätzliche öffentliche Finanzierungsrisiken bleiben substantiell bestehen.

Schlussfolgerung

- Als Rettungs-, Innovations- und Governancegesetz ist die Vorlage sachlich begründbar.
- Als Beleg dafür, dass Sitten damit zu einem rentablen, regelmässigen Linien- und Tourismusflughafen wird, genügt die Vorlage nicht.
- Politisch tragfähig ist das Gesetz vor allem dann, wenn es als Instrument zur Sicherung und professionellen Weiterentwicklung einer spezialisierten öffentlichen Infrastruktur verstanden wird – und nicht als Versprechen eines wirtschaftlichen Durchbruchs im Linienflugverkehr.

Politische Kurzformel

- Nein zu Illusionen. Das Gesetz kann den Flughafen Sitten professioneller, transparenter und innovationsfähiger organisieren. Es kann aber keinen wirtschaftlichen Markt herbeibeschiessen.

Kernaussage

Eine Annahme des Gesetzes wäre vor allem eine Governance- und Finanzierungsreform, nicht der Beweis, dass aus Sitten ein wirtschaftlich tragfähiger Linienflughafen wird. Das Gesetz schafft eine professioneller organisierte Trägerschaft mit klareren Aufgaben, Finanzierung, Innovationsauftrag und mehr Handlungsspielraum. Es löst aber die zentralen Strukturprobleme nicht automatisch: schwache Nachfragebasis für regelmässigen Linienverkehr, anspruchsvolle Betriebsbedingungen, hohe regulatorische Anforderungen, bestehende Defizite und ein heute stark von Business Aviation, Helikoptern, Rettung, Ausbildung und General Aviation geprägtes Profil.

Was sich mit einer Annahme des Gesetzes konkret ändern würde

Heute ist die Stadt Sitten Konzessionärin und Betreiberin, der Flughafen ist in die Stadtverwaltung eingebettet, und das Defizit wird nach heutigem System zwischen Kanton und Stadt getragen. Mit dem neuen Gesetz würde eine gemischtwirtschaftliche Aktiengesellschaft geschaffen, die den Flughafen künftig betreiben soll. Der Staat Wallis müsste mindestens 34 Prozent, die Stadt Sitten mindestens 20 Prozent des Aktienkapitals halten; weitere öffentliche oder private Aktionäre wären möglich. Der Gesetzesentwurf sieht zudem ein Aktienkapital von 50 Mio. Franken vor, das zu 30 Prozent liberiert wird; die Ausgaben zu Lasten des Staates werden auf maximal 12 Mio. Franken beziffert.

Operativ und rechtlich bekäme diese Gesellschaft einen klaren Auftrag: Sie soll Betrieb, Unterhalt, Sicherheit und Konformität gewährleisten, den Flughafen im Mobilitäts- und Flugnetz verankern, Tourismus- und Wirtschaftsakteure unterstützen, Innovation und Ausbildung fördern und die Umweltauswirkungen begrenzen. Sie dürfte Beteiligungen halten, kommerzielle Aktivitäten auf dem Areal fördern, Gebühren und weitere Einnahmen erheben und die nötigen Verträge über Grundstücke, Infrastrukturen und Systeme abschliessen.

Wichtig ist aber: Die Gesellschaft darf den Flughafen erst betreiben, wenn sie die eidgenössische Betriebskonzession besitzt. Bis dahin bleibt die Stadt Sitten verantwortlich. Der Entwurf rechnet ausdrücklich mit einer Übergangsphase: Ein Steuerungsausschuss erstellt zuerst das Dossier zur Konzessionsübertragung; allein dieses Verfahren dauert gemäss Bericht ungefähr ein Jahr, das Bundesverfahren nochmals rund ein Jahr. Wird die Konzession nicht innert zwei Jahren nach Gründung erteilt, entscheidet der Staatsrat über Fortführung, Änderung oder Auflösung der Gesellschaft.

Die starken Argumente für eine Annahme

Der stärkste Pluspunkt ist die Professionalisierung der Führung. Der erläuternde Bericht begründet die neue Gesellschaft ausdrücklich mit dem Ziel einer professionellen, transparenten und ausgewogenen Verwaltung. Der Flughafen würde aus der engen Einbettung in die Stadtverwaltung herausgelöst und in eine Struktur überführt, die strategischer, investitionsfähiger und partnerschaftsfähiger ist. Das ist gerade bei einem Flughafen mit ziviler und militärischer Koordination, Rettungsaufgaben, Bundesbezug und Innovationsanspruch plausibel.

