Reglement über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (RGöVALV)

vom 17.05.2023 (Stand 01.01.2023)

Der Staatsrat des Kantons Wallis

eingesehen den Artikel 57 Absatz 1 der Kantonsverfassung;

eingesehen das Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr vom 15. September 2022 (GöVALV);
auf Antrag des für die Mobilität zuständigen Departements,

verordnet:

1 Allgemeine Bestimmungen und Zuständigkeit

Art. 1 Gegenstand des Reglements

[1] Das vorliegende Reglement (nachfolgend: Reglement) enthält die Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über den öffentlichen Verkehr und den Alltagslangsamverkehr (nachfolgend: das Gesetz), soweit diese nicht in Sondergesetzen enthalten sind.

Art. 2 Zuständigkeit

[1] Die für die Mobilität zuständige Dienststelle (nachstehend: Dienststelle) ist für die Durchführung des Verfahrens zur Gewährung von Subventionen und zur Unterstützung von Fördermassnahmen zuständig, die im Gesetz vorgesehen sind.

[2] Sie unterliegt in Bezug auf die finanziellen Verpflichtungen dem Gesetz über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt des Kantons und deren Kontrolle (FHG).

* Änderungstabellen am Schluss des Erlasses

Art. 3 Verfahren

[1] Anträge auf Gewährung von Finanzhilfen oder Unterstützung von Fördermassnahmen sind an die Dienststelle zu richten.

[2] Die Anträge müssen insbesondere und vor allem enthalten:

a) die vollständigen Kontaktdaten des Antragstellers;

b) die Beschreibung des Projekts;

c) den Finanzierungsplan;

d) den vorläufigen Zeitplan für die Arbeiten oder die Fördermassnahme;

e) alle anderen Dokumente, die gemäss dem diesbezüglichen Kantons- oder Bundesgesetz erforderlich sind.

[3] Jede Gewährung einer Subvention oder Unterstützung von Fördermassnahmen kann an Bedingungen und Auflagen verbunden werden.

[4] Die Auszahlung der Subvention oder der Unterstützung für die Fördermassnahmen erfolgt auf der Grundlage der Teil- und Gesamtabrechnung.

[5] Die Gesuchsteller respektive die Beitragsempfänger müssen der Dienststelle alle Informationen liefern, die für die Prüfung des Gesuchs respektive die Kontrolle der Subventionierung oder der Unterstützung der Fördermassnahmen erforderlich sind.

2 Mobilitäts- und Transportarten

2.1 Alltagslangsamverkehr und Mobilität von besonderer Bedeutung

Art. 4 Alltagslangsamverkehr

[1] Zum Alltagslangsamverkehr gehören unter anderem die Mikromobilität, einschliesslich fahrzeugähnlicher Geräte und andere verwandte Verkehrsarten:

a) Infrastrukturen, darunter insbesondere die Entwicklung, Instandhaltung und die damit verbundenen Biodiversitätsvorkehrungen für den Alltagslangsamverkehr (einschliesslich Parkplätze oder Stadtmobiliar);

b) Rollmaterial;

c) die Rahmenbedingungen für alle Verkehrsarten des Alltagslangsamverkehrs.

Art. 5 Mobilität von besonderer Bedeutung

[1] In Bezug auf den Personenverkehr gehören zur Mobilität von besonderer Bedeutung namentlich:

a) Verkehrsinfrastruktur (z.B.: Brücken zur Unterstützung einer öffentlichen Verkehrslinie);

b) Seilbahnverbindungen zwischen Tal und Berg oder Mittelgebirge und Berg, die vorwiegend den Bedürfnissen des Regional- oder Stadtverkehrs entsprechen;

c) Seilbahnverbindungen für Ortschaften mit weniger als 100 Einwohnern, wenn diese die folgenden Bedingungen erfüllen:

