



26. Februar 2014

---

# **Agglomerationsprogramm Interlaken**

## **2. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / M124-0054

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen .....</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung.....	4
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>	<b>7</b>
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	10
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen .....</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes.....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>13</b>
<b>ANHANG .....</b>	<b>14</b>	
	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung .....	15
	Nicht mitfinanzierte Massnahmen.....	15
	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	17
	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	18
	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	19
	Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung .....	21

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Interlaken bestehend aus:

- RGSK: Synthesebericht 2012, 13. Juni 2012
- Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan, Oberland-Ost 2012 - 2015, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 1. Generation, Bericht, 27. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm Interlaken, Siedlung und Verkehr 2. Generation 2015 - 2018, Auszug des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK 1. Generation, 27. Juni 2012
- Umsetzungsbericht Teil A und Teil B

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 28. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrsinfrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen<sup>1</sup> über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

## 1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

---

<sup>1</sup> Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

## 2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm Interlaken 2. Generation behandelt alle geforderten Themen zur Abstimmung des Verkehrs und der Siedlungsentwicklung aufeinander. Die Schlüsselmassnahme bildet die Vollendung des crossbow-Projektes im Zentrum von Interlaken. Weitere Verkehrsmassnahmen sind hingegen noch zu wenig nachvollziehbar, stringent und mit der künftigen Gesamtentwicklung abgestimmt. Ein roter Faden ist von der Analyse bis zum Zukunftsbild erkennbar; letzteres muss aber noch deutlich verbessert und über Strategien bis in Massnahmen konkretisiert werden. Die Kohärenz zwischen der 1. und der 2. Generation des Agglomerationsprogramms ist gegeben.

Die Stärken des Programms bestehen in den Aufwertungsmassnahmen und in der neuen Verkehrsorganisation im Agglomerationskern, die mit der Fortführung des Projekts crossbow erreicht werden. Crossbow ermöglicht eine Verbesserung der Situation für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Langsamverkehr. Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Wilderswil und crossbow können bedeutende Schwachstellen im Strassennetz der Agglomeration saniert werden. Im Siedlungsbereich tragen die Umsetzung der kantonalen Vorgaben und Instrumente inkl. des RGSK für die Agglomeration Interlaken zu einer gewissen Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen bei. Deren Ausgestaltung und Präzisierung hat die Agglomeration noch nicht vorgenommen.

Eine zentrale Schwäche des Programms ist die fehlende Vision für die zukünftige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems. Insbesondere Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und der Fuss- und Veloverkehrsnetze werden zu wenig ausgearbeitet. Obwohl Handlungsbedarf insbesondere im Zusammenhang mit dem Tourismusverkehr anerkannt wird, liegen noch keine entsprechenden überzeugenden Strategien oder Gesamtkonzepte vor. Lediglich für den Agglomerationskern existieren Teilstrategien mit dem Projekt crossbow.

Eine weitere Schwäche des Programms liegt in der ungenügenden Konkretisierung der Ansätze zur Innenverdichtung. Zudem sind Massnahmen zur Lenkung und Konzentration der Siedlungsentwicklung auf zentrale ÖV-Achsen oder an zentralen Lagen kaum ersichtlich. Als einzige Massnahme zur Begrenzung des Siedlungsgebietes kommen Siedlungsbegrenzungslinien zum Einsatz. Diese sind jedoch in Teilräumen nicht konsequent festgelegt und haben im RGSK teilweise erst die Stufe Vororientierung.

Ohne systematische Strategien und Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements, des Langsamverkehrs und des ÖV sowie der Intermodalität kann das Agglomerationsprogramm keine signifikante Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum erzielen.

Die vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen können kaum zu einer relevanten Veränderung des Modal-Splits beitragen und die schwache Lenkungswirkung der Siedlungsmassnahmen genügt nicht, um eine Trendumkehr des Flächenverbrauchs zu erreichen. Daher kann weder in Bezug auf Luft- und Lärmbelastungen noch auf den Ressourcenverbrauch eine entsprechende Wirkung erwartet werden. Zum Thema Landschaft liegt ein regionales Landschaftsentwicklungskonzept (RLEK) vor, allerdings ist im Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich wie diese in konkreten Massnahmen umgesetzt und gesichert werden können.

Insgesamt kann das vorliegende Agglomerationsprogramm Interlaken mit 3 Wirkungspunkten keine ausreichende Wirkung erzielen.

