Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (GöVALV)

vom 15.09.2022 (Stand 01.01.2023)

Der Grosse Rat des Kantons Wallis

eingesehen das Bundesgesetz über die Luftfahrt vom 21. Dezember 1948 (LFG);

eingesehen das Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG);

eingesehen das Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985 (FWG);

eingesehen das Bundesgesetz über eine leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe vom 19. Dezember 1997 (SVAG);

eingesehen das Bundesgesetz über Seilbahnen zur Personenbeförderung vom 23. Juni 2006 (SebG);

eingesehen das Bundesgesetz über die zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur vom 20. März 2009 (ZEBG);

eingesehen das Bundesgesetz über die Personenbeförderung vom 20. März 2009 (PBG);

eingesehen das Bundesgesetz über den Gütertransport durch Bahn- und Schifffahrtsunternehmen vom 25. September 2015 (GüTG);

eingesehen die Artikel 31 und 37 fortfolgende der Kantonsverfassung;

auf Antrag des Staatsrates,

verordnet:

* Änderungstabellen am Schluss des Erlasses

1 Allgemeine Bestimmungen

Art. 1 Geltungsbereich und Zweck

[1] Das vorliegende Gesetz ist im Rahmen der dem Kanton von der Bundesgesetzgebung überlassenen Kompetenzen auf den öffentlichen Verkehr, den Alltagslangsamverkehr und die Mobilität von besonderer Bedeutung anwendbar.

[1bis] Der Kanton sorgt dafür, dass die Mobilitätsbedürfnisse im ganzen Kanton effizient, wirtschaftlich und umweltfreundlich durch ein vernetztes und optimal genutztes intermodales Verkehrssystem abgedeckt werden.

[2] Das vorliegende Gesetz hat zum Zweck, ein hochwertiges Leistungsangebot im öffentlichen Verkehr sowie die Förderung und Entwicklung des Alltagslangsamverkehrs zu gewährleisten. Dabei sind insbesondere die Prinzipien der Wirtschaftlichkeit, der Sicherheit, der Sozialpolitik und der Nachhaltigkeit, der Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderung, die Anforderungen des Umweltschutzes, der rationellen und haushälterischen Boden- und Energienutzung, der sinnvollen Raumordnung sowie der gegenseitigen Ergänzung von öffentlichem Verkehr und Individualverkehr zu berücksichtigen sowie originelle und innovative Lösungen für den Alltagslangsamverkehr, insbesondere in Bergregionen, zu fördern.

[3] Insbesondere bezweckt das vorliegende Gesetz:

a) eine hochwertige Erschliessung zu gewährleisten, angepasst an die verschiedenen Raumtypologien des Kantonsgebiets;

b) die Verlagerung der Beförderung von Personen und Gütern vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr zu fördern;

c) die Koordination zwischen den verschiedenen Akteuren im Bereich des Verkehrs, unter anderem des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individualverkehrs und des Alltagslangsamverkehrs, zu verbessern und dies insbesondere bei:

   1. den Transportunternehmen, die über eine Personenbeförderungskonzession oder kantonale Bewilligung verfügen (nachstehend: Transportunternehmen),

   2. den Bestellern des Angebots im öffentlichen Verkehr, insbesondere Bund, Kanton und Gemeinden,

   3. den verschiedenen für den Alltagslangsamverkehr zuständigen Akteuren;

d) die Zusammenarbeit mit anderen Kantonen und benachbarten Ländern zu ermöglichen.

[4] Das vorliegende Gesetz setzt die Modalitäten und Bedingungen für kantonale Subventionen und Beteiligungen fest.

[5] Das vorliegende Gesetz setzt die Modalitäten und Bedingungen für die Beitragserhebung bei den Gemeinden fest.

[6] Das vorliegende Gesetz setzt die Befugnisse und Zuständigkeiten des Grossen Rates, des Staatsrates, des für die Mobilität zuständigen Departements (nachstehend: Departement), der für die Mobilität zuständigen Dienststelle (nachstehend: Dienststelle), der Planungsregionen, der sozioökonomischen Regionen, der Agglomerationen, der Gemeinden und der Transportunternehmen fest.

