



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**  
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

---

# **Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters**

## **3. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/11/12/2

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen</b> .....	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	5
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung</b> .....	<b>11</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	12
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	14
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen</b> .....	<b>16</b>
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	16
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	17
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen .....	17
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	18
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen.....	18
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	19
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen</b> .....	<b>21</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	21
6.1.1	Allgemeines .....	21
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) .....	21
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	21
6.3	Vorbehalt wegen noch nicht definitiv feststehender Richtplaninhalte.....	22
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>23</b>
<b>ANHANG 1</b>	.....	<b>24</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Brig-Visp-Naters** bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters, 3. Generation, Schlussbericht – Version an den Bund, Dezember 2016
- Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters, 3. Generation, Massnahmenbericht in Ergänzung zum Schlussbericht – Version an den Bund, Dezember 2016
- Behördenbescheide aller Gemeinden der Agglomeration zur Einreichung des Agglomerationsprogramms
- Tabellen zum Umsetzungsreporting über die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. und 2. Generation, Dezember 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 23. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<sup>1</sup>.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
  - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
  - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet<sup>2</sup>;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

### **1.3 Vorgehen im Prüfprozess**

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

## 2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters der 3. Generation baut auf den Massnahmen der Programme der 1. und 2. Generation auf und stellt so die Kohärenz zwischen den Programmen sicher. Der rote Faden ist grundsätzlich erkennbar und das Zukunftsbild wurde weiterentwickelt. Die strategischen Leitsätze und die Teilstrategien sind sowohl inhaltlich wie räumlich-kartografisch nicht ausreichend konkretisiert. Die zwei Pole Visp und Brig-Naters werden unabhängig voneinander betrachtet, so dass kein kohärentes Gesamtbild für die Agglomeration ersichtlich ist. Im Agglomerationsprogramm sind auf strategischer Ebene und auf Ebene der Massnahmen Ansätze für eine Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrssystem erkennbar. Da die Siedlungsmassnahmen aber zu wenig konkret sind, können die verkehrlichen Massnahmen nur bedingt darauf abgestimmt werden.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms im Bereich Verkehr liegt in der Entwicklung der Bahnhofsgebiete von Visp und Brig als Drehscheiben des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und als ein tragendes Element der Siedlungsentwicklung. Ihre verkehrliche Neugestaltung und städtebauliche Aufwertung unterstützen die Massnahmen der 1. und 2. Generation. Einzelmassnahmen wie die Umgestaltung von Knoten in Brig-Glis, die Strassenraumgestaltung von Ortskernen und einzelne Langsamverkehrsmassnahmen verbessern punktuell die Qualität des Gesamtverkehrssystems.

Die verkehrlichen Konzepte der Pole Brig und Visp sind inhaltlich und zeitlich nicht ausreichend mit den übergeordneten Massnahmen auf der A9 abgestimmt. Für beide Pole liegt zudem kein schlüssiges und räumlich differenziertes Gesamtkonzept der Verkehrslenkung/Verkehrsberuhigung für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie für ein Angebotskonzept des ÖV vor. Das Agglomerationsprogramm sieht auch keine weiteren Massnahmen im Mobilitätsmanagement oder Parkraumbewirtschaftung zur Verkehrsvermeidung oder Verkehrsverlagerung vor. Für den Veloverkehr wird kein genügend feinmaschiges Netzkonzept aufgezeigt. Das Velonetz wird lediglich durch punktuelle Massnahmen ergänzt.

Die städtebauliche Entwicklung der Bahnhofsgebiete und die Förderung von Entwicklungsschwerpunkten für Arbeiten und Wohnen unterstützen die Siedlungsentwicklung nach innen. Diese sind jedoch zu zahlreich und grossflächig und liegen teilweise am Rande des bestehenden Siedlungsgebietes mit zuweilen schlechter ÖV-Erschliessung.

Die vorhandenen Potentiale der Siedlungsverdichtung im Bestand werden im Agglomerationsprogramm nicht genutzt, obwohl mit Raum+ gute Planungsgrundlagen zur Verfügung stehen. Zudem werden keine Vorschläge für den Umgang mit den zu grossen un bebauten Bauzonen gemacht. Das angedachte Vorgehen zur Begrenzung der Siedlungsentwicklung durch Rückstufungen, Etappierung der Flächeninanspruchnahme und Nutzungsänderungen zielen jedoch in die richtige Richtung, die Umsetzung ist aber zu wenig konkret.

