

# D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs

Interaktion mit anderen Blättern: B.1, B.4, D.1, D.2, D.3, D.4, D.5, E.3

Staatsratsentscheid  
Beschluss durch den Grossrat  
Genehmigung durch den Bund

Gesamtrevision  
14.06.2017  
08.03.2018  
01.05.2019

Teilrevision  
-  
-  
-

Version 5 vom 27.03.2026

## Raumentwicklungsstrategie

2.2: Die internationale Wettbewerbsfähigkeit der alpinen Tourismuszentren fördern

3.1: Die Funktionsfähigkeit und den Bevölkerungsbestand in den Dörfern und Gemeinden erhalten

4.2: Sichere und leistungsfähige Verkehrsanbindung aller Walliser Gemeinden an die Zentren sicherstellen

4.3: Ein leistungsfähiges, wirtschaftliches und umweltfreundliches ÖV-Angebot bereitstellen

## Instanzen

**Zuständig:** DFM

- Beteiligte:**
- Bund
  - Kanton: DEWK, DIB, DNAGE, DRE, DUW, DWNL, DWTI
  - Gemeinde(n): Alle
  - Weitere: betroffene Unternehmen

## Ausgangslage

Mitte des 20. Jahrhunderts führten verschiedene Überlegungen zur Erschliessung von Bergdörfern zum Bau von Luft- oder Standseilbahnen zwischen der Talebene und diesen Bergdörfern. Solche Transportmittel stellten in der damaligen Zeit, angesichts der noch fehlenden befahrbaren Strassen und des nur kleinen Fahrzeugparks, die beste Lösung dar. Mit dem Bau eines leistungsfähigen und komfortablen Strassennetzes sind einige dieser Anlagen, die weiterbetrieben wurden, zu einem Ergänzungsangebot der Strasse geworden. Im Jahr 2015 stellen 22 Anlagen, von denen 7 vom Kanton betrieben werden, eine öffentliche Verkehrserschliessung zwischen der Talebene und dem Berggebiet sicher.

Abgesehen von jenen Fällen, wo aufgrund der ungünstigen Topografie keine Strasse vorhanden ist und die Seilbahn somit unverzichtbar ist, steht der Seilbahnverkehr heute unter Druck. Darum stellt sich die Frage, ob die öffentliche Verkehrsverbindung durch eine Buslinie oder eine Seilbahn gewährleistet werden kann, vor allem da, wo sich entlang der Strecke der Seilbahn zerstreute Siedlungen befinden, für welche eine Feinerschliessung erforderlich ist. Tatsächlich ist eine Seilbahn kaum geeignet, um eine Vielzahl von Zwischenhalten zu bedienen. Vielmehr bilden diese ein Glied in einer multimodalen Verkehrskette, welche die lokalen Verkehrsnetze mit den regionalen und den nationalen Netzen verbindet.

Trotzdem lässt sich der Erhalt der bestehenden Verbindungen sehr oft damit begründen, dass eine Seilbahn über eine ganze Reihe spezifischer Vorteile verfügt. Aus technischer Sicht sind die Anlagen schnell und sicher und verfügen über eine gute Transportkapazität und zeichnen sich durch eine lange Lebensdauer aus. Sie unterscheiden sich also durch ihre Effizienz. Aus ökonomischer Sicht stellen sich Seilbahnverbindungen als wirtschaftlich heraus, da ihre Betriebskosten gegenüber jenen des öffentlichen Verkehrs auf der Strasse vergleichsweise gering sind. Auch aus ökologischer Sicht erweisen sich die Seilbahnanlagen aufgrund ihrer geringen Auswirkungen auf die Umwelt als äusserst nachhaltig. Aus raumplanerischer Sicht schliesslich leistet dieses Verkehrsmittel einen wichtigen Beitrag zur dezentralen Besiedelung und zum Erhalt der Bevölkerung im Berggebiet.

