



22.02.2023

Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters

4. Generation

Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-12/4/2



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Maria Lezzi
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
2	Zusammenfassung der Prüfergebnisse	5
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen	8
3.1	Eingangsprüfung	8
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Massnahmenbeurteilung	8
4.1	Angepasste Massnahmen	8
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	10
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	10
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	11
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	11
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	11
4.5	B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	12
5	Programmbeurteilung	12
5.1	Gesamtnutzen	13
5.2	Gesamtkosten	13
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	14
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	14
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	14
6.1.1	Allgemeines	14
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	15
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	15
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	16
	ANHANG 1	18
	ANHANG 2	20

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Hauptbericht vom 3. September 2021
- Massnahmenbericht vom 3. September 2021
- Umsetzungstabellen vom 3. September 2021
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)² und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)³.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Brig-Visp-Naters (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund
 - des Gesamtnutzens der geprüften und priorisierten Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
 - des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Brig-Visp-Naters der 4. Generation festzulegen:

35%

2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters vierter Generation (AP) ist weitgehend kohärent aufgebaut. Es weist eine straffe, aussagekräftige Analyse sowie ein nachvollziehbares Zukunftsbild auf. Bei den Bausteinen Handlungsbedarf, Teilstrategien und Massnahmen besteht noch Verbesserungspotenzial hinsichtlich der Herleitung und des roten Fadens. Inhaltlich führt das AP die Schwerpunkte der drei vorherigen Generationen fort, indem es die Siedlungsentwicklung in prioritären Gebieten, die innerörtliche Verkehrsberuhigung und die Förderung des Fuss- und Veloverkehrs (FVV) vorantreibt.

Die Abstimmung zwischen der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung ist noch deutlicher darzustellen. Die Festlegung des AP im interkommunalen Richtplan ist zwar zu begrüessen, doch werden kaum Aussagen zur räumlichen und zeitlichen Abstimmung der zukünftigen Siedlungsentwicklung mit den verkehrlichen Entwicklungen getroffen. Das AP setzt vor allem auf die nationalen Infrastrukturen wie die Autobahn A9 (Umfahrung Visp) und längerfristige Planungen der MG-Bahn. Es wird aber verpasst, im AP die lokalen Infrastrukturen wie die Kantonsstrasse T9 rechtzeitig anzupassen und den allfälligen Mehrverkehr durch die Siedlungsentwicklung auf das übergeordnete Netz zu lenken.

Im Verkehrsbereich entfaltet das AP eine moderate Wirkung. Zwar möchte das AP möglichst viel Verkehr vermeiden und auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) und den FVV verlagern. Es enthält dazu auch einige Massnahmen, insbesondere zugunsten des FVV. Eine Gesamtverkehrsstrategie ist aber nur in Ansätzen ersichtlich. Das Zusammenspiel der verschiedenen Verkehrsmittel und die Potenziale des kombinierten Verkehrs (Intermodalität) werden vor allem im Zusammenhang der Bahnhöfe thematisiert (z.B. für die Bahnhöfe Brig, Visp und Bitsch). Es ist aber kein Konzept ersichtlich, welches die zu fördernden Kombinationen der verschiedenen Verkehrsmittel deutlich herausstellt.

Zur Steuerung der Mobilitätsnachfrage wird zwar in den Hauptgemeinden Visp, Brig-Glis und Naters der Parkraum bewirtschaftet. Es fehlt aber ein überkommunal abgestimmtes Konzept zum Verkehrsmanagement und zur Parkraumbewirtschaftung. Die Wirkung auf das Gesamtverkehrsgeschehen ist somit begrenzt.

Im öffentlichen Verkehrssystem weist das AP den Handlungsbedarf aus, geht diesen aber nicht aktiv mit Massnahmen an. Der Handlungsbedarf bezieht sich vor allem auf mögliche Synergien zwischen

dem lokalen und dem regionalen ÖV, den Ausbau des Ortsbusnetzes in Visp, kürzere Reisezeiten und die Abstimmung der Fahrpläne von Bus und Bahn. Das AP schlägt keine Massnahmen vor, die dazu beitragen könnten, den lokalen und regionalen ÖV mittelfristig attraktiver zu gestalten und dessen Kapazitäten zu erhöhen.