Art. 2 Dem Kanton vorbehaltene Rechte

[1] Der Kanton legt in den Richtlinien des Regierungsprogramms die Grundsätze und Ziele seiner kurz-, mittel-, und langfristigen Mobilitätspolitik fest.

[2] Er kann Subventionen, wie Abgeltungen oder Finanzhilfen, gewähren.

[3] Er kann sich an Transportunternehmen beteiligen.

[4] Er kann sich organisatorisch und finanziell an Tarifverbünden und an der Umsetzung anderer Tarifmassnahmen beteiligen, welche die Benutzung des öffentlichen Verkehrs unterstützen und fördern sollen.

[5] Der Kanton kann Massnahmen zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, des Alltagslangsamverkehrs und der Mobilität von besonderer Bedeutung durchführen, unterstützen oder koordinieren.

[6] Der Kanton ist beauftragt, das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs einzurichten. Er verwaltet die Einrichtung, die Signalisation, den Unterhalt und Erhalt des Netzes im ganzen Kanton 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.

[7] Der Kanton erstellt den kantonalen Richtplan für den Alltagsradverkehr und bestimmt insbesondere:

a) das Alltagsradverkehrsnetz von kantonalem oder regionalem Interesse;

b) die zu erstellende Radinfrastruktur und ihre Koordination;

c) die intermodalen Verkehrsknotenpunkte und Hubs, die für den Alltagsradverkehr zugänglich sein müssen;

d) die Abstellmöglichkeiten für Zweiräder in der Nähe von intermodalen Verkehrsknotenpunkten und Hubs und die Einrichtungen im Zusammenhang mit deren Zugänglichkeit.

Art. 3 Bewilligungen zur Personenbeförderung

[1] In Anwendung der eidgenössischen Bestimmungen erteilt der Kanton Bewilligungen, die Unternehmen oder Privatpersonen dazu ermächtigen, Fahrten durchzuführen, die nicht der eidgenössischen Konzessionspflicht unterstehen.

[2] Der Staatsrat regelt das Vernehmlassungs- und Bewilligungsverfahren und setzt den Gebührentarif für dieses Verfahren fest.

Art. 4 Subventionen

[1] Subventionen werden durch Entscheid oder durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung gewährt.

[2] Subventionen werden innerhalb der Grenzen der verfügbaren Budgetmittel gewährt.

Art. 5 Vorbehalt des Subventionsgesetzes

[1] Die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes gelten, soweit sie dem Subventionsgesetz nicht widersprechen. Darüber hinaus ergänzt das Subventionsgesetz das vorliegende Gesetz.

Art. 6 Vorbehalt des Gesetzes über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt des Kantons und deren Kontrolle

[1] Für Subventionen, die nach dem vorliegenden Gesetz gewährt werden, ist das Gesetz über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt des Kantons und deren Kontrolle anwendbar.

2 Öffentlicher Verkehr

2.1 Regionaler Personenverkehr

Art. 7 Begriff

[1] Als regionaler Personenverkehr (nachstehend: Regionalverkehr) im Sinne des vorliegenden Gesetzes gilt der Personenverkehr innerhalb einer Region, einschliesslich der Grunderschliessung von Ortschaften, sowie der Personenverkehr zwischen einer Region und benachbarten Regionen sowie zwischen einer Region und Nachbarkantonen oder Nachbarländern.

[2] Der Regionalverkehr erfüllt eine Erschliessungsfunktion, wenn er die Verbindung ganzjährig bewohnter Ortschaften sicherstellt.

Art. 8 Angebot des Regionalverkehrs

[1] Der Kanton ist verantwortlich für die Planung des Angebots des Regionalverkehrs. Er tut dies in Koordination mit dem Bund, gegebenenfalls mit anderen Kantonen und/oder beteiligten Partnern.

[2] In Zusammenarbeit mit den beteiligten Institutionen kann der Kanton regionale, kantonale, interkantonale oder internationale Planungskonzepte ausarbeiten, die der regionalen Angebotsplanung als Grundlage für deren Festlegung und Entwicklung dienen.

