



Grand Conseil
Commission ET

Grosser Rat
Kommission KBV

CANTON DU VALAIS
KANTON WALLIS

Bericht der Kommission für Bau und Verkehr

Beschluss über die Gewährung eines Rahmenkredits für die Bauarbeiten der Infrastrukturmassnahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

1. Ablauf der Arbeiten

Die Kommission für Bau und Verkehr (KBV) ist wie folgt in Sitten zusammengetreten:

Mitglieder	04.06.2024
JUON Urs, Die Mitte Oberwallis, Präsident	-
CHAPPOT Florian, PS/GC, Vizepräsident	X
DE LAVALLAZ Valérie, Le Centre, Berichterstatlerin	X
DI MARCO Magali, Les Vert.e.s	X
GANZER Stéphane, PLR/FDP	X
GIRARD Fabien, PLR/FDP	GUERIN Jérôme
MARQUIS David, Le Centre	LOVISA Blaise
REVAZ Emmanuel, Les Vert.e.s	X
REY Serge, UDC	PELLOUCHOUD François
SALZMANN Pascal, SVPO	IMSTEPF André
SECCO Anne-Laure, PS/GC	X
SAVIOZ Jean-Michel, PLR/FDP	X
WENGER Frank, neo – Die sozialliberale Mitte	X

Parlamentsdienst

MC KRORY Mélanie, wissenschaftliche Mitarbeiterin

Kantonsverwaltung

RUPPEN Franz, Staatsrat, Vorsteher des DMRU

ZUMSTEIN Adrian, Chef der Dienststelle für Raumentwicklung (DRE)

PELLISSIER Vincent, Chef der Dienststelle für Mobilität (DFM)

DEFAGO Aurélie, Raumplanerin DRE

Alle in diesem Bericht angegebenen Links wurden am 6. August 2024 aufgerufen. Auf externe Links, die sich im Laufe der Zeit ändern können, hat der Parlamentsdienst keinen Einfluss.

2. Präsentation

2.1 Hintergrund

Seit 2001 unterstützt der Bund die Agglomerationen über den Infrastrukturfonds und seit 2018 über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF). Alle vier bis fünf Jahre können die Städte und Agglomerationen ein Agglomerationsprogramm einreichen. Infrastruktur- und Mobilitätsmassnahmen, die durch Massnahmen der Siedlungs-, Natur- und Landschaftsplanung ergänzt werden, können in Höhe von 30 bis 50 Prozent durch den Bund mitfinanziert werden. Träger der Infrastruktur- und Mobilitätsmassnahmen ist der Kanton, während die anderen Massnahmen von den Gemeinden, begleitet durch den Kanton, umgesetzt werden.

Seit 2006 unterstützt der Kanton gemäss Artikel 8 des [Gesetzes über die Regionalpolitik vom 12. Dezember 2008](#) die Walliser Agglomerationen bei der Ausarbeitung ihrer Projekte.

Die Agglo Brig-Visp-Naters war die erste, die beim Bund ein Agglomerationsprogramm der ersten Generation einreichte (2007), gefolgt von der zweiten (2011), der dritten (2016) und der vierten (2021). Die Agglo Sitten machte ab der zweiten Generation mit, bevor sie ihr Gebiet für die dritte Generation mit Siderns zusammenschloss, um die Agglomeration Mittelwallis zu bilden. Die Agglo Chablais hat sich an der zweiten, dritten und vierten Generation beteiligt. Für die dritte Generation legte auch die Agglo Rhoneknie ein Programm vor. Dieses entsprach jedoch nicht in allen Punkten den Anforderungen des Bundes, weshalb es von der Mitfinanzierung ausgeschlossen wurde. Dennoch darf die Agglo jetzt für ihr Programm der vierten Generation wieder mit der Unterstützung des Bundes rechnen.