Die Verkehrssicherheit wird mit Sanierungen von kritischen Knoten, Umgestaltungen im Umfeld der Bahnhöfe Brig und Visp, Strassenraumgestaltungen sowie Massnahmen des Langsamverkehrs (LV) punktuell verbessert. Eine flächendeckende Strategie zur Verkehrssicherheit und Verkehrsberuhigung wird im Agglomerationsprogramm nicht ausreichend aufgezeigt.

Grössere modale Verschiebungen hin zum ÖV und LV sind nicht zu erwarten. Daher werden sich Luft- und Lärmbelastungen nur punktuell verbessern. Die Teilstrategie Landschaft geht in eine gute Richtung. Sie weist aber noch Lücken auf, beispielsweise bei der Verstärkung der ökologischen Netzwerke.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters ist dies nicht der Fall. Bei den Verkehrsmassnahmen bestehen jedoch teilweise grössere zeitliche Verzögerungen und ist daher verbesserungswürdig.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Brig-Visp-Naters** auf CHF 126.86 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 62.28<sup>3</sup> Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 12.95<sup>4</sup> Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation<sup>5</sup>. Die Investitionskosten werden für die betroffene kleine Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen<sup>6</sup>:

30 %
------

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

### A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
6002.3.005	VS3	Umgestaltung Knoten West "Dennerkreisel", Brig-Glis	0.80	0.80	0.24	
6002.3.006	VS4	Bushaltestelle Schwendibiel, Naters	0.70	0.70	0.21	
6002.3.009	VE1	Erschliessung Spital-Neubau / Quartier Saltina, Brig-Glis	3.45	3.45	1.04	
6002.3.027	VS1	Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne - Bitsch Ortsdurchfahrt	6.60	6.60	1.98	
6002.3.030	-	Paket LV A-Liste	1.82	1.40		0.42
6002.3.031	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	13.29	12.13		3.64
6002.3.035	VS2	Knoten bahnhof-Nord Visp: Bahnhofplatz / Unterführung West	12.75	12.75	3.83	
<b>Summe</b>			<b>39.41</b>	<b>37.83</b>	<b>7.29</b>	<b>4.06</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand April 2016; \*\* Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1

### Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

<sup>3</sup> Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

<sup>4</sup> Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

<sup>5</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

<sup>6</sup> Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarungen) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte<sup>7</sup>. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

---

<sup>7</sup> Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.



### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>8</sup>.

In Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind.

#### Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters ist der Grösse der Agglomeration angemessen. Die Kohärenz des AP3 zu den früheren Programmen ist gegeben. Der rote Faden zieht sich durch den gesamten Bericht. Innerhalb des strategischen Teils des AP3 werden jedoch das Zukunftsbild und die strategischen Leitsätze (Teilstrategien) kombiniert und vermischt. In den Teilstrategiekapiteln werden lediglich textlich die allgemeinen Grundsätze beschrieben, agglomerationsweite Strategiekarten, Angebotskonzepte, o.ä. hingegen nicht. Dies hat zur Folge, dass die Nachvollziehbarkeit und die logische Leseführung erschwert werden.

#### Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

#### Stärken

- Die Gemeinden der Agglomeration bilden zusammen die Trägerschaft des AP3. Die Agglomerationskonferenz stellt das oberste Organ und die Entscheidungsinstanz dar. Die Projektleitung wird durch das Regions- und Wirtschaftszentrum Oberwallis AG sichergestellt.
- Es fanden sowohl Workshops als auch eine Vernehmlassung mit den Gemeinden statt. Die Gemeindepräsidenten sind durch die Agglomerationskonferenz direkt in die Erarbeitung und Beschlussfassung involviert. Der Kanton wirkt in der Projektorganisation mit.
- Es fand eine öffentliche Mitwirkung statt. Zudem wurde die Bevölkerung mittels Infoblatt halbjährlich über den Stand des AP3 informiert.

#### Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

#### Stärken

- Die Analyse ist vollständig und gut nachvollziehbar. Die SWOT-Analysen Siedlung und Landschaft sowie Verkehr sind gut dargestellt und thematisch gegliedert.

