

Erläuternder Bericht zum Vorentwurf des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr (GöV)

Mit Entscheid vom 21. April 2021 gibt der Staatsrat den Vorentwurf des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr in Begleitung des vorliegenden erläuternden Berichts in die Vernehmlassung.

1. Einleitung

Der vorliegende Gesetzesvorentwurf wurde von der Steuerungsgruppe GöV (nachstehend: StGöV) ausgearbeitet, die auf den Staatsratsentscheid vom 23. Oktober 2019 hin gebildet worden war. Die eingesetzte StGöV setzt sich zusammen aus Vertretern der Kantonsverwaltung (Dienststelle für Mobilität, Dienststelle für Raumentwicklung, Verwaltungs- und Rechtsdienst im Departement für Mobilität, Raumentwicklung und Umwelt), der Kantonalen Finanzverwaltung (Departement für Finanzen und Energie), einem Vertreter des Verbands Walliser Gemeinden und einem Vertreter des Walliser Verbands öffentlicher Verkehr. Die StGöV wurde namentlich mit den folgenden Aufgaben betraut:

- Prüfung der Kompetenzen und Verantwortlichkeiten der unterschiedlichen Trägerschaften des öffentlichen Verkehrs auf Walliser Kantonsgebiet;
- Anpassung der kantonalen Rechtsgrundlage an die neuesten technologischen, soziologischen und behördlichen Entwicklungen der Mobilität;
- Anpassung des Finanzierungsmodells für den öffentlichen Verkehr, hauptsächlich für den Agglomerations- und den Ortsverkehr;
- Aufnahme des Agglomerations- und des Ortsverkehrs in das Gesetz;
- Aufnahme der kantonalen Aufgaben im Alltagslangsamverkehr in das Gesetz;
- Genaue Festlegung der Finanzierung von Infrastruktur- und Betriebsprojekten des öffentlichen Verkehrs, des Langsamverkehrs und des touristischen Verkehrs sowie der Mobilität von besonderer Bedeutung;
- Aufnahme der kantonalen Luftverkehrsstrategie in das GöV.

Angesichts der grossen Zahl an Problembereichen, die von den Fachdienststellen für Mobilität und Raumentwicklung festgestellt worden sind, aber auch aufgrund der Erwartungen, die der Staatsrat und der Grosse Rat hinsichtlich der technologischen und soziologischen Entwicklungen kundgetan haben, ist die Totalrevision des kantonalen Gesetzes über den öffentlichen Verkehr vom 28. September 1998 (GöV) unerlässlich geworden.

2. Gesetzgebungsverfahren

Die gegenwärtige kantonale Gesetzgebung besteht hauptsächlich aus einem Gesetz, dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 18. September 1998 (nachstehend: aGöV). Für diesen Erlass gilt das folgende Gesetzgebungsverfahren:

Das neue Gesetz über den öffentlichen Verkehr (nachstehend: GöV) wird vom Grossen Rat auf der Grundlage eines ihm vom Staatsrat vorgelegten Entwurfs verabschiedet (Art. 37 ff. der Verfassung des Kantons Wallis vom 8. März 1907 (Kantonsverfassung) und Art. 35 ff. des Gesetzes über die Organisation der Räte und die Beziehungen zwischen den Gewalten vom 28. März 1996 (GORBG)).

Der vorliegende Vorentwurf berücksichtigt dieses Verfahren, da er sämtliche wesentlichen Elemente (Kompetenzen, Festlegung der materiellen Bestimmungen und Verfahren), aber auch die Einzelheiten enthält.

Das Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs vom 14. September 2011 (GWFV) sowie das Strassengesetz vom 3. September 1965 (StrG) befinden sich ebenfalls in Teilrevision, sodass die Artikel, die mit dem vorliegenden Gesetz zusammenhängen, ebenfalls geändert werden.

3. Die Revision in groben Zügen

Die folgenden allgemeinen Erläuterungen haben den Zweck, dem Grossen Rat und allen Interessierten die Gründe für die Totalrevision des aGöV darzulegen, einen Überblick über die ausgeführten Arbeiten zu geben und die Hauptmerkmale des Revisionsentwurfs in der vorgelegten Version zu erläutern. Zusätzliche Erläuterungen und Präzisierungen befinden sich im Kommentar zu den einzelnen Artikeln in Kapitel 4.

3.1. Heutiger Stand und Entwicklung im regionalen Personenverkehr

Aufgabenteilung zwischen Bund, Kanton und Gemeinden

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr trat 1998 in Kraft. Dessen Artikel 11 sieht vor, dass sich die Walliser Gemeinden an den ungedeckten Kosten, die sich aus dem Regionalverkehr ergeben, zu beteiligen haben. Die Gemeinden tragen auch einen Grossteil der ungedeckten Kosten des Betriebs von Bussen des Orts- und Agglomerationsverkehrs.

Bei der Umsetzung der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA I) 2008, nahm der Bund eine Änderung seiner Beteiligung vor, wodurch sie von 88 auf 65 % zurückging. Da das Angebot unverändert blieb, und es der damals gesunde Finanzhaushalt zulies, entschied sich der Staatsrat, die Mehrkosten auf sich zu nehmen, ohne die Gemeinden zu einer Erhöhung ihrer Beitragsquote hinzuzuziehen. Diese Aufteilung wurde in die Ausarbeitung der Aufgabenentflechtung und den Finanzausgleich zwischen Kanton und Gemeinden (NFA II) integriert.

Situation auf Ebene Bundesrecht

Das Personenbeförderungsgesetz vom 20. März 2009 (PBG) bildet den gesetzlichen Rahmen für das Angebot im öffentlichen Verkehr und dessen Finanzierung, insbesondere dessen 6. Abschnitt mit dem Titel «Bestelltes Verkehrsangebot». Präzisiert und ergänzt wird es in einer Ausführungsverordnung, der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV).

Kanton und Bund sind gemeinsame Besteller des Angebots des regionalen Personenverkehrs (Art. 28 PBG). Sie schliessen mit den Transportunternehmen Angebotsvereinbarungen ab, die für eine Fahrplanperiode, üblicherweise für zwei Jahre, gelten (Art. 21 ARPV). Es kann auch eine Zielvereinbarung für mindestens zwei Fahrplanperioden abgeschlossen werden. In diesem Falle sind die Angebotsvereinbarungen dieser Perioden danach auszurichten (Art. 24 ARPV). Wie auch bei der Finanzierung von Investitionen haben die Transportunternehmen bei den Angebotsvereinbarungen gegenüber den Bestellern einen Abgeltungsanspruch. Das Angebot wird durch die Anzahl der Kurspaare quantifiziert und bestimmt sich in erster Linie aufgrund der Nachfrage, d. h. aufgrund der zu erwartenden Zahl der beförderten Personen (Art. 30 PBG und Art. 5, 7 und 8 ARPV). Es wird auch auf «die Bedürfnisse der wirtschaftlichen Entwicklung benachteiligter Landesgegenden» (Art. 6 ARPV) und auf die Zielsetzungen bezüglich der Raumplanung und des Umweltschutzes abgestimmt.

In Abwägung all dieser Aspekte, die sich aus der Regionalpolitik ergeben, legt das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Kriterien für die minimale Wirtschaftlichkeit der Linien fest. Dazu hat es ein schweizweites, auf Indikatoren und Kennzahlen gestütztes System eingerichtet, mit dem die Qualität der Leistungen des regionalen Personenverkehrs gemessen werden soll (Art. 9, 12 und 20 ARPV). Die Indikatoren (Vollkosten, Erlöse, Abgeltung, Personenkilometer, produktive Stunden usw.) und die aus ihnen gebildeten Kennzahlen (Vollkosten, Erlöse oder Abgeltung bezogen auf die Personenkilometer oder die produktiven Stunden) werden in einem Dokument mit dem Titel "Leifaden Kennzahlen RPV" (RPV= regionaler Personenverkehr) definiert. Sobald die realen Ergebnisse eines Jahres einmal vorliegen, vergleicht das BAV die Kennzahlen zwischen den Linien derselben Kategorie und zwischen den Unternehmen (wobei die Linien für jedes Unternehmen zusammengefasst werden). Die Ergebnisse stellt es den Unternehmen und Kantonen zur Verfügung, wobei die Anonymität von Drittunternehmen gewahrt bleibt. Damit ein Vergleich möglich ist, müssen die Transportunternehmen den regionalen Personenverkehr aus den übrigen Sparten ihrer Betriebskosten- und Leistungsabrechnung herauslösen und eine Linienfolgsrechnung präsentieren können (Art. 35 PBG und Art. 29 ARPV). Die Vergleiche dienen dem Kanton und dem BAV in den Verhandlungen mit den Transportunternehmen als Unterstützung zur Formulierung ihrer Forderungen.

