

Bundesblatt

105. Jahrgang

Bern, den 15. Oktober 1953

Band III

*Erscheint wöchentlich. Preis 30 Franken im Jahr, 16 Franken im Halbjahr zuzüglich
Nachnahme- und Postbestellungsgebühr*

*Einrückungsgebühr: 50 Rappen die Petitzelle oder deren Raum. — Inserate franko an
Stämpfli & Cie. in Bern*

6341

Botschaft

des

Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau des Regionalflughafens Sitten

(Vom 6. Oktober 1953)

Herr Präsident

Hochgeehrte Herren

Die Anfänge des Flughafens Sitten gehen auf das Jahr 1930 zurück. Die Stadt Sitten begann damals auf dem ihr gehörenden Gelände mit der Bereitstellung einer Start- und Landefläche. Die Arbeiten erstreckten sich über vier Jahre und die Gesamtausgaben beliefen sich auf ungefähr 265 000 Franken. Der Staat Wallis leistete an diese Kosten einen Beitrag von 19 400 Franken. Auch die Schweizerische Eidgenossenschaft gewährte einen bescheidenen Zuschuss von 5000 Franken.

Obschon die bereitgestellte Start- und Landefläche für die damaligen Verhältnisse recht beträchtliche Abmessungen aufwies – sie war 1000 m lang und 200 m breit – war der Flugbetrieb vorerst eher bescheiden. Erst die im Jahre 1934 erfolgte Gründung der Sektion Wallis des Schweizerischen Aero-Clubs brachte die erwünschte Flugtätigkeit, die dann allerdings, fünf Jahre später, durch den Ausbruch des Krieges jäh unterbrochen wurde.

Dessen ungeachtet waren es aber die Kriegsjahre, welche für den Flughafen Sitten eine bedeutungsvolle Förderung brachten. Schon früh erkannten die massgebenden Stellen des Militärflugwesens die grossen Vorteile des Sittener Flugplatzes. Das auch für das Flugwesen besonders günstige Walliser Klima und das Vorhandensein einer Start- und Landefläche, deren Abmessungen und Hindernisfreiheit für das sichere An- und Wegfliegen der damaligen Militärflugzeuge vollauf genügten, bewogen die Militärbehörden, der Stadt Sitten vorzuschlagen, ihren Flugplatz gemeinsam als Militär- und Zivilflugplatz zu betreiben. Der erste Benützungsvertrag kam im Jahr 1936 zwischen der Direktion der Militärflugplätze und der Stadt Sitten zustande. Er wurde im Jahr 1939 durch einen neuen Vertrag ersetzt. In dessen erstem Artikel ist festgehalten,

dass der Flugplatz der Benützung durch die Militärflugzeuge uneingeschränkt zur Verfügung stehe, dass er aber weiterhin für den gewerbmässigen Inlandluftverkehr und für den gesamten Privatluftverkehr im Rahmen der vom Eidgenössischen Luftamt erteilten Konzession jederzeit benutzbar sei. Der Platzunterhalt und seine Kosten wurden dem Militärflugwesen überbunden. Die Stadt Sitten verpflichtete sich, an diese Unterhaltskosten einen festen jährlichen Zuschuss von 1000 Franken zu leisten und überdies ihre Einnahmen aus Landegebühen zur Verfügung zu stellen. Dieser Vertrag trat auf den 1. Januar 1940 in Kraft; er ist im Jahre 1950 abgelaufen. Die Verhandlungen für einen neuen Vertrag konnten noch zu keinem Abschluss gebracht werden, weil für die Regelung der Eigentumsverhältnisse der während dem Krieg auf den Grundstücken der Stadt Sitten unter Berufung auf den Artikel 203 der Militärorganisation errichteten Militärbauten keine Einigung erzielt werden konnte.

Die Auswirkungen dieses Vertrages waren für das zivile Flugwesen äusserst wertvoll. Das Militärflugwesen sah sich genötigt, den Flugplatz Sitten laufend an die gesteigerten Anforderungen seines stetig sich erneuernden Flugmaterials anzupassen. Die Gesamtkosten der hierfür von der Direktion der Militärflugplätze während den Kriegsjahren ausgeführten Arbeiten beliefen sich auf 1 243 887,55 Franken. Das Eidgenössische Luftamt konnte an diese Ausgaben, gestützt auf den Bundesbeschluss vom 11. November 1938 über die Arbeitsbeschaffung, einen bescheidenen Beitrag von 21 000 Franken entrichten. Die Gemeinde Sitten steuerte ihrerseits 15 000 Franken bei. Nach Abzug dieser beiden Subventionen verblieben zu Lasten der Militärkredite 1 207 887,55 Franken.