[3] Die Besteller des Angebots des Regionalverkehrs definieren in Richtlinien die Modalitäten zur Ausarbeitung des Angebots sowie den Mindestgrad der Nachfrage und der Kostendeckung.

[4] Der Kanton schliesst mit den Transportunternehmen öffentlich-rechtliche Vereinbarungen (nachstehend: Vereinbarung) ab, welche die Umsetzung des Angebots erlauben.

[5] In Ergänzung zum vom Kanton und vom Bundesamt für Verkehr genehmigten Angebot können Gemeinden oder Dritte mit den Transportunternehmen zusätzliche Leistungen oder Tariferleichterungsmassnahmen vereinbaren, sofern die Institution, welche die Leistungen oder Massnahmen in Anspruch nimmt, die ungedeckten Mehrkosten in vollem Umfang selbst trägt. Die zusätzlichen Leistungen oder Tariferleichterungsmassnahmen sind in der Vereinbarung aufzuführen.

Art. 9 Allgemeine Bedingungen für die Gewährung einer Subvention

[1] Der Kanton kann den Transportunternehmen Subventionen gewähren, sofern diese eine Leistung von öffentlichem Interesse im Bereich des öffentlichen Verkehrs erbringen, die vom Kanton bestellt worden ist.

[2] Das ursprüngliche Dossier als Basis der Vereinbarung muss insbesondere Folgendes beinhalten:

a) die Angebote, unter anderem bestehend aus den Planrechnungen, den Fahrplänen und den Tarifen;

b) die Ist-Rechnung.

[3] Die Belege im ursprünglichen Dossier der Vereinbarung müssen die einschlägigen Anforderungen des Bundes erfüllen.

[4] Das Transportunternehmen präsentiert die Planrechnungen innert der Frist, die in den jährlich herausgegebenen Vorgaben des Bundes zur Bestellung des Angebots im Regionalverkehr festgesetzt werden.

[5] Unternehmen, die eine Subvention erhalten, können von der Subventionsbehörde insbesondere im Bereich der Tarifgestaltung oder des Betriebs zur Zusammenarbeit verpflichtet werden.

Art. 10 Investitionssubventionen

[1] Nach Abzug der vom Bund geleisteten Beiträge kann der Kanton den Transportunternehmen Subventionen für die Finanzierung von Investitionen von bis zu 100 Prozent des verbleibenden Restbetrags gewähren.

[2] Als Investitionen gelten insbesondere:

a) der Bau neuer Anlagen;

b) der Ersatz oder die Renovation bestehender Anlagen;

c) die Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen;

d) Betriebsumstellungen;

e) die Gründung neuer Unternehmen, der Kauf von Unternehmen oder die Schuldübernahme.

[3] Die Investition muss einem der folgenden Zwecke dienen:

a) dem Ausbau des Angebots im öffentlichen Verkehr;

b) der Steigerung der Effizienz;

c) der Aufrechterhaltung oder Erhöhung der Betriebssicherheit.

Art. 11 Betriebssubventionen

[1] In Übereinstimmung mit dem Bundesrecht gewährt der Kanton Transportunternehmen Subventionen für die geplanten ungedeckten Kosten.

[2] Der Kanton kann Transportunternehmen Subventionen für geplante ungedeckte Kosten für Leistungen gewähren, die vom Bund nicht subventioniert werden, sofern diese vom Kanton und den Gemeinden anerkannt sind, und zwar in folgenden Fällen:

a) Linien des Regionalverkehrs, die vom Bund nicht subventioniert werden, weil der vom Bund dem Kanton zur Verfügung gestellte Betrag ausgeschöpft ist;

b) Linien des Regionalverkehrs, die eines oder mehrere der Subventionskriterien des Bundes nicht erfüllen, wenn sie insbesondere der Erhaltung der Bevölkerung sowie der wirtschaftlichen und touristischen Entwicklung in einer Rand- und Bergregion dienen.

[3] Die nach Absatz 2 dieses Artikels gewährte Subvention darf sich auf maximal 50 Prozent der geplanten ungedeckten Kosten belaufen.

Art. 12 Ausweis des Spartenerfolgs

[1] Für die Subventionierung ist der Spartenerfolg in sinngemässer Anwendung der bundesrechtlichen Prinzipien auszuweisen.