Entwicklung des Finanzrahmens des Bundes

Das BAV, der Kanton und die Transportunternehmen einigen sich also auf ein Verkehrsangebot, das der Nachfrage angemessen ist und bestimmte Kriterien der Wirtschaftlichkeit erfüllt. Daraufhin verpflichten sich die Besteller, den Unternehmen «die laut Planrechnung ungedeckten Kosten» (Art. 28 PBG), d. h. also das voraussichtliche Betriebsdefizit, abzugelten. Dieses Defizit wird in die mehrjährige Haushaltsplanung des Bundes (für die Fahrplanperiode) aufgenommen, und auch die Aufteilung zwischen den beiden co-finanzierenden Bestellern wird darin vorgesehen, unter Beachtung der den Kantonen zur Verfügung gestellten Mittel (gemeinhin Kantonsquote genannt).

Aufgrund fehlender Mittel, aber auch weil viele Kantone und Agglomerationen ihre regionalen und städtischen Verkehrssysteme stark ausgebaut haben, ist der Bund nicht immer in der Lage, die von den Kantonen gewünschten Beteiligungen am Regionalverkehr in vollem Umfang zu finanzieren. Das UVEK, durch das BAV, kann den von den Kantonen zur Verfügung gestellten Finanzrahmen nicht immer Folge leisten und muss deshalb die Bundesbeteiligung an der Finanzierung der ungedeckten Kosten im Regionalverkehr manchmal kürzen. Ausserdem prüft es nun daher jeden einzelnen Antrag eines Kantons auf Erhöhung des ihm zugewiesenen Rahmens noch viel genauer und duldet Anpassungen nur noch, wenn diese den vom Bund festgelegten Bedingungen exakt entsprechen.

Vergleich zwischen den Westschweizer Kantonen

Aus den gesetzlichen Grundlagen des Bundes geht hervor, dass sich das BAV, die Kantone und die Unternehmen auf ein Angebot im öffentlichen Regionalverkehr einigen müssen. Jeder Kanton entscheidet dann für sich, ob er die Gemeinden oder weitere Körperschaften zu einer Beitragsleistung am kantonalen Anteil heranziehen will. Alle Westschweizer Kantone, mit Ausnahme des Stadtkantons Genf, entschieden sich dafür, die Gemeinden in die Pflicht zu nehmen, jeder in einem auf sich abgestimmten und in einem kantonalen Gesetz festgelegten Ausmass, im Falle des Kantons Wallis im kantonalen Gesetz über den öffentlichen Verkehr.

Über das gemeinsam bestellte Angebot hinaus können der Bund, der Kanton oder die Gemeinde ein zusätzliches Angebot bestellen. In diesem Fall verpflichtet sich der Besteller dieser Angebotserweiterung, für die Abgeltung der ungedeckten Kosten alleine aufzukommen (Art. 28 PBG). Bis 2012 überschritt der Kanton Wallis seine ihm vom Bund zugewiesene Kantonsquote nie. Dieser Fall trat zum ersten Mal mit der 2013 beginnenden

Fahrplanperiode ein, insbesondere aufgrund einer Angebotsverdichtung, die über das gemeinsam bestellte Angebot hinausging (für die Einführung des Halbstundentakts zu Hauptverkehrszeiten des RegionAlps zwischen Brig und Monthey).

Artikel 36 PBG beschreibt schliesslich, was geschehen soll, wenn das Betriebsdefizit unter- oder überschätzt worden ist. Wenn ein Unternehmen in einer abgeltungsberechtigten Sparte ein Defizit verzeichnet, das die Höhe der Abgeltung übersteigt, so verantwortet das Unternehmen diesen Fehlbetrag selbst und trägt ihn auf die neue Rechnung vor. Fällt das Defizit dagegen tiefer als die erhaltene Abgeltung aus, so weist das Unternehmen mindestens zwei Drittel dieses Überschusses der Spezialreserve zur Deckung künftiger Fehlbeträge zu.

Abbildung 1 zeigt als Beispiel die Aufteilung der Betriebsabgeltung zwischen Bund, Kanton und Gemeinden in den sieben Kantonen der Westschweiz.

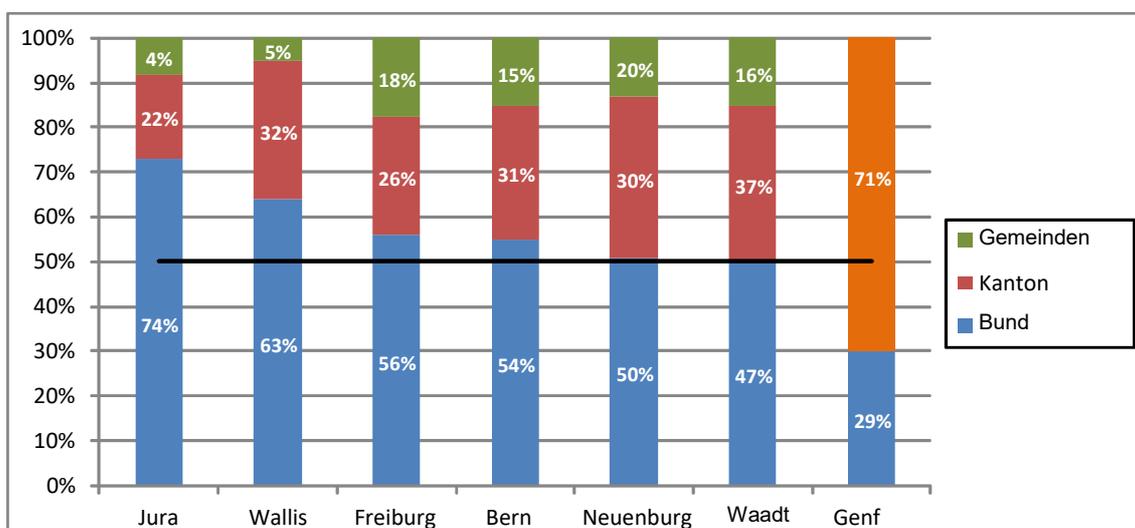


Abbildung 1: Aufteilung der Betriebsabgeltung Bund / Kanton / Gemeinden in den sieben Westschweizer Kantonen

Man stellt fest, dass die Kantone Bern, Freiburg, Neuenburg und Waadt einen Bundesanteil erhalten, der gleich hoch oder leicht höher als der Landesdurchschnitt (50%) ist. Die Kantone Wallis und Jura erhalten einen (1996 historisch und aufgrund der Finanzkraft, der Länge des Fernverkehr-Bahnnetzes und der Bevölkerung festgesetzten) erhöhten Anteil, während Genf von allen Westschweizer Kantonen am wenigsten Geld erhält, mit einem vom Bund übernommenen Anteil von 30%.

Das restliche Betriebsdefizit wird von den Kantonen gedeckt, die einen Teil davon auf die Gemeinden abwälzen. Der Kanton Genf bildet da eine Ausnahme, da alle Gemeinden des Kantons durch das Stadtverkehrsnetz (Transports publics genevois, TPG) erschlossen werden und es für diese Art des Ortsverkehrs eigene kantonale Gesetzesgrundlagen gibt. Somit ist der regionale Personenverkehr in diesem Kanton zweitrangig, da ein dichter Agglomerationsverkehr an erste Stelle steht.

