



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I414-0040

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)	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	11
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen	12
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)	13
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	13
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	14
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	15
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	15
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	15
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	15
ANHANG	16

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Teilbereich Siedlung und Verkehr, Bericht an den Bund, 27. Dezember 2007
- Teilbereich Siedlung und Verkehr, Anhang zum Bericht an den Bund, 27. Dezember 2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 07.01.2008 beim Bund zur Prüfung eingereicht (der entsprechende Regierungsbeschluss des Kantons Wallis wurde am 25.6.08 nachgereicht). 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

Aus dem Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters sind erste Ansätze zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen ersichtlich. Die Abstimmung zwischen Verkehr und Siedlungsentwicklung gelingt jedoch nur teilweise.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms liegt in der Abschöpfung des LV-Potentials durch eine gute LV-Massnahmenpalette und in der Planung verschiedener Massnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit. Es werden flächendeckende Verkehrsberuhigungsmassnahmen und in einzelnen Strassenabschnitten Aufwertungen vorgesehen.

Eine Schwäche des Programms liegt darin, dass Massnahmen in verschiedenen Bereichen in der Prioritätensetzung zurückgestellt werden, obwohl bereits heute Handlungsbedarf besteht und Kosten verhältnismässig gering sind. Damit bleiben einige Schwachstellen im Verkehrssystem bis auf Weiteres bestehen. So wird z.B. das Agglomerationsbussystem nicht weiter optimiert und auch die aufgezeigten Erschliessungslücken nicht geschlossen.

Eine genügende Lenkungswirkung zur Siedlungsentwicklung nach innen ist noch nicht gegeben. Es fehlt ein klarer konzeptioneller Rahmen. Die Massnahmen sind teilweise noch wenig konkretisiert und weisen eine geringe Verbindlichkeit auf. Eine klare Politik im Umgang mit Neueinzonungen und verkehrsintensiven Einrichtungen ist nicht ersichtlich.

Die vorgeschlagenen LV-Massnahmen haben gewisse Umsteigeeffekte zur Folge. Im Gesamtsystem ist eine gewisse Reduktion der Umweltbelastung zu erwarten.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Brig-Visp auf Fr. 17.23 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>
M19	Fussgängerbrücke zwischen Brig-Glis und Naters	3.30	2.88	1.15
M40	Neugestaltung Einfahrt Neue Simplonstrasse Brig-Glis	1.57	1.37	0.55
M18	Aufhebung und Umgestaltung MGB Trasse in Naters	3.25	2.84	1.13
M26	Sanierung Furkastrasse Naters	2.40	2.09	0.84
M19	Konzept LV_A-Liste		2.94	1.18
Summe			12.12	4.85

Tabelle 2-1 (* 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>
M47	Parkleitsystem Brig-Glis – Naters	0.85	0.74	0.30
M39	Begegnungszone Belalpstrasse Naters	2.70	2.36	0.94
	Konzept LV_B-Liste		2.01	0.80
Summe			5.11	2.04

Tabelle 2-2 (* 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.

Hinweise zur Trägerschaft: Bis zur Unterzeichnung ist die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms für die beteiligten Gemeinden zu gewährleisten. Zudem ist die Art und Weise der Zusammenarbeit Kanton – Agglomeration zu klären, namentlich vor dem Hintergrund, dass die Leistungsvereinbarung zwischen Bund und Kanton abgeschlossen wird.

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

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zur Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme sieht das Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters die Aufwertung einzelner Strassenabschnitte sowie Begegnungszonen (Belalpsstrasse) vor. Damit wird der Verkehrsfluss verbessert und die betreffenden Gebiete für den LV und ÖV aufgewertet. ▪ Neuen Wegverbindungen und Brücken, Velo-Parkieranlagen sowie Strassenraumgestaltungen tragen zu einer gezielten Verbesserung des LV-Netzes bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahmen in den Bereichen Mobilitätsmanagement, Aufwertung von Einfallsachsen (Gliserallee) sowie Verbesserung der Bussysteme (Tarifverbund, Taktverdichtungen) sind zwar Bestandteil des Agglomerationsprogramms, werden jedoch in der Prioritätensetzung trotz bereits heute bestehendem Handlungsbedarf und trotz verhältnismässig geringen Kosten zum Teil zurückgestellt (Priorität C), womit einige Schwachstellen im Verkehrssystem bis auf Weiteres bestehen bleiben bzw. das Optimierungspotenzial nicht ausgeschöpft wird.
---	---