Aufgrund der zu geringen Programmwirkung wird dem eidg. Parlament im Rahmen der zweiten Periode 2015-2018 keine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms vorgeschlagen.

Weitere Informationen zu den einzelnen Massnahmen und ihrer Priorisierung durch den Bund für das Agglomerationsprogramm Interlaken sind im Anhang zu finden.

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

#### Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

*Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.*

#### Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinne einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nächsten Generation Agglomerationsprogramme aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

Die Trägerschaft verpflichten sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

## 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

### 4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeitskriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das zentrale Element des Agglomerationsprogramms ist die Fortsetzung des Projekts crossbow. Dieses sieht unter anderem die Sperrung des Höhewegs sowie die Sanierung von Ortseingängen vor, was eine Verbesserung der Situation für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Langsamverkehr ermöglicht. Mit der Umgestaltung der Ortseingänge zu erkennbaren Stadttoren (Interlaken, Matten, Unterseen) sowie der Verbesserung der Wegweisung wird der Suchverkehr reduziert. Mit der Umsetzung des Projekts crossbow sowie auch der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Wilderswil werden bedeutende Schwachstellen des Strassennetzes saniert.</li> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm sieht die Realisierung von B+R an den wichtigen Bahnhöfen (Interlaken West und Ost, Wilderswil) vor.</li> <li>▪ Die Verkehrsstrategie richtet sich nach der kantonalen 3V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten). Es wird jedoch eine konkrete und konsequente Umsetzung dieser Strategie vermisst.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dem Agglomerationsprogramm fehlt eine Vision zur Verbesserung des ÖV. Die Schwachstellenanalyse im ÖV ist nicht sehr detailliert. Es fehlen zudem Strategien und Massnahmen zur Verbesserung des Angebotes für den Horizont 2015-2022. Dies obwohl ein Bedarf in Bezug auf den Pendlerverkehr besteht. Die Vernetzung der Orts- und Regionalbusse mit der Bahn wurde zu wenig be-</li> </ul>

*Wirksamkeits-  
kriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

handelt.

- Die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschliessung wird zu wenig behandelt. Das Programm sieht keine Verbesserung der Erschliessung von heute nur unzureichend mit dem ÖV erschlossenen Wohnschwerpunkten und Vorranggebieten Siedlungsentwicklung vor.
- Die Agglomeration weist einen guten Standard für den Langsamverkehr auf den Kantonsstrassen und in den Zentren auf. Die Verbindungen zwischen Ortsteilen und Gemeinden weisen jedoch Handlungsbedarf auf. Auf diese Schwachstellen geht das Agglomerationsprogramm nicht systematisch ein, es werden lediglich wenige Massnahmen ergriffen. Trotz Handlungsbedarf bei der öffentlichen Veloparkierung werden keine entsprechenden Massnahmen vorgeschlagen. Gerade für eine kleine Agglomeration wie Interlaken ist der Langsamverkehr ein bedeutendes Verkehrsmittel. Das Potenzial wird jedoch nicht ausgeschöpft.
- Der Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem Tourismusverkehr, der zu Überlastungen und Stausituationen auf führt, wird anerkannt. Die für die Agglomeration zentrale Frage des Freizeit- und Tourismusverkehrs soll allerdings erst mit einer Studie angegangen werden. Zur Lösung der saisonalen Überlastung der Ortsdurchfahrt Wilderswil durch den Tourismusverkehr wird eine konkrete, aber im Gesamtkontext nicht überzeugende Lösung präsentiert. Allfällige weitere Massnahmen können somit erst mit Verzögerung ihre Wirkung entfalten.
- Mit Ausnahme des B+R-Angebots wird das Thema Intermodalität nicht systematisch behandelt. Es fehlen sowohl Strategien als auch Massnahmen zur intermodalen Aufwertung und zur Verbesserung der Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen.
- Die im Agglomerationsprogramm der 1. Generation erarbeiteten Strategien und Massnahmen für ein Mobilitätsmanagement werden nicht weiterentwickelt und bleiben wenig konkret. Die Analyse und die Strategien für den Umgang mit der Parkierung stehen erst am Anfang.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

**Stärken**

- Die kantonalen Vorgaben (Neueinzonungsregelungen) und jene des RGSK (Vorranggebiete Siedlungserweiterungen und regionale Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten, Siedlungsbegrenzungslinien, siedlungsprägender Grünraum, Vorranggebiete Landwirtschaft, Vorranggebiete Natur und Landschaft) haben im Kontext der Agglomeration Interlaken eine gewisse Lenkungswirkung für die Siedlungsentwicklung nach innen, obwohl viele Ausweisungen (Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz, Anzahl/Standorte der Vorranggebiete Siedlungserweiterung) kritisch zu hinterfragen sind.
- Die Massnahmen des crossbow-Projekts sowie die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Wilderswil tragen zu einer Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume bei.