Art. 13 Beitragserhebung bei den Gemeinden

[1] Die Gemeinden beteiligen sich als Nutzniesserinnen der Leistungen im Regionalverkehr zu 25 Prozent an den Betriebssubventionen des Kantons nach Artikel 11 Absatz 1 und zu mindestens 50 Prozent an den Betriebssubventionen des Kantons gemäss Artikel 11 Absätze 2 und 3.

[2] Die zuständige Behörde erstellt jährlich eine Tabelle der Aufteilung der kantonalen Betriebssubvention, aus welcher der Anteil des Kantons und der Anteil der Gemeinden hervorgeht.

Art. 14 Aufteilungsverfahren

[1] Die zuständige Behörde setzt in einem einzigen Entscheid für alle Gemeinden die Höhe des Beitrags der einzelnen Gemeinde fest.

[2] Für die Linien des Regionalverkehrs, mit Ausnahme der Bahnlinien, erfolgt die Aufteilung des Betrags zulasten der Gemeinden nach der jeweiligen sozioökonomischen Region unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl jeder einzelnen Gemeinde und des in Artikel 16 definierten Koeffizienten für die Erschliessungsgüte.

[3] Für die Bahnlinien des Regionalverkehrs erfolgt die Aufteilung des Betrags zulasten der Gemeinden unter Berücksichtigung der Bevölkerungszahl jeder einzelnen Gemeinde und des in Artikel 17 definierten Koeffizienten für die Erschliessungsgüte der Bahn.

Art. 15 Bevölkerungszahl

[1] Die für die Aufteilung berücksichtigte Bevölkerungszahl ist die Zahl der ständigen Wohnbevölkerung, die von der dafür zuständigen Behörde für den 31. Dezember des Vorjahres festgestellt worden ist.

Art. 16 Koeffizient für die Erschliessungsgüte des Regionalverkehrs, mit Ausnahme der Bahnlinien

[1] Der Koeffizient für die Erschliessungsgüte, der anhand des Angebots im Regionalverkehr auf dem Gebiet der betreffenden Gemeinde ermittelt wird, beträgt:

a) 1,0 wenn in der betreffenden Gemeinde 28 oder mehr Kurspaare pro Werktag angeboten werden;

b) 0,8 wenn in der betreffenden Gemeinde zwischen 18 und 27 Kurspaare pro Werktag angeboten werden;

c) 0,6 wenn in der betreffenden Gemeinde zwischen 9 und 17 Kurspaare pro Werktag angeboten werden;

d) 0,4 wenn in der betreffenden Gemeinde 8 oder weniger Kurspaare pro Werktag und/oder ein On-Demand-Service angeboten werden.

Art. 17 Koeffizient für die Erschliessungsgüte des regionalen Bahnverkehrs

[1] Der Koeffizient für die Erschliessungsgüte des regionalen Bahnverkehrs, der anhand des Regionalbahnangebots auf dem Gebiet der betreffenden Gemeinde ermittelt wird, beträgt:

a) 1,0 wenn die betreffende Gemeinde auf ihrem Gebiet über mindestens eine regionale Bahnhaltestelle verfügt;

b) 0,5 wenn die betreffende Gemeinde auf ihrem Gebiet über keinen Bahnanschluss verfügt.

2.2 Agglomerations- und Ortsverkehr

Art. 18 Angebot des Agglomerations- und Ortsverkehrs

[1] Die Gemeinden sind verantwortlich für die Planung des Angebots im Agglomerations- und Ortsverkehr.

Art. 19 Definition des Agglomerationsverkehrs

[1] Als Agglomerationsverkehr im Sinne des vorliegenden Gesetzes gilt die Beförderung von Personen innerhalb einer Agglomeration.

Art. 20 Definition des Ortsverkehrs

[1] Als Ortsverkehr im Sinne des vorliegenden Gesetzes gilt die Beförderung von Personen, mit der in einer Gemeinde mit mindestens 3'000 Einwohnergleichwerten oder in einem Verbund mit interkommunaler Zusammenarbeit aus mehreren Gemeinden die örtliche Feinerschliessung sichergestellt wird.