- Ausgehend von einem für einige Teilbereiche der Agglomeration bereits gut installierten Bussystem, fehlen weitere wesentliche Optimierungsschritte. So ist eine Lösung für die Erschliessung von Hauptsiedlungsgebieten in Visp, z.B. durch Verlängerung bereits bestehender Postautolinien Richtung Spital Visp erst in Prüfung.
- Das Agglomerationsprogramm geht zu wenig auf den Handlungsbedarf infolge der Eröffnung der A9 (Umfahrung Visp) ein.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Erste Ansätze zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms (z.B. Siedlungsbegrenzungslinien und Massnahmen zur Innenverdichtung der Dorfkerne).
- Die Aufwertungen von Strassenräumen (Neue Simplonstrasse, Kantonsstrasse, Furkastrasse) und die Errichtung von Begegnungszonen (Belalpsstrasse) sowie flächendeckende Verkehrsberuhigungen in den Siedlungsgebieten tragen zur Entlastung bei, verbessern die städtebauliche Qualität und mindern die Trennwirkung.

Schwächen

- Eine genügende Lenkungswirkung der genannten Ansätze der Siedlungsentwicklung nach innen ist noch nicht gegeben. Es fehlt ein klarer konzeptioneller Rahmen, aus dem Priorisierungen, klare strategische Ausrichtungen und konkrete Massnahmen abgeleitet werden könnten. Die Massnahmen sind teilweise noch wenig konkretisiert und weisen eine geringe Verbindlichkeit auf. Der Zusammenhang zur Weiterentwicklung des ÖV-Systems ist zu wenig ausgewiesen.
- Es ist nicht ersichtlich, wie eine aktive Förderung der so genannten Verdichtungsgebiete erfolgt. (z.B. Bahnhofumfeld Brig)
- Der Umgang mit Neueinzonungen innerhalb und ausserhalb der Verdichtungsgebiete bleibt unklar. Klare Kriterien, insbesondere bezüglich ÖV-Erschliessung, sind nicht vorgesehen.
- Das Agglomerationsprogramm weist einige VE aus und zeigt den Handlungsbedarf zur Verbesserung der Erreichbarkeit mit dem ÖV auf. Aus dieser Analyse folgen jedoch weder Massnahmen zur besseren Erschliessung, noch ist eine klare zukünftige Politik für den Umgang mit VE ersichtlich.
- Massnahmen zur Aufwertung von Strassenräumen sind zwar teilweise vorgesehen. An zentralen Einfallsachsen werden die notwendigen Massnahmen jedoch in der Priorität zurückgestellt (Gliserallee).

WK3:

Verkehrssicherheit
erhöht

Stärken

- Einige Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums sowie die LV-Massnahmen tragen zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

Schwächen

- Eine systematische Herangehensweise im Bereich der Aufwertung von Strassenräumen mit entsprechend positiven Wirkungen auf die Verkehrssicherheit ist nicht ersichtlich.
- Ein konsequentes Vorgehen (d.h. von der vorhandenen Schwachstellenanalyse über das Aufzeigen des Handlungsbedarfs zum Ergreifen von Massnahmen) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit bzw. zur Beseitigung von Gefahrenstellen im gesamten Agglomerationsgebiet ist aus dem Programm nur teilweise ersichtlich.

<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Aufwertungen von Strassenräumen sowie die Abschöpfung des LV-Potentials tragen zu einer gewissen Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufgrund der Massnahmen werden keine weiteren wesentlichen Modal Split-Verschiebungen zu Gunsten des ÖV gegenüber dem Trend erwartet. ▪ Die Siedlungsmassnahmen werden als zu wenig konsequent und griffig erachtet, um gegenüber dem Trend zu einer massgeblichen Reduktion der Flächenbeanspruchung beizutragen. ▪ Das Agglomerationsprogramm zeigt kaum konkrete konzeptionelle Vorstellungen zur Landschaftsentwicklung auf – allenfalls gekoppelt mit einer Betrachtung des Bereichs Naturgefahren – die indirekt eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen würden.
--	--

Vorleistungen WK 1-4
Über die im Zusammenhang mit nationalen Infrastrukturen erfolgten Verbesserungen (NEAT) sowie die Einrichtung eines Shuttle-Betriebes zwischen Visp und Brig hinaus, konnten in keinem der Wirkungsbereiche Vorleistungen bzw. langjährige massgebliche Anstrengungen identifiziert werden, welche zu einem deutlich überdurchschnittlichen Standard geführt haben.