**Schwächen**

- Eine Politik zum Umgang mit Standorten für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) wird nicht aufgezeigt. Das im kantonalen Richtplan verankerte Fahrleistungsmodell sorgt jedoch für eine gewisse Steuerung.
- Das Berechnungsmodell für die Dimensionierung der Siedlungsflächen des RGSK wird auf der Stufe Agglomeration als wenig lenkungsstark beurteilt.
- Es werden keine Entwicklungsstrategien für den Entwicklungsschwerpunkt und



Wirksamkeits-  
kriterium *Beurteilung mit Begründung*

	<p>die strategische Arbeitsplazzone Flugplatz erarbeitet. Konzepte zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit dieser Gebiete stehen erst am Anfang.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Siedlungsbegrenzungslinien lassen an entscheidenden Stellen (Unterseen und Wilderswil) noch viel Spielraum offen und sind im RGSK erst als Vororientierung verankert. Zudem stehen sie in Konflikt mit dem bezeichneten Vorranggebiet Natur und Landschaft.</li> <li>▪ Die vorgeschlagenen Vorranggebiete Siedlungserweiterung und der Wohnschwerpunkt Bönigen Rossacherweg erreichen nur minimale ÖV-Erschliessungsgüten.</li> <li>▪ Ein Kompensationsmechanismus zur Verlagerung von schlecht gelegenen Bauzonen als Unterstützung zur Konzentration der Siedlungsentwicklung in gut erschlossenen Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten wird im Agglomerationsprogramm nicht thematisiert.</li> <li>▪ Zahlreiche Entwicklungsschwerpunkte und Vorranggebiete befinden sich an Orten, welche in den Naturgefahrenkarten als kritisch beurteilt werden.</li> </ul>
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Kanton Bern betreibt ein Hot-Spot-Management zur Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten.</li> <li>▪ Durch die siedlungsverträgliche Gestaltung und Sanierung der Ortsdurchfahrten (Crossbow und Wilderswil) wird lediglich punktuell eine Verbesserung der Sicherheit erreicht.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Bereich Verkehrssicherheit sind bedeutende Aspekte nicht oder unzureichend bearbeitet. Strategien und systematisch daraus abgeleitete Massnahmen für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr, die Intemodalität sowie ein Verkehrsmanagement fehlen.</li> <li>▪ Tempo 30-Zonen sind im Zentrum der Agglomeration bereits weitgehend umgesetzt und werden auf einzelne weitere Gemeinden ausgedehnt, ohne dass im Agglomerationsprogramm eine Strategie und Massnahmen zur flächendeckenden Ausweitung von verkehrsberuhigten Zonen ersichtlich sind.</li> </ul>
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit dem Projekt crossbow und der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Wilderswil wird der MIV lokal verstetigt, was eine gewisse Reduktion der Umweltbelastungen im Agglomerationskern erwarten lässt.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit den vorgeschlagenen Massnahmen ist nur eine geringfügige Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs zu erwarten. Somit ist vor allem im Bereich Luftbelastung mit keiner nennenswerten Verbesserung zu rechnen.</li> <li>▪ Die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen haben eine zu geringe Lenkungswirkung, um den Flächenverbrauch gegenüber der Trendentwicklung zu reduzieren.</li> <li>▪ Mit dem regionalen Landschaftsentwicklungskonzept (RLEK) bestehen Strategien und Konzepte zur Landschaftsentwicklung und zur Aufwertung von Naturräumen. Es ist im Agglomerationsprogramm jedoch nicht ersichtlich wie diese in konkreten Massnahmen umgesetzt und gesichert werden können.</li> </ul>

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung  
kriterium*

Umsetzungs- bericht	Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Interlaken und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap, 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).
------------------------	---

Tabelle 4-1

Aufgrund der oben stehenden Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	0
<b>Summe WK1 - WK4 (Nutzen)</b>	<b>3</b>

