

Positionspapier Seilbahnen

1. Einleitung

Aktuell sind im Wallis rund 15 neue Seilbahnprojekte im Bereich Alltagsverkehr und weitere für touristische Zwecke vorgesehen. Bisher gab es von Seiten VCS keine öffentliche Position zu Seilbahnen. Das vorliegende Positionspapier dient dem VCS als Grundlagen für die Beurteilung der einzelnen Seilbahn-Projekte.

2. Geplante Seilbahnprojekte¹

Der Grossteil der geplanten Bahnen im Kanton Wallis sind Ski-Anlagen und/oder Anlagen, welche erneuert werden.

Geplante Neuerschliessungen, die für den Alltagsverkehr tauglich sind²:

- Fiesch – Bellwald (vom BAV genehmigt)
- Stalden – Törbel (Zusage von Törbel, Nein aus Stalden)
- Visp – Zeneggen (verzögert durch fehlendes Mobilitätskonzept Visp)
- Raron – Eischoll, neue Linienführung (vom BAV genehmigt, heftiger Widerstand in Raron)
- Granges – Lens
- Bramois – Nax (vom BAV genehmigt, vorliegende Zonennutzungsplanänderung 2024)
- Euseigne – Saint Martin (
- Conthey – Haute Nendaz (vom BAV genehmigt)
- Sion – Savièse – Grimisuat – Anzère
- Sion – Mayens de l'Hôpital
- Riddes – Morands – La Tzoumaz (vom BAV genehmigt)
- Riddes gare – Isérables
- Fully – Chiboz
- Martigny – Croix – Ravoire
- St-Maurice – Vérossaz
- Daval – Briey – Vercorin (wird neu diskutiert)

3. Rechtliche Grundlagen für Seilbahnprojekte

Gemäss dem Seilbahngesetz müssen Seilbahnen so gebaut und betrieben werden, dass sie «raumplanungskonform» sind (Art. 3 Abs. 3 SebG). Die Plangenehmigung für die Erstellung einer Seilbahn wird erteilt, wenn u. a. die grundlegenden Anforderungen sowie die übrigen massgebenden Vorschriften erfüllt sind (Art. 9 Abs. 3 Bst. a SebG) und keine wesentlichen öffentlichen Interessen, namentlich der Raumplanung und des Umweltschutzes, entgegenstehen (Art. 9 Abs. 3 Bst. b SebG).

Seilbahnvorhaben mit erheblichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt unterliegen der Planungspflicht nach Artikel 2 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700); in diesen Fällen ist die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach Art. 24 RPG nicht zulässig.³

¹ <https://www.bergbahnen.org/de/datenbank/projekte/>

² <https://www.vs.ch/de/web/sdt/projets-des-fiches-de-coordination>

³ Merkblatt «Nutzungsplanung bei Seilbahnvorhaben. Grundsätze und Beispiele». ARE, 2020.

Weitere rechtliche Grundlagen:⁴

- Bundesgesetz vom 23. Juni 2006 über Seilbahnen zur Personenförderung (SebG; SR 743.01)
- Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700)
- BAFU, BAV (Hrsg.) 2013: Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben. Vollzugshilfe für Entscheidbehörden und Fachstellen, Seilbahnunternehmungen und Umweltfachleute.
- Richtlinie [1] BAV, Anforderungen an die Gesuchsdokumentation «Plangenehmigung und Konzession» bei Seilbahnen, Januar 2018

4. Grundsätzliche Position des VCS Wallis

Der VCS Wallis ist grundsätzlich positiv gegenüber Seilbahnen eingestellt. Als Vorteile sieht der VCS Wallis die tiefen Treibhausgasemissionen während dem Betrieb, die meist in den Dorfkernen zentral gelegenen Tal-, Mittel- und Bergstationen, die tieferen Lärmimmissionen gegenüber anderen Verkehrsmitteln, die Möglichkeit, erneuerbare Energien auf die verbauten Flächen zu installieren sowie flexible und ausbaufähige Fahrpläne bei führerlosen Seilbahnen. Seilbahnen eignen sich sowohl für den Alltagsverkehr wie auch für einen naturnahen Tourismus.

5. Zu erfüllende Kriterien und Restriktionen

Trotz der grundsätzlichen positiven Haltung gegenüber Seilbahnprojekte sieht der VCS Wallis nebst den gesetzlichen Bestimmungen Kriterien, die ein solches Projekt zu erfüllen hat sowie einige Restriktionen, welche zu einer negativen Meinung führen können. Eine Prüfung im Einzelfall ist nötig.

5.1. Zu erfüllende Kriterien:

- Der Bau von Seilbahnen soll hauptsächlich eine Verbesserung für den Alltagsverkehr und als ÖV-Verbindung zu Tourismusorten bringen. Neue Seilbahnen zu rein touristischen Zwecken (z.B. Skigebietserweiterungen) sind kritisch zu bewerten.
- Zu begrüßen sind in erster Linie Seilbahnen, welche kurze Umsteigemöglichkeiten auf andere öffentliche Verkehrsmittel ermöglichen.
- Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob der Bau einer Seilbahn sinnvoll ist, wenn es eine Buslinie gibt, die Quartiere mit mehreren Haltestellen bedienen kann.
- Ein besonderes Augenmerk soll auf die Möglichkeit von führerlosen Seilbahnen gelegt werden. Somit kann der Fahrplan (vor allem in Randzeiten) ausgebaut werden.
- Beim Bau der Festinstallationen, insbesondere der Stationen für den Ein- und Ausstieg, ist eine Prüfung von Photovoltaik-Modulen an Fassaden und Dach durchzuführen. Der produzierte Strom soll als zusätzliche Quelle für den Stromverbrauch der Anlage genutzt werden. Für den Warmwasserverbrauch soll Solarthermie geprüft werden.

5.2. Restriktionen:

- Seilbahnstationen müssen innerhalb von Ortschaften oder an zentralen oder verkehrsstrategischen Standorten zu stehen kommen. In unerschlossenen Gebieten haben sie nichts zu suchen, Beispiel Gondelbahn Sion - Piste de l'Ours.
- Generell darf eine Seilbahn nicht andere ÖV-Angebote verdrängen, wenn dadurch eine qualitative Einbusse des Service Public absehbar ist. Beispielsweise wenn die Seilbahn einen Bus ersetzen soll, welcher zuvor mehrere Haltestellen in einer Siedlung bedient hat.

⁴ Merkblatt «Nutzungsplanung bei Seilbahnvorhaben. Grundsätze und Beispiele». ARE, 2020.