

Bundesgericht  
Tribunal fédéral  
Tribunale federale  
Tribunal federal

2C 434/2019

Urteil vom 17. März 2021

## II. öffentlich-rechtliche Abteilung

Besetzung  
Bundesrichter Seiler, Präsident,  
Bundesrichter Zünd,  
Bundesrichterinnen Aubry Girardin, Hänni,  
Bundesrichter Beusch,  
Gerichtsschreiber König.

### Verfahrensbeteiligte

1. Schweizerische Bundesbahnen SBB,  
2. BLS Netz AG,  
Beschwerdeführerinnen,  
beide vertreten durch Prof. Dr. Hans Rudolf Trüb und Florian Roth, Rechtsanwälte,

gegen

Staatsrat des Kantons Wallis,  
Place de la Planta 3, 1950 Sitten,  
vertreten durch Medea Jäger-Marx, Rechtsanwältin,  
Bahnhofstrasse 4, 3930 Visp.

### Gegenstand

Beschwerde gegen das Gesetz über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur (GFinR3).

Sachverhalt:

A.

A.a. Die 3. Rhonekorrektur bildet ein Hochwasserschutzprojekt, das eine Länge von 162 Kilometern Flusslauf umfasst und neben mehr Sicherheit für gut 100'000 Menschen sowie der Verhinderung möglicher Hochwasserschäden auch mehr Natur für die Rhone bringen soll (vgl. Botschaft vom 14. Dezember 2018 betreffend den Gesamtkredit für die Realisierung der zweiten Etappe der 3. Rhonekorrektur [R3] [im Folgenden: Botschaft R3], BBl 2019, S. 1203 ff., S. 1204). Bauherren des Schutzprojektes sind die Kantone Wallis und Waadt.

A.b. Am 15. November 2018 verabschiedete der Grosse Rat des Kantons Wallis (nachfolgend: Grosse Rat) das Gesetz über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur (GFinR3; SGS [= Systematische Gesetzessammlung des Kantons Wallis] 612.7). Das Gesetz bezweckt nach dessen Art. 1 die Bereitstellung der zur Realisierung der 3. Rhonekorrektur (nachfolgend auch: Projekt) notwendigen finanziellen Mittel. Hierzu führt das Gesetz gemäss dessen Art. 2 Abs. 1 "die für das Projekt zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel auf, die in den Fonds für die Finanzierung des Projektes der 3. Rhonekorrektur (nachfolgend: Fonds) einbezahlt werden". Das Gesetz ordnet ferner "die Äufnung des Fonds im Sinne des Gesetzes über die Geschäftsführung und den Finanzhaushalt des Kantons und deren Kontrolle" (Art. 2 Abs. 2 GFinR3) und regelt "zusätzlich" "die bei den Gemeinden sowie bei den Eisenbahnkonzessionären zu erhebenden Beiträge" (Art. 2 Abs. 3 GFinR3). Als Eisenbahnkonzessionäre im Sinne des Gesetzes gelten dabei Eisenbahnunternehmen, die gemäss Bundesgesetzgebung über eine Infrastrukturkonzession auf dem Gebiet des Kantons Wallis verfügen (Art. 15 GFinR3).

A.c. Die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur soll nach dem Gesetz grundsätzlich durch den Fonds sichergestellt werden (Art. 6 Abs. 1 GFinR3). Der Fonds wird dabei mit einem Anfangskapital von 60 Millionen Fr. ausgestattet (vgl. Art. 3 Abs. 1 GFinR3). In den Fonds fliessen nach dem Gesetz neben

einem Beitrag des jährlichen Budgets des Kantons Wallis (Art. 3 Abs. 2 GFinR3) und Bundessubventionen und -beiträgen (Art. 3 Abs. 3 lit. c GFinR3) namentlich auch bei den Gemeinden sowie bei den Eisenbahnkonzessionären zu erhebende Beiträge (vgl. Art. 2 Abs. 3 und Art. 3 Abs. 3 lit. a GFinR3; zu weiteren Einkommensquellen des Fonds vgl. Art. 3 Abs. 3 lit. b, d und e GFinR3 sowie Art. 3 Abs. 4 GFinR3).

Nach Art. 6 Abs. 2 GFinR3 werden die Beiträge "auf der Grundlage des Gleichbehandlungsgebots, des Nutzniesser- und Verursacherprinzips sowie des Prinzips der Solidarität unter den Gemeinwesen festgelegt".

Für die Berechnung der Beiträge der Gemeinden und Eisenbahnkonzessionäre von Bedeutung ist insbesondere Art. 5 GFinR3 mit folgendem Wortlaut:

" 1 Die Beiträge werden auf der Grundlage der Gesamtkosten des Projekts seit dem 1. Januar 1996 berechnet (nachfolgend: Gesamtkosten).

2 Diese Gesamtkosten beinhalten die Kosten zur baulichen Umsetzung von Wasserbaumassnahmen, für Studien, für Arbeiten von allgemeinem Interesse (beinhaltend die Bereiche Stadtplanung und Tourismus) und anderer Projektkosten wie Aufwendungen für Begleitmassnahmen (landwirtschaftliche und andere), für die Aneignung von dinglichen oder persönlichen Rechten (durch freihändigen Kauf oder Enteignung), Entschädigungen, Mandatskosten, Finanzaufwand sowie projektspezifische Personal-, Betriebs-, Dienstleistungs- und Gutachtenskosten des Staates.

3 In den Gesamtkosten nicht enthalten sind die Kosten zu Lasten Dritter für Arbeiten an ihren eigenen Werken sowie die daraus resultierenden Mehrwerte.

4 Von den Gesamtkosten abzuziehen sind einerseits der durch eine interkantonale Vereinbarung festzusetzende Beitrag des Kantons Waadt an das Projekt und andererseits die von natürlichen und juristischen Personen geleisteten Beiträge zum Ausgleich der von ihnen verursachten Beeinträchtigungen der Rhone."

Unter dem Abschnitt 2 "Allgemeine Regelung der Finanzierung" des Gesetzes über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur ist insbesondere Folgendes festgehalten:

#### "Art. 8 Bundesbeiträge

1 Der Kanton unternimmt die nötigen Schritte zur Erlangung von Bundessubventionen für das Projekt, die in Form von Verfügungen oder im Rahmen von Programmvereinbarungen gewährt werden.

2 Dasselbe unternimmt der Kanton, um Bundesbeiträge für die Nationalstrassen zu erlangen, die Nutzniesser des Projekts sind.

#### Art. 9 Gesamtanteile der Beiträge

1 Die Beiträge der Gemeinden gemäss Artikel 12 betragen 2 Prozent des Anteils an den Gesamtkosten gemäss den Modalitäten in Artikel 10.

2 Die Beiträge der Eisenbahnkonzessionäre gemäss Artikel 23 betragen 6,1 Prozent des Anteils an den Gesamtkosten gemäss den Modalitäten in Artikel 10.

3 Diese Prozentsätze gelten unabhängig vom Erhalt von Bundesbeiträgen gemäss Artikel 8.

#### Art. 10 Erhebungsperioden

1 Aufgrund der Projektdauer und der Vielzahl der im Projekt enthaltenen Massnahmen wird die Beitragserhebung auf aufeinanderfolgende Erhebungsperioden verteilt, für die jeweils eine Höchstgrenze für den Anteil an den Gesamtkosten der jeweiligen Erhebungsperiode festgelegt wird.

2 Dabei gelten folgende Erhebungsperioden:

a) die erste Erhebungsperiode beginnt mit dem Inkrafttreten des Gesetzes und endet am 31. Dezember 2024; die Höchstgrenze liegt bei 600 Millionen Franken;

b) die zweite Erhebungsperiode beginnt nach dem Ende der ersten Erhebungsperiode und endet am 31. Dezember 2034; die Höchstgrenze liegt bei 800 Millionen Franken, eventuell ergänzt mit dem Saldo, der während der ersten Erhebungsperiode nicht in Rechnung gestellt wurde;

c) die dritte und letzte Erhebungsperiode beginnt nach dem Ende der zweiten Erhebungsperiode und endet mit dem Ende des Projekts, spätestens aber am 31. Dezember 2050; die Höchstgrenze liegt bei 1 Milliarde Franken, eventuell ergänzt mit dem Saldo, der während der vorangegangenen Erhebungsperioden nicht in Rechnung gestellt wurde.