Dank diesen Aufwendungen stand am Ende des Krieges dem Zivillugwesen eine 1250 m lange, 250 m breite und einwandfrei planierte Start- und Landefläche zur Verfügung, die überdies mit einer 900 m langen und 40 m breiten Hartbelagspiste ausgestattet war. Ferner wurde die Hindernisfreiheit verbessert und die Zufahrtsstrasse ausgebaut.

Beiläufig sei erwähnt, dass neben diesen Arbeiten für die Start- und Landefläche das Militärflugwesen Werkstätten, Flugzeughangare, Unterstände, Fahrzeughallen, Magazine und ein Wohlfahrtsaus errichtete, die über 2 Millionen Franken kosteten. Seither wurde die Hartbelagspiste auf 1500 m verlängert, ferner wurden neue Rollstrassen für die Flugzeuge und sonstige militärische Anlagen erstellt, so dass heute die Gesamtausgaben auf Konto der Militärkredite die runde Summe von 4,5 Millionen Franken annähernd erreichen werden. Abgesehen von diesen Investitionen, die zur Hauptsache dem örtlichen Baugewerbe zugute kamen, sei darauf hingewiesen, dass in den militärischen Werkstätten des Flugplatzes 60 Angestellte und Arbeiter beschäftigt werden, für die eine jährliche Lohnsumme von 440 000 Franken ausbezahlt wird.

Die Aufgeschlossenheit für das Flugwesen, welche die Stadt Sitten nun seit mehr als zwanzig Jahren bekundet, hat sich dank der Zusammenarbeit mit dem Militärflugwesen mehr als bezahlt gemacht. Abgesehen von den wirtschaftlichen Vorteilen, die ihm durch die Militärbetriebe erwachsen, verfügt

der Kanton Wallis heute über eine gut ausgebaute Start- und Landefläche, die mit einer 1500 m langen Hartbelaspiste versehen ist, so dass selbst viermotorige Grossflugzeuge des internationalen Luftverkehrs den Walliser Flugplatz für Ausweichlandungen anfliegen können. Was heute noch fehlt, ist ein kleiner Hangar für die Unterbringung der Sportflugzeuge, ein kleines Abfertigungsgebäude und Abstellplätze für die Zivillflugzeuge. Diese Anlagen entsprechen einem dringenden Bedürfnis. Es darf füglich behauptet werden, dass die fehlende Einstellmöglichkeit für Sportflugzeuge und die Notwendigkeit, die Passagier- und Frachtabfertigung im Freien vornehmen zu müssen, trotz der gut ausgebauten Start- und Landefläche des Flugplatzes die Entwicklung des Walliser Zivillflugwesens stark hemmen.

Die Stadt Sitten beabsichtigt, diesen Mißstand zu beheben und die erforderlichen Bauten zu errichten. Die Kosten sind auf 286 000 Franken veranschlagt. Der Grosse Rat des Kantons Wallis hat im Mai 1952 beschlossen, sich an den nach Abzug einer allfälligen Bundessubvention verbleibenden Kosten mit 50 Prozent zu beteiligen.

Die Stadt Sitten hat nun unter Berufung auf den Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivillflugplätze (AS 61, 881; BS 7, 738) das Gesuch gestellt, der Bund möge an die budgetierten Baukosten einen 80prozentigen Beitrag gewähren.

Der erste Artikel dieses Bundesbeschlusses berechtigt den Bund, an den Bau oder die Verbesserung schweizerischer Regionalflugplätze Beiträge zu gewähren, sofern diese Flugplätze den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen.

Wir glauben, im folgenden nachweisen zu können, dass der Ausbau des Flughafens Sitten nicht nur im Interesse des Kantons Wallis, sondern auch der ganzen Schweiz liegt.