Zweitens schafft das Gesetz klare öffentliche Aufträge, die über reinen Passagierverkehr hinausgehen. In den Unterlagen wird Sitten nicht nur als touristische Infrastruktur verstanden, sondern auch als Standort für Rettung, Arbeitsluftverkehr, Ausbildung, Innovation und öffentliche Sicherheit. Der erläuternde Bericht nennt einen kantonalen Mehrwert der zivilen Aktivitäten von 74,9 Mio. Franken und 664 Arbeitsplätze. Dazu kommen Ausbildungsfunktionen sowie Innovationsaktivitäten wie H55, das am Standort ausgebaut wurde und dort dauerhaft bleiben will. Wenn das politische Ziel also lautet, diese Funktionen zu sichern und zu entwickeln, dann stärkt das Gesetz die institutionelle Grundlage dafür.

Drittens verbessert das Gesetz die Handlungsfähigkeit für Innovation und Nachhaltigkeit. Die Gesellschaft soll ausdrücklich Innovationsplattform sein, Aus- und Weiterbildung unterstützen und Immissionen begrenzen. Der Bericht argumentiert, dass eine mehrheitlich öffentliche Gesellschaft eine nachhaltigere Entwicklung besser gewährleisten könne. Für einen Standort wie Sitten, der bereits heute nicht primär Linienverkehr, sondern eher spezialisierte Luftfahrt, Rettung und technologische Erprobung beherbergt, ist das ein realistischeres Entwicklungsnarrativ als der Anspruch, rasch ein regionaler Linienknoten zu werden.

Viertens schafft das Gesetz einen stabileren Finanzierungsrahmen. Statt des heutigen Systems würde der Staat die Gesellschaft über Leistungsauftrag oder öffentlich-rechtlichen Vertrag für Aufgaben von öffentlichem Interesse entschädigen. Die Stadt Sitten müsste 20 Prozent, die übrigen Walliser Gemeinden zusammen 10 Prozent der kantonalen Entschädigung tragen. Zudem könnte der Staat Bürgschaften oder Darlehen bis zu 30 Prozent des Jahresbudgets gewähren. Das ist aus Sicht der Steuerbarkeit ein Vorteil, weil öffentliche Leistungen, Verantwortlichkeiten und Finanzierung expliziter geregelt würden.

Die starken Argumente gegen eine Annahme

Der zentrale Gegenpunkt lautet: Das Gesetz schafft noch keinen belastbaren Markt. Der zusätzliche Bericht zur Betriebsrealität zeigt klar, dass Sitten heute kein klassischer Linienflughafen ist. Der publizierte Passagierverkehr besteht im Wesentlichen aus sommerlichen Ferienverbindungen, während das Gesamtprofil stark von General Aviation, Business Aviation, Helikoptern, Rettung, Ausbildung und Spezialverkehr geprägt ist. 2025 wurden 43'888 Bewegungen bei 39'587 Passagieren gezählt – analytisch also ein sehr hoher Anteil nicht liniengebundener Aktivitäten. Das spricht gegen die These, dass mit der neuen Gesellschaft quasi automatisch ein tragfähiger Linien- oder Tourismusmarkt entstehe.

Zweitens bleiben die betrieblichen Hürden erheblich. Der Standort ist zwar technisch gut ausgerüstet – Flughafen Referenzwert 4C (Grössenordnung A320) –, aber nicht komplett ausgereift: RFFS-Kategorie 5 gilt für Charter, sonst Kategorie 3; es bestehen tageslicht- und dämmerungsabhängige Öffnungszeiten, besondere IFR-Qualifikationsanforderungen Type A/B, spezielle Verfahren und topografische Eintrittshürden für gewöhnliche Airline-Operationen. Cargo ist derzeit nur ad hoc on request möglich, nicht als planmässiges Frachtprodukt. Das heisst: Das Gesetz verleiht Governance, aber kein einfaches, massentaugliches Betriebsmodell.

Drittens ist die Rentabilität weiterhin höchst fraglich. Der erläuternde Bericht zeigt wiederkehrende Defizite; 2023 lag das Jahresdefizit bei 2,95 Mio. Franken. Die Vernehmlassung der GLP von 2025 schildert noch schärfer: Selbst wenn drei betriebliche Einschränkungen aufgehoben würden, läge die Rentabilitätsschwelle bei 71'000 Passagieren, also weit über dem heutigen Niveau; zudem würden in den Szenarien die Flugbewegungen stärker steigen als die Passagierzahlen, was gegen die behauptete „qualitative Entwicklung“ spreche. Diese Kritik ist politisch zugespitzt, aber sie trifft einen ökonomischen Nerv: Mehr Governance ersetzt keine Nachfrage.

