



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / M124-0053

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 im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	15
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	17
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	18
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	19
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	20
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes	20
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	20
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	22
ANHANG 1	23
ANHANG 2	24

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Agglomerationsprogramm 2. Generation, Schlussbericht, 6. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm 2. Generation, Massnahmen in Ergänzung zum Schlussbericht, 6. Juni 2012
- Umsetzungsbericht zur Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms Brig-Visp-Naters, 1. Generation laut Leistungsvereinbarung, Teil A
- Umsetzungsbericht zur Gesamtkonzeption des Agglomerationsprogramms Brig-Visp-Naters, 1. Generation laut Leistungsvereinbarung, Teil B

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 13. Juni 2013 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

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

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 03.05.2013 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

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

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

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

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

Mit dem Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters 2. Generation werden die im Agglomerationsprogramm der 1. Generation bereits ersichtlichen Ansätze zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr teilweise deutlich konkretisiert. Ein roter Faden ist von der Analyse über das Zukunftsbild bis hin zu den abgeleiteten Massnahmen erkennbar. Die Kohärenz zwischen der 1. und der 2. Generation des Agglomerationsprogramms ist gegeben.

Die Stärke des Programms im Bereich Verkehr liegt im Umgang mit den zentralen Bahnhöfen, wobei insbesondere der Bahnhof Brig stark aufgewertet wird. Zudem sieht das Agglomerationsprogramm eine Erweiterung des Busangebotes in Visp vor. Die Intermodalität kann mit der Aufwertung des Bahnhofsumfeldes Brig, der Erweiterung der Begegnungszonen um die Bahnhöfe Brig und Visp sowie der Verbesserung der Langsamverkehrszugänge zu den Perrons gestärkt werden. Die Rote Meile wird weiter ausgebaut, was die Qualität des Angebots für den Langsamverkehr verbessert. Im Siedlungsbereich werden die bereits in der 1. Generation erkennbaren Ansätze zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen teilweise konkretisiert. Das Agglomerationsprogramm zeigt eine zukünftige Politik im Umgang mit verkehrintensiven Einrichtungen (VE) auf. Mit einzelnen Massnahmen wird der öffentliche Raum an zentralen Orten der Agglomeration aufgewertet.

Als Schwäche im Verkehrsbereich sind die fehlenden Massnahmen zur Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl zu nennen, obwohl auf strategischer Ebene eine Reduktion des MIV postuliert wird. Aufgrund der Ausgangslage der Agglomeration mit einer sehr guten MIV-Erreichbarkeit und entsprechend hohem MIV-Anteil am Modal Split wird diese Herausforderung zu wenig konsequent angegangen. Im Siedlungsbereich sind zwar Weiterentwicklungen erkennbar und mit Raum+ wird eine Grundlage für eine Siedlungsverdichtung geschaffen, dennoch liegt die Schwäche des Programms in der weiterhin mangelnden Konkretisierung bedeutender Teilaspekte einer Siedlungsentwicklung nach innen. Eine klare Lenkungswirkung bezüglich der Konzentration der Siedlungsentwicklung auf zentrale ÖV-Achsen oder an zentralen Lagen sowie eine deutliche Verminderung der Zersiedelung kann noch nicht erreicht werden. Die Festlegungen des kantonalen Richtplans sind zu wenig lenkungsstark, um den erkennbaren Willen zur Innenentwicklung in der Agglomeration zu unterstützen und eine Abstimmung der Siedlungsentwicklung zwischen der Agglomeration und dem Umland zu sichern.

Eine weitere Schwäche des Programms liegt in der lediglich rudimentären Behandlung des Themas Verkehrssicherheit auf strategischer Ebene, auch wenn einige der vorgeschlagenen Massnahmen zu einer gewissen Verbesserung beitragen können. Die ÖV- und Langsamverkehrsmassnahmen lassen lediglich geringe Umsteigeeffekte erwarten. Wegen fehlender Massnahmen zur Optimierung der Nachfrage im MIV können keine namhaften Verschiebungen im Modal Split zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs erwartet werden, welche die Lärm- und die Luftbelastung vermindern könnten. Aufgrund der bestehenden Schwächen in der Siedlungskonzeption ist noch nicht von einer wesentlichen Reduktion des Flächenverbrauchs auszugehen. Ein Landschaftsentwicklungskonzept muss erst noch erarbeitet werden, dennoch können erste Massnahmen zur Aufwertung der Landschaft und der Naherholungsgebiete umgesetzt werden.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Brig-Visp-Naters belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 78.07 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 65.95 Mio für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 12.12 Mio für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen²:

35%

² Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundesbei- trag**
6002.2.001	V1	Aufwertung Glismattenstrasse Brig-Glis	1.05	0.99	0.35
6002.2.004	V4	Aufwertung Dorfkern Glis (Brig-Glis)	6.50	3.60***	1.26
6002.2.009	V9	Begegnungszone Bahnhof Brig	5.40	3.47***	1.21
6002.2.012	V12	Verkehrsoptimierung Überlandstrasse Brig	0.70	0.66	0.23
6002.2.016	ÖV1	Erstellen eines ÖV-Hub mit MGB und PostAuto	30.00	28.21	9.88
6002.2.018	ÖV3	Nordzugang Bahnhof Brig	4.30	4.04	1.42
6002.2.029	LV4	LV-Verbindung Brig-Glis - Eyholz (Rote Meile)	7.40	6.96	2.44
6002.2.056	ÖV6a	Busnetz Visp und Umgebung - Etappe 1	1.35	1.27	0.45
6002.2.063	V14a	MIV-Leitsystem (inkl. Leitsystem Autoverlad)	0.75	0.71	0.25
6002.2.066		LV A-Liste (Anhang 1)	8.90	8.37	2.93
		Summe		58.28	20.42

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, *** Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (29.05.2013) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstärkung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundesbei- trag*
6002.2.019	ÖV4	Unterführung Bahnhof Visp	4.00	3.58	1.25
6002.2.033	LV8	LV-Brücke Eyholz - Brigerbad	3.00	2.82	0.99
6002.2.057	ÖV6b	Busnetz Visp und Umgebung - Etappe 2	0.05	0.05	0.02
6002.2.067		LV B-Liste (Anhang 1)	1.30	1.22	0.43
		Summe		7.67	2.69

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als

wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes mitentscheidend.

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

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

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

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

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

Hinweise zum Controlling:

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

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

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

4 Beurteilung der Programmwirkung

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

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

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

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1:</p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Bahnhöfe Visp und Brig werden in ihrer Funktion als zentrale Verkehrsdrehscheiben der Agglomeration gestärkt. Mit der Aufwertung des Bahnhofsumfeldes in Brig werden die Intermodalität und die Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrs verbessert. Basierend auf einer Analyse der Erschliessungsqualität erfolgt ein gezielter Ausbau des Ortsbusnetzes in Visp und Umgebung, was insbesondere die ÖV-Erschliessung des ESP Visp West und des Spitals Visp verbessert. Allerdings wird eine Auseinandersetzung mit dem Aspekt der Attraktivität des Angebotes (Kundenfreundlichkeit, Lesbarkeit des Angebotes, Takt) vermisst. ▪ Der Langsamverkehr wird auf Basis einer detaillierten Analyse verbessert. Die Rote Meile wird mit dem Agglomerationsprogramm nochmals erweitert. Eine neue Passerelle kann die Trennwirkung der Rhone zwischen Eyholz und dem Brigerbad vermindern. Die Fussgängerzonen in den Zentren der Agglomeration werden um Begegnungszonen (Bahnhof Brig, Brückenweg Visp) erweitert. Zudem wird das Veloabstellangebot ausgebaut. Der Einbezug des Langsamverkehrs im Gesamtverkehrssystem zu einem integrativen Ansatz kann allerdings noch verbessert werden. ▪ Aufgrund einer Analyse der Erschliessung von ESP und VE wird die Erreichbarkeit der Entwicklungsgebiete mit Massnahmen zur Erweiterung des ÖV-Netzes und des Langsamverkehrsnetzes verbessert. Dennoch verbleibt die Er-

schliessung mit dem ÖV und Langsamverkehr gegenüber der sehr guten MIV-Erreichbarkeit zu wenig konkurrenzfähig.

