Grüne wollen Grounding des Helitourismus im Wallis

Soll der Helitourismus verboten werden? Diese Frage wurde am Donnerstagmorgen im Grossen Rat diskutiert. Das Oberwallis wehrte sich.

Armin Bregy

Franziska Biner intervenierte umgehend, als die Debatte eröffnet wurde. Und sie machte das ungewohnt energisch. Die Walliser Helikopterunternehmen seien Pioniere der Bergrettung. Man müsse nach anderen Lösungen suchen, um die Treibhausgasemissionen zu reduzieren, als ein Verbot des Helitourismus. «Machen wir nicht kaputt, was in über 50 Jahren aufgebaut wurde, lehnen Sie diese Motion ab», so die Worte der Mitte-Grossrätin an das Walliser Parlament. Sie reagierte auf einen Vorstoss der Grünen, die den Helitourismus verbieten wollen.

Schnell war klar, dass die Motion keine Mehrheit finden wird – obwohl die Grünen durchaus Argumente hatten, die nachvollziehbar sind. Dieser Meinung war selbst der SVPO-Abgeordnete Bernhard Frabetti. Er sagte: «Man kann über den Helitourismus durchaus geteilter Meinung sein. Die Motionäre führen einige Gründe auf, welche im Grundsatz richtig sind.» Trotzdem würden sich die Grünen wieder einmal als Partei der Verbote präsentieren. Und so dem Wallis schaden.

Helikopter im Einsatz. Doch was, sollten touristische Flüge verboten werden? Bild: Keystone

Apéros und Fotoshootings auf dem Gipfel

Die Schweiz zählt 40 Gebirgslandeplätze. Im Jahr 2020 kamen im Zusammenhang mit Heliskiing und anderen touristischen Aktivitäten 26'530 Flugbewegungen zusammen. 60 Prozent davon im Wallis. Das Problem: Von den 18 Gebirgslandeplätzen im Wallis sind neun in Perimetern, die im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung aufgeführt sind.

«Sind touristische Absetzflüge wirklich von derart grossem nationalem Interesse, dass sie beibehalten werden müssen?», fragte der grüne Grossrat Jean-Daniel Melly, und er gab die Antwort gleich selbst: «Der Helitourismus ist wirtschaftlich vernachlässigbar. Trotzdem wird das Angebot stetig erweitert.» So könne man seit Sommer 2018 im Wallis Helibike-Touren unternehmen. Das Wallis sei der einzige Kanton, der dies erlaube. «Die Diversifizierung geht aber noch weiter, denn gewisse private Unternehmen bieten sogar Heli-Apéros oder das Verstreuen der Asche von Verstorbenen auf einem Berggipfel an.» Dabei verursache der Helitourismus einen übermässig hohen Energieverbrauch pro beförderter Person, so Melly, denn eine Flugstunde benötige 150 bis 200 Liter Treibstoff.

Er führte weiter aus, dass der Helikopterlärm bei Wildtieren zu Stresssymptomen führe und sie gar in den Tod treiben könne, vor allem im Frühling, wenn die Tiere Nachwuchs haben und durch den Winter geschwächt seien. «Das Wallis sollte einen Tourismus anstreben, der im Einklang mit der Natur steht», sagte Melly, «und daher die touristischen Heliflüge verbieten.»

Oberwalliser Heli-Front

Die Oberwalliser Parlamentarier hielten parteiübergreifend dagegen. Insbesondere wegen der Heli-Rettungsflüge. Diese seien nur möglich, wenn die Heli-Unternehmen auch im Tourismus tätig sein könnten. «Walliser Helikopterunternehmen wie Air Zermatt und Air-Glaciers müssen zuverlässige Bergrettungen im alpinen Raum unter teils sehr schwierigen Bedingungen gewährleisten. Dies wäre ohne die Übungszeit während der kommerziellen Flüge in der heutigen Qualität nicht zu erfüllen», sagte SVP-Grossrat Bernhard Frabetti.

Mitte-Präsidentin Franziska Biner unterstrich, dass ein Pilot rund 1000 Flugstunden brauche, bevor er Unterlasten fliegen könne. «Bis ein Pilot eine heikle Rettung ausführen kann, braucht er in der Regel weitere 1000 Flugstunden. In einem Rettungsflug steckt jahrelange Arbeit», so die Zermatter Grossrätin. CSPO-Mann Jens Blatter ergänzte: «Gebirgslandungen ermöglichen das erforderliche regelmässige Training in grösseren Höhenlagen. Würden touristische Flüge wegfallen, so müssten Trainingsflüge im Gebirge organisiert werden – und das macht ökologisch nun wirklich keinen Sinn.»

Die Motion fand ausserhalb des links-grünen Lagers keine Unterstützung. Mit 95 gegen 29 Stimmen bei 2 Enthaltungen lehnt der Grosse Rat den Vorstoss ab. Die Helis können weiterhin abheben. Nach dem klaren Verdikt aus dem Walliser Parlament sogar mit noch mehr Rückenwind.