Sogar der Neubau von Anlagen bildet, bei Einwohnern und Touristen aufgrund deren Nachfrage nach schnellen öffentlichen Verkehrsverbindungen in die Bergdörfer, Tourismusstationen und zu den Skigebieten, eine interessante Perspektive. Zum einen kann durch die Schaffung einer Verbindung zu den leistungsfähigen intermo-

## D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs

dalen Umsteigepunkten in der Rhonetalebene oder direkt zu den Agglomerationen als wichtige Pendlereinzugsgebiete die Wohnattraktivität des Berggebiets gesteigert werden. Zum anderen erweisen sich diese öffentlichen Verkehrsverbindungen auch für die Touristen als attraktiv, vor allem wenn die Verbindung direkt bis ins Skigebiet führt. Diese touristische Komponente kann nur schwer von derjenigen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) unterscheiden werden; den Seilbahnanlagen kommt somit eine Doppelfunktion zu.

Weiter haben neue Seilbahnverbindungen den Vorteil, dass sie gegenüber Strassen relativ wenig Fläche beanspruchen, da sie über eine bedeutend grössere Steigfähigkeit verfügen. Aus raumplanerischer Sicht geht die Erstellung neuer Seilbahnverbindungen Hand in Hand mit der angestrebten verdichteten Bauweise sowie der Schaffung kompakter und lebendiger Tourismuszentren, innerhalb welcher der motorisierte Individualverkehr (MIV) stark verringert werden kann.

Die entsprechende Strategie des Bundes ist im Sachplan Verkehr festgelegt: Die Zielsetzungen beinhalten dabei, die Erreichbarkeit des ländlichen Raums und der Tourismusgebiete zu gewährleisten und eine qualitativ hochstehende Grunderschliessung für die einheimische Bevölkerung sicherzustellen. Leistungsfähige Verbindungen zwischen Tal und Berg tragen somit zum Erhalt der Bergdörfer als Lebens- und Wirtschaftsraum bei und bilden Gewähr für den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit der Tourismusregionen. Im Übrigen stellt die Verbesserung der Erreichbarkeit der Tourismusgebiete mit dem öffentlichen Verkehr eine Priorität des Bundes für den „Alpenraum West“ dar.

Unter Berücksichtigung der oben beschriebenen Elemente, lässt sich die Absicht des Kantons, diese Seilbahninfrastrukturen zu erhalten und weiterzuentwickeln in die Strategie des Bundes optimal integrieren. Vor diesem Hintergrund ist es die Aufgabe des Kantons, die Rahmenbedingungen der räumlichen Abstimmung für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Seilbahninfrastruktur festzulegen. Dabei soll, die Attraktivität der öffentlichen Verkehrsverbindungen zwischen der Talebene und dem Berggebiet gesteigert, die Probleme in Zusammenhang mit dem MIV verringert und eine qualitativ hochstehende Siedlungsentwicklung in den Tourismusstationen und den Bergdörfern gefördert werden. Der Stand der geplanten Anlagen sind im Anhang aufgelistet.

In diesem Zusammenhang gilt es zu erwähnen, dass die Beschäftigungsanlagen für Wintersportler innerhalb der Skigebiete durch das Koordinationsblatt B.4 „Skigebiete“ behandelt werden.

### Koordination

#### Grundsätze

1. Sicherstellen des Fortbestands der Anlagen, deren Erschliessung erwiesenermassen von öffentlichem Nutzen ist.
2. Fördern der Erstellung neuer Anlagen deren Bedarf nachgewiesen ist und welche die Auswirkungen auf die Landschaft und die Umwelt berücksichtigen.
3. Verstärken der Intermodalität zwischen den Seilbahnanlagen und den weiteren Verkehrsmitteln.
4. Koordinieren der Siedlungsplanung mit der Erschliessungsplanung der Seilbahnen im Hinblick auf eine verdichtete und qualitativ hochstehende Überbauung der Tourismusstationen.
5. Verbessern der Erreichbarkeit der Tourismusstationen von der Talebene aus mit dem öffentlichen Verkehr und Verbessern der Erreichbarkeit der bestehenden Skigebiete.
6. Fördern des öffentlichen Verkehrs durch Seilbahnen von der Talebene aus, welche in erster Linie dem Alltags- und Pendlerverkehr dienen.