[2] Im Sinne des vorliegenden Gesetzes gilt als Einwohnergleichwert die Summe aus:

a) der Anzahl dauerhaft ansässiger Einwohner, und

b) der Anzahl Einwohner in Zweitwohnungen, gewichtet mit einer durchschnittlichen Nutzungsrate von 30 Prozent der Zweitwohnungen und einer Belegungsrate von durchschnittlich 2 Personen pro Zweitwohnung, und

c) der Anzahl Touristen, gewichtet durch die Berücksichtigung einer durchschnittlichen Besetzungsrate von 50 Prozent der Betten in der Hotellerie und der Parahotellerie.

Art. 21 Finanzierung der geplanten ungedeckten Betriebskosten

[1] Die betreffenden Gemeinden tragen die geplanten ungedeckten Kosten der Transportunternehmen.

[2] Der Kanton kann sich folgendermassen an der kommunalen Finanzierung nach Absatz 1 beteiligen:

a) mit 30 Prozent am Agglomerationsverkehr;

b) mit 30 Prozent am Ortsverkehr.

[3] Die Beteiligung des Kantons an der kommunalen Finanzierung nach Absatz 1 kann unter den folgenden Voraussetzungen erfolgen:

a) der Konzessionsinhaber muss der Dienststelle das Angebotskonzept mit den Leistungen und der Tarifgestaltung vorlegen;

b) die Dienststelle muss die Leistungen des vorgelegten Angebotskonzepts unter Berücksichtigung der alle 2 Jahre von ihr herausgegebenen Richtlinien validieren, und

c) der Konzessionsinhaber muss die Planrechnungen innert der Frist präsentieren, die in den alle 2 Jahre herausgegebenen Richtlinien des Bundes zur Bestellung des Angebots im Regionalverkehr festgesetzt wird.

[4] Für die Subventionierung ist das Geschäftsergebnis in sinngemässer Anwendung der bundesrechtlichen Prinzipien auszuweisen.

3 Alltagslangsamverkehr

Art. 22 Begriff

[1] Als Alltagslangsamverkehr im Sinne des vorliegenden Gesetzes gilt jede Art von Mobilität, für die Verkehrsmittel benutzt werden, die keinen Verbrennungsmotor haben. Dazu gehören insbesondere der Fussgängerverkehr (Fussgängermobilität) und der Zweiradverkehr mit oder ohne elektrische Unterstützung (Zweiradmobilität).

[2] Der Alltagslangsamverkehr, womit Berufs-, Schul- und Pendlerverkehr gemeint ist, unterscheidet sich vom sogenannten Freizeitlangsamverkehr, der Gegenstand einer Spezialgesetzgebung ist.

Art. 23 Kantonales Netz des Alltagsradverkehrs

[1] Die zuständige Dienststelle entwickelt und unterhält das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs.

[2] Die Bestimmungen des Strassengesetzes, insbesondere jene bezüglich der Genehmigung, der Signalisation und der Beitragsleistungspflicht für die Kantonsstrasse Saint-Gingolph–Oberwald, sind sinngemäss anwendbar.

[3] Geplante Radinfrastrukturen müssen spätestens im Rahmen der Ausführung von Strassenprojekten realisiert werden.

[4] Das Radwegnetz umfasst zusammenhängende, gemeindeübergreifende und durchgehende Strassenverbindungen für Radfahrer.

[5] Engpässe oder Gefahrenzonen können mit neuen Umfahrungswegen umgangen werden. Diese Erweiterungen und Anpassungen erfolgen im Sinne eines Miteinanders aller Langsamverkehrsteilnehmenden.

Art. 23a Alltagsfussverkehrsnetz

[1] Die Gemeinden sind dafür zuständig, ein Alltagsfussverkehrsnetz im Sinne der einschlägigen Gesetzgebung des Bundes zu planen, zu entwickeln und zu unterhalten, gegebenenfalls in Zusammenarbeit mit der Dienststelle.

[2] Die einschlägigen kantonalen Bestimmungen des Strassengesetzes sind analog anwendbar, insbesondere bezüglich der Genehmigung der Pläne, der Signalisation und des Unterhalts.