Mit Bezug auf das Strassennetz setzt das AP mit verschiedenen Betriebs- und Gestaltungskonzepten gute Akzente, welche auch grössere Strassen wie die Gliser Allee und die Simplonstrasse betreffen und in den kleineren Gemeinden meist mit Verkehrsberuhigung einhergehen. Darüber hinaus sind aber keine Massnahmen zur aktiven Verkehrslenkung und -dosierung erkennbar, insbesondere keine lenkungsstarken Push-Massnahmen zur Einschränkung des MIV. Der ausgewiesene Handlungsbedarf an wichtigen Knoten wie Brig Süd und dem Bildackerkreisel soll erst in den kommenden Generationen angegangen werden.

Ein wichtiger Schwerpunkt des AP liegt in der Förderung des FVV, welcher durch zahlreiche Massnahmen aktiv angegangen wird und alle Gemeinden des Bearbeitungsperimeters einschliesst. Die rote Meile soll mittelfristig als zentrales Rückgrat die Orte von Brig-Glis und Visp verbinden. Unklar ist hier aber der konkrete Umsetzungshorizont einer durchgehenden Verbindung. Schliesslich ist mit Blick auf die vorrangige Förderung des Freizeitverkehrs die Wirkung der FVV-Massnahmen auf das Gesamtverkehrsgeschehen als mässig einzustufen.

In Bezug auf die Siedlungsentwicklung nach innen entfaltet das AP eine gewisse Wirkung. Positiv anzumerken sind die Festlegungen im Rahmen des interkommunalen Richtplans. Dieser begrenzt räumlich das Siedlungsgebiet, definiert die prioritären Siedlungsentwicklungsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte/ESP), überprüft die Bauzonen auf regionaler Ebene und zeigt die Baulücken und Verdichtungspotenziale auf. Stellenweise unterstützen hohe Ausnutzungsziffern (Bsp. Naters-Süd) die kompakten Entwicklungen. Die prioritären Siedlungsentwicklungsgebiete liegen ausserdem überwiegend in Nähe der grösseren Bahnhöfe und verfügen zumindest kurzfristig über eine ausreichende ÖV-Anbindung. Beim vorrangigen Entwicklungsgebiet der Lonza werden zentrale Herausforderungen bezüglich der Parkierung, des Güterverkehrs und des Zusammenspiels privater und öffentlicher Akteure schrittweise angegangen. Der interkommunale Richtplan bzw. das AP ergreifen aber nicht die Gelegenheit, die notwendige Rückzonung der überdimensionierten Bauzonenreserven regional zu steuern und eine zeitliche Priorisierung der Siedlungsentwicklungsgebiete anzugehen (z.B. durch die Ausweisung von mittelfristigen Massnahmen). Indem sich das AP auf Empfehlungen zum Siedlungsgebiet beschränkt (Siedlungsgrenzen, Reservezonen, zeitliches "Zurückstellen" einzelner Bauzonen), bleibt offen, inwiefern das dynamische Bevölkerungswachstum tatsächlich auf die prioritären Siedlungsentwicklungsgebiete konzentriert werden kann. Auch wird die zukünftige ÖV-Anbindung der ESP und der verkehrsintensiven Einrichtungen wenig bzw. gar nicht thematisiert.

Zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume treibt das AP einige sinnvolle Massnahmen voran, insbesondere in Form von Masterplanungen für Arealentwicklungen (Bsp. Naters Süd), einer eigentümergeleiteten Gestaltungscharta (erst in Erarbeitung) und der städtebaulichen Aufwertung von Zentren und Dorfplätzen. Die zahlreichen Betriebs- und Gestaltungskonzepte, teilweise mit Temporeduktionen, leisten ebenfalls einen positiven Beitrag. Die fehlende zeitliche Priorisierung der Siedlungsmassnahmen erschwert aber die Einschätzung ihres Realisierungshorizontes. Fraglich ist unter anderem, wie und wann die ausgewiesenen Vorhaben bezüglich Grüngürtel und -bereiche in Brig-Glis, Naters und Visp reell umgesetzt werden. Kritisch ist ausserdem, dass die Gestaltung von Freiraum auf verschiedenen unbebauten Flächen wie dem Kleegartenquartier und bei der Lonza in Visp nicht durch geeignete Instrumente gesichert wird.

