

# MOTION

<b>Urheber</b>	Maxime Moix (Suppl.), PDCC, Mathieu Clerc, Les Verts, Charles-Albert Putallaz, PLR, und Flavien Sauthier, UDC
<b>Gegenstand</b>	Höchste Zeit für eine Revision des GöV!
<b>Datum</b>	11.09.2018
<b>Nummer</b>	5.0361

---

Die verschiedenen Agglomerationsprogramme der dritten Generation (AP3) kommen gut voran. Anfang 2018 hat der Bundesrat bestätigt, dass die Projekte Agglo Mittelwallis, Chablais Agglo und Agglo Brig–Visp–Naters im Rahmen der Vernehmlassung der Botschaft zum Bundesbeschluss für das Programm Agglomerationsverkehr berücksichtigt werden. Die Infrastruktur dieser drei AP3-Projekte kann also vom Bund zu 35 % mitfinanziert werden. Bei den Betriebsausgaben hingegen sieht die Situation ganz anders aus: Im Rahmen der Agglomerationsprogramme gewährt der Bund keine Subventionen für Betrieb und Unterhalt. Das bedeutet, dass Kantone und Gemeinden die Transportunternehmen für die laut Planrechnung ungedeckten Kosten alleine entschädigen müssen. Dies unterscheidet sich vom regionalen Verkehr, der ebenfalls durch den Bund subventioniert wird.

Die Aufteilung zwischen Kanton und Gemeinden des kantonalen Anteils an der Finanzhilfe für Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ist im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr (GöV) festgehalten. Derzeit übernimmt der Kanton 86 % der kantonalen Subvention für den öffentlichen regionalen Verkehr, während die Gemeinden der Region und die erschlossenen Gemeinden je 7 % bezahlen. Wenn die Anbindung jedoch als Agglomerationsverkehr gilt, übernimmt der Kanton nur 15 %, die Gemeinden der Region 15 % und die erschlossenen Gemeinden 70 %. Eine Gemeinde, die von einer «regionalen» zu einer «Agglomerations-»Subventionierung übergeht, muss massiv mehr selbst berappen. Es ist bedauerndswert, dass eine Gemeinde, die sich für ein leistungsfähigeres und attraktiveres Verkehrssystem entscheidet, auf diese Weise benachteiligt wird. Es ist auch überraschend, dass ein Projekt wie Agglo Mittelwallis, das einen Drittel der Bevölkerung des Kantons betrifft, keine «regionale Bedeutung» geltend machen kann.

Dieses Problem wurde in den Debatten über das Agglomerationsgesetz bereits angesprochen. Obwohl das Gesetz vom Grossen Rat schliesslich abgelehnt wurde, hat die Kommission der zweiten Lesung eine Motion eingereicht, die in ein Postulat umgewandelt und vom Parlament angenommen wurde. Mit diesem wurde eine Revision des GöV verlangt, um den städtischen öffentlichen Verkehr besser zu unterstützen. Der Staatsrat, der diese Massnahme befürwortete, liess in seiner Antwort durchblicken, dass diese Revision in der ersten Hälfte der Legislaturperiode 2013–2017 durchgeführt würde. Fast sechs Jahre später müssen wir feststellen, dass dies nicht geschehen ist. Die Diskussionen, die im Rahmen der Agglomerationsprogramme der zweiten Generation geführt wurden, haben nichts an Aktualität eingebüsst. Die Motionäre sind der Meinung, dass die betroffenen Gemeinden genug gewartet haben und dass die Entwicklung des städtischen öffentlichen Verkehrs unter dieser Unsicherheit leidet.

## Schlussfolgerung

Im kantonalen Mobilitätskonzept 2040 der Dienststelle für Mobilität wird betont, dass eine Revision des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr notwendig ist. Um die Regierungsprioritäten im Mobilitätsbereich und den vor mehreren Jahren geäusserten Willen des Staatsrates umzusetzen, verlangen wir mit der vorliegenden Motion, dass die Revision so rasch wie möglich durchgeführt wird. Insbesondere soll in Übereinstimmung mit dem Postulat 5.188, das 2013 angenommen wurde, die Tabelle (und die Prozentsätze) von Anhang 1 des GöV überarbeitet werden, um den städtischen Agglomerationsverkehr besser zu unterstützen.