   1. die Anlage muss der Öffentlichkeit zugänglich sein,
   2. die Bergstation dient der Erschliessung von eingezontem Bauland und ganzjährig bewohntem Wohngebiet,
   3. Pendlerfahrten sind das ganze Jahr über mit der Seilbahn möglich, mindestens während der folgenden 3 zweistündigen Zeitfenster, wobei eine Verschiebung dieser Zeitfenster um bis zu 60 Minuten zulässig ist: morgens von 6:00 bis 8:00 Uhr, mittags von 11:30 bis 13:30 Uhr und abends von 17:00 bis 19:00 Uhr,
   4. während dieser Zeitfenster müssen mindestens zwei Kurse pro Richtung angeboten werden,
   5. es darf keine Doppelerschliessung durch den öffentlichen Verkehr bestehen,
   6. der Kauf von Einzelfahrausweisen muss möglich sein,
   7. der Jahresfahrplan ist daher dem für Mobilität zuständigen Departement zu unterbreiten, welcher ihn zu genehmigen hat, ehe die Leistung realisiert und subventioniert werden kann,
   8. eine Abrechnung der jährlichen Betriebskosten für diese Dienstleistung muss präsentiert werden,
   9. die Subvention wird proportional gekürzt, wenn das Angebot nicht während des ganzen Jahres aufrechterhalten wird;

d) saisonaler Schienen-, Strassen- oder Seeverkehr (z.B.: Alpenpass im Sommer, touristischer Abschnitt in Verbindung mit einer regionalen Personenverkehrslinie, See-Shuttle);

e) die modalen Schnittstellen und die dazugehörige Infrastruktur;

f) Interkantonaler oder internationaler Verkehr, der nicht ganzjährig betrieben wird;

g) innovative Verkehrsarten (z.B.: autonome Shuttles);

h) nachhaltige Verkehrsarten im Personenverkehr, die über eine kantonale Konzession/Genehmigung verfügen (z.B.: kohlenstoffarme Fahrzeuge).

[2] In Bezug auf den Personenverkehr gehören zur Mobilität von besonderer Bedeutung namentlich:

a) Autoverlad: Lötschberg, Simplon und Furka;

b) modale Schnittstellen, die eine Optimierung der logistischen Transportketten auf nationaler oder internationaler Ebene ermöglichen (z.B.: kombinierte Terminals Schiene-Strasse, Güterterminals Strasse-Feinverteilung in "autofreien" Ortschaften);

c) innovative Formen des Güterverkehrs;

d) nachhaltige Verkehrsarten in Bezug auf Güter (z.B.: kohlenstoffarme Fahrzeuge).

Art. 6 Subventionen

[1] Die Kriterien für die Gewährung von Investitionssubventionen im Bereich des Alltagslangsamverkehrs und von Investitions- und Betriebsbeiträgen im Bereich der Mobilität von besonderer Bedeutung werden auf der Grundlage des kantonalen Interesses, der Bedeutung der Route und der Höhe der Investition festgelegt.

[2] Der Gesamtprozentsatz der Investitionssubventionen im Bereich des Alltagslangsamverkehrs stellt die Summe der 3 Prozentsätze dar, die sich auf die oben genannten Kriterien beziehen und wie folgt definiert sind:

Kantonales Interesse			**Bedeutung der Route**			**Höhe der Investition [Mio. CHF]**		
Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]	Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]	Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]
Gross	Mit Auswirkungen auf einen grossen Teil des Kantons	20	Gross	Ergänzungsnetz oder Infrastruktur von kantonaler (oder internationaler oder interkantonaler) Bedeutung	15	Wichtig	Mehr als 20 Millionen	15
Mittel	Mit Auswirkungen auf eine grosse Region (mehrere Gemeinden)	15	Mittel	Ergänzungsnetz oder Infrastruktur von regionaler Bedeutung	10	Mittel	Zwischen 4 und 10 Millionen	10
Klein	Mit Auswirkungen auf eine begrenzte Region	10	Klein	Ergänzungsnetz oder Infrastruktur von lokaler Bedeutung	5	Klein	Weniger als 4 Millionen	5