3 Der zu Beginn jeder Erhebungsperiode festgelegte Beitrag wird in jährlich gleichbleibende Ratenzahlungen aufgeteilt.

4 Falls die effektiven Kosten des Fortschritts des Projekts im Vergleich zu den Voranschlägen tiefer

liegen, wird dies in der Beitragsverfügung der darauffolgenden Erhebungsperiode berücksichtigt.

5 Jede Erhebungsperiode löst eine spezifische Beitragsverfügung aus. Nach der letzten Erhebungsperiode erfolgt die allfällige Anpassung des bereits verfügbaren Beitrags in einer weiteren spezifischen Verfügung.

6 Nicht bestrittene Verfügungen sind definitiv. Sie werden nicht in Wiedererwägung gezogen, wenn andere Beitragsverfügungen nachträglich durch das Gericht aufgehoben oder abgeändert werden.

#### Art. 11 Erhebung

1 Die Gemeinden und die Eisenbahnkonzessionäre sind ab der ersten Erhebungsperiode am Projekt beitragspflichtig. Der Ausführungsort der einzelnen Massnahmen des Projekts ist nicht massgebend.

2 Wird ein Eisenbahnkonzessionär während einer Erhebungsperiode im Sinne von Artikel 10 beitragspflichtig, so hat er einen Nachtragsbeitrag pro rata temporis zu bezahlen, so dass die Gleichbehandlung mit den anderen Konzessionären innerhalb der Erhebungsperiode gewährleistet ist. Dieser Nachtragsbeitrag ist spätestens mit dem Beitrag für die nachfolgende Erhebungsperiode zu bezahlen; er wird für die Berechnung der Beiträge der anderen Konzessionäre berücksichtigt."

Art. 16 GFinR3, der in Kapitel 4 "Eisenbahnkonzessionäre" steht, sieht sodann Folgendes vor:

" 1 Die Höhe des von jedem Konzessionär geschuldeten Beitrags entspricht dem Mehrwert, der für ihn aus dem Projekt resultiert.

2 Dieser Mehrwert entspricht dem Anteil der Konzessionäre an den Gesamtkosten gemäss Artikel 9 Absatz 3 [recte: Art. 9 Abs. 2], und zwar im Verhältnis zur Gesamtlänge ihrer Gleise, die sich vor der Realisierung des Projekts in den Überflutungsgefahrenzonen der Rhone gemäss kantonalem Gesetz über den Wasserbau befinden. Bis zur Genehmigung Letzterer bilden die im GP-R3 aufgeführten Darstellungen der Überflutungsgefahrenzonen vor der Umsetzung der Arbeiten die massgebende Grundlage."

Nach dem Gesetz verfügt der Staatsrat des Kantons Wallis (nachfolgend: Staatsrat) die Beiträge jedes Eisenbahnkonzessionärs (Art. 7 Abs. 1 lit. c GFinR3).

In Art. 17-20 GFinR3 finden sich weitere, die Eisenbahnkonzessionäre betreffende Regelungen.

#### B.

Am 27. März 2019 stellte der Staatsrat fest, dass gegen das Gesetz kein Referendum ergriffen worden war, und beschloss, dass das Gesetz über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur per 1. Mai 2019 in Kraft tritt. Am 19. April 2019 erfolgte die Publikation des Erwahrungsbeschlusses im kantonalen Amtsblatt.

#### C.

Am 9. Mai 2019 erhoben die Schweizerischen Bundesbahnen und die BLS Netz AG gemeinsam Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten beim Bundesgericht. Sie beantragen, das Gesetz über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur sei vollumfänglich aufzuheben. Eventualiter beantragen sie die Aufhebung folgender Teile des Gesetzes:

- Passus "sowie bei den Eisenbahnkonzessionären" in Art. 2 Abs. 3 GFinR3,
- Art. 5, Art. 7 Abs. 1 lit. c, Art. 9 Abs. 2 und 3 GFinR3,
- Passus "und die Eisenbahnkonzessionäre" in Art. 11 Abs. 1 GFinR3,
- Art. 11 Abs. 2 und Art. 15-20 GFinR3.

Mit Präsidialverfügung vom 20. Mai 2019 wies das Bundesgericht ein mit der Beschwerde gestelltes Gesuch um Erteilung der aufschiebenden Wirkung ab.

Der Staatsrat, der nach einem Schreiben des Grossen Rates vom 13. Juni 2019 im vorliegenden Verfahren auch den Grossen Rat vertritt, beantragt mit innert erstreckter Frist eingereichter Beschwerdeantwort, die Beschwerde sei vollumfänglich abzuweisen.

Mit ebenfalls innert erstreckter Frist eingereichter Replik halten die Beschwerdeführerinnen an ihren in der Sache gestellten Begehren fest.

Mit Eingabe vom 1. November 2019 ersuchen die Beschwerdeführerinnen um den Ausstand von Bundesrichter Yves Donzallaz.

Der Staatsrat hält mit Duplik vom 28. Februar 2020 an seinem Begehren um vollumfängliche Abweisung der Beschwerde fest.

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) stellt in seiner Vernehmlassung vom 20. April 2020 keine Anträge.

Die Beschwerdeführerinnen erklären mit Schlussbemerkungen vom 26. Juni 2020 erneut, an ihren in

der Sache gestellten Begehren festzuhalten. Der Staatsrat bekräftigt mit Stellungnahme vom 10. Juli 2020 seinen Antrag auf Abweisung der Beschwerde.

Erwägungen:

1.

1.1. Das Bundesgericht beurteilt Beschwerden in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten gegen kantonale und kommunale Erlasse (hauptfrageweise oder "abstrakte" Normenkontrolle; Art. 82 lit. b BGG; BGE 143 I 1 E. 1.1).

1.2.

1.2.1. Die Kantone sind weder durch die Bundesverfassung noch durch ein Bundesgesetz verpflichtet, kantonale Instanzen zur hauptfrageweisen ("abstrakten") Überprüfung der Verfassungsmässigkeit ihrer kantonalen oder kommunalen Erlasse einzusetzen (Art. 87 Abs. 1 BGG; BGE 142 I 99 E. 1.1; 141 I 36 E. 1.2.1; Urteil 2C 947/2019 vom 13. Februar 2020 E. 1.2.1).

1.2.2. Das vorliegend angefochtene kantonale Gesetz kann nach dem hier interessierenden Recht des Kantons Wallis keinen Gegenstand eines kantonalen Rekurses bilden: Das Gesetz des Kantons Wallis vom 6. Oktober 1976 über das Verwaltungsverfahren und die Verwaltungsrechtspflege (VVRG/VS; SGS 172.6) regelt soweit ersichtlich ausschliesslich die Anfechtung von individuell-konkreten Verfügungen und schliesst zudem in Art. 75 lit. a VVRG/VS die Verwaltungsgerichtsbeschwerde gegen Verfügungen über die Genehmigung von Erlassen aus. Somit ist vom Grundsatz auszugehen, dass im Kanton Wallis kein kantonales Rechtsmittel besteht, mit welchem Erlasse abstrakt überprüft werden können (vgl. schon Urteil 2C 770/2012 vom 9. Mai 2013 E. 1.2). Zwar besteht eine Ausnahme von diesem Grundsatz auf dem Gebiet des Raumplanungsrechts, wo Art. 37 Abs. 1 und Abs. 4 des Ausführungsgesetzes vom 23. Januar 1987 zum Bundesgesetz über die Raumplanung (AG-RPG/VS; SGS 701.1) die Möglichkeit einer Beschwerde gegen Reglemente an den Staatsrat und eine Weiterzugsmöglichkeit an das Kantonsgericht vorsehen. Indessen ist diese Ausnahme schon deshalb nicht einschlägig, weil sie lediglich für kommunale Erlasse gilt (vgl. auch Urteil 1C 564/2015 vom 2. Juni 2016 E. 1). Das Bundesgericht urteilt damit als erste und einzige Rechtsmittelinstanz (vgl. BGE 142 V 395 E. 1.1).