[3] Die homologierten Fussverkehrsnetze können bei Bedarf alle 20 Jahre überprüft werden.

Art. 24 Investitionssubventionen der kommunalen Infrastrukturen

[1] Der Kanton kann den Gemeinden für die Erstellung eines Mobilitätsplans und die Realisierung von Infrastrukturen, die dem Alltagslangsamverkehr und diesbezüglichen Abstellflächen dienen, Subventionen gewähren.

[2] Die Höhe der Subvention kann sich auf bis zu 50 Prozent der Kosten der Gemeinde belaufen.

[3] Die Gewährung der Subvention hängt vom kantonalen Interesse, von der Bedeutung der Strecke und vom Investitionsbetrag ab.

Art. 24a Zusammenarbeit mit Dritten

[1] Der Kanton kann mit spezialisierten privaten Organisationen zusammenarbeiten, um die Planung, die Entwicklung und den Unterhalt von Alltagslangsamverkehrsnetzen sicherzustellen und Informationen darüber bereitzustellen.

Art. 25 Fördermassnahmen

[1] Im Rahmen des Budgets kann der Kanton Massnahmen zur Förderung des Alltagslangsamverkehrs durchführen oder koordinieren.

[2] Im Rahmen des Budgets kann der Kanton Förderaktionen von Dritten unterstützen, die im Bereich des Alltagslangsamverkehrs aktiv sind.

[3] Als Fördermassnahme für den Alltagslangsamverkehr gilt jede Aktion, die eine Ankurbelung der Benutzung des Alltagslangsamverkehrs bildet oder auch kommunale oder interkommunale Alltagsmobilitätspläne.

[4] Die Fördermassnahmen werden nach den Kriterien der Nachhaltigkeit bewertet.

4 Mobilität von besonderer Bedeutung

Art. 26 Begriff der Mobilität von besonderer Bedeutung

[1] Als Mobilität von besonderer Bedeutung gilt die Beförderung von Personen, Gütern und/oder Waren, die den Nachhaltigkeitszielen entspricht und durch Entscheid des Staatsrats als solche anerkannt worden ist, unter anderem der Tourismusverkehr.

[2] Der Staatsrat kann die oben gennannte Kompetenz an die Dienststelle delegieren.

Art. 27 Subvention von Investitions- und Betriebskosten

[1] Der Kanton kann Investitionssubventionen für die als von besonderer Bedeutung anerkannten Infrastrukturen, an öffentliche Institutionen, Transportunternehmen oder an Dritte vergeben, deren Wirken als von besonderer Bedeutung anerkannt worden ist.

[2] Der Kanton kann Betriebssubventionen an öffentliche Institutionen, Transportunternehmen oder an Dritte vergeben, deren Wirken als von besonderer Bedeutung anerkannt worden ist.

[3] Diese Subventionen können sich auf bis zu 75 Prozent der Kosten zulasten des Antragstellers belaufen mit Ausnahme des Güterverkehrs und des interkantonalen oder internationalen Verkehrs, die bis zu 100 Prozent subventioniert werden können.

Art. 27a Synergien

[1] Der Kanton fördert Synergien zwischen dem Regionalverkehr und der Mobilität von besonderer Bedeutung.

Art. 28 Fördermassnahmen

[1] Im Rahmen des Budgets kann der Kanton Massnahmen zur Förderung der Mobilität von besonderer Bedeutung durchführen oder koordinieren.

[2] Im Rahmen des Budgets kann der Kanton Fördermassnahmen von Dritten unterstützen, die im Bereich der Mobilität von besonderer Bedeutung aktiv sind.

[3] Als Fördermassnahme für die Mobilität von besonderer Bedeutung gilt jede Aktion, die einen Anreiz zur Benutzung der Mobilität von besonderer Bedeutung bildet, namentlich Motivationskampagnen.

[4] Diese Massnahmen werden nach den Kriterien der Nachhaltigkeit bewertet.