---

<sup>8</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

- Das AP3 basiert auf der vorangehenden Generation und entwickelt dieses weiter. Das AP3 berücksichtigt die unterschiedlichen Raumtypen innerhalb der Agglomeration (städtisch, ländlich, touristisch).
- Das Agglomerationsprogramm enthält ein Zukunftsbild und zwei schematische Zukunftsskizzen. Die Skizzen bilden dabei die Funktionen der Agglomeration schematisch ab, das eigentliche Zukunftsbild ist eingängig und detailliert. Es ist in das übergeordnete kantonale Raumentwicklungskonzept eingebettet, die darin formulierten Grundsätze wurden bei der Erarbeitung des AP3 berücksichtigt.
- Die zusammenfassende Beschreibung der Massnahmen im Bericht ermöglicht einen guten und schnellen Überblick über die wichtigsten Massnahmen des AP3. Die Kernprojekte des AP3 werden vertieft erläutert.
- Eine Karte bietet eine gute Übersicht über sämtliche Massnahmen aus den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft, im Bereich Verkehr inklusive Priorisierung. Die Karte im Anhang A8 bietet zudem einen guten Überblick über die Entwicklungsschwerpunkte sowie den Stand der Umsetzung im jeweiligen Gebiet.

#### Schwächen

- Die Analyse könnte nebst den vorhandenen Diagrammen noch vermehrt mit Plangrafiken ergänzt und angereichert werden. Die Texte und die verschiedenen Analysekarten im Anhang stimmen teilweise nicht überein. Ebenfalls ausbaubar sind Zeitreihen zu ausgewählten Indikatoren, um die Dynamiken im Verkehr und der Siedlungsentwicklung besser zu erkennen.
- Der strategische Teil des AP3 erschliesst sich nicht sofort, da die Inhalte des Zukunftsbildes mit den Teilstrategien vermischt werden und die Inhalte des Zukunftsbildes beispielsweise erst nach den Teilstrategien textlich erläutert werden. Diese Vermischung führt dazu, dass das Zukunftsbild eher zu detailliert und konkret ausfällt, als Darstellung der Teilstrategien jedoch eher zu wenig Aussagen beinhaltet. Zur Verbesserung der Nachvollziehbarkeit könnte ein schematisiertes Zukunftsbild auf der Basis der zwei Zukunftsskizzen erarbeitet werden. Die Inhalte der Karte zum Zukunftsbild könnten in die Teilbereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft aufgeteilt und zu eigentlichen Teilstrategien weiterentwickelt werden.
- Die Massnahmenblätter zum Bereich Siedlung sind sehr allgemein gehalten. Die verschiedenen Standorte werden in den Massnahmenblättern Verdichtungsgebiete und ESP zusammengefasst. Dadurch können beispielsweise keine Angaben zu allfälligen Abhängigkeiten und Bezüge zu Verkehrsmassnahmen oder zum Planungshorizont der einzelnen Gebiete gemacht werden. Zudem ist die Verortung der potentiellen Verdichtungsgebiete nicht möglich, obwohl gemäss Massnahmenblatt die potentiellen Standorte eruiert wurden.

#### **Grundanforderung 6**

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

#### Stärken

- Es wurde ein guter Nachweis des Umsetzungsstandes der Massnahmen aus dem AP1 und AP2 erbracht. Die Darstellung mittels Ampelfarben ermöglicht einen schnellen Überblick. Zudem wird jede einzelne Massnahme respektive deren Umsetzungsstand spezifisch erläutert.
- Das Umsetzungscontrolling wird über den Planungsbericht nach Art. 47 RPV sichergestellt, wo die Gemeinden die Konformität mit dem AP3 nachweisen müssen.

## 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt<sup>9</sup>. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt<sup>10</sup>.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)<sup>11</sup> vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden<sup>12</sup>.