- Schwachstellen des Strassennetzes werden gezielt angegangen. Die geplanten Aufwertungsmassnahmen tragen zu einer besseren Verträglichkeit des Verkehrs im Siedlungsgebiet bei.

Schwächen

- Das Agglomerationsprogramm zeigt nicht auf, wie die Ausbauten der A9 zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes genutzt werden sollen. Obwohl ein strategisches Ziel der Agglomeration in der Verlagerung des Verkehrs aus den dichtbesiedelten Gebieten besteht, wird nicht ersichtlich mit welchen Massnahmen der MIV gezielt gelenkt und auf dem HLS-Netz gebündelt werden kann. Einzig mit der Verkehrslenkung im Raum Bahnhof Brig kann punktuell eine Wirkung erreicht werden.
- Die Entwicklung des ÖV zwischen Brig und Visp, insbesondere die Rolle der Haltestelle Eyholz, für das Gesamtverkehrssystem bleibt unklar. Zudem bleibt die ÖV-Erschliessung in einigen Räumen weiterhin Lücken auf, namentlich in Naters-Ost.
- Die Bemühungen um ein Mobilitätsmanagement werden nicht weiterverfolgt und die von der Agglomeration angestrebte Parkraumbewirtschaftung wurde seit der 1. Generation weder umgesetzt noch weiterentwickelt. Damit vergibt die Agglomeration die Chance, auf eine Begrenzung der Mobilitätsnachfrage und auf eine Optimierung der Verkehrsmittelwahl hinzuwirken.
- Die für die Verkehrsnetze der Agglomeration bedeutenden Auswirkungen des Freizeit- und Tourismusverkehrs werden im Agglomerationsprogramm nicht behandelt.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Die in der 1. Generation aufgezeigten Ansätze zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen werden in der 2. Generation weiterentwickelt und Massnahmen vorgeschlagen. Viele Massnahmen stehen jedoch erst am Anfang und müssen noch konkretisiert werden.
- Eine Politik für den Umgang mit VE ist im Agglomerationsprogramm ersichtlich. Als Kriterien werden u.a. die ÖV-Erschliessungskategorie C sowie eine gute Langsamverkehrsverbindung festgelegt. Die Standorte Gamsen/Glisergrund und Eyholz werden als Standorte für zukünftige VE-Nutzungen festgelegt.
- Die Qualität der öffentlichen Räume wird durch einzelne Landschaftsmassnahmen, die Aufwertung von Strassenräumen, die Einrichtung von Begegnungszonen sowie eine flächendeckende Verkehrsberuhigung im Siedlungsgebiet verbessert. Insbesondere die Aufwertung des Bahnhofsumfelds in Brig wirkt sich auf die Qualität des öffentlichen Raumes an einem zentralen Ort der Agglomeration positiv aus.

Schwächen

- Die Agglomeration verfolgt das Ziel einer konzentrierten Siedlungsentwicklung mittels erster Ansätze für ESP-Planungen mit entsprechenden Vorgaben für die ÖV-Erschliessung. Jedoch ist noch keine Verortung möglicher Standorte erfolgt und entsprechende Vorgaben bezüglich der anzustrebenden Dichten und zum Nutzungsmix sind noch zu ergänzen.
- Die aufgezeigte Strategie zum Umgang mit den sehr grossen Bauzonenreserven weist in die richtige Richtung. Massnahmen - auch zur Reduktion der Bauzonen - sind vorgesehen, aber müssen noch konkretisiert werden. Dennoch ist eine klare Politik im Umgang mit Aus- und Neueinzonungen nicht ersichtlich, da trotz der überdimensionierten Bauzonen weiterhin Neueinzonungen, wenn auch mit gewissen Einschränkungen, weiterhin möglich sind. Ausserdem sind