## D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs

### Vorgehen

#### Der Kanton:

- a) berücksichtigt das Potential der Seilbahnanlagen bei der Planung von Projekten zur Verbesserung oder zum Ausbau der Verkehrsnetze;
- b) evaluiert regelmässig, in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und im Vergleich mit anderen öffentlichen Verkehrsmitteln, ob das Verkehrsangebot der Seilbahnen punkto Technik und Wirtschaftlichkeit angemessen ist;
- c) schlägt neue Seilbahnverbindungen vor, welche basierend auf den Bedingungen für die Festsetzung weiter zu untersuchen sind;
- d) stellt die Aufnahme der relevanten Seilbahnprojekte in die kantonale Richtplanung sowie die Koordination mit den zuständigen Bundesstellen (Information und Vorprüfung) sicher und prüft zusammen mit diesen die vom Gesuchsteller erarbeiteten Projektunterlagen;
- e) koordiniert in Zusammenarbeit mit den zuständigen Stellen die Konzessionsbewilligungs-, Plangenehmigungs- und die Baubewilligungsverfahren sowie die Planung geeigneter Zonen.

#### Die Gemeinden:

- a) berücksichtigen die bestehenden Seilbahnanlagen in ihren Planungen;
- b) beteiligen sich aktiv an der konkreten Umsetzung der obgenannten Grundsätze;
- c) scheiden die entsprechenden Zonen in ihren Zonennutzungsplänen aus und bestimmen die erforderlichen Baulinien und Freiflächen (z.B. Linienführung, Stationen, Parkplätze).

---

### Einzuhaltende Bedingungen für die Festsetzung

Die Projekte für neue Seilbahnanlagen werden in der Kategorie **«Festsetzung»** klassiert, bevor die Verfahren bezüglich der Anpassung des Zonennutzungsplans sowie die Plangenehmigungs- und Baubewilligungsverfahren formell (öffentliche Auflage) durchgeführt werden. Sie werden der Kategorie «Festsetzung» zugeordnet, wenn mittels einem erläuternden Bericht nachgewiesen wurde, dass das Projekt folgende Bedingungen erfüllt:

- I. die öffentliche Mitwirkung und die räumliche Abstimmung auf kommunaler bzw. interkommunaler Ebene sind erfolgt;
- II. das Bedürfnis ist unter Berücksichtigung der potenziellen Verkehrsnachfrage nachgewiesen, namentlich durch die Attraktivität des Berggebiets sowie durch ein genügend grosses Einwohner-, Pendler- oder Tourismuseinzugsgebiet;
- III. die Linienführung der Anlage ist festgelegt und deren Lokalisierung führt zu einer optimalen Anbindung an die umliegenden Verkehrsnetze, insbesondere eine gute intermodale Verkehrsanbindung der Talstation und eine nicht prioritäre Feinerschliessung entlang der Strecke;
- IV. die Topografie für eine Seilbahnanlage erweist sich als günstig und die technische Machbarkeit des Projekts ist nachgewiesen;
- V. die Konkurrenzfähigkeit gegenüber dem öffentlichen Verkehr auf der Strasse und dem MIV ist nachgewiesen;
- VI. die potentiellen Konflikte mit der Raumplanung, der Landwirtschaft, dem Wald, dem Umweltschutz (z.B. Störfällen, Lärm, Gewässer), dem Natur- und Landschaftsschutz (z.B. BLN, IVS, ISOS, Biotope), den geotechnischen Risiken, den Naturgefahren, dem Luftraum und mit den Anlagen Dritter, namentlich den Stromleitungen, wurden identifiziert und nichts weist darauf hin, dass das Projekt zu bedeutenden Konflikten führt.