Tabelle 4-2

## 4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 8.02 Mio. zuzüglich von CHF 12.85 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 20.87 Mio. werden als tief eingestuft<sup>2</sup>.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in Kap. 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

<sup>2</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

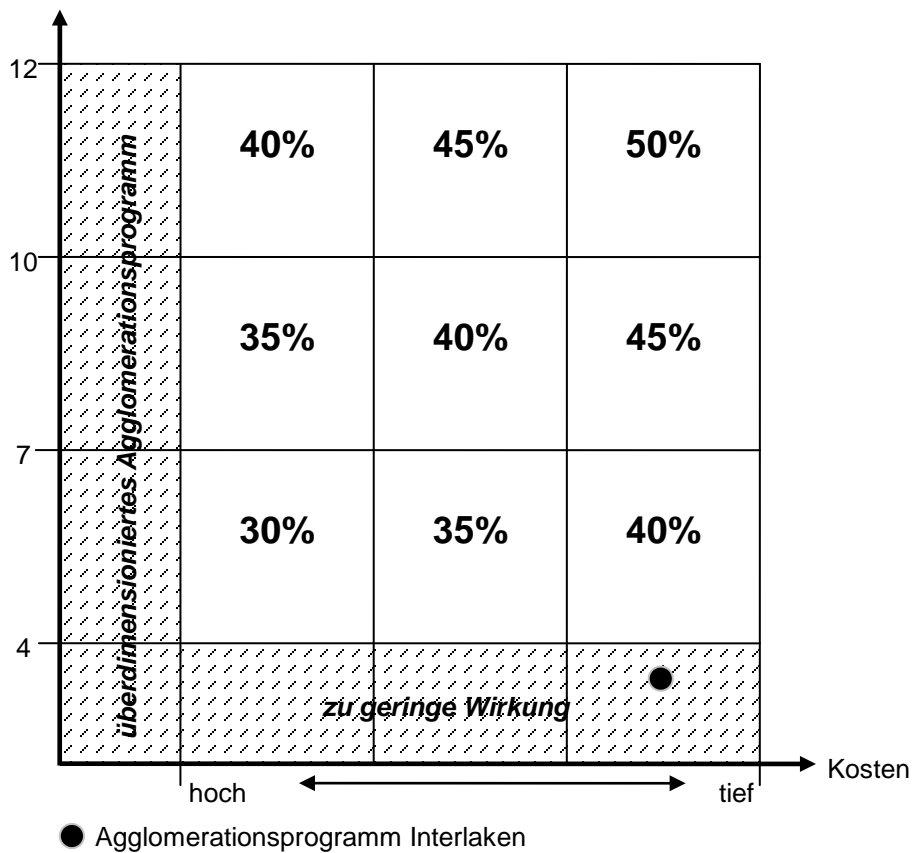


Abbildung 4-1

## **5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen**

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der zweiten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit des Prüfungsergebnisses wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen im Anhang dargestellt.

## **6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes**

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

## **7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms**

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Mit dem RGSK hat die Agglomeration Interlaken einen wichtigen Zwischenschritt auf einer grossräumigeren Ebene vollzogen. Die Konkretisierung auf Stufe Agglomeration konnte im Rahmen der Agglomerationsprogramme 2. Generation noch nicht im ausreichenden Mass vollzogen werden. Die Agglomeration wird jedoch ermutigt, auf Basis des RGSK die Arbeit auf der Stufe Agglomeration fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Interlaken der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentraler Aspekt der Überarbeitung wäre die Konkretisierung der Strategien und Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und gegen die Zersiedlung ebenso wie derjenigen des – vom Tourismus geprägten - Gesamtverkehr. Mit der (Mit-) Finanzierung von Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation hat der Bund bereits einmal ein Zeichen gesetzt für eine weiterzuführende Zusammenarbeit und koordinierte Planung in der Agglomeration.



## ANHANG

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der zweiten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen dargelegt.

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen \*

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevanten Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen \*

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C \*

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund \*

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C\*-Massnahmen)

\* Diese Massnahmen haben eine positive oder neutrale Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht geprüft.

## Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

*ARE-Code*    *Nr. AP*    *Massnahme*    *Änderung Massnahmenkonfiguration*

Keine vorhanden.