	<p>die Festlegungen des kantonalen Richtplans zur Lenkung der Siedlungsentwicklung auch ausserhalb des Agglomerationsperimeters zu wenig stark, um die Vision einer konzentrierten Entwicklung in der Agglomeration zu unterstützen.</p>
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Basierend auf einer Analyse der Unfallschwerpunkte werden einzelne problematische Unfallstellen sowohl im Strassennetz als auch im Langsamverkehrsnetz mit zweckmässigen Massnahmen behoben. ▪ Flächendeckende Aufwertungen der Ortsdurchfahrten und Erweiterungen der Tempo-20 und -30-Zonen (insbesondere Umfeld des Bahnhofs Brig und Brückenweg Visp) erhöhen die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Sicherheit erhält im Agglomerationsprogramm insgesamt keinen hohen Stellenwert und wird trotz des ermittelten Handlungsbedarfs nicht systematisch und flächendeckend angegangen.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Aufwertung von Strassenräumen (Begegnungszonen und weitere verkehrsberuhigende Massnahmen), die Erweiterung des örtlichen Busangebots in Visp sowie die Langsamverkehrsmassnahmen lassen gewisse Verlagerungen im Modal Split zu Gunsten von ÖV und Langsamverkehr erwarten. Es werden jedoch keine Lenkung und Bündelung des MIV sowie keine relevante Reduktion der MIV-Fahrleistungen erreicht. So kann lediglich eine geringe Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastung gegenüber dem Trend erwartet werden. ▪ Die Agglomeration bearbeitet den Aspekt Landschaft auf strategischer Ebene, schlägt mit dem Agglomerationsprogramm jedoch erst die Entwicklung eines Landschaftsentwicklungskonzeptes vor. Einzelne Massnahmen zur Aufwertung von Natur- und Landschaftsräumen werden dennoch als Sofortmassnahmen umgesetzt und mit dem übergeordneten Projekt der 3. Rhonekorrektur koordiniert. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Strategien zur Siedlungsentwicklung nach innen sowie die Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen noch konkretisiert werden, um eine klare Lenkungswirkung zu erreichen und gegenüber dem Trend zu einer massgeblichen Reduktion des Flächenverbrauchs beizutragen.
<p>Umsetzungsbericht</p>	<p>Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap, 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).</p>

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	5

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 65.95 Mio. zuzüglich von CHF 12.12 Mio für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation: Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft.

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

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

Nutzen (WK1-4)

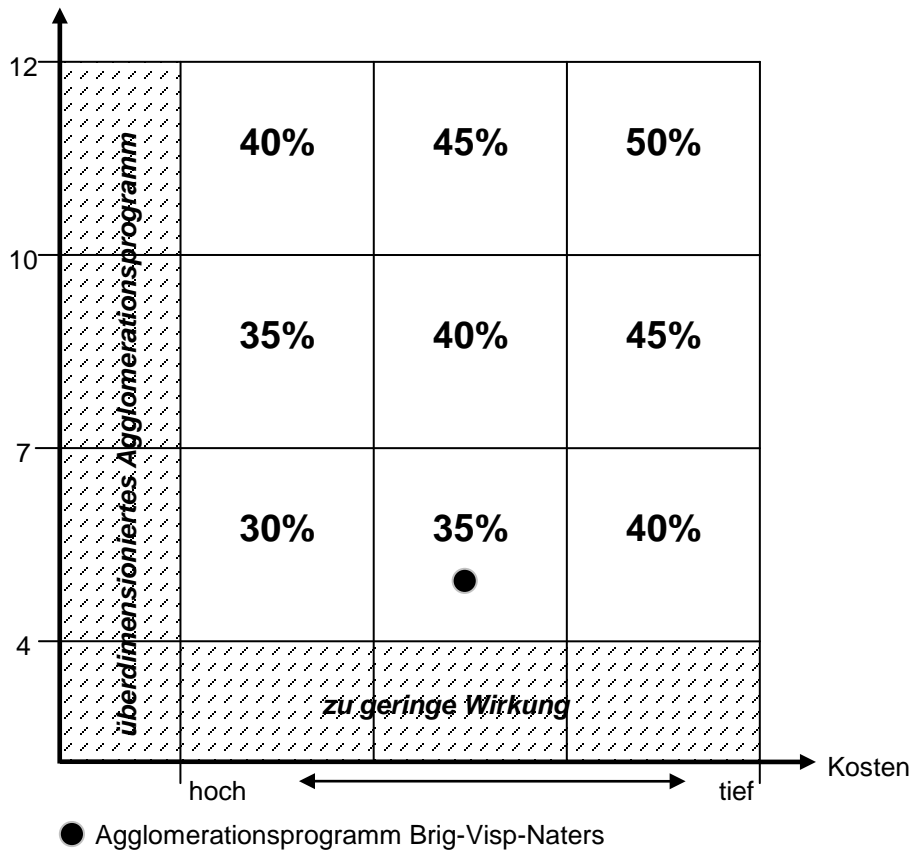


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

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

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

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

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 Bund (Kap. 2)