Die Walliser Gemeinden beteiligen sich mit 5.2 % an der gesamten Abgeltung (das sind 14 % der Kantonsquote von 37 %), gegenüber den 8 % der jurassischen Gemeinden und den 13 bis 18 % der Gemeinden in den übrigen Westschweizer Kantonen. Gemäss neuem Vorschlag erhöht sich die Beteiligung auf 11.1 % (das sind 30 % des Kantonsanteils von 37 %), was im interkantonalen Vergleich immer noch niedrig ist.

3.2. Agglomerations- und Ortsverkehr

In den letzten 20 Jahren haben die Agglomerationen und die interkommunale Zusammenarbeit stark an Bedeutung gewonnen, vor allem in Bezug auf die Planung und Finanzierung des Angebots im öffentlichen Verkehr.

3.3. Kantonale Luftfahrtstrategie

Der Staatsrat hat zur Wichtigkeit einer im Rahmen der Wirtschafts- und Tourismuspolitik anzulegenden Luftverkehrsstrategie Stellung genommen und will, angesichts der kantonalen Bedeutung, die er dieser Mobilitätsinfrastruktur beimisst, die gesetzlichen Grundlagen schaffen, um den Flughafen Sitten als von kantonaler Bedeutung anzuerkennen und dessen Verwaltung, Betrieb und Unterhalt zu gewährleisten.

Nach dem Abzug der Luftwaffe vom Flughafen Sitten und auf Empfehlung der HöV-Professorin Laure Athias hat der Staatsrat in seiner Sitzung vom 19. September 2018 ausserdem beschlossen, für die Unternehmensführung des Flughafens Sitten die Form einer institutionellen öffentlich-privaten Partnerschaft (ÖPP) des Typs Konzession zu prüfen und für die Verwaltung des Flughafens die Bildung einer Betriebsgesellschaft zu bewilligen.

Das Kantonalisierungsprojekt für den Flughafen Sitten umfasst somit drei Schwerpunkte: die Koordination des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL), die Einrichtung der Unternehmensführung des Flughafens sowie dessen operative Entwicklung und die Finanzierung. Der vorliegende Entwurf schlägt für den Zivilflughafen Sitten ein Finanzierungsprinzip vor. Die anderen beiden Schwerpunkte werden Gegenstand einer separaten Botschaft sein, unter dem Vorbehalt der Annahme des vorliegenden Gesetzentwurfes durch den Grossen Rat.

3.4. Alltagslangsamverkehr

Der Staatsrat, auch in Reaktion auf die vom Grossen Rat geäusserten Erwartungen (s. insbesondere Motion 5.0454), will eine gesetzliche Grundlage für den Alltagslangsamverkehr schaffen, in Ergänzung zum Freizeitlangsamverkehr, der Gegenstand eines eigenen Gesetzes, des GWFV, ist.

3.5. Mobilität von besonderer Bedeutung

Um dessen Praxis zu präzisieren und ihn nach dem multimodalen Prinzip auszurichten, muss die heutige gesetzliche Grundlage ausgebaut werden, um den Herausforderungen besser gerecht werden zu können.

3.6. Reorganisation des Finanzierungs-/Subventionierungssystems

Um das Finanzierungssystem überschaubarer zu machen, wird eine Vereinfachung und Harmonisierung der Beteiligungen vorgeschlagen. Dies erlaubt es auch, die Entwicklungen der institutionellen Strukturen nachzuvollziehen, wie die Entwicklung der Agglomerationsprojekte, was die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs betrifft, und die interkommunale Zusammenarbeit, was die Finanzierung des Ortsverkehrs betrifft.

3.7. Klärung der Aufgabenteilung zwischen den verschiedenen Institutionen

Ein Hauptanliegen dieser Totalrevision des GöV ist die Festlegung der Aufgabenteilung im Bereich des öffentlichen Verkehrs. Die Aufgaben werden klar und verständlich zwischen den verschiedenen Akteuren aufgeteilt: dem Kanton, den Gemeinden, den konzessionierten Unternehmen und den Infrastrukturbesitzern.

3.8. Revision des kantonalen Gesetzes über die Wege des Freizeitverkehrs (GWFV) und des kantonalen Strassengesetzes (StrG)

Das kantonale Gesetz über den öffentlichen Verkehr wird Bestimmungen zum Alltagslangsamverkehr enthalten, in Ergänzung zum GWFV, das den Freizeitlangsamverkehr regelt. Das GWFV wird durch die Revision des GöV angepasst und aktualisiert. Dasselbe gilt für das StrG, da die Bestimmungen des vorliegenden GöV-Vorentwurfs nach Anpassungen des StrG verlangen.

4. **Gliederung des Vorentwurfs für das Gesetz über den öffentlichen Verkehr**

Der Vorentwurf des Gesetzes gliedert sich in sieben Kapitel. Das erste Kapitel befasst sich mit den allgemeinen Bestimmungen, das zweite mit dem öffentlichen Verkehr und das dritte mit der kantonalen Luftfahrtstrategie. Das vierte Kapitel befasst sich mit dem Alltagslangsamverkehr, das fünfte Kapitel mit der so genannten Mobilität von besonderer Bedeutung. Kapitel sechs und sieben behandeln die Zuständigkeiten und das Verfahren sowie die Übergangs- und Schlussbestimmungen.

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Dieses Kapitel enthält die allgemeinen Aspekte des vorliegenden Vorentwurfs für das Gesetz über den öffentlichen Verkehr. Insbesondere legt es den Geltungsbereich, den Zweck und die kantonalen Befugnisse fest.

2. Kapitel: Öffentlicher Verkehr

Dieses Kapitel ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der erste befasst sich mit dem regionalen Personenverkehr, der zweite Abschnitt befasst sich mit dem Agglomerations- und dem Ortsverkehr.

3. Kapitel: Kantonale Luftverkehrsstrategie

Dieses Kapitel setzt die kantonale Luftverkehrsstrategie um. Es erklärt den Flughafen Sitten zu einer Aufgabe von kantonalem Interesse und legt die Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortlichkeiten in Bezug auf diese Luftverkehrsinfrastruktur von kantonalem Interesse fest. Es beschreibt die Prinzipien der Kostenübernahme für eine solche kantonale Aufgabe.

4. Kapitel: Alltagslangsamverkehr

Dieses Kapitel steckt den gesetzlichen Rahmen für den alltäglichen Langsamverkehr ab, insbesondere durch die Einrichtung eines kantonalen Radverkehrsnetzes und die Festlegung der Prinzipien für die Subventionierung der Gemeinden in diesem Bereich. Die diesbezüglichen Bestimmungen ergänzen das Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs, das den Freizeitlangsamverkehr regelt.

5. Kapitel: Mobilität von besonderer Bedeutung

Dieses Kapitel schafft die gesetzliche Grundlage für die Subventionierung von Infrastrukturen, den Betrieb und die Fördermassnahmen für eine Mobilität von besonderer Bedeutung, an welcher der Kanton ein besonderes Interesse hat.

6. Kapitel: Kompetenzen und Verfahren

Dieses Kapitel ist in zwei Abschnitte unterteilt. Der erste Abschnitt legt die Kompetenzen des Staatsrates, des für die Mobilität zuständigen Departements, der für die Mobilität zuständigen Dienststelle, der Planungsregionen und der Verkehrskommission fest. Der zweite Abschnitt hält den Rechtsmittelweg für Verfahren fest.

7. Kapitel: Übergangs- und Schlussbestimmungen

Das letzte Kapitel des Gesetzesvorentwurfs enthält die Bestimmungen über seinen Vollzug und führt die Änderungen am Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs auf.