5 Zuständigkeiten und Verfahren

5.1 Zuständigkeiten

Art. 29 Grosser Rat

[1] Der Grosse Rat hat folgende Zuständigkeiten:

a) er bewilligt jedes Jahr im Rahmen des ordentlichen Budgets die für den Vollzug des vorliegenden Gesetzes erforderlichen Kredite;

b) er behandelt periodisch die Zielsetzungen der dargelegten kantonalen Verkehrspolitik und der Investitionen im öffentlichen Verkehr;

c) er legt durch Beschluss die Kantonsbeiträge für die Finanzierung der Investitionen fest.

Art. 30 Staatsrat

[1] Der Staatsrat hat insbesondere folgende Zuständigkeiten:

a) er übt die Oberaufsicht über den unter das vorliegende Gesetz fallenden öffentlichen Verkehr und Alltagslangsamverkehr aus;

b) er legt die Zielsetzung der kantonalen Politik für den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr fest;

c) er bezeichnet die staatlichen Vertreter in der Verkehrskommission und in den Verwaltungs- oder Kontrollorganen der Verkehrsunternehmen gemäss dem kantonalen Gesetz über die Beteiligung des Staates an juristischen Personen und anderen Einrichtungen;

d) er erlässt das Ausführungsreglement für die Erteilung von Bewilligungen zur Personenbeförderung, die Unternehmen oder Privatpersonen zur Durchführung von Fahrten ermächtigen, die nicht der eidgenössischen Konzessionspflicht unterstehen.

Art. 31 Departement

[1] Das Departement hat insbesondere folgende Zuständigkeiten:

a) es erarbeitet die kantonale Verkehrsplanung und die diesbezügliche Information;

b) es übt alle Befugnisse in Bezug auf den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr aus, die aufgrund der Gesetzgebung nicht einer anderen Behörde übertragen werden;

c) es schliesst die Vereinbarungen im öffentlichen Verkehr und über die Tarifverbünde mit den Transportunternehmen, dem Bund, den anderen Kantonen und/oder den Gemeinden ab;

d) es delegiert bestimmte Aufgaben des Unterhalts an die Gemeinden oder an Dritte.

Art. 32 Dienststelle

[1] Die Dienststelle hat insbesondere folgende Zuständigkeiten:

a) sie unterbreitet der Bundesbehörde nach Anhörung der Gemeinden, betreffenden Fachstellen und interessierten Kreise die Stellungnahme des Kantons betreffend:

   1. die Konzessionsgesuche im Zuständigkeitsbereich der Bundesbehörde für die Automobil-, Bus- und Schiffverkehrslinien,

   2. die Konzessions- und Plangenehmigungsgesuche für die Seilbahnanlagen und für Eisenbahn- sowie Flugplatzbauten, die im Zuständigkeitsbereich der Bundesbehörde liegen;

b) sie führt im Einvernehmen mit dem Bund, den anderen Kantonen und den betreffenden Regionen die Bestellung und Prüfung des Leistungsangebots im Regionalverkehr aus;

c) sie erteilt nach Anhörung der Gemeinden, betreffenden Fachstellen und interessierten Kreise die Bau- und Betriebsbewilligungen für Anlagen, insbesondere für Gondelbahnen und Skilifte, die keine Bundeskonzession benötigen, aber bewilligungspflichtig sind;

d) sie erteilt die Bewilligungen zur Personenbeförderung, die Unternehmen oder Privatpersonen zur Durchführung von Fahrten ermächtigen, die nicht der eidgenössischen Konzessionspflicht unterstehen;

e) sie erstellt in Anwendung von Artikel 13 Absatz 2 jährlich eine Tabelle mit der Aufteilung der kantonalen Betriebssubvention und legt in Anwendung von Artikel 14 Absatz 1 in einem einzigen Entscheid die Höhe des Beitrags der einzelnen Gemeinden fest;

f) sie gibt alle 2 Jahre Richtlinien für die Bestellung des Angebots im Agglomerations- und Ortsverkehr heraus;

g) sie erstellt und veröffentlicht alle 4 Jahre eine Tabelle mit der Verteilung des Gesamtverkehrs sowie des Modalanteils des Walliser Verkehrs;

h) sie entwickelt und unterhält das kantonale Netz des Alltagsradverkehrs.

Art. 33 Kantonale Planungsregionen

[1] Die Planungsregionen werden vom Staatsrat festgelegt.