Viertens besteht das Risiko einer öffentlichen Kostenverlagerung statt wirtschaftlicher Lösung. Gemäss Bericht würde der Kanton im neuen Vorschlag faktisch stärker belastet: Statt 50 Prozent heute läge sein Anteil neu bei rund 70 Prozent, während die Stadt Sitten sinken und die übrigen Gemeinden neu belastet würden. Das kann man als gerechtere Lastenverteilung lesen – oder als Ausweitung der öffentlichen Subventionierung eines wirtschaftlich unsicheren Modells. Auch die Möglichkeit staatlicher Bürgschaften bis 30 Prozent des Jahresbudgets zeigt: Die Konstruktion bleibt subventions- und risikoabhängig.

Fünftens bleibt der ökologische Zielkonflikt real. Der Bericht betont Nachhaltigkeit, Innovation und CO₂-Neutralität im Luftverkehr bis 2050. Die Vernehmlassung hält dem entgegen, dass „nachhaltiger Flugverkehr“ heute oft eher ein politischer Begriff als betriebliche Realität sei und dass grössere kommerzielle Flüge kurz- bis mittelfristig weiterhin fossil geprägt bleiben. Das heisst: Die neue Gesellschaft kann Nachhaltigkeitsauflagen integrieren, aber sie kann die grundsätzliche Klimafrage des Ausbaus nicht wegorganisieren.

Urteil

Wenn das Ziel ist, den Flughafen Sitten als öffentliche Infrastruktur für Rettung, Ausbildung, Innovation, Business Aviation und selektive kommerzielle Nutzung zu stabilisieren, dann ist die Annahme des Gesetzes nachvollziehbar und sachlich begründbar.

Wenn das Ziel jedoch ist, aus Sitten einen rentablen, regelmässigen Linienflughafen oder einen starken Tourismusmotor zu machen, dann sind die Unterlagen nicht überzeugend genug. Die heutige Betriebsrealität, die Nachfragebasis, die Defizithistorie und die regulatorisch-operativen Hürden sprechen dagegen, dass allein mit dem Gesetz ein selbsttragendes Wachstumsmodell entsteht.

Darum lautet die schärfste, ableitbare Formulierung:

Das Gesetz ist plausibel als Rettungs-, Innovations- und Governancegesetz. Es ist nicht plausibel als Nachweis für Rentabilität im Sinn eines ausgebauten Tourismus- oder Linienflugmodells.

Fazit

Ja zur Ordnung – nein zu Illusionen.

Mit dem Gesetz kann man den Flughafen Sitten professioneller, transparenter und innovationsfähiger organisieren. Man kann damit aber keinen Markt herbeibeschiessen. Wer das Gesetz annimmt, sollte

es deshalb als Instrument zur Sicherung einer spezialisierten öffentlichen Infrastruktur verkaufen – nicht als belastbaren Beweis für einen künftig rentablen Tourismusflughafen.

Flughafen Sitten – politische Einordnung der Umfrageergebnisse

Die Präsentation zeigt ein differenziertes Bild. Der Flughafen Sitten wird mehrheitlich als wichtig für Sitten und die Region wahrgenommen, doch daraus ergibt sich noch keine breite Zustimmung für das neue Gesetz oder für einen weiteren Ausbau. Die zentrale politische Aussage lautet: Der Standort wird bejaht, die Finanzierungslogik und die strategische Zukunftserzählung überzeugen aber nicht.

Besonders auffällig ist, dass beim behaupteten regionalen Mehrwert keine klare Mehrheit besteht. Ebenso überwiegt die Skepsis, ob der Flughafen in Zukunft noch wichtiger werden wird. Das spricht gegen die These, dass das Gesetz von selbst eine tragfähige Entwicklungsdynamik auslöst. Statt Aufbruchsstimmung zeigt die Umfrage vor allem Unsicherheit und Zweifel an der wirtschaftlichen und politischen Tragfähigkeit des Projekts.