5. Kommentare zu den einzelnen Artikeln des Vorentwurfs für das Gesetz über den öffentlichen Verkehr

1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Geltungsbereich und Zweck

Absatz 1 legt den Geltungsbereich des Gesetzes über den öffentlichen Verkehr auf den Rahmen der dem Kanton von der Bundesgesetzgebung überlassenen Kompetenzen fest. Das Gesetz regelt den öffentlichen Verkehr, den Alltagslangsamverkehr, den Bereich des Luftverkehrs und die Mobilität von besonderer Bedeutung.

Absatz 2 bestimmt die Zwecke des Gesetzes und zählt diese auf: ein hochwertiges Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr zu gewährleisten, unter Berücksichtigung der Prinzipien der Wirtschaftlichkeit, Sozialpolitik und Nachhaltigkeit, der Anforderungen des Umweltschutzes, der rationellen Boden- und Energienutzung, der angemessenen und sinnvollen Raumordnung sowie der gegenseitigen Ergänzung von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr. Der Langsamverkehr steht für den Individualverkehr, der seinen Antrieb aus Muskelkraft oder umweltschonender Motorisierung bezieht und somit Fortbewegungsarten, wie zu Fuss gehen, Rad- oder E-Trotinettefahren (Mikromobilität) umfasst.

In Absatz 4 werden die Modalitäten und Bedingungen für kantonale Subventionen und Beteiligungen festgesetzt.

In Absatz 5 werden die Modalitäten und Bedingungen für die Beitragserhebung der Gemeinden festgesetzt.

In Absatz 6 werden die Befugnisse und Zuständigkeiten des Staatsrates, des für die Mobilität zuständigen Departements, der für die Mobilität zuständigen Dienststelle, der Planungsregionen, der sozioökonomischen Regionen (Einteilung gemäss Art. 7 des Gesetzes über die Regionalpolitik), der Agglomerationen, der Gemeinden und der Transportunternehmen festgesetzt.

Art. 2 Dem Kanton vorbehaltene Rechte

Absatz 1 beauftragt den Kanton, in den Richtlinien des Regierungsprogramms die Grundsätze und Ziele seiner kurz-, mittel-, und langfristigen Mobilitätspolitik festzulegen.

Absatz 2 gibt dem Kanton die Möglichkeit, Subventionen, wie Abgeltungen oder Finanzhilfen, zu gewähren.

Absatz 3 gibt dem Kanton die Möglichkeit, sich an Transportunternehmen zu beteiligen.

Absatz 4 gibt dem Kanton die Möglichkeit, sich organisatorisch und finanziell an Tarifverbänden und an der Umsetzung anderer Tarifmassnahmen zu beteiligen, welche die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen und fördern sollen.

Absatz 5 gibt dem Kanton die Möglichkeit, Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Alltagslangsamverkehrs und des nachhaltigen Verkehrs durchzuführen, zu unterstützen oder zu koordinieren.

Absatz 6 gibt dem Kanton den Auftrag, das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs einzurichten. Somit verwaltet er die Einrichtung, die Signalisation, den Unterhalt und die Beibehaltung des Netzes in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, insbesondere, wenn kommunale Verkehrswege betroffen sind. Bestimmte Unterhaltsaufgaben kann das Departement an die Gemeinden oder an Dritte delegieren. Die Delegation wird im Amtsblatt veröffentlicht.

Art. 3 Bewilligungen zur Personenbeförderung

In Absatz 1 wird in Anwendung der eidgenössischen Bestimmungen der Grundsatz festgelegt, dass für die von Unternehmen oder Privatpersonen gewerbsmässige Durchführung von Fahrten, die nicht der eidgenössischen Konzessionspflicht unterstehen, kantonale Bewilligungen erteilt werden.

Absatz 2 ermächtigt den Staatsrat, das Vernehmlassungs- und Bewilligungsverfahren zu regeln und den Gebührentarif für das Verfahren festzusetzen.

Art. 4 Rechtsform der Subvention

Artikel 4 legt die Form der Subventionsvergabe fest, nämlich durch einen Entscheid oder durch eine öffentlichrechtliche Vereinbarung. Die zuständige Behörde bestimmt sich nach dem Finanzhaushaltsgesetz vom 24. Juni 1980 (FHG).

Art. 5 Vorbehalt des Subventionsgesetzes

Artikel 5 weist darauf hin, dass die Bestimmungen des Gesetzes gelten, soweit sie dem Subventionsgesetz nicht widersprechen. Darüber hinaus ergänzt das Subventionsgesetz das vorliegende Gesetz.

Art. 6 Vorbehalt des Finanzhaushaltsgesetzes des Kantons

Artikel 6 weist darauf hin, dass für Subventionen, die nach dem vorliegenden Gesetz gewährt werden, das Finanzhaushaltsgesetz vom 24. Juni 1980 (FHG) anwendbar ist.

2. Kapitel: Öffentlicher Verkehr

1. Abschnitt: Regionaler Personenverkehr

Art. 7 Begriff

Absatz 1 definiert den regionalen Personenverkehr als Personenverkehr innerhalb des Kantons sowie als den interkantonalen und internationalen Personenverkehr, welcher der Erschliessung des Kantonsgebiets dient.

In Absatz 2 wird präzisiert, dass der Regionalverkehr eine Erschliessungsfunktion erfüllt, wenn er ganzjährig bewohnte Ortschaften erschliesst. Diese Definition leitet sich aus der Definition der Erschliessungsfunktion aus dem Gesetz des Bundes über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 und dessen Verordnung vom 4. November 2009 ab.

Art. 8 Angebot im öffentlichen Verkehr

Absatz 1 überträgt dem Kanton die Verantwortung für die Planung des Angebots im öffentlichen Verkehr in Koordination mit dem Bund oder gegebenenfalls mit anderen Kantonen und/oder beteiligten Partnern.

In Absatz 2 wird erläutert, dass der Kanton in Zusammenarbeit mit den beteiligten Institutionen regionale, kantonale und/oder interkantonale Planungskonzepte ausarbeiten kann, die der regionalen Angebotsplanung als Grundlage für deren Festlegung und Entwicklung dienen.

Absatz 3 verlangt von den Bestellern des öffentlichen Verkehrsangebots, dass sie die Modalitäten zur Ausarbeitung des Angebots und der Tarife sowie den Mindestgrad der Auslastung und Kostendeckung in Richtlinien festlegen.

In Absatz 4 wird präzisiert, dass der Kanton mit den Transportunternehmen öffentlichrechtliche Vereinbarungen abschliesst, welche den Vollzug des Angebots erlauben.

Absatz 5 erlaubt es den Gemeinden oder Dritten, in Ergänzung zum von Kanton und Bundesamt für Verkehr genehmigten Angebot, mit den Transportunternehmen zusätzliche Leistungen oder Tarifierleichterungsmassnahmen zu vereinbaren, sofern sie die ungedeckten Mehrkosten in vollem Umfang selber tragen. Die zusätzlichen Leistungen oder Tarifierleichterungsmassnahmen sind in der Vereinbarung aufzuführen.

Art. 9 Allgemeine Bedingungen für die Gewährung einer Subvention
Im ersten Absatz wird festgehalten, dass der Kanton den Transportunternehmen Subventionen gewähren kann, sofern diese eine Leistung von öffentlichem Interesse im Bereich des öffentlichen Verkehrs erbringen, die vom Kanton bestellt worden ist.

Absatz 2 schreibt vor, was das Vordossier der Vereinbarung im Wesentlichen enthalten muss.

In Absatz 2 wird festgehalten, dass die Belegdokumente im Vordossier der Vereinbarung die entsprechenden Anforderungen des Bundes erfüllen müssen, insbesondere die Vorgaben zur Angebotsbestellung, die vom Bund herausgegeben und vom Kanton präzisiert werden.

Absatz 4 bestimmt, dass das Transportunternehmen die Planrechnungen innert der Frist präsentieren muss, die in den jährlich herausgegebenen Vorgaben des Bundes zur Bestellung des Angebots im Regionalverkehr festgesetzt werden.