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

<sup>10</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

<sup>11</sup> SR 725.116.2

<sup>12</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

<sup>13</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

## 4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium	Beurteilung mit Begründung
<p>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wie schon in der zweiten Generation werden die Bahnhöfe Visp und Brig in ihrer Funktion als zentrale Verkehrsdrehscheiben der Agglomeration weiter gestärkt. Das Verkehrsregime im Bahnhofsgelände Nord von Visp wird neu geordnet, wodurch die Intermodalität, die Erreichbarkeit und die Attraktivität des Bahnhofsgeländes gefördert werden. In Brig wird das westlich vom Bahnhof liegende Entwicklungsgebiet „Spital-Neubau / Quartier Saltina“ verkehrlich besser erschlossen. Damit werden auch die Erreichbarkeit des Bahnhofs und die städtebauliche Attraktivität verbessert.</li> <li>▪ Die Umgestaltung des überlasteten Knotens Dennerkreisel verbessert das Verkehrssystem beim MIV. Dies trägt auch zu einer besseren Fahrplanstabilität des ÖV bei.</li> <li>▪ Die Massnahmen zur Strassenraumgestaltung in den Ortskernen kleinerer Gemeinden verbessern punktuell die Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern im Siedlungsgebiet. Sie werten die Ortskerne auf und tragen zur Innenentwicklung bei.</li> <li>▪ Im Bereich Langsamverkehr wird die rote Meile nach Bitsch verlängert. Die Eis- und Eventhalle in Visp wird fussseitig besser an den Bahnhof angeschlossen.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ein Gesamtverkehrskonzept ist im Agglomerationsprogramm erst in Ansätzen erkennbar. Das gesamtverkehrliche Zusammenspiel der dargelegten sektoralen und punktuellen Massnahmen ist schwierig nachzuvollziehen. Nachträglich zur Verfügung gestellte Studien waren für das Verständnis des Konzepts unabdingbar.</li> <li>▪ Die übergeordneten Anschlusswünsche an die H19 und A9 sind inhaltlich und zeitlich in nicht ausreichendem Masse mit den für die Planung und Realisierung zuständigen Stellen (ASTRA) abgestimmt. Der Ansatz des vorgeschlagenen Verkehrskonzepts in Brig, den MIV so weit als möglich auf dem übergeordneten Strassennetz (H19 und A9) zu lenken und durch neue Anschlüsse gezielt in die Stadt zu lenken ist nachvollziehbar und in Abstimmung mit dem ASTRA weiterzubearbeiten.</li> <li>▪ Die neue Umfahrung (A9) entlastet das Siedlungsgebiet von Visp von grösseren Teilen des Verkehrs. Deren Nutzen wird für die weitere Entwicklung des Bahnhofsgeländes aufgezeigt. Das Agglomerationsprogramm geht jedoch zu wenig systematisch auf die damit verbundenen Entwicklungschancen ein.</li> <li>▪ Weder Brig-Glis noch Visp zeigen ein schlüssiges und räumlich differenziertes Gesamtkonzept der Verkehrslenkung/Verkehrsberuhigung auf, das alle Verkehrsträger berücksichtigt. Zudem gibt es keine ausgereiften flankierenden baulichen Massnahmen oder Verkehrsmanagementmassnahmen.</li> <li>▪ Zukünftige Angebotskonzepte für die Bahn und den Bus werden nicht aufgezeigt. Ebenso wenig konzeptionelle Überlegungen dazu, wie mit einer geschickten verkehrlichen Verknüpfung von Wohn- und Arbeitsstandorten weitere Teile des Quell-/Zielverkehrs oder des Binnenverkehrs auf den ÖV oder LV verlagert werden können.</li> <li>▪ Das agglomerationsweite Velonetzkonzept ist lückenhaft. Das AP schlägt nur eine punktuelle und wenig systematische Ergänzung der Massnahmen der Vorgängergenerationen vor.</li> <li>▪ Die Massnahmen zum Mobilitätsmanagement oder zur Parkraumbewirtschaftung aus AP1 und AP2 werden im AP3 nicht ausreichend bei den konzeptionellen Überlegungen berücksichtigt.</li> </ul>
<p>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gegenüber der 1. und 2. Generation werden bei der Siedlungsstrategie weitere Anstrengungen unternommen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern. Die weitere Entwicklung der Bahnhofgebiete von Brig-Glis und Visp sowie die</li> </ul>

Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten sind wichtige Schlüsselprojekte der Innenentwicklung.

