



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Interlaken

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I411-0182

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	9
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	10
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	10
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	11
5.3	Eigenleistungen	11
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)	11
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	12
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	12
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	13
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	13
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	13
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	13
ANHANG		14

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Interlaken bestehend aus:

- Synthesebericht 2007, 4.12.2007
- Erläuterungsbericht mit Massnahmenteil, 24.11.2005
- Ergänzungsbericht, 24.07. 2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 21.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei 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 über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Interlaken konzentriert sich auf Aufwertungsmassnahmen im Zentrumsgebiet. Abgestimmt mit entsprechenden flankierenden Massnahme (Wegführung, Parkierung und Signalisation) wird die Wirkung des Paketes Crossbow TP 1 optimiert. Indirekt können so gewisse positive Effekte für die Siedlungskonzentration, die Verkehrssicherheit und die Umwelt erzielt werden. Die Schwächen im Agglomerationsprogramm Interlaken liegen in einer mangelhaften Abstimmung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Es fehlen Massnahmen für eine gezielte Verbesserung des ÖV (lokaler und regionaler Busverkehr). Ferner sind Ansätze zur Lenkung der Siedlungsentwicklung auf zentrale ÖV-Achsen nicht ersichtlich.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms Interlaken auf Fr. 15.89 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine kleine Agglomeration als tief eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festzulegen:

40%

Darauf gestützt werden zur Mitfinanzierung der unten stehenden Massnahmen(pakete) folgende Bundesbeiträge beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt:

A-Liste

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag**</i>
581.001	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A1	9.45	8.91	3.56
581.010	Konzept LV_A-Liste		3.94	1.58
Summe			12.85	5.14

Tabelle 2-1 (* M-Nr. des ARE, ** Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

Für folgende Massnahmen(pakete) ist die Bau- und Finanzreife für die nächsten 4 Jahre nicht erreichbar oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Der Bund plant die für diese Massnahmen voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, beantragt sie jedoch noch nicht zur Freigabe durch das Parlament:

B-Liste

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag**</i>
	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A2	3.20	3.04	1.22
Summe			3.04	1.22

Tabelle 2-2 (* M-Nr. des ARE, ** Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

Hinweise zu den Kosten

Die angeführten Kosten wurden aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen entnommen. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft und dem zuständigen Bundesamt wird die Details der beantragten Bundesbeiträge inkl. Maximalbeitrag regeln. Insbesondere können Unterhalts- und Sanierungskosten nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Ortsdurchfahrten werden maximale Kosten pro Quadratmeter festgelegt. Auf diese Weise soll ein guter Standard ermöglicht und Luxusmassnahmen vermieden werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. Bereits in der Zwischenbeurteilung eines Entwurfs des vorliegenden Agglomerationsprogramms hat der Bund aufgezeigt, wo noch Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen liegen.

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

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. 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.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeits- kriterium *Beurteilung mit Begründung*

<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das zentrale Element des Agglomerationsprogramms Interlaken ist das Projekt Crossbow, welches in drei Teilprojekte gegliedert ist. TP 3: Parkierung, Parkplatzleitsystem und Bewirtschaftung wird bereits umgesetzt. Die Teilprojekte 1 „Gestaltung und Betrieb der Flaniermeile (Höhenweg) und Bödeliweg“ sowie das Teilprojekt 2 „Gestaltung der Ortseingänge und Wegweisung“ sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Sie sollen an den neuralgischen Punkten von Interlaken die Qualität der Verkehrssysteme, insbesondere jene des Langsamverkehrs, entscheidend verbessern. ▪ Die Erschliessung des Bahnhofsgebiets in Interlaken West wird mit einer attraktiven Unterführung für den LV verbessert. ▪ Mit Crossbow TP 1 und 2 werden die Stausituation und die Erreichbarkeit des Zentrums verbessert. Zusätzlich können durch die Verflüssigung am Höhen- und Bödeliweg positive Wirkungen für den ÖV festgestellt werden. ▪ Ferner werden an weiteren Punkten Netzergänzungen (Unter- und Überführungen) für ein gutes, feinmaschiges LV-Netz vorgeschlagen. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm analysiert weder die Schwachstellen im ÖV (Linienführung/Angebot) noch die ÖV-Erschliessungssituationen. Eine Überprüfung des ÖV-Netzes in Abstimmung mit Massnahmen zur einer konzentrierten Siedlungsentwicklung über das gesamte Agglomerationsgebiet fehlt. ▪ Bei der Umsetzung des Projektes Crossbow ist vorläufig keine Sperrung für
---	--