Tabelle A-1

### Nicht mitfinanzierte Massnahmen

#### Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>M-Nr Nr. AP</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht- Mitfinanzierbarkeit</i>
<b>Siedlungsmassnahmen</b>				
0581.2.052	S1	Kantonale Zentren 4. Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0581.2.053	S2	Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S2w-1, Bönigen, Rossacherweg /S2a-1, Interlaken, Güterareal-Ost)	A	
0581.2.054	S3	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten (S3w-1, Interlaken, Uechteren / S3w-2, Interlaken und Unterseen, Herreney und Tschingeley / S3w-3, Bönigen, östlich Zubringer Oberlandstrasse / S3w-4, Ringgenberg / S3w-5, Wilderswil, Wilderswil Süd / S3a-1, Unterseen, Lehzun-Eichzun / S3a-2, Matten, Flugplatz, S3a-3, Wilderswil, Flugplatzareal)	A	
0581.2.055	S4	Wichtige Siedlungsbegrenzungen	A	
0581.2.056	S5	Koordination der Raumplanung	A	
0581.2.057	S6	Koordination der Standplätze für Fahrende	A	
0581.2.058	S7	Innere Verdichtung	A	
0581.2.059	L1	Natur und Landschaft (Siedlungsprägende Grünräume)	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>M-Nr Nr. AP</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht- Mitfinanzierbarkeit</i>
0581.2.060	L2	Ausscheidung von Gewässerräumen	B	
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
0581.2.019	V4-9	Därlichen, Schwachstellenanalyse A8-Einfahrt Därlichen	B	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0581.2.037	I-1	Aufbau einer Mobilitätszentrale Interlaken	A	
0581.2.038	I-2	Infoplattform „Mobil in Interlaken“	A	
0581.2.039	I-3	Mobilitätskarte Agglomeration Interlaken	A	
0581.2.040	I-4	Neuzuzüger-Set	A	
0581.2.041	I-6	Koordinierte Fahrangebote aus den Tourismusdestinationen aufbauen	A	
0581.2.042	I-7	Verkehrsführung und Informationskonzept bei Tunnel-Sanierung der A8	A/B	
0581.2.044	C-5	Wohnen ohne mein eigenes Auto	B	
0581.2.045	B-3	Mobilitätswoche bzw. Autofreier Tag	A	
0581.2.046	B-5	Kampagnen mit Vereinen z. B. Berner Kampagne „Sportlich zum Sport“	A	
0581.2.047	P-1	Langsamverkehrsstatistik zur Erfolgskontrolle/Planung periodisch durchführen.	A	
0581.2.048	P-2	Erstellen einer Unfallanalyse mit Empfehlung von Massnahmen Die verschiedenen Unfallschwerpunkte sollen auf ihre Ursachen abgeklärt und mögliche Massnahmen bestimmt werden.	B	
0581.2.049	P-3	Erstellen einer Netzwidestandskarte für den Langsamverkehr Die Karte soll aufzeigen, wo Handlungsbedarf an der Infrastruktur für den Langsamverkehr besteht.	B	
0581.2.050	V9	Notroutenkonzept (V9-1, Leissigen, Därlichen, neue Erschliessungsstrasse von Därlichen via Stoffelberg zur Meielisalp / Saxeten, Wilderswil, Notroute zum Dorf Saxeten von Wilderswil via Lybuechen)	A	
0581.2.051	V11	Konzept ständige Überprüfung Schwachstellen Verkehr	A	
0581.2.061	L4	Regionales Tourismusentwicklungskonzept	A	
0581.2.062	L5	Freizeit und Tourismusverkehr	A	
0581.2.063	L6	Koordinationsbedarf Schiessplätze	A	



<i>ARE-Code</i>	<i>M-Nr Nr. AP</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht- Mitfinanzierbarkeit</i>
<b>Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration</b>				
0581.2.002	V2	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (V2-2, Därligen, A8 Einfahrt Därligen Ost: Buseinfahrt / V2-3, Interlaken, Entschärfung einer problematischen Bushaltestelle auf Fahrbahn Richtung Interlaken)	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
0581.2.023	V4L-6	Wilderswil, Ausbau Hauptstrasse Chrummy - Zweilütschinen	A	

Tabelle A-2

### Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
<b>Eigenleistungen laut Bund (Weisung 14.12.2010)</b>				

Keine vorhanden.