1.3. Gemäss Art. 101 BGG ist die Beschwerde gegen einen Erlass innert 30 Tagen nach der nach dem kantonalen Recht massgebenden Veröffentlichung des Erlasses beim Bundesgericht einzureichen. Unterliegt ein kantonaler Erlass dem fakultativen Referendum, beginnt die Frist zur abstrakten Anfechtung beim Bundesgericht nicht mit der Verabschiedung und der Publikation der Referendumsvorlage, sondern mit der Veröffentlichung des Erhaltungsbeschlusses, d.h. mit der Feststellung, dass entweder die Referendumsfrist unbenutzt abgelaufen ist oder der Erlass im Falle eines Referendums in der Volksabstimmung angenommen worden ist (BGE 133 I 286 E. 1; 130 I 82 E. 1.2; 130 I 306 E. 1).

Vorliegend erfolgte die Publikation des Erhaltungsbeschlusses im kantonalen Amtsblatt am 19. April 2019. Die Beschwerde vom 9. Mai 2019 wurde somit innert der Frist von 30 Tagen und folglich rechtzeitig erhoben.

1.4.

1.4.1. Bei den Schweizerischen Bundesbahnen handelt es sich um eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft mit eigener Rechtspersönlichkeit (vgl. Art. 2 und Art. 25 des Bundesgesetzes vom 20. März 1998 über die Schweizerischen Bundesbahnen [SBBG; SR 742.31]). Sie sind damit parteifähig. Zudem sind sie über ihre Organe handlungs- und damit prozessfähig (vgl. auch BGE 145 IV 491 E. 2.4.7).

Die im Handelsregister des Kantons Bern eingetragene BLS Netz AG, welche den Betrieb, den Unterhalt und den Bau der Eisenbahninfrastruktur der BLS Gruppe im Rahmen der anwendbaren gesetzlichen Vorgaben bezweckt, verfügt gleichermassen über eigene Rechtspersönlichkeit (vgl. Art. 762 i.V.m. Art. 643 Abs. 1 OR) bzw. Parteifähigkeit und ist ebenfalls handlungs- bzw. prozessfähig.

1.4.2. Weder den Schweizerischen Bundesbahnen noch der BLS Netz AG kommt ein spezielles Beschwerderecht zu (vgl. Art. 89 Abs. 2 lit. d BGG i.V.m. dem Bundesgesetz über die Schweizerischen Bundesbahnen bzw. dem Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 [EBG; SR 742.101] e contrario; zu den Schweizerischen Bundesbahnen siehe auch BGE 138 I 274 E. 1.5). Die

Legitimation der Beschwerdeführerinnen richtet sich damit einzig nach Art. 89 Abs. 1 BGG. Beide Beschwerdeführerinnen können sich grundsätzlich auf diese Bestimmung berufen. Dies gilt auch für die Beschwerdeführerin 1, auch wenn Art. 89 Abs. 1 BGG in erster Linie auf Privatpersonen zugeschnitten ist. Denn durch das Gesetz über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur ist die Beschwerdeführerin 1 gleich oder ähnlich wie ein Privater betroffen (vgl. BGE 138 I 274 E. 1.5), wird sie doch durch das Gesetz für beitragspflichtig erklärt.

Nach der Rechtsprechung zu Art. 89 Abs. 1 lit. a und b BGG ist zur Beschwerde gegen einen kantonalen Erlass legitimiert, wer durch die angefochtenen Bestimmungen zumindest virtuell betroffen ist, d.h. mit einer minimalen Wahrscheinlichkeit früher oder später einmal unmittelbar in seinen rechtlichen oder tatsächlichen Interessen betroffen sein könnte (BGE 144 I 43 E. 2.1 mit Hinweisen). Die Beschwerdeführerinnen, die beide auf dem Gebiet des Kantons Wallis über eine Infrastrukturkonzession nach Massgabe der Bundesgesetzgebung verfügen und damit als Eisenbahnkonzessionäre im Sinne des Gesetzes über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur gelten (vgl. Art. 15 GFinR3), sind nicht nur virtuell, sondern aktuell betroffen, soweit es um die in diesem Gesetz enthaltenen Bestimmungen betreffend Eisenbahnkonzessionäre geht. Die Beschwerdeführerinnen sind damit grundsätzlich zur Beschwerde legitimiert.

Soweit die Beschwerdeführerinnen die Aufhebung der die Eisenbahnkonzessionäre betreffenden Bestimmungen des Gesetzes über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur beantragen, ist ihre Legitimation uneingeschränkt zu bejahen. Dies gilt auch insoweit, als die Beschwerdeführerinnen geltend machen, die entsprechenden, sie treffenden Vorschriften würden zur rechtsungleichen und damit verfassungswidrigen Begünstigung Dritter führen (vgl. zur Anfechtung eines Erlasses wegen rechtsungleicher Begünstigung BGE 145 I 121 E. 1.5.3.1; 131 I 198 E. 2.6; 109 Ia 252; Urteil 2C 62/2008 vom 25. September 2009 E. 2.1; vgl. auch BGE 133 I 206 E. 2.2-2.4).

Ob die Beschwerdeführerinnen auch dazu legitimiert sind, über die Aufhebung der die Eisenbahnkonzessionäre betreffenden Vorschriften hinaus auch die Aufhebung der übrigen Bestimmungen des Gesetzes über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur zu verlangen, kann hier dahingestellt bleiben. Denn wie im Folgenden ersichtlich wird, wäre die Beschwerde in diesem Punkt, wenn auf das Rechtsmittel vollumfänglich einzutreten wäre, ohnehin abzuweisen.

1.5. Die übrigen Sachurteilsvoraussetzungen sind erfüllt (vgl. Art. 42 und Art. 62 Abs. 1 BGG).

1.6. In der Beschwerde wird als Beschwerdegegner der Kanton Wallis bezeichnet und angegeben, dass dieser durch den Staatsrat vertreten werde. Daraus lässt sich entgegen der in der Beschwerdeantwort geäusserten Ansicht nichts für den vorliegenden Fall ableiten. Das in diesem Kontext vom Staatsrat angerufene Urteil betrifft (soweit hier interessierend) die Passivlegitimation in einem öffentlich-rechtlichen Klageverfahren und ist damit, wie die Beschwerdeführerinnen in der Replik zutreffend ausführen, nicht einschlägig (vgl. Urteil 9C 40/2009 vom 27. Januar 2010 E. 3.2.1).

2.

Die Beschwerdeführerinnen fordern, Bundesrichter Yves Donzallaz habe in den Ausstand zu treten. Weil das Bundesgericht vorliegend jedoch in einer Besetzung ohne diesen Bundesrichter urteilt, ist dieses Ausstandsbegehren als gegenstandslos abzuschreiben (vgl. Urteil 2E 1/2018 vom 25. Oktober 2019 E. 3.2).

3.

3.1. Steht die Vereinbarkeit eines kantonalen Erlasses mit übergeordnetem Recht in Frage, ist im Rahmen der abstrakten Normenkontrolle massgebend, ob der betreffenden Norm nach anerkannten Auslegungsregeln ein Sinn beigemessen werden kann, der sie mit den angerufenen übergeordneten Normen vereinbar erscheinen lässt. Das Bundesgericht hebt eine kantonale Norm nur auf, wenn sie sich jeder Auslegung entzieht, die mit dem übergeordneten Recht vereinbar ist, nicht jedoch, wenn sie einer solchen in vertretbarer Weise zugänglich ist. Es ist grundsätzlich vom Wortlaut der Gesetzesbestimmung auszugehen und der Sinn nach den anerkannten Auslegungsmethoden zu bestimmen. Eine mit übergeordnetem Recht konforme Auslegung ist namentlich zulässig, wenn der Normtext lückenhaft, zweideutig oder unklar ist. Der klare und eindeutige Wortsinn darf indes nicht durch eine mit übergeordnetem Recht konforme Interpretation beiseite geschoben werden (Urteil 1C 181/2019 vom 29. April 2020 E. 2.1 [zur Publikation vorgesehen]). Für die Beurteilung, ob eine kantonale Norm aufgrund materieller Prüfung aufzuheben oder mit übergeordnetem Recht konform auszulegen sei, ist im Einzelnen auf die Tragweite des Grundrechtseingriffs, die Möglichkeit eines hinreichenden

Schutzes bei einer späteren Normenkontrolle, die konkreten Umstände der Anwendung und die Auswirkungen auf die Rechtssicherheit abzustellen. Der blosse Umstand, dass die angefochtene

Norm in einzelnen Fällen gegen übergeordnetes Recht verstossen könnte, führt für sich allein noch nicht zu deren Aufhebung (BGE 144 I 306 E. 2; 143 I 1 E. 2.3; 143 I 426 E. 2; 140 I 2 E. 4 mit Hinweisen; Urteil 2C 690/2017 vom 13. Mai 2019 E. 2).