Das AP hat eine leicht positive Wirkung auf die Verkehrssicherheit. Vor dem Hintergrund eines eher geringen Handlungsbedarfes und gesunkenen Unfallzahlen erzielen vor allem die Betriebs- und Gestaltungskonzepte, zum Teil mit Verkehrsberuhigung, sowie die zahlreichen Massnahmen zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs eine gewisse Wirkung. Die Massnahmen beziehen sich auch auf Strassenzüge mit besonderem Handlungsbedarf in Visp, Brig-Glis und Naters. Das AP geht aber kaum explizit auf das Thema der Verkehrssicherheit ein, auch nicht im Rahmen übergeordneter (kantonaler oder nationaler) Programme. Es stellt zum Beispiel die Unfallschwerpunkte nicht systematisch dar. Das beschriebene Problem der Unfallursache «Alkohol am Steuer» sowie das Thema der subjektiven Sicherheit werden in den Teilstrategien und Massnahmen ebenfalls nicht behandelt.

Schliesslich erzielt das AP eine punktuelle Wirkung auf die Reduktion von Umweltbelastungen und den Ressourcenverbrauch. Die Betriebs- und Gestaltungskonzepte tragen dazu bei, Luft- und Lärmbelastung durch den Strassenverkehr zu vermindern. Der Bau des Eyholtunnels und die Absicht, den MIV mittelfristig vom lokalen auf das übergeordnete Strassennetz zu lenken (Bsp. Gliser Allee), wirken sich insbesondere positiv auf die Lärmbelastung innerstädtischer Gebiete von Visp und Brig-Glis aus. Dennoch werden weder die Reduktion von Luft-, noch von Lärmemissionen in den Teilstrategien und Massnahmen explizit thematisiert. Mit Blick auf wenig restriktive Massnahmen zur Lenkung und Dosierung des MIV und fehlende Massnahmen im ÖV sind zudem nur sehr geringe Modalsplit-Verschiebungen zu erwarten. Unklar ist ausserdem, warum es nicht gelingt, den durch die Siedlungsentwicklung verursachten Mehrverkehr direkt auf den ÖV und den FVV zu lenken. Zudem verbleibt grosser Handlungsbedarf bezüglich der Lärmbelastung durch den Bahnverkehr und auf wichtigen Strassenabschnitten, z.B. am Bahnhof Brig-Glis und im südlichen Teil von Visp-West.

Was die Minimierung des Ressourcenverbrauchs und die Aufwertung von Grün- und Freiräumen betrifft, präsentiert das AP verschiedene gute Massnahmen, welche mit der 3. Rhonekorrektur abgestimmt sind. Es werden Frischluftschneisen durch die räumliche Begrenzung des Siedlungsgebietes entwickelt und der Zugang für den Fuss- und Veloverkehr gefördert. Die Nutzung dieser Synergien ist zu begrüssen, die Wirkung der Massnahme ist jedoch noch nicht sichergestellt. Denn das Projekt steht noch ganz am Anfang und die Struktur des Projekts ist erst noch zu definieren. Durch Konzepte wie die Grüngürtel und -bereiche in Brig-Glis, Naters und Visp und die Grüntrenngürtel soll qualitativer Freiraum gesichert werden. Es ist aber unklar, wie und wann diese Konzepte flächendeckend umgesetzt werden können.

Der Umsetzungsstand der Massnahmen zweiter Generation ist im Verkehrsbereich verhältnismässig gut, im Siedlungsbereich teilweise wenig zufriedenstellend. Die Verspätungen im Verkehrs- und Siedlungsbereich werden aber im Umsetzungsbericht nachvollziehbar erläutert. Teilweise werden Alternativen aufgezeigt. Daher kann der Umsetzungsstand insgesamt als genügend beurteilt werden.