Auf der Ebene der Kantonsverwaltung sind zwei Dienststellen von diesen Programmen betroffen: Die Dienststelle für Raumentwicklung (DRE) ist die kantonale Koordinationsinstanz für die Agglomerationsprogramme und die Dienststelle für Mobilität (DFM) ist für die technischen und finanziellen Koordinationsaufgaben zuständig. Die Dienststelle für Wirtschaft, Tourismus und Innovation (DWTI) beteiligte sich nach Artikel 12 des Gesetzes über die Regionalpolitik und dessen [Verordnung](#) ebenfalls an den Kosten für die Ausarbeitung der Programme der vierten Generation.

Leistungsvereinbarung für Agglomerationsprogramme der 4. Generation (AP4)

Die Leistungsvereinbarung ist ein Vertrag zwischen Kanton und Bund. Darin werden die Umsetzung der Programme geregelt und die Mitfinanzierung des Bundes bei der Umsetzung der Agglomerationsprogramme festgelegt. Als für die Agglomerationsprogramme verantwortliches Organ wird der Staatsrat aufgeführt. Dies ist eine Forderung des Bundes, die er für die Leistung der Beitragszahlungen voraussetzt.

Für die vierte Programmgeneration ist die Mitfinanzierung des Bundes im ab dem Jahr 2024 geltenden [Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite vom 4. Dezember 2023](#) für Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms für den Agglomerationsverkehr geregelt.

Für die drei Walliser Agglomerationen sind im Bundesbeschluss folgende Mitfinanzierungen festgelegt:

Agglo Chablais: Beitragssatz von 30 Prozent und ein Höchstbetrag von 10,59 Millionen Franken (Preis vom Oktober 2020, ohne MwSt. und Teuerung)

Agglo Rhoneknie: Beitragssatz von 30 Prozent und ein Höchstbetrag von 8,78 Millionen Franken (Preis vom Oktober 2020, ohne MwSt. und Teuerung)

Agglo Brig-Visp-Naters: Beitragssatz von 35 Prozent und ein Höchstbetrag von 10,82 Millionen Franken (Preis vom Oktober 2020, ohne MwSt. und Teuerung).

Die Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und die Gewährung eines Rahmenkredits durch den Grossen Rat sind noch ausstehend.

Zusatzvereinbarungen über die AP4-Leistungen

Der Kanton unterzeichnet mit den Agglomerationsgemeinden eine Zusatzvereinbarung, um darin namentlich die Aufgabenverteilung zwischen Kanton und Agglomerationsgemeinden bei der Planung und Umsetzung der im AP enthaltenen Massnahmen klar zu regeln.

Die Agglomerationen fungieren als Vermittlerinnen zwischen Kanton und Agglomerationsgemeinden. Sie sorgen für die generelle Koordination der umzusetzenden Massnahmen. Sie stellen die Nachkontrolle der Massnahmenumsetzung sicher und unterstützen den Kanton in seiner Funktion als dem Bund gegenüber verantwortliches Organ. Auf der operativen Ebene ist eine Programmverantwortliche, Raumplanerin bei der Dienststelle für Raumentwicklung, für die Koordination sämtlicher Programme und der verschiedenen beteiligten Akteurinnen und Akteure zuständig.

Programmkosten

Der Gesamtbetrag, nach Abzug der Mitfinanzierung durch den Bund, beläuft sich auf 65,23 Millionen Franken (vor Abzug der Beteiligungen der Gemeinden):

- 24,69 Millionen Franken: Chablais
- 20,47 Millionen Franken: Rhoneknie
- 20,07 Millionen Franken: Brig-Visp-Naters

Dieser Betrag von 65,23 Millionen Franken wird zwischen der DFM und den Gemeinden gemäss den im Wallis geltenden gesetzlichen Bestimmungen (StrG, GWFV, GöVALV) aufgeteilt.

Nach Abzug der geschätzten Gemeindebeteiligungen belaufen sich die Gesamtinvestitionen der DFM auf 12,13 Millionen Franken. Die DFM hat in Zusammenarbeit mit den betreffenden Agglomerationen und Gemeinden eine umfassende Überarbeitung der Planung der den Kanton betreffenden eingeleiteten Massnahmen der AP1 bis AP4 an die Hand genommen. So belaufen sich die Gesamtinvestitionen der DFM, nachdem gewisse Massnahmen in kantonaler Zuständigkeit aus der Planung gestrichen oder in spätere AP verschoben wurden, auf maximal 7,24 Millionen Franken, unter der Annahme, dass die ausgewählten Massnahmen zu 100 Prozent umgesetzt werden. Diese Beträge werden in die Mehrjahresplanung aufgenommen.