### Dokumentation

---

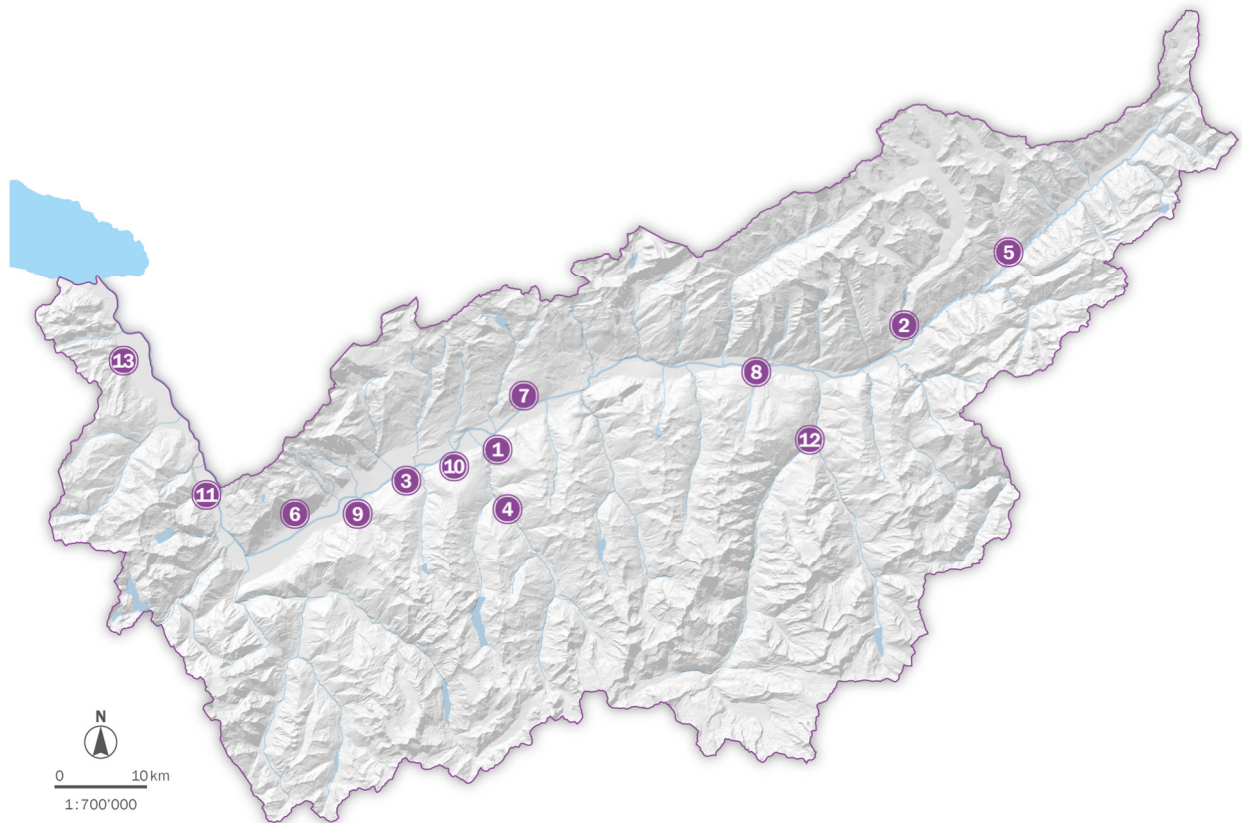
DFM, **Kantonales Mobilitätskonzept 2040 (KMK 2040)**, 2018

BAFU, BAV, **Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben – Vollzugshilfe für Entscheidbehörden und Fachstellen, Seilbahnunternehmungen und Umweltfachleute**, 2013

CITEC&Glassey, **Seilbahnverbindungen Ebene – Gebirge Phase I: Diagnose und Massnahmen**, DV, 2012

## D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs

### Anhang: Geplante Anlagen (Stand am 27.03.2026)



Nr	Projekt	Typ	Koordinationsstand	Datum des erläuternden Berichts
1	Bramois – Nax	Luftseilbahn	Vororientierung	
2	Brig – Blatten	Gondelbahn	Vororientierung	
3	Conthey – Nendaz	Gondelbahn	Festsetzung	13.03.2023
4	Euseigne – St-Martin	Luftseilbahn	Vororientierung	
5	Fiesch – Bellwald	Gondelbahn	Festsetzung	24.02.2020
6	Fully – Chiboz	Luftseilbahn	Vororientierung	
7	Granges – Lens	Luftseilbahn	Vororientierung	
8	Raron – Eischoll	Luftseilbahn	Festsetzung	15.06.2022
9	Riddes – La Tzoumaz	Gondelbahn	Festsetzung	15.06.2022
10	Sion – Piste de l'Ours	Gondelbahn	Festsetzung	02.02.2017

## D.6 Seilbahninfrastrukturen des öffentlichen Verkehrs

<b>11</b>	<b>St-Maurice - Vérossaz</b>	<b>Luftseilbahn</b>	<b>Festsetzung</b>	<b>22.10.2024</b>
<b>12</b>	<b>Stalden - Törbel</b>	<b>Luftseilbahn</b>	<b>Vororientierung</b>	
<b>13</b>	<b>Vionnaz - Torgon</b>	<b>Luftseilbahn</b>	<b>-Festsetzung</b>	<b>22.10.2024</b>