Am klarsten ist die Haltung bei der Finanzierung. Staatliche Subventionen, zusätzliche Garantien und der Einsatz von Mitteln aus dem Fonds für grosse Infrastrukturprojekte des 21. Jahrhunderts stossen auf deutliche Vorbehalte. Genau hier liegt die grösste politische Schwäche der Vorlage. Wer das Gesetz verteidigt, muss in erster Linie also nicht den Flughafen erklären, sondern vor allem die öffentliche Mittelverwendung rechtfertigen.

Zugleich zeigt die Präsentation, dass ein alternatives Entwicklungsmodell politisch anschlussfähig wäre. In den offenen Antworten wird ein stärkerer Fokus auf Forschung, Innovation, Elektrifizierung, SAF, Start-ups, Solarenergie und sanfte Mobilität (ohne CO₂ Ausstoss) als realistischer und zukunftsfähiger beschrieben als ein klassischer Ausbau des Flugbetriebs. Diese Perspektive eröffnet die Möglichkeit, nicht einfach gegen den Flughafen zu argumentieren, sondern für eine andere Prioritätensetzung am Standort und generell zu plädieren.

Die politische Konsequenz daraus ist klar: Wer gegen das Gesetz argumentieren will, sollte nicht den Flughafen als solchen angreifen, sondern die Vorlage als zu teuer, strategisch zu eng und wirtschaftlich zu unsicher darstellen. Die stärkste Linie lautet daher: Ja zum Standort, ja zu dem Rettungsstandort, Innovation und regionaler Funktion – aber nein zu einer Vorlage, die keine überzeugende Antwort auf Finanzierung, Rentabilität und öffentliche Legitimation gibt.

Die Schlussfolgerung für die politische Kommunikation ist ebenso klar: Ein Referendum lässt sich am glaubwürdigsten nicht als Anti-Flughafen-Kampagne begründen, sondern als demokratische Klärung darüber, wie öffentliche Mittel eingesetzt werden sollen und welches Entwicklungsmodell für Sitten und das Wallis wirklich zukunftsfähig ist.

Zusammenfassung aus der Befragung: Flughafen Sitten

Kernaussage

- Der Flughafen ist für die Region wichtig. Aber aus dieser Bedeutung folgt nicht automatisch, dass das neue Gesetz die richtige, wirtschaftlich sinnvolle und politisch überzeugende Lösung ist. Vor allem nicht, da öffentliche Gelder für die Quersubventionierung der Privatgesellschaft genutzt werden können ohne klare Perspektive.

Pro: Annahme des Gesetzes

- Der Flughafen hat für Sitten und die Region einen erkennbaren Stellenwert.
- Eine neue Struktur kann mehr Professionalität und Steuerbarkeit bringen.
- Forschung, Innovation, Elektrifizierung und SAF bieten grundsätzlich Zukunftspotenzial.
- Die neue Finanzierungsaufteilung über alle Walliser Gemeinden wird gegenüber dem jetzigen Model (Staat Wallis und Stadt Sitten) als gerechter empfunden.
- Das Gesetz könnte dem Standort eine strategischere Ausrichtung geben.

Contra: Annahme des Gesetzes

- Der behauptete Mehrwert für Region und Tourismus überzeugt nicht klar.
- Es gibt keine Mehrheit für die Annahme, dass der Flughafen künftig noch wichtiger wird.
- Staatliche Subventionen und zusätzliche Garantien stossen auf deutliche Skepsis.
- Der Einsatz von Geldern aus dem Fonds für dieses Projekt wird mehrheitlich kritisch gesehen.
- Die aktuelle Infrastruktur wird nicht mehrheitlich als zukunftstauglich bewertet.
- Die offene Rückmeldung warnt vor Lärm, Luftverschmutzung, fehlender Vision und einer Entwicklung für wenige Privilegierte.
- Das wirtschaftliche Modell bleibt fragil, solange kein überzeugender Markt und keine klare Rentabilität erkennbar sind.

Politische Sprechpunkte

- Wir sind nicht gegen den Flughafen, wir sind gegen ein ungenügend begründetes Gesetz.
- Der Standort hat Wert – aber genau deshalb braucht es eine bessere, glaubwürdigere Lösung.
- Öffentliches Geld muss dort eingesetzt werden, wo der Nutzen breit abgestützt und nachvollziehbar ist.
- Wenn man schon investiert, dann in ein Zukunftsmodell mit Forschung, Innovation und regionalem Mehrwert und nicht in eine Vorlage mit zu vielen offenen Fragen.
- Diese Frage gehört vor das Volk, weil es um Prioritäten und den Einsatz öffentlicher Mittel geht.