	<p>den MIV vorgesehen. Derzeit ist offen, ob mit den geplanten Gestaltungsmaßnahmen die gewünschten Verlagerungseffekte möglich werden.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zusätzlich fehlen weitgehend Massnahmen zur Förderung der Intermodalität. ▪ Ein betriebliches Mobilitätsmanagement ist vorerst nicht vorgesehen, um weitere Umlagerungseffekte zu erreichen.
<p>WK2: Siedlungs- entwicklung nach innen gefördert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahme Crossbow TP 1 und 2 sowie die LV Massnahmen tragen zur städtebaulichen Verbesserung und Steigerung der Lebensqualität bei. Damit verbunden ist auch ein spürbarer Nutzen für den touristischen Verkehr. ▪ Im Zentrumsgebiet, der neuralgische Bereich der Agglomeration Interlaken, wird die Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen durch Platz- und Strassenraumgestaltungen deutlich abgebaut. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weder sind präzise Vorstellungen einer konzentrierten Siedlungsentwicklung vermittelt, noch werden wirksame Massnahmen in Abstimmung mit dem ÖV-Netz abgeleitet. Bislang schlecht erschlossene Gebiete und Bauzonenreserven werden in ihrer Erschliessung nicht verbessert. ▪ Zum Umgang mit VE sind im Agglomerationsprogramm keine Hinweise zu finden. ▪ Das Projekt Crossbow hat lediglich eine geringfügige, indirekte Wirkung auf die Siedlungsentwicklung nach innen.
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm stellt die Unfallschwerpunkte dar. Mit dem Projekt Crossbow wird in einem sicherheitstechnisch besonders problematischen Gebiet eine deutliche Verbesserung erzielt. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verbesserungen der Verkehrssicherheit sind auf das Zentrum von Interlaken beschränkt. ▪ Es ist keine flächendeckende Bearbeitung des Themas Verkehrssicherheit ersichtlich. Eine konsequente Entschärfung von Gefahrenstellen fehlt.
<p>WK4: Umwelt- belastung und Ressourcen- verbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch das Projekt Crossbow wird im Zentrumsgebiet aufgrund der Reduktion des MIV eine gewisse Verminderung der lokalen Lärm- und Luftschadstoffbelastung möglich. ▪ Im Agglomerationsprogramm sind keine Massnahmen mit zusätzlichen Flächenbeanspruchungen geplant. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Es sind keine Siedlungsmassnahmen ersichtlich, die zu einer Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend beitragen. ▪ Das Agglomerationsprogramm zeigt kaum konkrete, konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung auf, die indirekt auch eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen würden.
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>In keinem der Wirkungsbereiche konnten Vorleistungen bzw. langjährige massgebliche Anstrengungen identifiziert werden, welche zu einem deutlich überdurchschnittlichen Standard geführt haben.</p>

Tabelle 4-1

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

Wirksamkeitskriterium	Nutzen (-1 bis 3 Punkte)	Vorleistung (0 oder 1 Punkt)	Total
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1	0	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1	0	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1	0	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	4	0	4

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 15.89 Mio. für eine kleine Agglomeration werden diese Kosten als tief eingestuft.

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

Nutzen (WK1-4)