Aufgrund der Erfahrungen mit früheren AP-Generationen schätzte die DFM die Realisierungsquote der dem Bund vorgelegten kommunalen Massnahmen auf 40 Prozent, was einem Betrag von 2,08 Millionen Franken entspricht. Diese Realisierungsquote wird als hoch eingestuft.

Somit beläuft sich der geschätzte, vom Kanton (durch die DFM) zu tragende Betrag auf 9,32 Millionen Franken. In diesem Betrag sind die für den Langsamverkehr vorgesehenen Massnahmen für einen Gesamtbetrag von 5,19 Millionen Franken enthalten. Auf einen Zeitraum von fünf Jahren gesehen, bedeutet das einen durchschnittlichen Betrag von etwa 1,864 Millionen Franken pro Jahr, verteilt auf die drei Kreise und die Sektion öffentlicher Verkehr und Langsamverkehr der DFM. Anzuführen ist, dass zur Finanzierung der Massnahmen des AP4 noch die Finanzierung der Massnahmen der AP2 und AP3 hinzukommt und bis 2025 bzw. 2027 weiterlaufen wird.

Die Agglomerationsprogramme sind Teil der kantonalen Raumentwicklungsstrategie. Mit der Realisierung der Massnahmen in der Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsplanung können die Lebensqualität und die Standortattraktivität des Kantons insgesamt erhalten und erhöht werden. Die Walliser Agglomerationen sind der Motor für Wirtschaftswachstum im Kanton und erfüllen eine wichtige Funktion als Beschäftigungs-, soziale Versorgungs- und Infrastrukturzentren für den Kanton als Ganzes.

Zudem unterstützt auch das vom Staatsrat im April 2018 verabschiedete [kantonale Mobilitätskonzept 2040](#) diese Strategie und empfiehlt die Umsetzung der Agglomerationsprogramme, namentlich durch die Aufstockung der personellen und finanziellen Ressourcen.

3. Diskussion und Eintreten

3.1. Eintretensdebatte

Im Rahmen der Eintretensdebatte werden folgende Präzisierungen gegeben:

Von 2012 bis 2023 beliefen sich die vom Kanton für die Agglomerationsprogramme von der ersten bis dritten Generation der Agglomerationen Chablais, Mittelwallis und Brig-Visp-Naters getätigten Nettoinvestitionen auf rund 17 Millionen Franken, also etwas weniger als 2 Millionen Franken im Jahr. Die gesamten Investitionskosten für diese Programme belaufen sich auf schätzungsweise 28 Millionen, während die vom Bund erhaltenen Beiträge 9 Millionen Franken betragen. Bei diesen Zahlen werden insbesondere die Erneuerungen in Vétroz (im Gang – Fr. 10 Mio.), Glis (Fr. 5 Mio.) und Bitsch (Fr. 7,5 Mio.) berücksichtigt.

Zusätzlich zu den 1,9 Millionen Franken pro Jahr für die Finanzierung der AP4 wird der Betrag zulasten des Kantons für die Finanzierung der Massnahmen der AP2 und AP3 bis 2025 und 2027 auf rund 6 Millionen Franken geschätzt. Es handelt sich um kantonale Mobilitätsinfrastrukturmassnahmen und kommunale Massnahmen, die im Zusammenhang mit Wegen des Alltagslangsamverkehrs subventioniert werden.