[3] Der Gesamtprozentsatz der Subvention von Investitions- und Betriebskosten im Bereich für Mobilität von besonderer Bedeutung ist die Summe der 3 Prozentsätze, die sich auf die oben genannten Kriterien beziehen, mit Ausnahme von Seilbahnverbindungen für Ortschaften mit weniger als 100 Einwohnern und saisonalen touristischen Streckenabschnitten, die mit einer regionalen Personenverkehrslinie verbunden sind, oder von Linien, die Ortschaften mit weniger als 100 Einwohnern bedienen. Diese Kriterien sind wie folgt definiert:

Kantonales Interesse			Bedeutung der Route			Höhe der Investition [Mio. CHF]		
Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]	Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]	Bewertung	Beschreibung	Kantonale Kostenübernahme [%]
Gross	Mit Auswirkungen auf den gesamten Kanton	30	Gross	Wichtige Mobilitätsachse (d.h. mit Linien des öffentlichen Verkehrs)	30	Wichtig	Mehr als 10 Millionen	15
Mittel	Mit Auswirkungen auf eine grosse Region (mehrere Gemeinden)	20	Mittel	Mobilitätsachse von mittlerer Bedeutung	20	Mittel	Zwischen 4 und 10 Millionen	10
Klein	Mit Auswirkungen auf eine begrenzte Region	15	Klein	Mobilitätsachse von begrenzter Bedeutung	15	Klein	Weniger als 4 Millionen	5

[4] Die Höhe der vom Antragsteller zu tragenden Kosten (Art. 27 Abs. 3 GöVALV) für Seilbahnverbindungen für Ortschaften mit weniger als 100 Einwohnern, die als Mobilität von besonderer Bedeutung anerkannt sind und die Bedingungen erfüllen, wird auf der Grundlage einer jährlichen Pauschale von 250’000 Schweizer Franken berechnet, von der 75 Prozent vom Kanton getragen werden.

Art. 7 Fördermassnahmen

[1] Als Förderung der Nutzung des Alltagslangsamverkehrs im Sinne des Gesetzes gelten Anreizkampagnen wie das Bike-Check-Projekt, die Pedibus-Kampagne und die Unterstützung von Studien, Forschungen und Tests im akademischen Rahmen (unter anderem ETH und Fachhochschulen).

[2] Als Förderung der Nutzung von Mobilität von besonderer Bedeutung im Sinne des Gesetzes gelten Anreizkampagnen wie das Projekt "Luft Reinhaltung", das Projekt "Les jeunes à ski" und das Projekt "Pass 13*".

[3] Die Fördermassnahmen werden gemäss dem Gesetz über die Organisation der Räte und die Beziehungen zwischen den Gewalten (GORBG) und mittels des Bewertungsinstruments Kompass 21 nach den Kriterien der nachhaltigen Entwicklung bewertet.

[4] Die Dienststelle kann auch andere Kriterien in Betracht ziehen, namentlich:

a) Territorialität: Die Massnahme muss kantonal sein oder in mehreren Gebieten des Kantonsterritoriums umgesetzt werden können;

b) Umfang der potenziellen Begünstigten: Die Massnahme muss eine grosse Anzahl potenzieller Nutzer erreichen;

c) Subsidiarität: Wenn ein anderer Akteur das Projekt tragen kann, tritt der Kanton nicht an dessen Stelle;

d) Potenzielle langfristige Wirkung: Die Massnahme muss Auswirkungen haben, die sich über einen längeren Zeitraum erstrecken können;

e) Gemeinnützigkeit: die Massnahme muss der Allgemeinheit und nicht Einzelinteressen dienen, oder

f) innovativer Charakter.

Änderungstabelle - Nach Beschluss

Beschluss	Inkrafttreten	Element	Änderung	Quelle Publikation
17.05.2023	01.01.2023	Erlass	Erstfassung	RO/AGS 2023-063

Änderungstabelle - Nach Artikel

Element	Beschluss	Inkrafttreten	Änderung	Quelle Publikation
Erlass	17.05.2023	01.01.2023	Erstfassung	RO/AGS 2023-063