- Die Umgestaltung des Strassenraums in Ortskernen der kleineren Gemeinden sowie die Aufwertung des Bahnhofsgbietes Visp Nord verbessern den öffentlichen Raum punktuell.
- Die Bestrebungen, Arbeitsplatzstandorte attraktiver zu gestalten, zielen in die richtige Richtung. Im Moment sind eher einzelne sektorale Massnahmen vorgesehen, die noch nicht ausreichend in ein Gesamtkonzept zum Arbeitsflächenmanagement eingebettet sind.

**Schwächen**

- Die Siedlungsmassnahmen sind punktuell und nicht konkret genug. Dadurch vergeblich die Agglomeration die Chance, Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen konzeptionell besser aufeinander abzustimmen.
- Angesichts der hohen Anzahl und der grossen Flächenreserven der Entwicklungsschwerpunkte fällt ins Gewicht, dass keine Priorisierung und Etappierung vorgenommen wird. Zudem weisen einige Standorte eine ungenügende ÖV-Erschliessung auf, ohne dass das AP geeignete Massnahmen vorsieht.
- Das Agglomerationsprogramm zeigt kein schlüssiges Konzept für den Umgang mit den grossen Bauzonen der Entwicklungsschwerpunkte und mit den Potenzialen der Innenentwicklung im Bestand auf. Mit Raum+ liegen dazu gute Grundlagen vor, die bisher nicht ausreichend in Wert gesetzt wurden. Es ist jedoch zu berücksichtigen, dass der kantonale Richtplan zum Zeitpunkt der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms den «Stand der öffentlichen Auflage» aufwies.

WK3:  
Verkehrssicherheit erhöht

**Stärken**

- Die objektive und subjektive Verkehrssicherheit wird punktuell weiter verbessert. Dazu tragen die Sanierung von Kreuzungen, die Massnahmen im Langsamverkehr, die Umgestaltungen im Bereich der Bahnhöfe Brig und Visp sowie die Strassenraumgestaltungen der Ortskerne bei.

**Schwächen**

- Die Agglomeration weist vergleichsweise niedrige Unfallraten und wenige Unfallschwerpunkte auf. Es gibt jedoch kein flächendeckendes Konzept für die Verbesserung der Verkehrssicherheit, z. B. durch gezielte Verkehrsberuhigung und Verkehrslenkung von MIV und LV im städtischen Raum. Das Agglomerationsprogramm beschränkt sich auf eine punktuelle Verbesserung im Rahmen einzelner LV-Massnahmen.
- Bei der Ausgestaltung von Massnahmen ist auf Aspekte der Verkehrssicherheit stärker einzugehen.

WK4:  
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

**Stärken**

- Punktuell können die Lärmbelastungen durch den Umbau von Knoten oder durch die Umgestaltung von Ortskernen reduziert werden.
- Die Agglomeration schlägt einzelne Massnahmen im Bereich Landschaft vor, die einen positiven Nutzen bringen (z. B. Erholung entlang der Rhone, Aufwertung Landschaftsraum Gewerbezone und Nutzung Landschafts- und Landwirtschaftskorridore).

**Schwächen**

- Mit den vorgeschlagenen Massnahmen sind kaum grössere modale Verschiebungen zum ÖV und LV zu erwarten. Das Agglomerationsprogramm zeigt nicht ausreichend auf, ob insbesondere beim Langsamverkehr die Verlagerungspotenziale im Binnenverkehr ausgeschöpft sind.
- Da die Fahrleistungen im MIV gegenüber dem Referenzfall nicht wesentlich reduziert werden, verändern sich die Luft- und Schadstoffbelastungen kaum.

	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Landschafts- und Landwirtschaftskorridore halten die bestehenden Wildtierkorridore offen. Allerdings sind weder die Sanierung noch die Verstärkung dieser Korridore durch weitere Massnahmen geplant.</li> <li>Bei den Massnahmen „Erholung entlang der Rhone“ und „Aufwertung Landschaftsraum Gewerbezone“ sind ökologische Aufwertungen stärker zu berücksichtigen.</li> </ul>
UR:	<b>Stärken</b>
Umsetzungs-reporting	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Kohärenz der Massnahmen über die Generationen hinweg ist vorhanden. Die Weiterentwicklung der B-Massnahmen und die Abgrenzung der vorliegenden Massnahmen von Massnahmen der Vorgängergeneration sind inhaltlich sinnvoll</li> <li>Das Umsetzungsreporting ist vollständig und gut nachvollziehbar (Ampelsystem). Ergänzende Informationen (nachgelieferte Karten) sind dienlich.</li> <li>Abweichungen von der geplanten Umsetzung werden nachvollziehbar begründet, z. B. AP2 Begegnungszone Bahnhof-Brig.</li> <li>Der Umsetzungsstand der Siedlungsmassnahmen aus der 1. und 2. Generation ist gut.</li> </ul>
	<b>Schwächen</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Die Bezeichnung der Massnahme im Text stimmt nicht immer mit derjenige auf der Karte überein, was den Nachvollzug erschwert.</li> <li>Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen weist teilweise grössere zeitliche Verzögerungen auf, z. B. Fussgängerbrücke zwischen Brig und Naters oder Begegnungszone Belalpstrasse.</li> </ul>