Tabelle A-3

### Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
<b>Keine vorhanden.</b>			

Tabelle A-4

### Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Informa-

tion aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmen	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
-	-	N6 Därligen-Ost - Interlaken	-	Nationalstrasse, Ausbau (Trennung LV)

Tabelle A-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
----------	--------	-----------

Keine vorhanden

Tabelle 0-6

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

## Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmen	Kosten (Mio CHF) laut AP	Begründung
				<b>B → C</b>
0581.2.018	V4-2	Wilderswil, Umfahrung	80.00	<p>Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.</p> <p>Die durchschnittliche Verkehrsbelastung und die Betroffenheit in Wilderswil sind im schweizweiten Vergleich zu gering, um den Bau einer Umfahrungsstrasse aus diesen Gründen zu rechtfertigen.</p> <p>Die Realisierung der Umfahrung Wilderswil würde die Ortsdurchfahrt Wilderswil zwar entlasten, könnte aber gleichzeitig Neuverkehr generieren und somit weitere Konfliktpunkte im Lüttschinental schaffen. Diese Auswirkungen und der Umgang damit werden nicht aufgezeigt.</p> <p>Es sollten deshalb auch alternative Lösungsansätze wie beispielsweise ein Verkehrsmanagement oder nachfragebeeinflussende Massnahmen geprüft werden.</p> <p>Eine Lösung der Problematik in Wilderswil müsste im Rahmen eines Gesamtkonzepts Freizeit und Tourismusverkehr, und in Abstimmung mit der Entwicklung des Flugplatzareals und der damit verbundenen angedachten Infrastrukturen (P+R, neue S-Bahn-Haltestelle, neuer</p>

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmen	Kosten (Mio CHF) laut AP	Begründung
Autobahnanschluss) gesucht werden.				
0581.2.026	V5-2	Wilderswil, Anschluss Flugplatzareal an A8	12.50	Reifegrad: ungenügend.  Das Erschliessungskonzept des Flugplatzareals, insbesondere bzgl. ÖV, ist noch unzureichend konsolidiert, um die Wirkung dieser Massnahme beurteilen zu können. Ebenso weist das Konzept zur Siedlungsentwicklung auf dem Flugplatzareal einen ungenügenden Reifegrad auf. Die Massnahme ist nicht in einem Gesamtkonzept eingebettet, welches die Siedlungsentwicklung und das Verkehrssystem aufeinander abstimmt.

Tabelle A-6

## A-, B- und C\*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

### A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	beantragter Bundesbeitrag**
0581.2.010	VS_3_5	Interlaken, Klosterstrasse - Kreuzung Beurivage	0.89	0.91	0.00
0581.2.011	VS_3_8	Unterseen, Stadthausplatz - Grosse Aare	0.96	0.98	0.00
0581.2.012	VS_3_9	Interlaken, Grosse Aare - Postplatz	0.86	0.88	0.00
0581.2.013	VS_3_10	Interlaken, Postplatz - Kreuzung Savoy	1.41	1.15***	0.00
0581.2.014	VS_3_11	Interlaken, Kreuzung Savoy - Gemeindegrenze Matten	1.04	1.07	0.00
0581.2.015	VS_3_12	Matten, Gemeindegrenze bis Hirschenplatz	1.16	1.19	0.00
0581.2.017	V4-1	Wilderswil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt vor Bau Umfahrung	2.00	1.83	0.00
Summe				8.01	0.00

Tabelle A-7 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; \*\* Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, \*\*\* Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

## B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>beantragter Bundesbeitrag*</i>
-----------------	---------------	------------------	-------------------------------------	-----------------------------------	-----------------------------------

Keine vorhanden.

Tabelle A-8 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C\*-Massnahmen).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
-----------------	---------------	------------------	-------------------------------------

Keine vorhanden.

Tabelle A-9

## Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragsatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Interlaken handelt es sich um eine kleine Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

## Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Begründung</i>
0581.2.033	V7-3	Matten, Wilderswil, Lüschantäler, Gesamtverkehrsbetrachtung Flugplatzareal im Zusammenhang mit P+R	Das Erschliessungskonzept des Flugplatzareals ist insbesondere bzgl. ÖV noch unzureichend konsolidiert. Der Nutzen einer isolierten P+R-Anlage, welche nicht in einem umfassenden Parkplatzkonzept eingebettet ist, wird als kritisch betrachtet. Dem Zusammenhang mit einer Lösung der Problematik der Ortsdurchfahrt Wilderswil ist zudem grosse Beachtung zu schenken. Die Angaben zu dieser Massnahme sind schliesslich zu wenig konkret für eine vertiefte Beurteilung.

Tabelle A-10