3.2. Mit der Beschwerde in öffentlich-rechtlichen Angelegenheiten kann insbesondere die Verletzung von Bundesrecht, von Völkerrecht und von kantonalen verfassungsmässigen Rechten gerügt werden (Art. 95 lit. a-c BGG). Die Verletzung von Grundrechten prüft das Bundesgericht nicht von Amtes wegen, sondern nur insoweit, als eine solche Rüge in der Beschwerde vorgebracht und genügend begründet worden ist (Art. 106 Abs. 2 BGG). Für derartige Rügen gelten qualifizierte Begründungsanforderungen (BGE 133 II 249 E. 1.4.2 mit Hinweisen) : Das Bundesgericht prüft nur klar und detailliert erhobene und, soweit möglich, belegte Rügen. Diese Anforderungen gelten auch im Beschwerdeverfahren gegen einen kantonalen Erlass (BGE 143 I 1 E. 1.4; Urteil 1C 181/2019 vom 29. April 2020 E. 2.2).

3.3. Das Bundesgericht urteilt vorliegend als erste und einzige gerichtliche Instanz (Art. 87 Abs. 1 BGG), da das Verfahrensrecht des Kantons Wallis keine abstrakte Normenkontrolle gegenüber kantonalen Gesetzen erlaubt (vgl. E. 1.2 hiavor). Ein von einer zulässigen Vorinstanz (Art. 86 Abs. 1 lit. d und Abs. 2 BGG) festgestellter Sachverhalt, der für das Bundesgericht grundsätzlich verbindlich wäre (Art. 105 Abs. 1 BGG), fehlt daher. Soweit nötig hat das Bundesgericht den Sachverhalt somit eigenständig zu erheben (Urteil 2C 519/2016 vom 4. September 2017 E. 1.5.5). Es kann sich dabei auf die behördlichen Erklärungen stützen (BGE 138 I 331 E. 8.4.2; vgl. auch Urteil 2C 735/2017 vom 6. Februar 2018 E. 2), insbesondere jene zur künftigen Anwendung einer Vorschrift, auf notorische Tatsachen (Urteil 2C 1115/2014 vom 29. August 2016 E. 1.4.3, nicht publ. in: BGE 142 II 488) und auf die Beweismittel, welche die beschwerdeführenden Personen einreichen (Urteil 2C 519/2016 vom 4. September 2017 E. 1.5.5). Es unterzieht dies alles der freien Beweiswürdigung (vgl. Art. 40 des Bundesgesetzes vom 4. Dezember 1947 über den Bundeszivilprozess [BZP; SR 273] in Verbindung mit Art. 55 Abs. 1 BGG; BGE 143 I 137 E. 2.3; siehe zum Ganzen Urteil 1C 181/2019 vom 29. April 2020 E. 2.3).

#### 4.

Die Beschwerdeführerinnen machen geltend, die Regelung der von den Eisenbahnkonzessionären im Sinne von Art. 15 GFinR3 geschuldeten "Beiträge" im Gesetz über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur sei aus verschiedenen Gründen bundesrechtswidrig.

Die Beurteilung der Übereinstimmung dieser Regelung mit dem übergeordneten (Bundes-) Recht hängt insbesondere von der Rechtsnatur der erwähnten "Beiträge" ab. Die Verfahrensbeteiligten sind sich nicht einig, um welche Art von öffentlichen Abgaben es sich bei den streitbetroffenen "Beiträgen" handelt:

Nach Ansicht des Staatsrates sind die von den Eisenbahnkonzessionären im Sinne von Art. 15 GFinR3 zu entrichtenden "Beiträge" Vorzugslasten bzw. Kausalabgaben. Demgegenüber betrachten die Beschwerdeführerinnen diese "Beiträge" als Sondersteuern in Form von Zwecksteuern bzw. Kostenanlastungssteuern.

#### 4.1.

4.1.1. Unter den Begriff der Kostenanlastungssteuer ("impôt d'attribution des coûts") fallen Sondersteuern, welche einer bestimmten Gruppe von Pflichtigen auferlegt werden, weil diese Personen zu bestimmten Aufwendungen des Gemeinwesens eine nähere Beziehung haben als die Gesamtheit der Steuerpflichtigen. Solche Abgaben haben eine gewisse Verwandtschaft zur Vorzugslast, doch unterscheiden sie sich von dieser dadurch, dass kein individueller, dem einzelnen Pflichtigen zurechenbarer Sondervorteil vorliegen muss, der die Erhebung der Abgabe rechtfertigt. Es genügt, dass die betreffenden Aufwendungen des Gemeinwesens dem abgabepflichtig erklärten Personenkreis eher anzulasten sind als der Allgemeinheit, sei es, weil diese Gruppe von den Leistungen generell (abstrakt) stärker profitiert als andere oder weil sie - abstrakt - als hauptsächlicher Verursacher dieser Aufwendungen angesehen werden kann (BGE 131 II 271 E. 5.3; 129 I 346 E. 5.1; Urteile 2C 668/2016 vom 25. März 2020 E. 2.2; 2C 712/2015 vom 22. Februar 2016 E. 3.2.3).

Als Kostenanlastungssteuer eingestuft werden etwa Kurtaxen, Motorfahrzeugsteuern, Schiffssteuern, Hundesteuern, Treibstoffzuschläge und Feuerschutzabgaben, wobei die betreffenden Einnahmen meist einer entsprechenden gesetzlichen Zweckbindung unterworfen sind (BGE 124 I 289 E. 3b; vgl. auch PETER HETTICH/YANNICK WETTSTEIN, Rechtsfragen um Kostenanlastungssteuern, ASA 78 [2009/2010], S. 537 ff., S. 539 ff.; XAVIER OBERSON, Droit fiscal suisse, 5. Aufl. 2021, § 1 N. 26).

4.1.2. Vorzugslasten (["charges de préférence"] oder auch Beiträge) sind Kausalabgaben und werden einem beschränkten Kreis von Personen auferlegt, denen aus einer öffentlichen Einrichtung ein wirtschaftlicher Sondervorteil erwächst (BGE 132 II 371 E. 2.3; Urteil 2C 798/2017 vom 16. Februar 2018 E. 2.2.3). Es genügt die blossе Möglichkeit, den betreffenden Vorteil (die Strasse, die Versorgungs- und/oder Entsorgungsanlage usw.) zu nutzen. Ob es tatsächlich zur Nutzung kommt, ist daher nicht entscheidend, wobei der wirtschaftliche Vorteil aber konkretisiert sein muss und nicht bloss theoretischer/abstrakter Natur sein darf (sog. Individualäquivalenz; vgl. BGE 131 I 313 E. 3.3; 2C 798/2017 vom 16. Februar 2018 E. 2.2.3, 2C 519/2016 vom 4. September 2017 E. 3.5.4). Darin liegt der hauptsächliche Unterschied zu den Kostenanlastungssteuern (BGE 132 II 371 E. 2.3; 131 I 313 E. 3.3), wo schon eine bloss abstrakte Nutzennähe bzw. abstrakte Kostennähe ausreicht, um die objektive Steuerpflicht zu begründen (BGE 143 II 283 E. 2.3.2).

Grundeigentümerbeiträge fallen unter die öffentlich-rechtlichen Beiträge bzw. Vorzugslasten und sind folglich Kausalabgaben (BGE 132 II 371 E. 2.3; 131 I 313 E. 3.3; 118 Ib 54 E. 2b; Urteil 2C 798/2017 vom 16. Februar 2018 E. 2.2.2 mit Hinweisen). Nach dem Schrifttum gelten namentlich Grundeigentümerbeiträge für die Erstellung von öffentlichen Strassen, Lawinenverbauungen, Wasserbauten, Trottoirs, Abwasseranlagen sowie Parkplätzen als Vorzugslasten (vgl. ADRIAN HUNGERBÜHLER, Grundsätze des Kausalabgabenrechts, in: ZBI 104/2003, S. 511; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, Allgemeines Verwaltungsrecht, 8. Aufl. 2020, N. 2861 f.).