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>4</b>

Tabelle 4-2

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

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 51.63 Mio. einschliesslich CHF 15.28 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 75.23 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Für eine kleine Agglomeration werden diese Kosten als hoch eingestuft.

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

Nutzen (gemäss  
Tabelle 4-2)

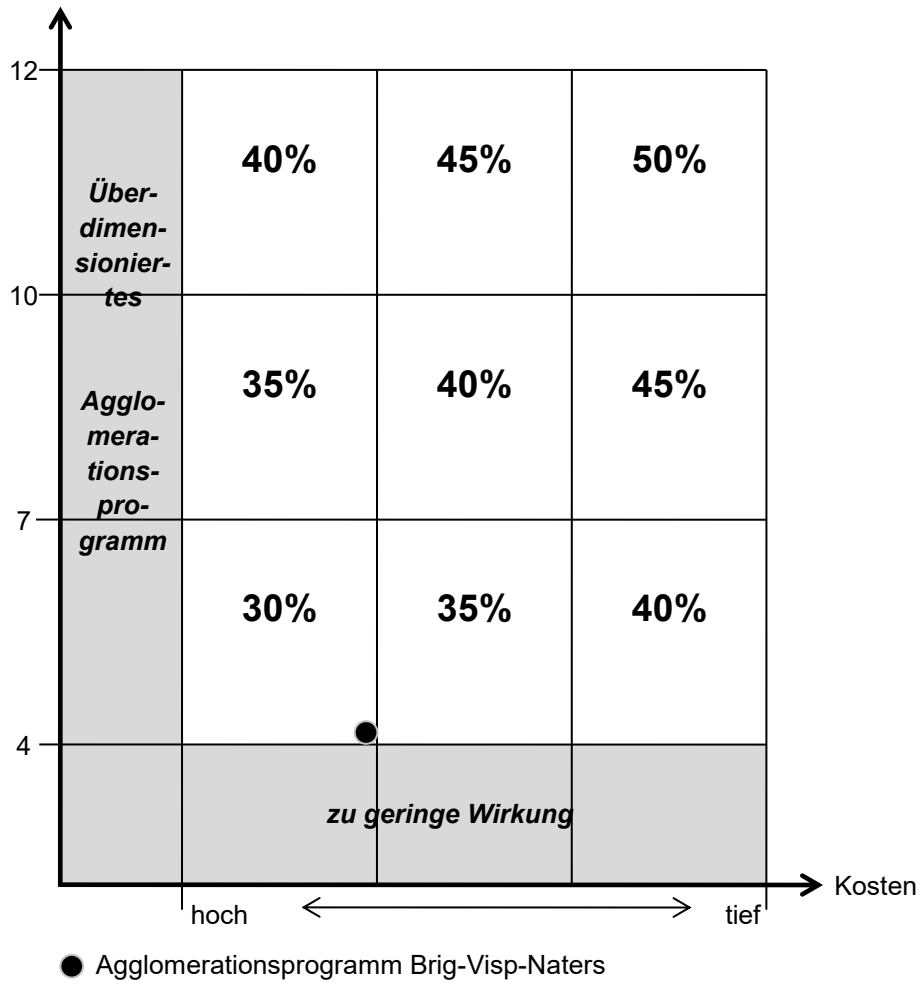


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens<sup>14</sup>. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
  - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
  - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund (Kap.2 sowie Kap. 5.5)
  - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 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 Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C\*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Die in den Tabellen 2-1, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, werden vom Bund nicht beurteilt.