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

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Die in Kapitel 2 und 5 enthaltenen Verkehrsmassnahmen haben eine positive oder neutrale Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
6002.2.003	V3	Aufwertung Dorfkerne Visp	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6002.2.068, Aufwertung Dorfkerne Visp - LV, 1.35 Mio AP, Priorität A Bund ▪ 6002.2.069, Aufwertung Dorfkerne Visp - Strasse, 1.35 Mio AP, Priorität Ae Bund
6002.2.006	V6	Aufwertung Dorfkerne Lalden	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6002.2.061, Aufwertung Dorfkerne Lalden - Dorfplatz, 0.30 Mio. AP, nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3 ▪ 6002.2.062, Aufwertung Dorfkerne Lalden - Erneuerung der Fusswege, 0.25 Mio. AP, Priorität A Bund
6002.2.014	V14	MIV-Leitsystem	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6002.2.063, MIV-Leitsystem (inkl. Leitsystem Autoverlad), 0.75 Mio. AP, Priorität A Bund ▪ 6002.2.064, Parkleitsystem, 0.10 Mio. AP, siehe Tabelle 5-3
6002.2.021	ÖV6	Busnetz Visp und Umgebung	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6002.2.056, Busnetz Visp und Umgebung - Etappe 1, 1.35 Mio. AP, Priorität A Bund ▪ 6002.2.057, Busnetz Visp und Umgebung - Etappe 2, 0.05 Mio. AP, Priorität B Bund ▪ 6002.2.065, Busnetz Visp und Umgebung - Etappe 1 Busse, 0.75 Mio. AP, siehe Tabelle 5-2
6002.2.034	LV9	Velostationen / Publibike Brig und Visp	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 6002.2.058, Velostation Visp, 0.65 Mio. AP, Priorität B Bund ▪ 6002.2.059, Velostation Brig, 0.65 Mio. AP, Priorität B Bund ▪ 6002.2.060, Publibike Visp, 0.04 Mio. AP, siehe Tabelle 5-2

Tabelle 5-1

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

<i>ARE-Code</i>	<i>M-Nr Nr. AP</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
6002.2.002	V2	Aufwertung Hauptverkehrsachse - Talstrassenallee	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
6002.2.036	L1	Stadtparks	A	
6002.2.037	L2	Kleinparks	A	
6002.2.038	L3	Erholung entlang der Rhone	A	
6002.2.039	L4	Querkorridor Brigerbad - Gamsen	A	
6002.2.040	L5	Flussaufwertung durch 3. Rhonekorrektur	A	
6002.2.041	L6	Nutzung Landschafts- und Landwirtschaftskorridore	A	
6002.2.042	L7	Erhaltung historische Verkehrswege	A	
6002.2.043	L8	Landschaftsentwicklungskonzept	A	
6002.2.044	L9	Ökologische Waldbewirtschaftung	A	
6002.2.046	S2	Nutzungsänderung von Bauland(-reserven)	A	
6002.2.049	S5	Bauliche Mindestdichte	A	
6002.2.050	S6	Entwicklungsschwerpunkte	A	
6002.2.051	S7	Standortkriterien für verkehrsentensive Nutzungen	A	
6002.2.054	S10	Rahmenplan und Entwicklungsplattform Bahnhof Brig	A	
6002.2.055	S11	Dienstleistungs- und Wohnschwerpunkt im Zentrum	B	
Verkehrsmassnahmen				
6002.2.022	ÖV7	ÖV-Randstundenangebot	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
6002.2.060	LV9c	Publibike Visp	B	
6002.2.065	ÖV6a	Busnetz Visp und Umgebung - Etappe 1 Busse	A	

ARE-Code	M-Nr Nr. AP	Massnahmen	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				

Keine vorhanden.