Der Privatflugverkehr auf dem Flugplatz Sitten scheint sich allerdings für diese Beweisführung nicht sehr gut zu eignen. Wohl ist seine rückläufige Bewegung eine allgemein schweizerische Erscheinung, für die es verschiedene Ursachen gibt. In Sitten ist diese bedauerliche Tendenz aber auch auf die äusserst mangelhaften Unterkunftsverhältnisse der Flugzeuge zurückzuführen. Wenn die Militärbehörden nicht in entgegenkommender Weise einige offene Unterstände zur Verfügung gestellt hätten, wäre man gezwungen gewesen, die Privatflugzeuge überhaupt im Freien aufzustellen. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass einige Halter von Privatflugzeugen entweder ihre Flugtätigkeit auf andere Plätze verlegten oder ihre Flugzeuge veräusserten. Es ist erstaunlich, dass trotzdem auf dem Flugplatz Sitten in den letzten fünf Jahren 18 043 Flüge mit 10 080 Passagieren ausgeführt wurden.

Bedeutungsvoller ist jedoch die Tätigkeit, welche die Sektion Wallis des Schweizerischen Aero-Clubs als Unternehmung des Bedarfsluftverkehrs seit Ende 1950 entfaltet. Damals versuchte man zum erstenmal, eingeschneite und von der Aussenwelt abgeschnittene Hochgebirgsbaustellen mit Nahrungsmitteln,

Post und Medikamenten durch Abwurf vom Flugzeug aus zu versorgen. Dieses erste Experiment glückte so vorzüglich, dass schon im Januar 1951 die Eidgenössische Postverwaltung die Dienste des Aero-Clubs für die Postversorgung von Zermatt in Anspruch nahm, als die Visp-Zermatt-Bahn durch Lawinen einige Zeit unterbrochen war. Während des Winters 1950/51 wurden auf diese Weise rund 6000 kg lebenswichtige Güter nach abgeschnittenen Bergdörfern, Hochgebirgsbaustellen und Alpenclub-Hütten transportiert.

In der Folge zeigte sich, dass das Flugzeug erfolgreich und wirtschaftlicher als die bisherigen Transportmittel für die Versorgung abgelegener Baustellen im Gebirge mit Baumaterialien verwendet werden kann. Während des Sommers 1952 wurden 45 t Baumaterialien für den Bau von Klub- und Alphütten transportiert. Dabei zeigte sich, dass auf 50 Gletschern gelandet und gestartet werden kann, und 51 Klubhütten können in kürzester Zeit die Transporthilfe der speziell ausgerüsteten Flugzeuge des Walliser Aero-Clubs in Anspruch nehmen. Die Anfragen für das Jahr 1953 lassen vermuten, dass für ähnliche Zwecke, ungefähr 70 t per Luft in die Hochgebirgswelt des Kantons Wallis und des Berner Oberlands befördert werden müssen.

Diese Tätigkeit befindet sich in ihren Anfängen. Es ist zu erwarten, dass sie noch eine beträchtliche Ausweitung erfahren werde. Der Walliser Aero-Club prüft gegenwärtig die Frage, ob durch neues, noch leistungsfähigeres Flugmaterial für diese verheissungsvolle Aktivität noch bessere Voraussetzungen geschaffen werden können. Dabei wurde bereits die Einsicht gewonnen, dass nur der Einsatz konventioneller Flugzeuge erfolgversprechend ist.

Diese Transporte erfordern erprobte Piloten und einwandfrei gewartetes Flugmaterial. Die hierzu notwendigen Unterhalts- und Wartungsarbeiten können nur in geeigneten Räumen durchgeführt werden. Darum ist der Bau des Flugzeughangars und einer angegliederten kleinen Werkstätte dringendes Erfordernis.