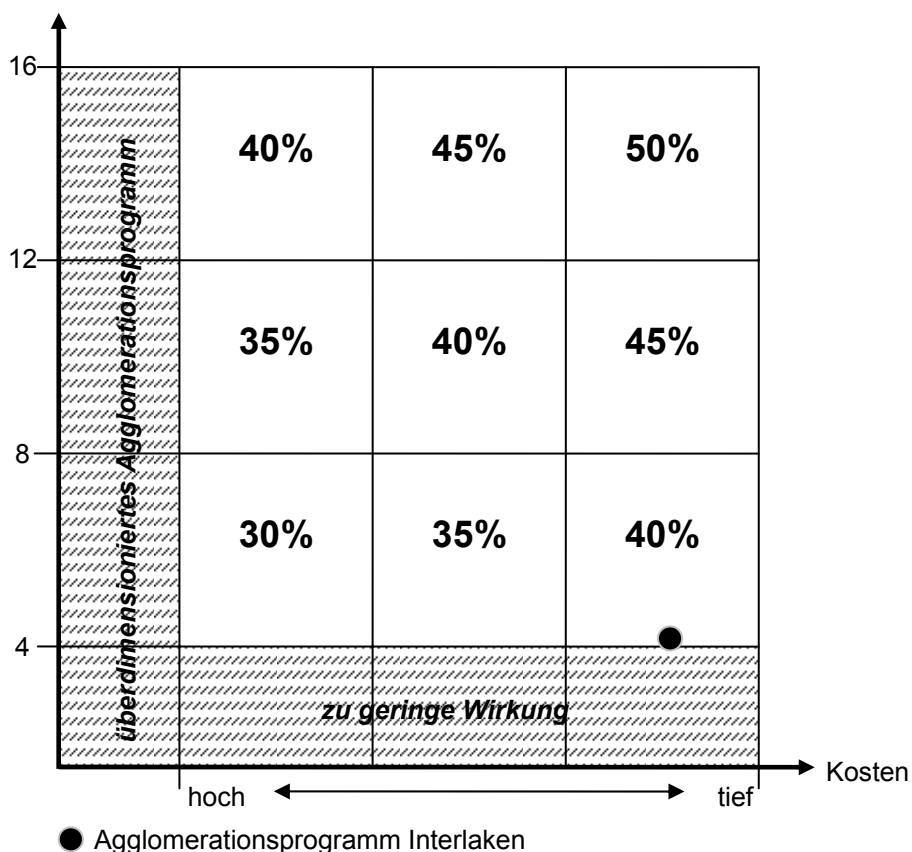


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Weil die eingereichten Massnahmen die verfügbaren Bundesmittel bei weitem überschreiten, ist der Bund gezwungen, die Prioritätensetzung der Massnahmen(pakete) im Agglomerationsprogramm zu überprüfen. Dies erfolgt gemäss UVEK-Weisung (insb. Kap. 4.4). Es werden hierfür je eine bereinigte A- und eine B-Liste erstellt.

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht durch den Bund unterstützt werden können (Kap. 5.2).
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

Kapitel 5.5. beinhaltet die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B. Kapitel 5.6 verweist nochmals auf die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt.

5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, und gestützt auf die Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.4) betreffend Kriterien für die Paketbildung, müssen folgende Massnahmen(pakete) in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

*Massnahmen- Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung
(paket) gemäss
AP*

Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1)_A 581.001*	Das Massnahmenpaket beinhaltet unterschiedliche Realisierungshorizonte. Deshalb wird die Massnahme geteilt. <ul style="list-style-type: none"> ▪ VS3-A1, Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1), Priorität A 9.50 Mio. ▪ VS3-A2 Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1), Priorität B, 3.20 Mio.
--	--

Tabelle 5-1 (* M-Nr. des ARE)

5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.3) können folgende Massnahmen(pakete) nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden:

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
581.004	Neue Verkehrsführung Flugplatz Interlaken	Mit der Massnahme wird ein Teilgebiet besser erschlossen. Die Massnahme hat keine Verbesserung der Verkehrssysteme zur Folge und kann laut UVEK-Weisung nicht über den Infrastrukturfonds finanziert werden.
581.009	Mobilitätsmanagement und Koordination Langsamverkehr	Massnahme beinhaltet Betriebskosten, welche nicht laut UVEK Weisung mittels Infrastrukturfonds finanzierbar sind.

Tabelle 5-2 (* M-Nr. des ARE)

5.3 Eigenleistungen

Aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds ist der Bund gezwungen, sich in seiner Mittelvergabe auf zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen zu konzentrieren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden. Die folgenden Massnahmen werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie werden jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt:

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
581.002	Gestaltung Ortseingänge und Wegweisung (Crossbow TP 2)	B	1.53

Tabelle 5-3 (* M-Nr. des ARE)

5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

Für die folgenden Massnahmen ist die (Mit)finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds bereits vorgesehen und gesichert oder sie können durch die Agglomeration/Kanton beim Bund zur Unterstützung über diese Finanzierungsinstrumente beantragt werden:

<i>M-Nr.r</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP.</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
Keine vorhanden			

Tabelle 5-4

5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
581.001	Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A2	3.23	A → B	B: Der Realisierungshorizont dieses Teilpaketes ist ab 2015. Deshalb wird die Priorität angepasst.

Tabelle 5-5 (* M-Nr. des ARE)

5.6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die A- und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

C-Liste

Die nachfolgende C-Liste ist nicht vollständig. Es werden nur jene C-Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Vormerkung in der B-Liste nicht rechtfertigt.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 5-6

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 6-1

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 6-2

Die erforderlichen Richtplananpassungen im Bereich Siedlungsentwicklung zur Sicherstellung der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen sind ebenfalls bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung vorzunehmen.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung wird auf die unter den Wirksamkeitskriterien erwähnten Stärken und Schwächen verwiesen.

Ein zentraler Punkt für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird es sein, dass eine konsequente Abstimmung zwischen einer konzentrierten Siedlungsentwicklung und dem ÖV-System erfolgt.

ANHANG

Liste der Massnahmen, welche Bestandteil des LV-Benchmarks des Bundes sind.

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**/**</i>
581.005	MP Infrastruktur Netzergänzung LV	A	4.60	3.94
Summe	LV_A/B-Liste		4.60	3.94

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

581.010	Konzept LV_A-Liste	A		3.94
581.011	Konzept LV_B-Liste	B		0.00

Tabelle Anhang (* M-Nr. des ARE, ** Preisstand 2005 exkl. MWSt.; *** Eine Differenz zwischen Summe LV_A/B-Liste und der Summe der aggregierten Einzelmassnahmen (Konzept LV_A- und B-Liste) kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen. Die Kosten der Massnahmen Konzept LV_A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)