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>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
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. 17.23 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)

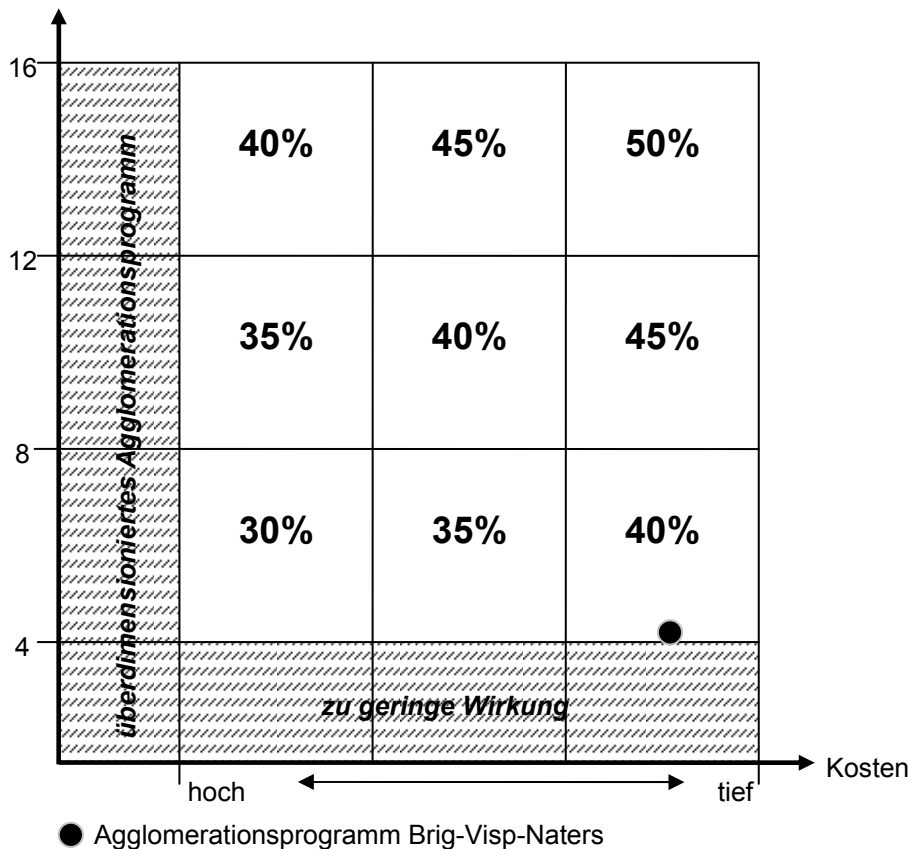


Abbildung 4-1

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 wird 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*

M37 Zusätzliche Velo-PP in der Agglo	Die Massnahme ist laut Anhang zum Bericht an den Bund in unterschiedliche zeitliche Etappen eingeteilt. Daher wird die Massnahme geteilt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ M44a Zusätzliche Velo-PP in der Agglomeration, Priorität A – LV-Benchmark, 0.60 Mio ▪ M44b Zusätzliche Velo-PP in der Agglomeration, Priorität B – LV-Benchmark, 0.60 Mio
M41 Sicherung von gefähr- lichen Velo- Übergängen	Die Massnahme ist laut Anhang zum Bericht an den Bund in zwei unterschiedliche zeitliche Etappen eingeteilt. Daher wird die Massnahme geteilt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ M41a Sicherung von gefährlichen Velo-Übergängen, Priorität A – LV-Benchmark, 0.40 Mio ▪ M41b Sicherung von gefährlichen Velo-Übergängen, Priorität B – LV-Benchmark, 0.30 Mio
M44 Ausbau Velowege in der	Die Massnahme ist laut Anhang zum Bericht an den Bund in zwei unterschiedliche zeitliche Etappen eingeteilt. Daher wird die Massnahme geteilt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ M44a Ausbau Velowege in der Agglomeration, Priorität A – LV-Benchmark, 0.70 Mio