Dank den beträchtlichen Abmessungen der Hartbelagspiste und dank auch den bekannten vorzüglichen atmosphärischen Verhältnissen des Walliser Rhonetals wurde der Flugplatz Sitten verschiedentlich von den Flugzeugen des internationalen Luftverkehrs als Ausweichflugplatz angefliegen, nachdem die Flughäfen von Genf und Zürich infolge dichten Bodennebels geschlossen werden mussten. In den letzten fünf Jahren haben 67 schweizerische und ausländische Kursflugzeuge Ausweichlandungen in Sitten vorgenommen. Es muss allerdings erwähnt werden, dass die Fertigstellung des Flughafens Basel, der ebenfalls in einer nebelarmen Gegend liegt, die Bedeutung des Flughafens Sitten als Ausweichflugplatz herabsetzen wird. Doch müssen wir immer mit dem Fall rechnen, dass alle drei der Schweiz zur Verfügung stehenden Flughäfen geschlossen sein werden und nur noch Sitten benutzbar ist. Dies bedeutet, dass in Sitten in wenigen Tagen zahlreiche Passagiere und viele Tonnen Fracht, Post und Gepäck abgefertigt werden müssen. Ein gewisses Minimum an Räumen muss bereitgestellt werden, weshalb auch die hierfür vorgesehenen Ausbauarbeiten keinen Luxus bedeuten.

Schliesslich sei auf den Versuch hingewiesen, die sehr leicht verderblichen und deshalb schwer transportierbaren Walliser Erdbeeren per Flugzeug ins Ausland zu transportieren. Im Jahre 1949 wurden ungefähr 100 t Erdbeeren ab Sitten nach Deutschland, Belgien und Luxemburg exportiert. Es blieb jedoch bei diesem Grossversuch, weil die Flugzeuge nur im Hintransport ausgenutzt werden konnten und die Frachttansätze demzufolge zu hoch waren.

In Zahlen dargestellt ergibt die Entwicklung des Zivilluftverkehrs auf dem Flugplatz Sitten für die letzten fünf Jahre folgendes Bild:

Jahr	Anzahl Flüge	Anzahl Passagiere	Post, Fracht, Gepäck in kg
<i>I. Gewerbemässiger Luftverkehr</i>			
1947	86	43	806
1948	161	752	31 177
1949	169	375	113 450
1950	159	54	763
1951	172	2207	90 099
<i>II. Privatverkehr</i>			
1947	4946	1314	
1948	3954	1844	
1949	4189	3242	
1950	2280	1704	
1951	2674	1976	

Mit diesen Ausführungen glauben wir, den Nachweis erbracht zu haben, dass die bescheidenen Bauvorhaben durchaus gerechtfertigt werden können, und dass ein Beitrag des Bundes an die Kosten vertreten werden kann.

Es stellt sich lediglich die Frage, ob nicht die bisherigen Leistungen des Bundes aus Militärkrediten bei der Beurteilung des vorliegenden Subventionsgesuches berücksichtigt werden sollen. Bei der Beantwortung dieser Frage darf nicht vergessen werden, dass die Stadt Sitten dem Militär seit 1936 ungefähr 220 000 m² Land kostenlos zur uneingeschränkten Benutzung zur Verfügung gestellt hat, wobei dieses Gelände vorgängig mit einem Kostenaufwand von annähernd 240 000 Franken hergerichtet wurde. Diese der Schweizerischen Eidgenossenschaft zugute kommenden Leistungen haben wohl günstige Folgen für Handel und Gewerbe der Region und für das Zivillflugwesen gebracht und haben insofern sicher ihre Rechtfertigung erhalten. Doch waren es ausgesprochene à fonds-perdu-Beiträge, die keinen direkten Ertrag abwarfen.

Ferner ist darauf hinzuweisen, dass seit der Erteilung der Betriebskonzession vom 21. Mai 1951 der Flugplatz Sitten ein öffentlicher Flughafen ist, was für die Stadt Sitten, insbesondere durch die Auflage fester Öffnungszeiten, vermehrte Umtriebe und Kosten bringt, die ebenfalls nicht durch Einnahmen gedeckt werden können. Schliesslich hat die Stadt Sitten an die Unterhaltskosten einen jährlichen Beitrag von 1000 Franken zu entrichten, wobei es ohne weiteres denkbar wäre, dass dieser Betrag in absehbarer Zeit erhöht werden müsste.

Die unmittelbaren finanziellen Auswirkungen des Flugplatzes bilden demzufolge für die Stadt Sitten eine Belastung, welche jedoch dem Militär- und Zivilflugwesen zugute kommt. Darum empfehlen wir, dem Gesuch der Stadt Sitten um Gewährung eines 30 Prozent betragenden Bundesbeitrages an die auf 286 000 Franken veranschlagten Ausbaurkosten zu entsprechen.