4.1.3. Als Gemengsteuer ("impôt mixte") bezeichnet wird die Verbindung einer Kausalabgabe mit einer Fiskalsteuer in einer einheitlichen Abgabe (BGE 140 I 176 E. 5.3 mit Hinweisen). Eine Gemengsteuer knüpft wie eine Kausalabgabe an einen individuell zurechenbaren Abgabetatbestand, namentlich an eine staatliche Leistung oder einen Vorteil, an. Der vom Staat vereinnahmte Betrag bildet aber nur teilweise ein Entgelt für die individuell zurechenbare Leistung des Staates oder den Vorteil, während für den übrigen Teil keine Gegenleistung erfolgt (HELEN KELLER/MATTHIAS HAUSER, Verfassungskonforme Ertragsverwendung einer Klimalenkungsabgabe, AJP 7/2009, S. 803 ff., S. 807; OBERSON, a.a.O., § 1 N. 11). Wie eine Kausalabgabe knüpft die Gemengsteuer an eine staatliche Leistung an, doch wird sie in ihrer Höhe nicht durch das Kostendeckungs- und Äquivalenzprinzip beherrscht und hat insoweit auch fiskalische Zwecke (BGE 130 III 225 E. 2.5; HÄFELIN/MÜLLER/UHLMANN, a.a.O., N. 2866; ISABELLE HÄNER, Kausalabgaben - Eine Einführung, in: Isabelle Häner/Bernhard Waldmann [Hrsg.], Kausalabgaben, 2015, S. 1 ff., S. 9 mit Hinweisen).

4.2. Die vorliegend in Frage stehenden, von Eisenbahnkonzessionären im Sinne des Gesetzes über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur zu entrichtenden "Beiträge" werden auf der Basis der Gesamtkosten des Projekts berechnet (vgl. Art. 5 Abs. 1 GFinR3). Dies spricht dafür, dass es sich hierbei nicht um gegenleistungslos geschuldete Steuern, sondern um Kausalabgaben handelt.

Die 3. Rhonekorrektur kann Eisenbahnkonzessionären im Sinne von Art. 15 GFinR3 individuell zurechenbare wirtschaftliche Vorteile bringen, indem sie die Gefahr von Überschwemmungen ihrer Eisenbahnanlagen in den Überflutungsgefahrenzonen der Rhone ausschliesst oder vermindert (vgl. BGE 93 I 97 E. 2; JACQUES TREYVAUD, Les corrections de cours d'eau, 1965, S. 132). Der Gesetzgeber scheint denn auch von entsprechenden individuell zurechenbaren wirtschaftlichen Vorteilen ausgegangen zu sein. Dies zeigt sich namentlich an der Regelung, wonach die Beiträge auch auf der Grundlage des "Nutznieserprinzips" festgesetzt werden sollen (Art. 6 Abs. 2 GFinR3), vor allem aber an der gesetzlich vorgesehenen Verteilung des Gesamtbetrages der zu entrichtenden Beiträge der Eisenbahnkonzessionäre auf die einzelnen Konzessionäre nach Massgabe des Mehrwertes, welcher für den einzelnen Konzessionär aus dem Projekt resultiert (vgl. Art. 16 Abs. 1 GFinR3), und an der Bemessung des (relativen) Mehrwertes für den einzelnen Eisenbahnkonzessionär nach der Gesamtlänge der Gleise in den Überflutungsgefahrenzonen der Rhone (vgl. Art. 16 Abs. 2 GFinR3).

Der Umstand, dass durch die 3. Rhonekorrektur individuell zurechenbare wirtschaftliche Sondervorteile in Form des Schutzes vor Überschwemmungen (namentlich) auch anderen Eigentümern von Grundstücken in den Überflutungsgefahrenzonen der Rhone als den Eisenbahnkonzessionären im Sinne des streitbetreffenen Gesetzes zukommen, ohne dass diese Eigentümer vergleichbare öffentlich-rechtliche Abgaben zu entrichten hätten, schliesst nicht von vornherein aus, dass es sich bei den fraglichen "Beiträgen" um Vorzugslasten handelt (zur Frage, ob eine solche Differenzierung vor dem Rechtsgleichheitsgebot von Art. 8 BV standhält, vgl. E. 6). Als entscheidend erscheint, dass die Abgabe - insbesondere mit der Regelung der Verteilung der gesamten "Beiträge" der Eisenbahnkonzessionäre auf die einzelnen Eisenbahnkonzessionäre - an einen besonderen individuellen und direkten Vorteil aus der staatlichen Leistung bzw. der Realisierung der 3. Rhonekorrektur anknüpft (vgl. auch HÄNER, a.a.O., S. 10, wonach als Leitlinie festgehalten werden könne, "dass die Kostenanlastungssteuer [...] nicht an einen konkret vorhandenen,

individuellen Vorteil anknüpft").

4.3. Die Beschwerdeführerinnen machen indessen unter Berufung auf die weite Umschreibung der Gesamtkosten in Art. 5 Abs. 2 GFinR3 geltend, die hier in Frage stehenden "Beiträge" würden auch Kosten decken, die nicht mit einzelnen Eisenbahnkonzessionären individuell zurechenbaren Vorteilen verbunden seien, sondern im Zusammenhang mit weitreichenden raumplanerischen, wirtschafts- und strukturpolitischen Vorkehren anfallen würden.

4.3.1. Gemäss Art. 5 Abs. 1 und 2 GFinR3 (i.V.m. Art. 9 Abs. 2 GFinR3) werden die "Beiträge" (in der Tat) nicht nur zur Deckung der Kosten für die bauliche Umsetzung der Wasserbaumassnahmen, sondern auch zur Deckung der Kosten "für Studien, für Arbeiten von allgemeinem Interesse (beinhaltend die Bereiche Stadtplanung und Tourismus) und anderer Projektkosten wie Aufwendungen für Begleitmassnahmen (landwirtschaftliche und andere), für die Aneignung von dinglichen oder persönlichen Rechten (durch freihändigen Kauf oder Enteignung), Entschädigungen, Mandatskosten, Finanzaufwand sowie projektspezifische Personal-, Betriebs-, Dienstleistungs- und Gutachtenskosten des Staates" erhoben bzw. nach diesen Kosten bemessen.

Selbst wenn diese weiteren Kosten - wie der Staatsrat geltend macht - alle "in einem direkten Zusammenhang mit den wasserbaulichen Massnahmen" stehen und sie vom Bundesamt für Umwelt (BAFU) als anrechenbare Projektkosten anerkannt worden sein sollten (Duplik, S. 22), ist nicht ersichtlich, dass die ihnen zugrunde liegenden Leistungen ausnahmslos als individuell zurechenbare Sondervorteile den Eisenbahnkonzessionären mit Eisenbahnanlagen in den Überflutungsgefahrenzonen der Rhone zukommen werden. Vor allem die Arbeiten von allgemeinem Interesse (beinhaltend die Bereiche Stadtplanung und Tourismus) kommen vielmehr - schon begrifflich - einem weiten Personenkreis zugute, ohne dass die genannten Eisenbahnkonzessionäre von diesen Arbeiten im besonderen Masse profitieren würden.

4.3.2. Trotz dieses Umstandes ist vorliegend nicht statt von Vorzugslasten von Kostenanlastungssteuern auszugehen. Denn als entscheidend erscheint, dass die blossе Gruppenzugehörigkeit, d.h. die Zugehörigkeit zu Eisenbahnunternehmen, welche gemäss Bundesgesetzgebung über eine Infrastrukturkonzession auf dem Gebiet des Kantons Wallis verfügen (vgl. Art. 15 GFinR3), nicht genügt, um die Abgabepflicht zu begründen. Unabdingbar ist hierfür vielmehr ein besonderer, individueller und direkter Vorteil. Dies wird daran deutlich, dass jeder Eisenbahnkonzessionär die "Beiträge" nur nach Massgabe der Länge seiner Gleise in den Überflutungsgefahrenzonen der Rhone zu tragen hat (vgl. Art. 16 Abs. 2 GFinR3).