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
6002.2.007	V7	Aufwertung Dorfkern Ried-Brig	A	3
6002.2.008	V8	Begegnungszone Belalpstrasse Naters	A	2.5
6002.2.010	V10	Begegnungszone Brückenweg Visp	A	2
6002.2.011	V11	Verkehrsberuhigung Kleegärtenquartier Visp	A	3.5
6002.2.061	V6a	Aufwertung Dorfkern Lalden - Dorfplatz	A	0.30
6002.2.064	V14b	Parkleitsystem	A	0.10
6002.2.069	V3	Aufwertung Dorfkern Visp - Strasse	A	1.35

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

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

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

Keine vorhanden.

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
--	--	Sierre Ost – Leuk/Susten Ost	--	Netzvollendung
--	--	Leuk/Susten Ost - Halbanschluss Gampel/Steg West	--	Netzvollendung
--	--	Halbanschluss Gampel/Steg West - Anschluss Visp West	--	Netzvollendung
--	--	Anschluss Visp West – Anschluss Brig/Glis	--	Netzvollendung (im Bau)

Tabelle 5-5

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 5-6

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

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 (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
6002.2.019	ÖV 4	Unterführung Bahnhof Visp	4.00	Bau- und Finanzreife: unzureichend. Diese Massnahme weist ein gutes bis sehr gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf, wurde aber aus Gründen des Reifegrades umpriorisiert.
A → C				
6002.2.005	V5	Aufwertung Dorfkern Eggerberg	0.9	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die Erschliessung der Siedlungsgebiete in Eggerberg ist über die bestehenden Strassen gewährleistet. Aufgrund der vergleichsweise geringen Verkehrsbelastung im Dorfkern kann kein Handlungsbedarf zur Entlastung anerkannt werden.

Tabelle 5-6

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

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

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

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

Keine vorhanden.

Tabelle 5-7

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

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

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeithorizont	Hinweis Konflikt/Schwierigkeit
----------	--------	------------------	-----------	--------------	--------------------------------

Keine vorhanden.

Tabelle 6-1

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

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

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) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

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

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

ARE-Code *Nr. AP* *Massnahme*

Keine vorhanden

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2 und 5.3) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

ARE-Code *Nr. AP* *Massnahme*

Keine vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Brig-Visp-Naters der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Konkretisierung der Massnahmen für eine Siedlungsentwicklung nach innen – unter Berücksichtigung der Zentralität und der Erschliessung durch den öV - und gegen die weitere Zersiedlung sowie die Weiterentwicklung der Strategien zur Bauzonendimensionierung. Weiter sollte die Nutzung des grossen Potentials einer Modal-Split-Veränderung vertieft werden.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005**</i>
6002.2.026	LV1	Fuss- und Veloweg entlang Rhone	A	0.83	0.78
6002.2.027	LV2	Fuss- und Veloweg entlang Vispa und Rhone	A	1.70	1.60
6002.2.028	LV3	LV-Verbindung Bitsch - Naters (Rote Meile)	A	0.73	0.69
6002.2.030	LV5	LV-Verbindung Eyholz - Visp (Rote Meile)	A	1.20	1.13
6002.2.031	LV6	LV-Verbindung Visp - Baltschieder (Rote Meile)	A	0.58	0.55
6002.2.032	LV7	LV-Verbindung Ried-Brig - Termen	A	0.25	0.24
6002.2.035	LV10	Umsetzung LV-Konzept	A	2.01	1.89
6002.2.062	V6b	Aufwertung Dorfkern Lalden - Erneuerung der Fusswege	A	0.25	0.24
6002.2.068	V3	Aufwertung Dorfkern Visp - LV	A	1.35	1.27
6002.2.058	LV9a	Velostation Visp	B	0.65	0.61
6002.2.059	LV9b	Velostationen Brig	B	0.65	0.61
Summe		A/B-Liste		10.20	9.59

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht).

		LV_A-Liste	A	8.90	8.37
		LV_B-Liste	B	1.30	1.22

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

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

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

Keine vorhanden.

Tabelle Anhang 2