Art. 10 Investitionssubventionen
Absatz 1 sieht vor, dass nach Abzug der vom Bund geleisteten Beiträge der Kanton den Transportunternehmen Subventionen für die Finanzierung von Investitionen von bis siebenzig Prozent des verbleibenden Restbetrags gewähren kann.

Absatz 2 gibt eine nicht abschliessende Liste der Investitionssubventionen wieder.

Absatz 3 präzisiert, dass die in Absatz 2 aufgeführten Subventionen einem der folgenden Zwecke dienen müssen:

- a) dem Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr;
- b) der Steigerung der Effizienz;
- c) der Aufrechterhaltung oder Erhöhung der Betriebssicherheit;

Art. 11 Betriebssubventionen
Absatz 1 hält fest, dass der Kanton in Übereinstimmung mit dem Bundesrecht den Transportunternehmen Subventionen für die geplanten ungedeckten Kosten gewährt.

In Absatz 2 wird erläutert, in welchen Fällen der Kanton Transportunternehmen Subventionen für geplante ungedeckte Kosten für Leistungen gewähren kann, die vom Bund nicht subventioniert werden, sofern diese vom Kanton und den Gemeinden anerkannt sind, weil sie der Erhaltung der Bevölkerung oder der wirtschaftlichen Entwicklung in einer Randregion dienen.

Absatz 3 hält fest, dass sich die nach Absatz 2 dieses Artikels gewährte Subvention auf maximal fünfzig Prozent der geplanten ungedeckten Kosten belaufen darf. Zur Festlegung des Subventionssatzes kommen quantitative Kriterien zur Anwendung, wie die Zahl der

Reisenden oder der Kostendeckungsgrad durch Einnahmen der Reisenden. Die unter Buchstaben a) und b) beschriebenen Leistungen können vom Kanton im Rahmen der Vereinbarung mit dem Unternehmen als subventionsberechtigt anerkannt werden.

Art. 12 Ausweis des Spartenerfolgs

Diese Bestimmung hält fest, dass für die Subventionierung der Spartenerfolg in sinngemässer Anwendung von Art. 36 PBG auszuweisen ist.

Art. 13 Beitragserhebung bei den Gemeinden

In Absatz 1 wird festgehalten, dass sich die Gemeinden als Nutzniesserinnen der Leistungen im Regionalverkehr mit dreissig Prozent an der kantonalen Betriebssubvention nach Art. 11 beteiligen.

Absatz 2 beauftragt die zuständige Behörde mit der Erstellung einer jährlichen Tabelle der Aufteilung der kantonalen Betriebssubvention, aus welcher der Anteil des Kantons und der Anteil der Gemeinden hervorgeht.

Art. 14 Aufteilungsverfahren

Absatz 1 beauftragt die zuständige Behörde, die Beitragshöhen der einzelnen Gemeinden in einem alleinigen Entscheid über alle Gemeinden festzusetzen. Kommt es in einem Fall zu einer Anfechtung, treten die unangefochtenen Beiträge dennoch in Kraft. Das soll heissen, dass wenn eine oder mehrere Gemeinden den Entscheid anfechten, der Entscheid betreffend die unangefochtenen Teile des Entscheids, im Wesentlichen die Beträge der anderen Gemeinden, rechtskräftig bleiben.

Absatz 2 hält fest, dass die Aufteilung des Betrags zulasten der Gemeinden nach der jeweiligen sozioökonomischen Region erfolgt.

Absatz 3 legt fest, dass für die Linien des Regionalverkehrs, ohne Bahnlinien, die Aufteilung des Betrags zulasten der Gemeinden unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl einer Gemeinde und des in Art. 16 definierten Koeffizienten für die Erschliessungsgüte erfolgt.

Absatz 4 besagt, dass für die Bahnlinien des Regionalverkehrs die Aufteilung des Betrags zulasten der Gemeinden unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl einer Gemeinde und des in Art. 17 definierten Koeffizienten für die Erschliessungsgüte der Bahn erfolgt.

Art. 15 Bevölkerungszahl

Diese Bestimmung erklärt, wie die für die Aufteilung berücksichtigte Bevölkerungszahl ermittelt wird: es ist die Zahl der ständigen Wohnbevölkerung, die von der dafür zuständigen Behörde, dem Kantonalen Amt für Statistik und Finanzausgleich, für den 31. Dezember des Vorjahres festgestellt worden ist.

Art. 16 Koeffizient für die Erschliessungsgüte des Regionalverkehrs, ohne Bahnlinien

Diese Bestimmung definiert den Koeffizienten für die Erschliessungsgüte im Regionalverkehr. Bahnlinien sind davon ausgenommen, nicht aber Seilbahnen, die als Linien des öffentlichen Verkehrs dienen. Ermittelt wird der Koeffizient für die Erschliessungsgüte anhand des Angebots im Regionalverkehr auf dem Gebiet einer Gemeinde.

Abs. 1 Bst. a: Als «Werkstage» gelten die Tage von Montag bis Freitag. Das dürfte auf Gemeinden mit einem Halbstundentakt während der Verkehrsspitzen zutreffen.

Abs. 1 Bst. b: Das dürfte auf Gemeinden mit einem Verkehr im Stundentakt zutreffen.

Art. 17 Koeffizient für die Erschliessungsgüte des regionalen Bahnverkehrs
Diese Bestimmung definiert den Koeffizienten für die Erschliessungsgüte des regionalen Bahnverkehrs. Dieser wird anhand des Regionalbahnangebots auf dem Gebiet einer Gemeinde ermittelt.

2. Abschnitt Agglomerations- und Ortsverkehr

Art. 18 Angebot im Agglomerations- und Ortsverkehr

Diese Bestimmung überträgt die Verantwortung für die Planung des Angebots im Agglomerations- und Ortsverkehr den Gemeinden. Zudem hält Art. 12 des Gesetzes über das öffentliche Unterrichtswesen vom 4. Juli 1962 fest, dass die Gemeinden für Aufgaben in den Bereichen Transport, öffentlicher oder zugelassener Verkehr, Mahlzeiten und Unterkunft der Schüler der obligatorischen Schulen verantwortlich sind. In diesem Sinne führen sie auf ihre Kosten und zu den im Reglement vorgesehenen Bedingungen den Transport derjenigen Schüler der obligatorischen Schulen durch, die weite Wege zurücklegen müssen, um die Schule besuchen zu können.

Art. 19 Begriff des Agglomerationsverkehrs

Diese Bestimmung definiert, was man im Sinne dieses Gesetzes unter Agglomerationsverkehr versteht, nämlich die Beförderung von Personen innerhalb einer Agglomeration. In der Botschaft zur Totalrevision des Bundesgesetzes über die eidgenössische Volkszählung vom 29. November 2006, S. 140, wird zur Definition der Agglomeration folgendes bemerkt: «Der Bundesrat bezieht sich in seiner Agglomerationspolitik auf die Definition des BFS, ebenso wie der Schweizerische Städteverband (SSV) und der Kanton Bern in seiner Politik des Lastenausgleichs zwischen städtischen Zentren. Dagegen haben die Kantone Freiburg und Neuenburg ihre eigenen Definitionen und Strategien für die Agglomerationen festgelegt; andere Kantone bewegen sich ebenfalls in diese Richtung. «In der Eidgenössischen Volkszählung 2000, S. 149, ist festgehalten, was eine Stadt ist: «Städte sind Gemeinden mit mindestens 10'000 Einwohnern.»

Art. 20 Begriff des Ortsverkehrs

Diese Bestimmung definiert, dass der Ortsverkehr im Sinne dieser Gesetzesvorlage der Personenverkehr ist, der in einer Gemeinde mit mindestens 10'000 Wohneinheiten oder in einem Verband der interkommunalen Zusammenarbeit aus mehreren Gemeinden die örtliche Feinerschliessung sicherstellt.

Art. 21 Finanzierung der geplanten ungedeckten Betriebskosten

In Absatz 1 wird festgehalten, dass die betreffenden Gemeinden die geplanten ungedeckten Kosten der Transportunternehmen tragen.