Zu berücksichtigten ist nicht zuletzt, dass Art. 5 Abs. 2 GFinR3 mit Blick auf den Zweckartikel von Art. 1 GFinR3 so verstanden werden muss, dass als Gesamtkosten nur Kosten gelten, welche für die Realisierung der 3. Rhonekorrektur erforderlich sind. Dementsprechend ist - in Übereinstimmung mit dem aktenkundigen, vom Bundesamt für Umwelt in Auftrag gegebenen Gutachten zur Plausibilisierung der Kostenschätzung des Projektes (vgl. dazu Duplikbeilagen 69 f.) - namentlich von verhältnismässig geringen Kosten für Arbeiten von allgemeinem Interesse auszugehen. Die so verstandenen Gesamtkosten werden dabei nach der gesetzlichen Konzeption nicht vollumfänglich auf die Eisenbahnkonzessionäre überwält. Namentlich ist die Kostentragung durch die Eisenbahnkonzessionäre aufgrund der in Art. 9 Abs. 2 GFinR3 statuierten 6,1 %-Schranke beschränkt.

4.3.3. Bei dieser Sachlage ist bei einer Würdigung der konkreten charakteristischen Elemente der vorliegenden Abgabe davon auszugehen, dass der Zurechnungszusammenhang zwischen dem Kreis der Abgabepflichtigen und dem (hauptsächlichen) Abgabeverwendungszweck noch trägt und es sich damit nicht um eine Steuer, sondern um eine Kausalabgabe in Form einer Vorzugslast handelt (vgl. PETER BÖCKLI, Indirekte Steuern und Lenkungssteuern, 1975, S. 52 f.). Damit scheidet nicht nur eine Qualifikation als Kostenanlastungssteuer, sondern auch eine Einordnung der kostenabhängig ausgestalteten "Beiträge" der Eisenbahnkonzessionäre als Gemengsteuer aus. Auf die "steuerbezogenen" Rügen der Beschwerdeführerinnen (betreffend Steuerbefreiung, Steuerharmonisierung, den Grundsatz der Allgemeinheit der Besteuerung [vgl. Art. 127 Abs. 2 BV] und das Verbot der interkantonalen Doppelbesteuerung [Art. 127 Abs. 3 BV]) ist folglich mangels Relevanz nicht weiter einzugehen.

5.

5.1. Da die streitige Abgabe nach dem Gesagten als Vorzugslast zu betrachten ist, ist im Folgenden zu prüfen, ob die für die Erhebung von Vorzugslasten massgebenden, von den Beschwerdeführerinnen als verletzt gerügten Rechtsgrundsätze eingehalten sind.

5.2. Bei der Ausgestaltung von kantonalen Vorzugslasten sind insbesondere das Willkürverbot und der Grundsatz der Rechtsgleichheit zu beachten. Ein Erlass ist willkürlich im Sinne von Art. 9 BV, wenn er sich nicht auf ernsthafte sachliche Gründe stützen lässt oder sinn- und zwecklos ist (BGE 136 V 24 E. 7.1; 134 I 23 E. 8; 131 I 1 E. 4.2; 124 I 297 E. 3b; 123 II 16 E. 6a). Er verletzt das Rechtsgleichheitsgebot gemäss Art. 8 Abs. 1 BV, wenn er rechtliche Unterscheidungen trifft, für die ein vernünftiger Grund in den zu regelnden Verhältnissen nicht ersichtlich ist, oder Unterscheidungen unterlässt, die sich aufgrund der Verhältnisse aufdrängen, wenn also Gleiches nicht nach Massgabe seiner Gleichheit gleich und Ungleiches nicht nach Massgabe seiner Ungleichheit ungleich behandelt wird. Vorausgesetzt ist, dass sich die ungerechtfertigte Gleich- bzw. Ungleichbehandlung auf eine wesentliche Tatsache bezieht. Die Frage, ob für eine rechtliche Unterscheidung ein vernünftiger Grund in den zu regelnden Verhältnissen ersichtlich ist, kann zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich beantwortet werden. Dem Gesetzgeber bleibt im Rahmen dieser Grundsätze ein weiterer Spielraum der Gestaltung (vgl. statt vieler BGE 141 I 235 E. 7.1; 136 II 120 E.

3.3.2; 131 I 1 E. 4.2; 129 I 1 E. 3; 129 I 265 E. 3.2). Wie das Bundesgericht wiederholt festgestellt hat, ist die Gestaltungsfreiheit der Kantone insbesondere bei den öffentlichen Abgaben und bei der Verteilung der Last auf die Abgabepflichtigen gross (vgl. Art. 3 BV; BGE 131 I 1 E. 4.2; 114 Ia 321 E. 3b; 109 Ia 325 E. 4). Vor diesem Hintergrund geben Normen wie Art. 6 Abs. 2 GFinR3, wonach die Beiträge "auf der Grundlage des Gleichbehandlungsgebotes, des Nutzniesser- und Verursacherprinzips sowie des Prinzips der Solidarität unter den Gemeinden festgelegt" werden, zu keinen grundsätzlichen Bemerkungen Anlass.

6.

6.1. Die Beschwerdeführerinnen bringen vor, die Umschreibung des Kreises der beitragspflichtigen Personen im Gesetz über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur führe zu einer verfassungswidrigen Ungleichbehandlung, da nach dem Gesetz zwar Eisenbahnkonzessionäre und Gemeinden, nicht aber andere, von der 3. Rhonekorrektur ebenfalls profitierende Personen (wie namentlich private Eigentümer und allenfalls weitere Berechtigte an Grundstücken der Rhoneebene, Inhaber von Wasserrechten in der Rhoneebene, alle dort ansässigen Unternehmen und sämtliche dort tätigen weiteren Verkehrskonzessionäre [Bus- und Bergbahnunternehmen]) beitragspflichtig seien. Der Staatsrat wendet ein, die Situation von (anderen) Grundeigentümern, Industrieunternehmen und Inhabern von Wasserrechten sei nicht mit derjenigen von Eisenbahnkonzessionären zu vergleichen, weil nur Eisenbahnkonzessionäre gemäss Art. 19 Abs. 1 EBG die Pflicht treffe, die Gefahren für Personen und Sachen zu minimieren und entsprechende Massnahmen zu treffen.

6.2.

6.2.1. Es ist allgemeinnotorisch, dass durch die 3. Rhonekorrektur nebst Eisenbahnkonzessionären im Sinne von Art. 15 GFinR3 und Gemeinden auch weiteren Personen, insbesondere Privatpersonen mit zurzeit in den Überflutungsgefahrenzonen der Rhone liegendem Grundeigentum wirtschaftliche Sondervorteile zukommen werden (vgl. dazu auch Botschaft R3, BBl 2019, S. 1210, wonach 60 % der potentiellen Schäden auf die Existenz grosser Industriekomplexe in hochwassergefährdeten Bereichen zurückzuführen sind). Nicht von ungefähr war denn auch im Entwurf des Gesetzes über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur (E-GFinR3) der Kreis der Abgabepflichtigen weiter gezogen als in der nunmehr geltenden Fassung des Gesetzes, indem grundsätzlich alle natürlichen und juristischen Personen mit zumindest teilweise in den Überflutungsgefahrenzonen der Rhone liegendem Grundeigentum für beitragspflichtig erklärt wurden (vgl. Art. 15 und 16 E-GFinR3 [freilich mit einer Einschränkung der Beitragspflicht auf Eigentümer mit im Kanton gelegenen Grundstücken mit einem Katasterwert von mehr als 10 Mio. Fr.]; siehe dazu auch S. 13 f. der Botschaft des Staatsrates vom 20. Dezember 2017 zum Entwurf des Gesetzes zur Finanzierung der 3. Rhonekorrektur). Vor diesem Hintergrund lässt sich nicht in Abrede stellen, dass es mit Blick auf das Gleichbehandlungsgebot (Art. 8 Abs. 1 BV) sachlicher Gründe bedarf, neben der Statuierung der Verpflichtung der Gemeinden zur Entrichtung von "Beiträgen" nur den Eisenbahnkonzessionären im Sinne von Art. 15 GFinR3 Vorzugslasten betreffend die 3. Rhonekorrektur aufzuerlegen.

