

Departement für Mobilität
Raumentwicklung und Umwelt
Herrn Staatsrat Franz Ruppen
Rue des Creusets 5

1950 Sion

Stellungnahme zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr

Sehr geehrter Herr Staatsrat
Sehr geehrte Damen und Herren

Der Vorstand des Vereins Oberwallis Verkehr und Tourismus OVT hat die Vernehmlassungsvorlage für das totalrevidierte Gesetz über den öffentlichen Verkehr GöV anlässlich seiner Sitzung vom 29. Juni 2021 geprüft. Der OVT begrüsst grundsätzlich das totalrevidierte Gesetz. Der OVT teilt die Ziele, welche mit dem Gesetz verfolgt werden, nämlich eine hochwertige Erschliessung für alle Regionen und Gemeinden innerhalb des Kantonsgebiets sowie eine Stärkung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs. Dies ohne gleichzeitig den motorisierten Individualverkehr zu benachteiligen.

Beim **regionalen Personenverkehr** schliesst das kantonale Gesetz die Lücken der Bundesgesetzgebung und sieht zu Recht die Möglichkeit von Betriebssubventionen vor, wenn die entsprechende Erschliessung im Interesse der Bevölkerung oder wirtschaftlichen Entwicklung einer Randregion ist (Art 11 GöV).

Beim **Agglomerations- und Ortsverkehr** wird zu Recht die Bedeutung des Tourismus einbezogen, da es ein Ziel sein muss, die Mobilität der Gäste zu einem möglichst grossen Teil auch mit dem ÖV gewährleisten zu können (Art. 20 GöV).

In Abschnitt 3 des GöV (Art. 22 – 25) wird die **kantonale Luftfahrtstrategie** festgelegt. Die Erreichbarkeit über die Luft hat gerade für den Tourismuskanton Wallis eine grosse Bedeutung. Die beabsichtigte Bezeichnung des Flugplatzes Sitten zu einer Infrastruktur von kantonaler Bedeutung ist von daher gerade auch vor dem Hintergrund der Diskussionen auf Bundesebene um die Finanzierung der Regionalflughäfen richtig. **Hingegen lehnt der OVT den vorgesehenen Finanzierungsschlüssel ab.** Gemäss Vorschlag in der Vernehmlassung müssten alle Gemeinden von Oberwald bis St. Gingolph einen Beitrag an den Flugplatz Sitten leisten. Dies würde die Gemeinden insgesamt um zwischen 0,9 und 1,5 Mio. Fr. pro Jahr belasten. **Der OVT ist der Auffassung, dass die Kosten vollumfänglich durch den Kanton und die Standortgemeinde Sitten getragen werden müssen.** Es handelt sich schliesslich neu um eine kantonale Infrastruktur. Die Stadt Sitten hat einen direkten Nutzen durch die anfallenden Arbeitsplätze. Der Nutzen des Flughafens Sitten für Gemeinden wie Oberwald oder St. Gingolph dürfte aber gleich Null sein. Der OVT lehnt deshalb eine Mitfinanzierung durch die anderen Gemeinden ab. **Zudem muss im GöV auch eine finanzielle Unterstützung für den Flugplatz Raron vorgesehen werden,** da dieser der einzige Ausweichflugplatz ist für den Fall, dass Sitten vorübergehend geschlossen werden muss oder aus anderen Gründen nicht angefliegen werden kann.


In Abschnitt 4 des GöV (Art. 26 – 29) wird erstmals der **Alltagslangsamverkehr** aufgenommen. Der Langsamfreizeitverkehr ist bereits in einem speziellen Gesetz geregelt. Der OVT begrüsst die Aufnahme des Alltagslangsamverkehrs ausdrücklich, da dieser nicht nur in der Rhonetalebene sondern auch innerhalb der Gemeinden eine zunehmende Bedeutung geniesst. Mit dem Boom der E-Bikes und E-Scooter nimmt diese Bedeutung laufend zu. Leider wurde es in diesem Abschnitt verpasst, auch **Qualitätskriterien für das Netz des Alltagslangsamverkehrs** festzulegen. Die Infrastruktur für den Alltagslangsamverkehr ist im Kanton leider zum Teil in einem schlechten Zustand. Das gilt sowohl für die Hauptroute im Rhonetal als auch für die Strecken in die Seitentäler und auch innerorts. Der OVT hat auf diesen Missstand bereits in seiner Resolution vom August 2020 aufmerksam gemacht. Inzwischen wurde zudem eine kantonale Volksinitiative für das Velowegnetz eingereicht. Das neue **Bundesgesetz über die Velowege** enthält entsprechende Bestimmungen über die Velowege für den Alltagsverkehr (Qualität, Streckenführung, Planung, Ersatzpflicht usw.). **Diese Bestimmungen müssen für den Kanton Wallis im GöV im Abschnitt über den Langsamverkehr übernommen und entsprechende Massnahmen umgesetzt werden.** Damit könnte auch ein indirekter Gegenentwurf zur kantonalen Veloinitiative entstehen.

In Abschnitt 5 erhält der Staatsrat die Kompetenz, **besondere Mobilitätsformen** zu unterstützen. Dazu gehören beispielsweise Seilbahnverbindungen für den öffentlichen Verkehr vom Tal in die Berggemeinden, der touristische Verkehr, die Autoverlade, Logistiklösungen und ganz allgemein innovative Ansätze der Mobilität. Diese Bestimmung wird vom OVT ausdrücklich unterstützt. Zudem wäre eine **explizite Nennung der Autoverlade** wünschenswert. Es gibt im Bereich der Mobilität noch sehr viel Innovationspotenzial, welches nur ungenügend ausgeschöpft wird. Dies ist massgeblich verursacht durch die rigiden Vorgaben auf Bundesebene was die regulatorischen Vorschriften aber auch die Finanzierungsmöglichkeiten anbelangt. Der Kanton schliesst hier mit den Bestimmungen in Abschnitt 5 eine wichtige Lücke.

In Art. 38 des GöV werden die Aufgaben und die Zusammensetzung der **Verkehrskommission** festgehalten. Die Kommission nimmt insbesondere Stellung zu Politik und Zielsetzungen im öffentlichen Verkehr und zu den Angebots- und Fahrplanvorschlägen. Es erscheint deshalb gerechtfertigt, dass der OVT in Zukunft in dieser Verkehrskommission ebenfalls einen Sitz erhält.

Für Rückfragen und eine vertiefte Diskussion des Entwurfes zum GöV stehen wir gerne zur Verfügung.

Visp, 29. Juni 2021



Thomas Egger
Alt Nationalrat
Präsident OVT