Grossrat kompakt

Linke kritisieren WKB-Vergütungen

Am Donnerstag wurde im Grossen Rat der Bericht des Staatsrats zum Geschäftsjahr 2021 der Walliser Kantonalbank (WKB) debattiert. Die Bilanz weist eine Steigerung um 432 Millionen Franken auf und erreicht nun 18,5 Milliarden Franken. Der Reingewinn blieb stabil auf 68,5 Millionen Franken. Das bereinigte Unternehmensergebnis betrug 102 Millionen (83 Millionen 2020). Finanzminister Roberto Schmidt (CSPO) zeigte sich zufrieden mit diesen Zahlen. Weniger Freude hatte die politische Linke an den Aktivitäten der WKB. Sie kritisierte insbesondere die Vergütungen für den Verwaltungsrat. Die Fraktionsvorsitzende der SP, Sarah Constantin, zeigte sich gar schockiert über die Einkünfte, die die Verwaltungsratsmitglieder der WKB erhalten. «Der Präsident der WKB verdient mehr als ein Staatsrat, obwohl dies nicht seine Haupttätigkeit ist», sagte Constantin. Verwaltungsratspräsident der WKB ist der Unternehmer und FDP-Politiker Pierre-Alain Grichting. Die Nettovergütung des Verwaltungsratspräsidenten beträgt 353'000 Franken. Das Arbeitspensum entspricht laut Finanzminister Schmidt in etwa einer 50-Prozent-Anstellung. *(bra)*

Ein Impfbus für das Wallis

«Für die Bevölkerung in den Berggemeinden ist der Weg in ein Impfzentrum im Tal aufwendig und zeitraubend», heisst es in einem Postulat von Franziska Biner und Stefanie Aufdenblatten (Die Mitte Oberwallis). Ein Impfbus, wie es ihn etwa im Kanton Graubünden gebe, könne Abhilfe schaffen. «Der Impfbus hat den Vorteil, dass nicht die gesamte Infrastruktur, welche zum Impfen benötigt wird, in jeder kleinen Gemeinde installiert werden muss. So bleibt der Installationsaufwand erspart und die Kosten können reduziert werden», so Biner und Aufdenblatten. Daher fordere man den Staatsrat auf, einen Impfbus für Berggemeinden bereitzustellen. Das Postulat wurde zum Vollzug überwiesen. *(bra)*

Franz Ruppen: «Auf die Autobahn im Pfynwald zu verzichten, wäre eine Zwängerei»

Am Donnerstagmorgen wurde das Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt durchleuchtet. Chef Franz Ruppen (SVP) und seine Antworten.

Interview: Armin Bregy

Franz Ruppen, Lieferengpässe und Inflation verteuern Bauprojekte. Auch der Kanton ist betroffen. Wie reagieren Sie?
Die steigenden Materialkosten sind ein Problem, aber auch die Engpässe bei den Lieferketten. Der Staatsrat hat daher in einem ersten Schritt eine Arbeitsgruppe eingesetzt, die die Situation fortlaufend analysiert. Mittlerweile haben wir einen Kredit über 12 Mio. Franken gesprochen, um die zusätzlichen Kosten abzufedern. Im September wird der Grosse Rat darüber befinden.

12 Mio. Franken sind nicht viel.
Das tönt vielleicht nicht nach viel, aber es ist ein erster Schritt. Entscheidend wird so oder so sein, wie lange die Krise dauert. Wahrscheinlich muss der Betrag erhöht werden.

Sie wollen die Sanierung der Deponie Gamsenried prioritär behandeln. Hat Lonza mittlerweile eigentlich weitere Finanzgarantien gegeben?
Derzeit wird analysiert, mit welchen Methoden die Deponie überhaupt saniert werden kann. Für die erste Phase des Sanierungsprojekts hat Lonza eine Rückstellung von 285 Millionen Franken gebildet. Das wird wohl nicht reichen. Wir verhandeln mit Lonza, und diese Verhandlungen laufen gut. Über den Stand der Dinge kann ich mich nicht äussern, aber der Dialog ist konstruktiv.

Das Autobahnprojekt durch den Pfynwald ist weiterhin blockiert. Wird die Autobahn eines Tages gebaut, muss der Verkehr über die Kantonsstrasse Susten–Salgesch geleitet werden. Die Strasse wird das Verkehrsaufkommen nicht bewältigen können.
Hierzu werde ich morgen im Rahmen der Dringlichkeiten ausführlich Stellung nehmen. Man sollte sich aber bewusst sein: Es gab bereits ein Plangenehmigungsverfahren und ein Ausführungsprojekt. Dann musste alles neu geplant werden und wir haben zehn Jahre verloren. Lancieren wir wiederum ein neues Projekt, müssen wir weitere 15 Jahre zuwarten. Auf die Autobahn im Pfynwald zu verzichten, wie das gewisse Akteure fordern, wäre nichts anderes als eine Zwängerei. Wir müssen das Projekt durchziehen.

Wie wollen Sie den Verkehr über die T9 schleusen?
Im Detail werden wir das noch analysieren. Natürlich braucht es bauliche Massnahmen. Wir werden versuchen, die Einschränkungen so kurz und gering wie möglich zu halten. Übrigens gab es bereits im Jahr 2019, als der Leukerbad-Kreisel gebaut wurde, eine viermonatige Sperre der Pfynwaldstrasse. Und es gibt Studien, die zeigen, dass die Fahrt vom Kreisel Susten bis auf die Autobahn durchschnittlich sechs Minuten dauert. Über die Kantonsstrasse T9 dauert sie elf Minuten, bei grossem Verkehrsaufkommen 14 Minuten. Man sollte diese Zahlen ins Verhältnis setzen. Mein Ziel ist es, die Autobahn so rasch wie möglich zu realisieren.

Das Wallis muss massiv Bauland zurückzonen. Sehen Sie eine Möglichkeit, die Bodeneigentümer zu entschädigen?
Das Bundesgericht hat dies zuletzt abgelehnt. Verschiedene Vorstösse aus dem Grossen Rat werden derzeit in meinem Departement geprüft. Es stellen sich schwierige Fragen: Wer soll bezahlen? Und wie soll bezahlt werden? Wir suchen nach Lösungen, um diese Fragen zu beantworten.