6.2.2. Gemäss Art. 17 Abs. 4 EBG sind die Eisenbahnunternehmen für den sicheren Betrieb der Eisenbahnanlagen und Fahrzeuge verantwortlich. Nach Art. 19 Abs. 1 EBG haben sie namentlich die Vorkehrungen zu treffen, die gemäss den Vorschriften des Bundesrates zur Sicherheit des Baus und Betriebs der Eisenbahn sowie zur Vermeidung der Gefahr für Personen und Sachen notwendig sind. Der Umstand, dass diese Pflichten nur für Eisenbahnunternehmen gelten, lässt die Lage der Eisenbahnkonzessionäre im Sinne von Art. 15 GFinR3 im vorliegenden Kontext nicht als

rechtswesentlich anders erscheinen als diejenige der übrigen, keine Gemeinden bildenden Empfänger von Vorteilen aus der 3. Rhonekorrektur. Anders als der Staatsrat annimmt, bildet dieser Umstand auch keinen sachlichen Grund, Eisenbahnkonzessionäre im Sinne von Art. 15 GFinR3 anders zu behandeln als die übrigen Grundeigentümer des Kantons Wallis, welchen aufgrund der 3. Rhonekorrektur ebenfalls Sondervorteile zukommen. Dies gilt schon deshalb, weil sich Art. 17 Abs. 4 und Art. 19 Abs. 1 EBG primär auf eisenbahnseitige Sicherheitsmassnahmen beziehen, d.h. auf Massnahmen, welche überhaupt im Einflussbereich der Bahn stehen (vgl. BGE 131 II 458 E. 3.4; 131 II 420 E. 4.2; 126 II 54 E. 4). Die entsprechenden Pflichten gelten hingegen nicht für die Abwehr von Gefahren, die von vornherein ausserhalb des Einflussbereiches der Bahn liegen. Eine spezifisch für Eisenbahnunternehmen geltende Pflicht, welche einen sachlichen Grund dafür bilden könnte, solche Unternehmen, nicht aber andere Grundeigentümer für beitragspflichtig zu erklären, besteht mithin nicht.

6.2.3. Es ist nicht ersichtlich, dass mit Blick auf die in Art. 15 der Verfassung des Kantons Wallis vom 8. März 1907 (SGS 101.1) verankerten Staatsaufgaben (insbesondere: Förderung der Landwirtschaft, der Industrie, des Handels, der Viehzucht, der Milchwirtschaft, des Rebbaus und des Obstbaus) sachliche Gründe für die Nichterhebung der Vorzugslast bei einem Teil der in privilegierter Weise abgabebefreiten Nutzniesser des Projektes bestehen (entsprechende Gründe wurden im Gesetzgebungsprozess geltend gemacht, um den Begriff des "Beitragspflichtigen" [vgl. Art. 15 E-GFinR3] im Gesetzesentwurf zu streichen und den Kreis der Abgabepflichtigen zu beschränken [vgl. Protokoll der Beratungen der Kommission für Bau und Verkehr vom 7. Juni und 27. August 2018, S. 4, wonach Hauptgrund für die Streichung des Begriffes des "Beitragspflichtigen" gewesen sei, "dass die in diesem Begriff mit eingeschlossenen Unternehmen eine grosse Bedeutung für die kantonale Wirtschaft haben und nicht durch zusätzliche Beiträge belastet werden sollen"). Kausalabgaben dürften sich für Wirtschaftsförderung wesensgemäss schwerlich eignen. Wenn die Finanzierung auch mittels Vorzugslasten erfolgen soll, so sind für die vorliegende Vorzugslast daher alle Eigentümer

von Grundstücken in den Überflutungsgefahrenzonen der Rhone als Beitragspflichtige heranzuziehen, ohne dass Unterscheidungen aus Förderungsgründen gemacht werden könnten. Dies gilt umso mehr, als keine sachlichen Gründe bestehen, welche es rechtfertigen würden, die Vorzugslast bei Eisenbahnkonzessionären im Sinne von Art. 15 GFinR3, nicht aber bei privaten Eigentümern von Grundstücken in Überflutungsgefahrenzonen der Rhone ohne Bezug zu den nach der Kantonsverfassung zu fördernden Wirtschaftszweigen zu erheben (in diesem Sinne auch Botschaft R3, BBl 2019, S. 1227, wonach sich - nach Abzug der Bundessubventionen für den Hochwasserschutz - die Bahninfrastrukturbetreiberinnen "gleich wie alle anderen Dritten an der Finanzierung der Restkosten" beteiligen). Es kommt hinzu, dass nicht erkennbar ist, weshalb - wenn denn - nur die in den Überflutungsgefahrenzonen der Rhone ansässigen Wirtschaftssubjekte gefördert werden sollen.

Das Ausgeführte schliesst selbstredend nicht aus, dass hinsichtlich des Umfangs der Beitragspflicht nach der Grösse des betroffenen Grundstücks oder dem Nutzen der Rhonekorrektur für den Betroffenen differenziert wird.

6.3. Nach dem Gesagten ist davon auszugehen, dass die im Gesetz vorgesehene Beschränkung der nebst den Gemeinden abgabepflichtigen Personen auf Eisenbahnkonzessionäre im Sinne von Art. 15 GFinR3 zu einer rechtungleichen Behandlung führt. Es liegt somit ein Verstoss gegen Art. 8 Abs. 1 BV vor. Auf weitere Fragen in diesem Zusammenhang (wie die Frage nach der Vereinbarkeit dieser Beschränkung mit dem EBG und dem USG [SR 814.01]) ist damit nicht weiter einzugehen.

6.4. Da bereits die Umschreibung des Kreises der Abgabepflichtigen verfassungswidrig ist, braucht hier auch nicht weiter auf die Frage nach der verfassungskonformen Bemessung der hier in Frage stehenden Vorzugslasten eingegangen zu werden. Immerhin ist darauf hinzuweisen, dass Vorzugslasten aufgrund des Rechtsgleichheitsgebotes von Art. 8 BV nach sachlich vertretbaren Kriterien bemessen sein müssen. Letzteres ergibt sich auch aus dem Äquivalenzprinzip (vgl. - freilich für Gebühren - BGE 139 III 334 E. 3.2.4), welches das Willkürverbot und das Verhältnismässigkeitsprinzip (vgl. Art. 5 Abs. 2 BV) für den Bereich der Kausalabgaben konkretisiert (vgl. BGE 141 I 105 E. 3.3.2) und auch für Vorzugslasten gilt (Urteil 2C 798/2017 vom 16. Februar 2018 E. 3.4 mit Hinweisen).

Die bundesgerichtliche Praxis lässt im Bereich der Bemessung der Vorzugslasten dabei eine gewisse Schematisierung oder Pauschalisierung zu (BGE 132 II 371 E. 2.1; 126 I 180 E. 3a/aa). Dies geschieht im Interesse der Praktikabilität des Abgaberechts (BGE 143 II 283 E. 3.5; 133 II 305 E. 5.1) und unter Berücksichtigung des Umstandes, dass sich die exakte Schätzung des Wertes des Sondervorteils oft als schwierig oder gar unmöglich erweist (so schon BGE 109 Ia 325 E. 5 mit

Hinweisen).

7.

Es erweist sich somit, dass die gesetzlich vorgesehene Beschränkung der nebst den Gemeinden "Beitragspflichtigen" auf Eisenbahnkonzessionäre im Sinne von Art. 15 GFinR3 bundesrechtswidrig ist.

7.1. Im Rahmen der abstrakten Normenkontrolle hebt das Bundesgericht nach Möglichkeit nur die einzelnen verfassungswidrigen Bestimmungen auf. Eine Aufhebung des gesamten angefochtenen kantonalen Erlasses erfolgt rechtsprechungsgemäss nur, wenn die isolierte Aufhebung allein der verfassungswidrigen Vorschriften dazu führen würde, dass der Erlass als Ganzes seines Sinnes und Zwecks beraubt würde (vgl. schon BGE 123 I 112 E. 2b mit Hinweisen).