### 5.1 Anpassung der Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
6002.3.003	VS1	Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 6002.3.027, Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne - Bitsch Ortsdurchfahrt, 6.60 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund</li> <li>▪ 6002.3.028, Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne (Bitsch, Naters, Ried-Brig, Termen), 9.00 Mio. AP, Priorität Pauschale A Bund</li> </ul>
6002.3.004	VS2	Umgestaltung Knoten Bahnhof-Nord, Visp	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 6002.3.035, Knoten Bahnhof-Nord Visp: Bahnhofplatz / Unterführung West, 12.75 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund</li> </ul>

<sup>14</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.



<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
			<ul style="list-style-type: none"> <li>6002.3.036, Knoten Bahnhof-Nord Visp: Terbiner-, Kleegärtenstrasse / Unterführung Ost, 12.05 Mio. AP, Priorität B-Liste Bund</li> </ul>

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

#### **Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
6002.3.015	FV1	Erschliessung Eis- und Eventhalle Visp	1.00
6002.3.016	FV2	Radweg Bitsch-Mörel	1.80

Tabelle 5-1a

#### **Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
6002.3.010	VE2	Erschliessung Gewerbegebiet Brig-Glis	2.10
6002.3.011	VE3	Erschliessung Gewerbegebiet Visp	1.20
6002.3.028	VS1	Aufwertung und Verkehrssicherheit Ortskerne (Bitsch, Naters, Ried-Brig, Termen)	9.00

Tabelle 5-1b

#### **Paket Aufw. Str. B-Liste (Aufwertung Strassenraum)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
6002.3.012	VE4	Erschliessung Gewerbegebiet Gamsen	1.75

Tabelle 5-1c

## **5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen**

### **5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen**

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)<sup>15</sup>) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung<sup>16</sup> können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<sup>15</sup> SR 725.116.21

<sup>16</sup> Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
6002.3.017	S1	Begrenzung der Siedlungsentwicklung nach Aussen [6002.202]	As
6002.3.018	S2	Siedlungsverdichtungsgebiete [6002.201]	As
6002.3.019	S3	Entwicklungsschwerpunkte ESP [6002.2.050]	As
6002.3.020	S4	Attraktivierung Gewerbebezonen [6002.205]	As
6002.3.021	L1	Erholung entlang der Rhone [6002.2.038]	As
6002.3.022	L2	Nutzung Landschafts- und Landwirtschaftskorridore [6002.2.041]	As
6002.3.023	L3	Erhaltung historische Verkehrswege [6002.2.042]	As
6002.3.024	L4	Aufwertung Landschaftsraum Gewerbezone	As

Tabelle 5-2

### 5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
6002.3.007	VS5	Ausweichstellen Naters-Blatten (mittelfristig)	Massnahme hat geringe Relevanz für das Agglomerationsprogramm

Tabelle 5-3

### 5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschnitt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
6002.3.034	ÜM1	Netzfertigstellung N9 Sierre Est - Leuk/Suster Ost

Tabelle 5-4

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.

## 5.4 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<sup>17</sup> führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Begründung
<b>A → B</b>				
6002.3.036	VS2	Knoten Bahnhof-Nord Visp: Terbiner-, Kleegärtenstrasse / Unterführung Ost	12.05	Bau- Finanzreife unzureichend:  Die Massnahme erreicht aufgrund fehlender Vorstudien noch nicht die erforderliche Bau- und Finanzreife. Zudem ist die Abstimmung mit der Bahnhofsgestaltung noch besser aufzuzeigen.
<b>B → C*</b>				
6002.3.008	VS6	Umgestaltung T9 als FlaMA A9	18.00	Reifegrad und Kosten-Nutzen-Verhältnis sind ungenügend:  Die Massnahme erreicht aufgrund fehlender Vorstudien noch nicht den erforderlichen Reifegrad. Zudem sind das Kosten-Nutzen-Verhältnis für das Agglomerationsprogramm und der Nutzen für das Verkehrssystem stärker aufzuzeigen.
6002.3.014	VE6	Halbanschluss H19 Brig- West	5.75	Abhängigkeit zu Bildackerkreisel (VÜ2) und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend:  Dieser Halbanschluss ist abhängig von der übergeordneten Massnahme Bildackerkreisel VÜ2 mit einem Planungshorizont C. Zudem ist der verkehrliche Nutzen für das Verkehrssystem stärker aufzuzeigen.