Die Absätze 2, 3 und 4 besagen, dass sich der Kanton an der kommunalen Finanzierung beteiligen kann und benennen die Voraussetzungen dafür.

Absatz 5 hält fest, dass für die Subventionierung der Spartenerfolg in sinngemässer Anwendung von Art. 36 PBG auszuweisen ist.

3. Kapitel: Kantonale Luftverkehrsstrategie

Art. 22 Massnahmen im Bereich der Luftverkehrsstrategie in kantonaler Kompetenz

Absatz 1 besagt, dass der Staatsrat in den Richtlinien des Regierungsprogramms die Grundsätze sowie die kurz-, mittel-, und langfristigen Zielsetzungen seiner Luftverkehrsstrategie, insbesondere bezüglich der Regionalflughäfen, festhält.

Absatz 2 hält fest, dass der Kanton die Flughafeninfrastrukturen, wie Flughäfen und Landeplätze, von der Dienststelle oder einem Dritten betreiben lassen kann. Nach diesem

Absatz kommen für die Betriebsleitung die für die Mobilität zuständige Dienststelle selber oder die Delegation an einen Dritten in Betracht, in Übereinstimmung mit der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL). Der Flughafen wird vorübergehend von der Dienststelle betrieben. Um eine autonome Gesellschaft des öffentlichen Rechts zur Erbringung dieser Leistung zu bilden, wird der vorliegende Gesetzesentwurf abzuändern und/oder ein neues entsprechendes Gesetz zu schaffen sein, das dann gemäss dem üblichen Gesetzgebungsverfahren dem Grossen Rat zu unterbreiten wäre.

Absatz 3 erläutert, dass als Flughafeninfrastrukturen von kantonaler Bedeutung die Luftfahrtinfrastrukturen gelten, die für den Kanton von einem wesentlichen wirtschaftlichen oder touristischen Interesse sind. Als wesentlich gelten Infrastrukturen, wenn sie für einen interkantonalen oder internationalen Flugverkehr erforderlich sind.

Art. 23 Übernahme der Kosten

Absatz 1 legt fest, dass der Kanton die vollständigen Investitions- und Betriebskosten für die Luftfahrtinfrastrukturen von anerkannter kantonaler Bedeutung übernimmt.

Art. 24 Beitragsleistung der Gemeinden

Absatz 1 setzt die Beitragsleistung der Gemeinden an die Investitions- und Betriebskosten der Infrastrukturen von kantonaler Bedeutung auf dreissig Prozent fest.

Absatz 2 hält fest, dass die Kriterien, die im Strassengesetz für die Beitragspflicht der Gemeinden betreffend die Kantonsstrasse Saint-Gingolph – Oberwald festgesetzt sind, sinngemäss anwendbar sind.

Es sei daran erinnert, dass nach der heutigen Gesetzgebung die Kosten zu 50 % von der Stadt Sitten und zu 50 % vom Kanton getragen werden. Nach dem Vorschlag in den Artikeln 23 und 24 ist also eine Verteilung von 70 % zulasten des Kantons und von 30 % zulasten aller Walliser Gemeinden vorgesehen.

Art. 25 Flughafeninfrastrukturen von kantonaler Bedeutung

Absatz 1 sieht vor, dass der Grosse Rat den Regionalflugplatz Sitten zu einer Infrastruktur von kantonaler Bedeutung erklärt. Er enthält ausserdem eine aufschiebende Bedingung, nämlich dass mit den betreffenden Dritten die zum Erwerb der Eigentumsrechte notwendigen Verträge zu unterzeichnen und für die zum Flugplatz Sitten gehörenden Infrastrukturen und Gebäude die beschränkten dinglichen Rechte oder Nutzungsrechte zu begründen sind. Können keine solchen Vereinbarungen getroffen werden, weil sich die Parteien nicht einig werden, verbleibt der Betrieb des Flughafens in kommunaler Kompetenz, ohne vom Kanton subventioniert zu werden.

Absatz 2 hält fest, dass der Staatsrat diese Vereinbarungen nur im Rahmen seiner finanziellen Kompetenzen, die im Finanzhaushaltsgesetz festgelegt sind, abschliessen kann.

4. Kapitel: Alltagslangsamverkehr

Art. 26 Begriff

Absatz 1 definiert den Alltagslangsamverkehr als Gesamtheit der Verkehrsarten, die der Fortbewegung im Alltag dienen, insbesondere der Zweirad- und der Fussgängerverkehr.

Absatz 2 weist darauf hin, dass der Langsamverkehr in der Freizeit Gegenstand einer Spezialgesetzgebung ist, nämlich des Gesetzes über die Wege des Freizeitverkehrs (GWFV).

Art. 27 Kantonales Netz des Alltagsradverkehrs

Absatz 6 gibt dem Kanton den Auftrag, das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs zu entwickeln und zu erhalten.

Absatz 2 hält fest, dass die Bestimmungen des Strassengesetzes, insbesondere jene bezüglich der Genehmigung, der Signalisation und der Beitragsleistungspflicht für die Kantonsstrasse Saint-Gingolph – Oberwald, sinngemäss auf das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs anwendbar sind.

Art. 28 Investitionssubventionen

Absatz 1 gibt dem Kanton die Möglichkeit, den Gemeinden für die Realisierung von Tief- und Hochbauinfrastrukturen, die dem Alltagslangsamverkehr dienen, Subventionen zu gewähren.

Absatz 2 hält fest, dass sich die Höhe der Subvention auf bis zu fünfzig Prozent der Kosten zulasten der Gemeinde belaufen kann.

Absatz 3 benennt die Kriterien für die Gewährung der Subvention, welche deren Höhe vom kantonalen Interesse, von der Bedeutung der Strecke und vom Investitionsbetrag abhängig machen.

Art. 29 Fördermassnahmen

Absatz 1 und 2 halten fest, dass der Kanton im Rahmen des Budgets Massnahmen und Aktionen zur Förderung des Alltagslangsamverkehrs durchführen, koordinieren oder unterstützen kann.

Absatz 3 definiert den Begriff der Fördermassnahme für den Alltagslangsamverkehrs als jede Aktion, die einen Anreiz zur Benutzung des Alltagslangsamverkehrs bilden kann, insbesondere Motivationskampagnen, wie zum Beispiel das Projekt Bike-Check oder auch die Pedibus-Kampagne.

Absatz 4 hält fest, dass die Fördermassnahmen nach den Kriterien der Nachhaltigkeit bewertet werden, in Übereinstimmung mit dem Gesetz über die Organisation der Räte und die Beziehungen zwischen den Gewalten vom 23. März 1996 (GORBG) und mittels des Beurteilungsinstruments Boussole 21.

5. Kapitel: Nachhaltiger Verkehr

V

Art. 30 Begriff der Mobilität von besonderer Bedeutung

Die Bestimmung definiert die Mobilität von besonderer Bedeutung als die Beförderung von Personen, Gütern und/oder Waren, die den Nachhaltigkeitszielen entspricht und für den Kanton von besonderem Interesse ist, in Übereinstimmung mit dem GORBG und mittels des Beurteilungsinstrument Boussole 21. Das Vorliegen eines besonderen Interesses anerkennt der Staatsrat in einem Entscheid. Als Beispiele sind zu erwähnen:

- Für den Personenverkehr: die Seilbahnverbindungen zwischen Ebene und Gebirge, die überwiegend den Bedürfnissen des Regional- oder Ortsverkehr entsprechen; der Ferienverkehr auf der Schiene, der Strasse oder dem See; der nicht ganzjährig betriebene interkantonale oder internationale Verkehr; innovative Verkehrsarten.
- Für den Güterverkehr: intermodale Umschlagzentren, welche die Optimierung von Verkehrslogistikketten auf nationaler und internationaler Ebene erlauben, Förderung innovativer Güterverkehrsarten.