Der Voranschlag des von der Stadt Sitten eingereichten Vorprojektes enthält folgende Positionen:

1. Bau eines Holzhangars von 15 m × 88 m Grundfläche mit Einbauten für Büros, Werkstätten und sanitäre Anlagen (Hangarboden aus armierten Betonplatten) einschliesslich Herrichtung eines Abstellplatzes	Franken 150 000
2. Vor- und Abstellplätze für die Flugzeuge	30 000
3. Bau eines Abfertigungsgebäudes, enthaltend Warteraum, Büros für die Flughafenleitung, für Zoll und Fluggesellschaften, sanitäre Anlagen sowie Depotraum für Fracht, Post, einschliesslich Umgebungsarbeiten (Vorplatz).	80 000
4. Bauleitung und Unvorhergesehenes	26 000
5. Total	<u>286 000</u>

Der Grosse Rat des Kantons Wallis hat am 16. Mai 1952 beschlossen, die nach Abzug einer allfälligen Bundessubvention verbleibenden Baukosten mit 50 Prozent zu subventionieren. Der Beitrag des Kantons wird in jährlichen Abschlagszahlungen von höchstens 50 000 Franken geleistet. Die Eidgenössische Luftfahrtkommission, welcher die Begutachtung aller wichtigen Fragen der Luftfahrt obliegt, hat zur Ausrichtung des vorgesehenen Bundesbeitrages in zustimmendem Sinne Stellung genommen.

Wir beehren uns, Ihnen den nachfolgenden Beschlussesentwurf zur Annahme zu empfehlen. Genehmigen Sie, Herr Präsident, hochgeehrte Herren, die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung.

Bern, 6. Oktober 1953.

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates,

Der Vizepräsident:

Rubattel

Der Vizekanzler:

F. Weber

(Entwurf)

Bundesbeschluss

über

den Ausbau des Regionalflughafens Sitten

Die Bundesversammlung
der Schweizerischen Eidgenossenschaft,

gestützt auf den Bundesbeschluss vom 22. Juni 1945 über den Ausbau der Zivilflugplätze und den Artikel 101 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948,

nach Einsicht in eine Botschaft des Bundesrates vom 6. Oktober 1953,

beschliesst:

Art. 1

Der Bund gewährt der Gemeinde Sitten für den Ausbau ihres Regionalflugplatzes einen Beitrag von 80 Prozent der Baukosten, maximal 86 000 Franken.

Art. 2

Der Ausbau hat auf der Grundlage des den Bundesbehörden eingereichten generellen Projektes vom 10. April 1952 zu erfolgen.

Art. 3

Für die Berechnung des Bundesbeitrages werden berücksichtigt die reinen Baukosten sowie die Ingenieur- und Architektenhonorare für die Projektierung und Bauleitung bis und mit Abrechnung. Andere Kosten, wie insbesondere jene für die Tätigkeit von Behörden und Kommissionen sowie die Kosten der Geldbeschaffung und die Bauzinsen werden nicht subventioniert.

Art. 4

Das Bauprogramm, die Detailprojekte, die Kostenvoranschläge, die Submissionsresultate und die Vergebungsvorschläge sind dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement zur Genehmigung zu unterbreiten.

Für allfällige wesentliche Projektänderungen ist rechtzeitig vor Inangriffnahme der Arbeiten die Genehmigung des Bundesrates einzuholen.

Art. 5

Der Bundesrat beauftragt das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement mit der Überwachung der planmässigen Bauausführung.

Die Stadt Sitten gewährt hierzu den Beamten dieses Departementes jede gewünschte Auskunft und Unterstützung.

Art. 6

Fertiggestellte Teilarbeiten sind separat abzurechnen. Die Bundesbeiträge werden gestützt auf die vorgelegten und vom Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement genehmigten Abrechnungen bezahlt.

Art. 7

Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur, in Kraft, sobald die Stadt Sitten erklärt, dass sie die vorstehenden Bedingungen annimmt.

Erfolgt diese Erklärung nicht innert Jahresfrist, so fällt der Beschluss dahin.

Art. 8

Der Bundesrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt.

Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung über den Ausbau des Regionalflughafens Sitten (Vom 6. Oktober 1953)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1953
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	41
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	6341
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	15.10.1953
Date	
Data	
Seite	273-280
Page	
Pagina	
Ref. No	10 038 424

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les. Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.