Ein Abgeordneter möchte wissen, ob die laufende Überarbeitung der Planung Auswirkungen auf die Mitfinanzierung des Bundes hat. Die Raumplanerin, die für die Agglomerationsprogramme zuständig ist, erklärt, dass die Mitfinanzierung für die im Rahmen des AP4 gestrichenen Massnahmen möglicherweise entfallen wird. Die Subventionen sind nicht garantiert: Gewisse Massnahmen können aufgegeben werden, während andere in einer künftigen Generation neu geplant werden können, was einer erneuten Prüfung durch den Bund bedarf. Einige der Massnahmen der zweiten und dritten Generation wurden ersetzt, um einen Verlust der Bundesbeiträge zu verhindern. Die Verantwortliche ergänzt, dass diese Anpassungen oft Massnahmen betreffen, die aufgrund mangelnder Reife Verzögerungen erfahren haben. Dieser Aspekt wird vom Bund berücksichtigt.

Betreffend die genaue Rolle und Verantwortlichkeit der einzelnen Beteiligten (Bund, Kanton und Zusammenschlüsse von Gemeinden / Agglomerationen) wird präzisiert, dass gemäss der [Verordnung über das Programm Agglomerationsverkehr \(PAVV\)](#) der Kanton gegenüber dem Bund für die Agglomerationsprogramme verantwortlich ist. Die gesamten Finanzströme seitens des Bundes für Walliser Agglomerationsprogramme fliessen über die Konten des Kantons, bevor sie an die Gemeinden weiterverteilt werden, einschliesslich für rein kommunale Massnahmen. Da die Raumplanung beispielsweise eine rein kommunale Aufgabe ist, fungiert der Kanton zuweilen lediglich als eine Art Briefkasten zwischen Gemeinden und Bund. Für die Erarbeitung und Umsetzung der Agglomerationsprogramme sind die Agglomerationen verantwortlich. Folglich unterzeichnet der Kanton eine Zusatzvereinbarung mit den Gemeinden und Agglomerationen, um sicherzustellen, dass diese die ihnen obliegenden Massnahmen umsetzen.

Eine Abgeordnete weist auf die komplexe finanzielle Situation im Zusammenhang mit der Strasseninfrastruktur im Wallis hin. Sie fragt, ob es möglich wäre, die Infrastrukturprojekte vom Globalbudget des Kantons und der Dienststelle zu trennen. Gewisse Massnahmen im Zusammenhang mit dem Langsamverkehr oder dem öffentlichen Verkehr seien durchaus sinnvoll. Sie hinterfragt aber, ob es zielführend ist, einen Rahmenkredit für Massnahmen zu bewilligen, die angesichts der aktuellen Dringlichkeiten beim Strassennetz vielleicht nie umgesetzt werden. Sie fragt, ob diese Massnahmen angesichts der Priorisierung der Programme überhaupt eines Tages umgesetzt werden können.

Gemäss Chef der Dienststelle für Mobilität werden Programme hauptsächlich aus drei Gründen nicht umgesetzt: begrenzte finanzielle Mittel, Mangel an personellen Ressourcen beim Kanton und den

Gemeinden und Dauer der Verfahren bzw. die fehlende Reife der Projekte. Aus diesen Gründen müssen bestimmte Programme in Zusammenarbeit mit den Gemeinden neu bewertet werden (Streichung aus der Planung oder Neuplanung). Er räumt ein, dass die der Dienststelle zugesprochenen finanziellen Mittel nicht ausreichen, um die gesteckten politischen Ziele zu erreichen und die für 2025 vorgesehenen Budgetkürzungen werden dieses Problem weiter verschärfen. Eine Priorisierung der Massnahmen und Programme ist daher unerlässlich.

Ein Abgeordneter erinnert daran, dass im Jahr 2020 ein Kredit von 50 Millionen Franken für die Agglomerationsprogramme der dritten Generation bewilligt worden war (AP3). Er weist darauf hin, dass die für diese Programme vorgesehenen Mittel in den Budgets für Strassen verschwinden. Er fragt sich, ob innerhalb des Departements oder der Dienststelle hinsichtlich der Schaffung eines separaten Budgetpostens oder spezifischen Fonds für die Finanzierung dieser Agglomerationsmassnahmen Überlegungen angestellt werden. Die Schaffung eines solchen Fonds würde es ermöglichen, die Mittel gezielter einzusetzen.