Art. 31 Investitions- und Betriebskosten

Absatz 1 hält fest, dass der Kanton ausnahmsweise und nach Anhörung der betroffenen Gemeinden Investitionssubventionen für als nachhaltig anerkannte Tiefbauinfrastrukturen an öffentliche Institutionen, Transportunternehmen oder an Dritte vergeben kann.

Absatz 2 hält fest, dass der Kanton ausnahmsweise und nach Anhörung der betroffenen Gemeinden Betriebssubventionen an öffentliche Institutionen, Transportunternehmen oder an Dritte vergeben kann, deren Wirken als nachhaltig anerkannt worden ist.

Absatz 3 hält fest, dass sich diese Subvention auf bis zu fünfzig Prozent der Kosten zulasten des Antragstellers belaufen kann.

Art. 32 Fördermassnahmen

Absatz 1 gibt dem Kanton die Möglichkeit, im Rahmen des Budgets Massnahmen zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs durchzuführen oder zu koordinieren.

Absatz 2 gibt dem Kanton die Möglichkeit, im Rahmen des Budgets Förderaktionen von Dritten zu unterstützen, die im Bereich des nachhaltigen Verkehrs aktiv sind.

Absatz 3 präzisiert den Begriff der Fördermassnahme im nachhaltigen Verkehr als jede Aktion, die einen Anreiz zur Benutzung des nachhaltigen Verkehrs bildet, namentlich Motivationskampagnen, wie zum Beispiel das Projekt «Luft Rein» oder das Projekt «Jeunes à ski», das vom Departement für Bildung und Sport getragen wird.

Absatz 4 hält fest, dass die Fördermassnahmen nach den Kriterien der Nachhaltigkeit bewertet werden, in Übereinstimmung mit dem GORBG und mittels des Beurteilungsinstruments Boussole 21.

Art. 33 Beitragsleistung der Gemeinden

Absatz 1 setzt die Beteiligung der Standortgemeinden (Standortgemeinden im Sinne des Gesetzes zur Standortbestimmung und Beteiligung der Standortgemeinden für die kantonalen Schulen der tertiären Stufe vom 11. November 1999) an kantonalen Subventionen nach Artikel 31 für Investitions- und/oder Betriebssubventionen für den nachhaltigen Verkehr auf dreissig Prozent fest.

Absatz 2 schreibt vor, dass die zuständige Behörde in einem alleinigen Entscheid für alle Standortgemeinden den Beitrag jeder einzelnen festsetzt, unter Vorbehalt des Grundsatzes der Kostendeckung und der Gleichwertigkeit.

6. Kapitel Kompetenzen und Verfahren

1. Abschnitt Kompetenzen

Art. 34 Staatsrat

Absatz 1 betraut den Staatsrat mit der Oberaufsicht über den unter dieses Gesetz fallenden öffentlichen Verkehr.

Absatz 2 benennt die Kompetenzen des Staatsrates und führt sie in einer nicht abschliessenden Liste auf.

Art. 35 Departement

Diese Bestimmung benennt die Kompetenzen des für die Mobilität zuständigen Departements und führt sie in einer nicht abschliessenden Liste auf.

Art. 36 Dienststelle

Diese Bestimmung benennt die Kompetenzen der für die Mobilität zuständigen Dienststelle und führt sie in einer nicht abschliessenden Liste auf.

Art. 37 Planungsregionen

Dieser Artikel hält fest, dass die Planungsregionen vom Staatsrat festgelegt werden, und er bestimmt die Modalitäten für die Beteiligung, die Organisation und die Funktionsweise.

Art. 38 Verkehrskommission

Dieser Artikel bestimmt die Rolle, die Aufgaben, die Organisation, die Zusammensetzung und die Funktionsweise der Verkehrskommission.

Art. 39 Rechtsmittel

Diese Bestimmung hält fest, dass das Gesetz über das Verwaltungsverfahren und die Verwaltungsrechtspflege anwendbar ist, sofern das Verfahren nicht durch die Bestimmungen des Bundesrechts oder des massgebenden Verfahrens geregelt wird.

Art. 40 Vollzugsbestimmungen

Diese Bestimmung ermächtigt den Staatsrat, die zum Vollzug des Gesetzes notwendigen Bestimmungen zu erlassen.

Art. 41 Übergangsbestimmung

Dieser Artikel hält fest, dass die Bestimmungen des Gesetzes auf die Verfahren, die zum Zeitpunkt der Inkraftsetzung des Gesetzes bereits eingeleitet worden sind, anwendbar sind. Dadurch können derzeit laufende Angelegenheiten geregelt werden, und es wird verhindert, dass es zu einer Grauzone zwischen den beiden Gesetzen kommt.

Art. 42 Gesetzesänderungen und -aufhebungen

Diese Bestimmung hebt das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 28. September 1998 auf und ändert das GWFV und das StrG, insofern dies durch den vorliegenden Gesetzesvorentwurf erforderlich ist.

Art. 43 Inkrafttreten

Diese Bestimmung weist darauf hin, dass die Gesetzesvorlage dem fakultativen Referendum unterstellt ist und dass der Grosse Rat dessen Inkrafttreten festlegen wird.

6. Aufhebung und Abänderung von Erlassen

6.1. Aufhebung

Das Gesetz über den öffentlichen Verkehr vom 28. September 1998 ist aufgehoben

6.2. Gesetzesänderungen

Aufgrund dieses Vorentwurfs für das Gesetz über den öffentlichen Verkehr sind Änderungen am Gesetz über die Wege des Freizeitverkehrs vom 14. September 2011 (GWFV) erforderlich. Einige dieser Änderungen bedürfen eines Kommentars:

Artikel 2 Absatz 1 GWFV wurde geändert, um ausdrücklich auf das neue GöV zu verweisen, das den Alltagslangsamverkehr regelt. Ferner wurde präzisiert, dass als Weg des Freizeitverkehrs jeder Weg gilt, der einer im allgemeinen nicht motorisierten Art der Fortbewegung dient. Diese Präzisierung ist notwendig, weil bestimmte Arten des motorisierten Verkehrs zum Geltungsbereich des GWFV gehören können. Das gilt zum Beispiel für leichte Elektrovelos.

Artikel 2 Absatz 3 Bst. b GWFV wurde geändert, um eine begriffliche Verwirrung zwischen den Radstrecken der Wege des Freizeitverkehrs und den Radwegen und -streifen zu vermeiden, die vielmehr dem Alltagslangsamverkehr zuzuordnen sind. Ebenso ist hierzu anzumerken, dass die Radrouten für Velorennfahrer auch zum Geltungsbereich des GWFV gehören.

Artikel 13 Abs. 1 GWFV wurde geändert, weil die Formulierung «definitiv oder provisorisch» vor allem in Bezug auf den Artikel 10 GWFV Verwirrung stiftet. Der provisorische Ersatz eines Abschnitts zum Beispiel, der vorübergehend wegen landwirtschaftlicher Arbeiten oder Nutzung gesperrt werden muss, wird in Art. 10 GWFV geregelt. In diesem Sinne gewährleistet die Gemeinde die freie Begehbarkeit und die Sicherheit. Daraus folgt, dass die Gemeinde im Falle eines provisorischen Ersatzes eine vorübergehende Umleitung anbieten muss.

Im selben Artikel wurde das Adjektiv «gleichwertig» hinzugefügt, um die Art des Ersatzes zu präzisieren (auch in Bezug zum neuen Abs. 1bis). Der Ersatz muss vom gleichen Wert wie die aufgehobene Infrastruktur sein. Sollte der Wert der neuen Infrastruktur erheblich über jenem der aufgehobenen liegen, so muss der Verantwortliche für die Aufhebung nur den Teil der Arbeiten aufkommen, welche als Ausgleich für die aufgehobene Infrastruktur erforderlich ist.