7.2. Vorliegend muss die festgestellte Verfassungswidrigkeit jedenfalls zur Folge haben, dass die im Gesetz über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur enthaltenen, ausschliesslich die "Beiträge" der Eisenbahnkonzessionäre betreffenden Vorschriften aufzuheben sind. Alle diese Vorschriften erscheinen nämlich als zwecklos, wenn die Beitragspflicht der Eisenbahnkonzessionäre als solche wegen Verfassungswidrigkeit aufgehoben wird. Grundsätzlich sind somit sämtliche im Eventualantrag der Beschwerde genannten Regelungen aufzuheben.

Die im Eventualantrag genannten Vorschriften von Art. 5 und Art. 9 Abs. 3 GFinR3 sind indessen nicht nur für die "Beiträge" der Eisenbahnkonzessionäre, sondern auch für die "Beiträge" der Gemeinden relevant. Die (alleinige) Aufhebung der übrigen im Eventualantrag genannten, ausschliesslich die Eisenbahnkonzessionäre betreffenden Bestimmungen hätte dabei zur Folge, dass sich der Anwendungsbereich von Art. 5 und Art. 9 Abs. 3 GFinR3 auf die "Beiträge" der Gemeinden beschränken würde. Art. 5 Abs. 3 und Art. 9 GFinR3 wären deshalb nur aufzuheben, wenn entsprechend dem Hauptbegehren der Beschwerde das gesamte Gesetz aufzuheben wäre.

Die nicht ausschliesslich die Eisenbahnkonzessionäre betreffenden Bestimmungen des Gesetzes über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur sind aber vorliegend, selbst wenn diesbezüglich auf die Beschwerde einzutreten wäre (vgl. E. 1.4.2 am Ende), nicht aufzuheben. Anders als nach der Darstellung der Beschwerdeführerinnen führt nämlich die Streichung der allein die Eisenbahnkonzessionäre betreffenden Bestimmungen nicht dazu, dass das Gesetz als Ganzes in sich zusammenfielen:

Die Aufhebung der ausschliesslich für die Eisenbahnkonzessionäre relevanten Bestimmungen hat - wie der Staatsrat zutreffend ausführt - ohne Veränderung der Beitragspflicht der Gemeinden lediglich zur Folge, dass der letztlich vom Kanton Wallis zu tragende Anteil grösser wird. Zwar bliebe damit letztlich ein Erlass zurück, dessen Gegenstand sich, wenn auch nicht ausschliesslich, so doch weitgehend auf die Regelung des intrakantonalen Finanzausgleichs im Zusammenhang mit dem Projekt beschränkt. Dies steht aber der Annahme nicht entgegen, dass es sich beim vorliegend angefochtenen Erlass (soweit hier interessierend) - anders als etwa bei einem Steuertarif - um ein teilbares Ganzes handelt. Auch wird mit dem Wegfall der "Beiträge" der Eisenbahnkonzessionäre entgegen der Ansicht der Beschwerdeführerinnen das in Art. 3 Abs. 3 GFinR3 vorgesehene "Gesamtfinanzierungskonzept" nicht aus den Angeln gehoben. Zudem bleibt der Zweck des Gesetzes, die Bereitstellung der zur Realisierung des Projektes notwendigen finanziellen Mittel bereitzustellen (Art. 1 GFinR3), gewahrt.

Daraus, dass es nach Ansicht des Staatsrates vorrangiges Ziel des Gesetzes ist, Dritte entsprechend dem aus dem Projekt für sie resultierenden Mehrwert an den Gesamtkosten zu beteiligen, lässt sich in diesem Kontext im Übrigen nicht ableiten, dass der Zweck des Gesetzes bei der blossen Aufhebung der ausschliesslich die Eisenbahnkonzessionäre betreffenden Vorschriften verfehlt würde. Abgesehen davon, dass das genannte Ziel nicht Eingang in den Zweckartikel des Gesetzes gefunden hat (Art. 1 GFinR3), wäre nämlich das Nutzniesserprinzip (vgl. Art. 6 Abs. 2 GFinR3) auch durch eine solche partielle Aufhebung zumindest insoweit (jedenfalls nach der gesetzgeberischen Konzeption) noch weiterhin zu wahren, als es um die Verteilung der Kosten unter den Gemeinden geht (vgl. dazu auch Art. 12 Abs. 1 lit. c GFinR3).

Ob und gegebenenfalls wie der Kanton Wallis die Eisenbahnkonzessionäre, welche ihre grundsätzliche Beitragspflicht durchaus anerkennen (vgl. Replik, N. 202), neben weiteren durch die 3. Rhonekorrektur einen Sondervorteil genussenden Dritten in einer allfälligen Novellierung des Gesetzes heranziehen will, ist im vorliegenden Verfahren nicht zu thematisieren.

7.3. Die Beschwerde ist somit teilweise gutzuheissen und Art. 2 Abs. 3 Satzteil "sowie bei den Eisenbahnkonzessionären", Art. 7 Abs. 1 lit. c, Art. 9 Abs. 2, Art. 11 Abs. 1 Satzteil "und die Eisenbahnkonzessionäre", Art. 11 Abs. 2 sowie Art. 15-20 GFinR3 sind aufzuheben. Im Übrigen ist die Beschwerde abzuweisen, soweit darauf einzutreten ist.

8.

Bei diesem Verfahrensausgang rechtfertigt es sich, die Verfahrenskosten hälftig zwischen den Beschwerdeführerinnen einerseits und dem Kanton Wallis andererseits aufzuteilen (vgl. Art. 66 Abs. 1 BGG). Dem Kanton Wallis sind dabei aber im Verfahren der abstrakten Normenkontrolle keine Kosten aufzuerlegen, selbst wenn der überprüfte Erlass für ihn finanzielle Auswirkungen zeitigt (Art. 66 Abs. 4 BGG; vgl. Urteil 2C 610/2019 vom 18. Mai 2020 E. 5 mit Hinweisen [zur Publikation vorgesehen]). Demgegenüber haben die Beschwerdeführerinnen zusammen die Hälfte der gesamten Kosten zu bezahlen. Die für mit öffentlich-rechtlichen Aufgaben betrauten Organisationen geltende Ausnahme von der Kostenpflicht gemäss Art. 66 Abs. 4 BGG greift in Bezug auf die Beschwerdeführerinnen nicht, da sie in ihrem Vermögensinteresse handeln.

Die teilweise obsiegenden Beschwerdeführerinnen haben keinen Anspruch auf Parteientschädigung, weil sie öffentlich-rechtliche Aufgaben wahrnehmen (Art. 68 Abs. 3 BGG; für die Beschwerdeführerin 1 i.V.m. Art. 2 und 3 SBBG; Urteil 2C 1096/2016 vom 18. Mai 2018 E. 5.2 mit Hinweisen). Der Kanton Wallis hat ebenfalls keinen Anspruch auf eine Parteientschädigung (Art. 68 Abs. 3 BGG).

Demnach erkennt das Bundesgericht:

1.

Die Beschwerde wird teilweise gutgeheissen. Art. 2 Abs. 3 Satzteil "sowie bei den Eisenbahnkonzessionären", Art. 7 Abs. 1 lit. c, Art. 9 Abs. 2, Art. 11 Abs. 1 Satzteil "und die Eisenbahnkonzessionäre", Art. 11 Abs. 2 sowie Art. 15-20 des Gesetzes über die Finanzierung der 3. Rhonekorrektur (GFinR3; SGS 612.7) werden aufgehoben. Im Übrigen wird die Beschwerde abgewiesen, soweit darauf einzutreten ist.

2.

Die Gerichtskosten von Fr. 10'000.-- werden im Umfang von Fr. 5'000.-- unter solidarischer Haftung den Beschwerdeführerinnen auferlegt.

3.

Es werden keine Parteientschädigungen zugesprochen.

4.

Dieses Urteil wird den Verfahrensbeteiligten und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) schriftlich mitgeteilt.

Lausanne, 17. März 2021

Im Namen der II. öffentlich-rechtlichen Abteilung  
des Schweizerischen Bundesgerichts

Der Präsident: Seiler

Der Gerichtsschreiber: König