[2] Jede kantonale Planungsregion wird vertreten durch zwei Delegierte der betreffenden Gemeinden, einen Vertreter des Verbands öffentlicher Verkehr Wallis und einen Vertreter der Dienststelle.

[3] Die Planungsregionen treffen sich so oft wie nötig, jedoch mindestens einmal im Jahr.

[4] Das Sekretariat der Planungsregionen wird von der Dienststelle übernommen. Es kann im Auftrag an die regionalen Institutionen delegiert werden.

[5] Die Planungsregionen gewährleisten die Koordination zwischen dem Kanton, den Agglomerationen und den Gemeinden bei der Ausarbeitung, der Rationalisierung und der Harmonisierung des regionalen Angebots im öffentlichen Verkehr.

[6] Die Gemeinden oder Agglomerationen können sich für die Lösung von Problemen an das Departement wenden. Die Planungsregionen müssen vorgängig darüber informiert werden.

[7] Die Dienststelle organisiert jährlich eine Koordinationssitzung pro Sprachregion.

[8] Diese Sitzungen werden durch einen Vertreter der Dienststelle präsidiert.

Art. 34 Verkehrskommission

[1] Die Verkehrskommission (nachstehend: Kommission) ist ein beratendes Organ, dessen Mitglieder vom Staatsrat ernannt werden. Sie besteht insbesondere aus:

a) maximal 2 Vertretern des Departements;

b) maximal 1 Vertreter des für Bildung zuständigen Departements;

c) maximal 2 Vertretern der Gemeinden;

d) maximal 4 Vertretern aus Wirtschafts- und Tourismuskreisen;

e) maximal 1 Vertreter von Interessenverbänden des öffentlichen Verkehrs;

f) maximal 1 Vertreter von Interessenverbänden für Personen mit eingeschränkter Mobilität;

g) maximal 1 Vertreter von Interessenverbänden des Langsamverkehrs;

h) maximal 1 Vertreter von Umweltschutzverbänden;

i) maximal 1 Vertreter von Gewerkschaften.

[2] Die Transportunternehmen werden bei Bedarf zu den Beratungen der Kommission eingeladen.

[3] Die Kommission hat folgende Aufgaben:

a) sie erarbeitet Vorschläge und nimmt Stellung zu Politik und Zielsetzungen im öffentlichen Verkehr und im Alltagslangsamverkehr;

b) sie nimmt Stellung zu den Angebots- und Fahrplanvorschlägen und prüft die Abänderungen und Anpassungen, die einer regionenübergreifenden Koordination und Harmonisierung bedürfen.

[4] Die Kommission tritt mindestens einmal im Jahr zusammen.

5.2 Verfahren

Art. 35 Rechtsmittel

[1] Das Gesetz über das Verwaltungsverfahren und die Verwaltungsrechtspflege ist anwendbar, sofern das Verfahren nicht durch die Bestimmungen des Bundesrechts oder des massgebenden Verfahrens geregelt wird.

6 Übergangs- und Schlussbestimmungen

Art. 36 Vollzugsbestimmungen

[1] Der Staatsrat erlässt die zum Vollzug des vorliegenden Gesetzes notwendigen Bestimmungen.

Art. 37 Übergangsbestimmungen

[1] Alle hängigen und noch nicht von den zuständigen Behörden entschiedenen Gesuche unterliegen mit dem Inkrafttreten des vorliegenden Gesetzes den neuen Gesetzesbestimmungen.

[2] Die Beteiligung des Kantons am Betriebsverlust und an den Investitionskosten der Flughäfen von kantonaler Bedeutung bleibt bis zum Inkrafttreten eines besonderen kantonalen Gesetzes auf 50 Prozent festgelegt.

Änderungstabelle - Nach Beschluss

Beschluss	Inkrafttreten	Element	Änderung	Quelle Publikation
15.09.2022	01.01.2023	Erlass	Erstfassung	RO/AGS 2023-034

Änderungstabelle - Nach Artikel

Element	Beschluss	Inkrafttreten	Änderung	Quelle Publikation
Erlass	15.09.2022	01.01.2023	Erstfassung	RO/AGS 2023-034