Tabelle 5-5

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

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau-

<sup>17</sup>Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden<sup>18</sup>:

**B-Liste**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
6002.3.032	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	1.75	1.75	0.53
6002.3.036	VS2	Knoten Bahnhof-Nord Visp: Terbiner-, Kleegärtenstrasse / Unterführung Ost	12.05	12.05	3.62
<b>Summe</b>			<b>13.80</b>	<b>13.80</b>	<b>4.15</b>

Tabelle 5-6 \*Preisstand April 2016\*\*Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

In der folgenden **C\*- 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).

**C\*-Liste**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
6002.3.008	VS6	Umgestaltung T9 als FlaMA A9	18.00
6002.3.014	VE6	Halbanschluss H19 Brig-West	5.75

Tabelle 5-7

<sup>18</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

## 6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

### 6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

#### 6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

#### 6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeit-horizont	Mögliche Konflikte
6002.3.016	FV2	5-1a	Radweg Bitsch-Mörel	A	Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr. 139 "Bilderne".
6002.3.009	VE1	2-1	Erschliessung Spital-Neubau / Quartier Saltina, Brig-Glis	A	Schutzwürdige Ruderalflächen.

Tabelle 6-1

### 6.2 Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

#### A-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
----------	--------	-----------	---------------------------------	------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-2

**B-Liste:**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeit-horizont</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------	----------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>19</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

**6.3 Vorbehalt wegen noch nicht definitiv feststehender Richtplaninhalte**

Der Bund macht die Leistung von Beiträgen an die Massnahmen des Agglomerationsprogramms davon abhängig, dass diese dem/n genehmigten Richtplan/Richtplänen entsprechen (Art. 30 RPG). Bei geänderten Verhältnissen mit weitreichenden Auswirkungen auf die Nutzungsordnung – wie mit dem revidierten RPG gegeben – ist mit der definitiven Beitragszusicherung im Rahmen der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm zuzuwarten, bis der Richtplan angepasst ist. Die Anpassung des/der Richtplans/Richtpläne an das revidierte RPG ist bis 30. April 2019 vorzunehmen, ansonsten die Ausscheidung neuer Bauzonen unzulässig ist, bis der betreffende Kanton/die betreffenden Kantone über eine vom Bundesrat genehmigte Richtplananpassung verfügt/verfügen (Art. 38a Abs. 1 und 3 RPG).

Der nach Massgabe des revidierten RPG überarbeitete Richtplan des Kantons Wallis ist vom Bundesrat noch nicht genehmigt worden. Der Bund muss sich bei der Prüfung des Agglomerationsprogramms somit auf eine planerische Grundlage abstützen, deren Inhalt noch nicht definitiv feststeht und sich folglich noch ändern kann. Deshalb gilt für das vorliegende Prüfergebnis des Bundes ein Vorbehalt.

Der nach Massgabe des revidierten RPG überarbeitete Richtplan des Kantons Wallis wurde vom Bund bereits vorgeprüft. Das vorliegende Prüfergebnis steht daher unter dem Vorbehalt, dass der Kanton den Richtplan bundesrechtskonform (insbesondere nach Massgabe der Vorprüfungsvorlage und des Vorprüfungsberichts des Bundes) sowie nach Massgabe des besagten Prüfergebnisses beschliesst.

Die Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm kann erst abgeschlossen werden, wenn der Richtplan nach Massgabe des vorliegenden Prüfergebnisses (vgl. Kap. 6.2) vom Bundesrat genehmigt sind.

<sup>19</sup> SR 700.1

## 7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Brig-Visp-Naters** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

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

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

#### Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.2	250	Stück	1'103	30%	10%	300	75'000
Fussgängerstreifenmarkierung	4	Stück	10'000	30%	10%	2'700	10'800
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	2	Stück	25'000	30%	10%	6'750	13'500
Längsführung Kat.1	4'660	m	162	30%	10%	40	186'400
Längsführung Kat.2	880	m	560	30%	10%	150	132'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.42
--------------------------------------	------

Tabelle A1-a

#### Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	36'400	m2	363	30%	10%	100	3'640'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.64
--------------------------------------	------

Tabelle A1-b