Der Chef der Dienststelle für Mobilität erinnert daran, dass der Rahmenkredit eine Bewilligung ist, die gewährten Beträge auszugeben. Die in der vorliegenden Botschaft genannten Beträge entsprechen jenen, die in der jährlichen Budgetplanung aufgeführt sind. Die mit diesen Krediten verbundenen Massnahmen müssten also umgesetzt werden können, wobei dies von den Schwankungen bei den Budgets der kommenden Jahre abhängt. Er unterstreicht, dass die Schaffung eines Fonds denkbar wäre, sofern dieser gespeist wird. Er hält aber auch fest, dass dies zulasten anderer Staatsaufgaben gehen würde.

Ein Abgeordneter fragt sich, ob es sinnvoll ist, den Gemeinden weiterhin Hoffnung zu machen, da bestimmte Massnahmen nicht umgesetzt werden. Der Chef der Dienststelle für Mobilität erinnert daran, dass sich der Kanton und die Gemeinden dieser Tatsache im Zusammenhang mit der vierten Generation und der Vorbereitung der fünften Generation bewusst geworden sind. Eine bessere Vorbereitung und mehr Zurückhaltung bei den Projekten ermöglichen eine Steigerung der Realisierungsquote.

Ein anderer Abgeordneter beobachtet, dass bei den Massnahmen des AP5 tatsächlich ein Paradigmenwechsel stattgefunden hat, da die Gemeinden besser vorbereitet sind. Dank den Erfahrungen, welche die Agglomerationen bei vorherigen AP gesammelt haben, ist im Rahmen des AP5 eine Professionalisierung bei der Governance festzustellen. Er unterstreicht, dass die Kohärenz beim AP5 im Vergleich zu früheren AP steigen wird. Er hebt zudem hervor, dass die Massnahmen der AP2 und 3 in der Agglomeration Mittelwallis zu beinahe 50 Prozent umgesetzt sind, was die Bedeutung der Agglomerationen und ihren Nutzen für die Bevölkerung zeigt. Er erinnert schliesslich daran, dass mangels spezifischer Gesetze zu den Agglomerationen im Wallis der Staatsrat die Budgetprioritäten festlegt.

Ein Abgeordneter fragt, ob die unbefriedigende Realisierungsquote Konsequenzen für die vom Bund gewährte Finanzierung hat. Er fragt auch, ob es einen interkantonalen Vergleich gibt und wo der Kanton Wallis diesbezüglich steht.

Der Chef der Dienststelle für Mobilität antwortet, dass der Kanton Wallis nicht besser oder schlechter dasteht als die anderen. Sämtliche Kantone, inklusive das Wallis, sind bestrebt, die Governance zu verbessern.

Zur Frage möglicher Einbussen hält der Chef der Dienststelle für Mobilität fest, dass die vom Bund gewährten Mittel effektiv gekürzt werden könnten. Er erinnert daran, wie wichtig es ist, die Reife der Projekte zu prüfen, bevor ein neuer Finanzierungsantrag beim Bund eingereicht wird. Für die Projekte des AP4 wurden bedeutende Anstrengungen unternommen, um die Anträge auf finanzierbare und realisierbare Projekte zu konzentrieren. Dieser Ansatz soll für die Projekte des AP5 weiterverfolgt werden.

3.2. Eintretensabstimmung

Die Kommission spricht sich einstimmig für Eintreten aus.

4. Detailberatung

In diesem Bericht sind nur jene Bestimmungen aufgeführt, zu denen die Abgeordneten Anträge unterbreitet haben und/oder die zu Diskussionen geführt haben.

Beschluss über die Gewährung eines Rahmenkredits für die Bauarbeiten der Infrastrukturmassnahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

-

5. Schlussberatung und -abstimmung

5.1. Schlussberatung

Keine Wortmeldungen.

5.2. Schlussabstimmung

Die KBV nimmt den Beschluss über die Gewährung eines Rahmenkredits für die Bauarbeiten der Infrastrukturmassnahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation einstimmig an.

Sitten, 28. Juli 2024

Der Vizepräsident
CHAPPOT Florian

Die Berichterstatterin
DE LAVALLAZ Valérie