Artikel 13 Absatz 2bis GWFV wurde hinzugefügt, um den Verfahrensablauf bei einem Ersatz zu präzisieren. Nach Artikel 3 GWFV sind die Gemeinden zuständig dafür, die Genehmigung von Änderungen ihrer Wegpläne zu beantragen, ausser bei der Fahrradroute Oberwald - St-Gingolph, für welche der Kanton, durch die für die Mobilität verantwortliche Dienststelle, zuständig ist. Kommt es einmal vor, dass die Aufhebung von keiner der beiden nach Artikel 3 GWFV zuständigen Behörden ausgeht (also weder von der Standortgemeinde, noch von der für die Mobilität zuständigen Dienststelle), so muss der Urheber der Aufhebung die zuständige Behörde konsultieren. Bei dieser Konsultation kann die zuständige Behörde den Ersatz annehmen oder zurückweisen. Nimmt sie ihn an, so muss die nach Artikel 3 GWFV zuständige Behörde das Genehmigungsverfahren für eine Planänderung an einem Weg des Freizeitverkehrs einleiten.

Der geänderte Artikel 14 erweitert die Subventionierungsmöglichkeiten für den Freizeitverkehr.

Der neue Artikel 16a GWFV folgt der Systematik des kantonalen Gesetzes und lehnt sich an den Artikel 144 Absatz 1 des Gemeindegesetzes vom 5. Februar 2004 (GemG), welcher lautet: *«Die öffentlichrechtlichen Körperschaften sind der Aufsicht des Staatsrats unterstellt, der darüber wacht, dass sie sich verfassungs- und gesetzesgemäss verwalten».*

7. Finanzielle und personelle Auswirkungen

a. Finanzielle Auswirkungen

Diese Gesetzesreform hat vielfältige finanzielle Auswirkungen, die im folgenden Überblick dargestellt werden.

Regionaler Personenverkehr (RPV)

Betreffend die laufende Rechnung wird vorgeschlagen, die ungedeckten Kosten zu 70 % (heute 86 %) auf den Kanton und zu 30 % (heute 14 %) auf die Gemeinden zu verteilen.

	heutiges Gesetz [%]	neuer Vorschlag [%]	jährl. Differenz [Mio. Franken]
Kanton	86.0	70.0	-3.30
Gemeinden	14.0	30.0	+3.30

Betreffend den Beitrag an den Bahninfrastrukturfonds (BIF) wird vorgeschlagen, dass der Kanton diesen vollständig übernimmt, einschliesslich des Betriebskostenanteils an der Infrastruktur, zu welchem die Gemeinden derzeit einen Beitrag von 14 % am Kantonsanteil leisten.

	heutiges Gesetz [%]	neuer Vorschlag [%]	jährl. Differenz [Mio. Franken]
Kanton	86.0	100.0	+1.50
Gemeinden	14.0	0.0	-1.50

Agglomerationsverkehr (AV) und Ortsverkehr (OV)

Hier wird vorgeschlagen, die ungedeckten Kosten des Agglomerationsverkehrs zu 30 % (heute 15 %) dem Kanton und zu 70 % (heute 85 %) den Gemeinden zuzuschlagen.

	heutiges Gesetz [%]	neuer Vorschlag [%]	jährl. Differenz [Mio. Franken]
Kanton	15.0	30.0	+1.40
Gemeinden	85.0	70.0	-1.40

Hier wird vorgeschlagen, die ungedeckten Kosten des Ortsverkehrs zu 30 % (heute 0 %) dem Kanton und zu 70 % (heute 100%) den Gemeinden zuzuschlagen.

	heutiges Gesetz [%]	neuer Vorschlag [%]	jährl. Differenz [Mio. Franken]
Kanton	0.0	30.0	+1.50
Gemeinden	100.0	70.0	-1.50

Kantonale Luftverkehrsstrategie

Es wird vorgeschlagen, die Luftverkehrsstrategie zu einer kantonalen Aufgabe zu machen, woraus sich die Möglichkeit ergäbe, den Flughafen Sitten zu übernehmen. Als Vorschlag für die Kostenübernahme wird dasselbe Modell wie für die Kantonsstrasse T9 vorgeschlagen: 70 % für den Kanton und 30 % für die Gemeinden (wobei die Beiträge der einzelnen Gemeinden nach den Kriterien des derzeit in Revision befindlichen Strassengesetzes bemessen würden: Einwohnerzahl, Zahl der Strassenkilometer auf Gemeindegebiet, Zahl der Übernachtungen).

	heutiges Gesetz [%]	neuer Vorschlag [%]	jährl. Differenz [Mio. Franken]
Kanton	50.0	70.0	+2.1 à 3.5
Stadt Sitten	50.0	In den Gemeinden enthalten	-
Gemeinden		30.0	+0.9 à 1.5

Alltagslangsamverkehr

Es wird vorgeschlagen, einen gesetzlichen Rahmen einzurichten, um ein angemessenes kantonales Netz des Alltagslangsamverkehrs zu entwickeln und die Gemeinden mit Subventionen zu unterstützen. Es handelt sich hierbei um eine Aufgabe zulasten des Kantons. Die personellen und finanziellen Ressourcen sind bereits in der integrierten Mehrjahresplanung enthalten.

Finanzierung der Mobilität von besonderer Bedeutung

Es wird vorgeschlagen, einen Rahmen festzulegen, in welchem der Kanton Infrastrukturprojekte oder Mobilitätsangebote bis zu einer Höhe von 50 % unterstützen kann, die von besonderer Bedeutung sind. Es handelt sich hierbei um eine Aufgabe zulasten des Kantons. Die personellen und finanziellen Ressourcen sind bereits in der integrierten Mehrjahresplanung enthalten.

Zusammenfassung der finanziellen Auswirkungen:

	Betrag [Mio. Franken]
Öffentlicher Verkehr	1.1
Kantonale Luftverkehrsstrategie (Schätzung)	2.1 à 3.5
Alltagslangsamverkehr	0.0
Mobilität von besonderer Bedeutung	0.0
Total	3.2 à 4.6

b. Personelle Auswirkungen

Um die Aufgaben der Planung und des Ausbaus des Angebots im öffentlichen Verkehr wahrzunehmen, ist eine schrittweise Personalverschiebung bei den zuständigen Dienststellen vorgesehen. Auch für die sich entwickelnden neuen Aufgaben in Zusammenhang mit dem Alltagslangsamverkehr wird eine Anpassung beim vorhandenen Personalbestand vorgenommen.

Betreffend die Umsetzung einer kantonalen Luftverkehrsstrategie wird die Kantonalisierung des Flughafens Sitten ein Personalanstieg darstellen, der auf rund 40 Stellen geschätzt wird (zurzeit weist die Gemeinde Sitten 29.5 VZE als direkte Stellen für den Flughafen aus. Bei der laufenden Due-Diligence-Prüfung wurden organisatorische Lücken aufgedeckt (Sicherheit, Angebotsentwicklung, Doppelspurigkeit gewisser Operationen ...), so dass schätzungsweise weitere 4.5 VZE hinzukommen werden. Hinzu kommen auch noch Leistungen, die zurzeit von anderen Stellen der Stadt Sitten erbracht werden (Feuerwehr, Informatik, Personal, Administration und Finanzen, Kommunikation ...) für eine geschätzte Zahl von 5 VZE. Anzumerken ist, dass die Einzelheiten einer Geschäftsübernahme des Flughafens Gegenstand von Vereinbarungen zwischen den Parteien sein werden. Diese Punkte werden der Anlass zu einer entsprechenden Botschaft an den Grossen Rat sein, wenn die Auswirkungen die Finanzkompetenzen des Staatsrates übersteigen sollten. Diese Frage sprengt somit Rahmen dieser Gesetzesvorlage und verbleibt in den vom FHG festgesetzten Kompetenzen.

Zusammenfassung der personellen Auswirkungen

	Mitarbeitende [VZE]
Öffentlicher Verkehr	0.0
Kantonale Luftverkehrsstrategie (Schätzung)	40.0
Alltagslangsamverkehr	0.00
Mobilität von besonderer Bedeutung	0.00
Total	40.0

Sitten, April 2021

Anhang: Vorentwurf für das Gesetz über den öffentlichen Verkehr