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

Agglomeration	<ul style="list-style-type: none"> ▪ M44b Ausbau Velowege in der Agglomeration, Priorität B – LV-Benchmark, 1.40 Mio
M45 Tempo 30- Zonen in der Agglomeration	<p>Die Massnahme ist laut Anhang zum Bericht an den Bund in zwei unterschiedliche zeitliche Etappen eingeteilt. Daher wird die Massnahme geteilt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ M45a Tempo 30-Zonen in der Agglomeration, Eigenleistung A, 1.20 Mio ▪ M45b Tempo 30-Zonen in der Agglomeration, Eigenleistung B, 1.90 Mio

Tabelle 5-1

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>Massnahmen</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfond)</i>
M53	Verdichtete Siedlungsentwicklung	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK-Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
M54	Festlegung der Siedlungsbegrenzung	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK-Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.
M50	Controlling	Die Massnahme beinhaltet keine Infrastrukturen im Sinne der UVEK-Weisung. Sie kann folglich durch den Infrastrukturfonds nicht mitfinanziert werden.

Tabelle 5-2

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>
M45a	Tempo 30-Zonen in der Agglomeration A	A	1.20
M45b	Tempo 30-Zonen in der Agglomeration B	B	1.85

Tabelle 5-3

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.</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>Massnahmen (-paket)</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
29	Hochlage MGB in Brig	70.00	B → C	<p>C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend.</p> <p>Der Nutzen der Massnahme besteht in den verbesserten Umsteigebeziehungen Bahn-Bahn, in den Möglichkeiten zur Aufwertung des Bahnhofplatzes Brig als Drehscheibe für den Langsamverkehr und für die Busse sowie in einer gewissen Entflechtung zwischen Bahn und MIV im westlichen Teil. Der genannte Nutzen steht in einem ungünstigen Verhältnis zu den hohen Kosten. Zudem dienen die verbesserten Umsteigebeziehungen Bahn-Bahn nur sekundär dem Agglomerations-verkehr. Die Konfliktpunkte zwischen MIV und Bahn im westlichen Teil können angesichts des mässigen Verkehrsaufkommens mit Massnahmen des Verkehrs-systemmanagements entschärft werden (konsequente Lenkung des Bahnhofplatz-fremden Verkehrs auf die Westumfahrung).</p> <p>Der Handlungsbedarf für eine Aufwertung des Bahnhofplatzes Brig wird vom Bund dennoch anerkannt. Eine bezüglich Kosten und Nutzen optimierte Lösung für den Bahnhofplatz Brig soll erarbeitet werden. Entsprechende Massnahmen könnten u.a. aus dem Infrastrukturfonds in einer späteren Phase mitfinanziert werden. Dabei sind auch Vorschläge für eine Aufteilung der Kosten auf verschiedene Finanzierungsgefässe zu machen.</p>

Tabelle 5-5

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>
<hr/> 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.

Zentraler Punkt für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird es sein, dass die Ansätze in der Siedlungsentwicklung mit entsprechend griffigen Massnahmen vorangetrieben und auf ein optimiertes Agglomerationsbussystem abgestimmt werden. Ferner bleibt eine bezüglich Kosten und Nutzen optimierte Lösung für den Bahnhofplatz Brig zu erarbeiten.

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>
M20	Veloverbindung Brig-Glis – Naters	A	0.50	0.44
M14	Fussgänger Verbindung Visp West - Bahnhof Visp	A	0.32	0.28
M17	Fussgängersteg "Im Sand" über die Vispa	A	0.25	0.22
M37a	Zusätzliche Velo-PP in der Agglo A	A	0.60	0.52
M37b	Zusätzliche Velo-PP in der Agglo B	B	0.60	0.52
M49	Leitsystem Velo	A	0.60	0.52
M41a	Sicherung von gefährlichen Velo-Übergängen A	A	0.40	0.35
M41b	Sicherung von gefährlichen Velo-Übergängen B	B	0.30	0.26
M44a	Ausbau Velowege in der Agglomeration A	A	0.70	0.61
M44b	Ausbau Velowege in der Agglomeration B	B	1.40	1.22
Summe	A/B-Liste		5.67	4.94

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	Konzept LV_A-Liste	A	2.94
	Konzept LV_B-Liste	B	2.01

Tabelle Anhang (* 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.)