2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF)*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
6002.4.065	B2.4G.1	Intermodalität Bahnhof Brig Nord (Brig-Glis)	3.50	3.45	1.21	
6002.4.066	B2.4G.2	LV Passerelle Dorf - Bahnhofplatz mit vertikaler Verbindung (Bitsch)	3.50	3.45	1.21	
6002.4.068	B3.4G.1	Aufwertung Gliser Allee (Brig-Glis)	5.50	5.42	1.90	
6002.4.083	LV-A	Paket LV A-Liste	9.81	10.09		3.53
6002.4.084	VM-A	Paket VM A-Liste	0.49	0.54		0.19
6002.4.085	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	9.47	7.94		2.78
Summe			32.27	30.89	4.32	6.50

Tabelle 2-1 * Preisstand Oktober 2020, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; *** inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)⁴. Im vorliegenden AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP an die Hand genommen wurde.

3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁵.

Im Agglomerationsprogramm Brig-Visp-Naters sind die Grundanforderungen erfüllt.

4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap. 4.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap. 4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2 und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

4.1 Angepasste Massnahmen

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

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

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

Keine Massnahmen

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
6002.4.047	B1.4G.2	Rote Meile: Verbreiterung Saltinabrücke (Brig-Glis)	0.79
6002.4.048	B1.4G.3	Saltina LV-Querung bei der Einmündung in den Rotten, nördlich der SBB-Brücke (Brig-Glis)	0.49
6002.4.049	B1.4G.4	LV-Verbindung: Zugang zum Rotten "Finstern Feld" (Naters)	0.15
6002.4.050	B1.4G.6	Verbesserung der Infrastruktur für den Langsamverkehr auf der Laldnerbrücke	0.98
6002.4.051	B1.4G.7	LV-Verbindungen im Quartier Oberdorf West (Brig-Glis)	0.34
6002.4.052	B1.4G.8	Rhonezugang bei Saltinabrücke (Verlängerung Spitalweg bis zur Rhone) (Brig-Glis)	0.49
6002.4.053	B1.4G.9	LV-Verbindung auf der Höhe Geschina (Brig-Glis)	1.38
6002.4.054	B1.4G.10	LV-Verbindungen Untere Bina (Naters)	1.33
6002.4.055	B1.4G.11	Fussgängerquerung der KS20 als Zugang zum IBEX (Visp)	1.97
6002.4.056	B1.4G.12	Lokale LV-Vernetzungen (Baltschieder)	0.10
6002.4.057	B1.4G.13	Lokale LV-Vernetzungen (Bitsch)	0.30
6002.4.058	B1.4G.14	Lokale LV-Vernetzungen (Lalden)	0.20
6002.4.059	B1.4G.15	Lokale LV-Vernetzungen (Ried-Brig)	0.30
6002.4.060	B1.4G.16	Lokale LV-Vernetzungen (Termen)	0.20
6002.4.062	B1.4G.20	LV-Passerelle Einmündung Baltschiederbach (Baltschieder)	0.79

Tabelle 4-1a

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
6002.4.070	B3.4G.6	Aufwertung Marktplatz (Naters)	3.74
6002.4.071	B3.4G.8	Aufwertung Kleegartenstrasse (Visp)	3.74
6002.4.074	B3.4G.11	Begegnungszone "Alte Gasse" (Ried-Brig)	0.81
6002.4.075	B3.4G.12	Aufwertung "Neue Dorfstrasse" (Ried-Brig)	0.49
6002.4.076	B3.4G.13	Verkehrsberuhigung Dorfplatz (Termen)	0.20
6002.4.080	B3.4G.19	Aufwertung Dorfeingang Lalden (Lalden)	0.49

Tabelle 4-1b

Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
6002.4.072	B3.4G.9	Verkehrsmanagement T9: Sofort Massnahme A9 (Visp)	0.49

Tabelle 4-1c

Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
6002.4.061	B1.4G.17	LV-Verbindungen: Zugang zum Rotten B-Horizont (Naters) LV-Querung der Entlastungsstrasse als Zugang zum Rotten (Lalden)	0.43
6002.4.063	B1.4G.21		0.10
6002.4.064	B1.4G.27	LV-Verbindung Visp West - Lonza, inkl. Vispa Brücke (Visp)	0.98

Tabelle 4-1d

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums B-Liste (Aufw. Str. B-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
6002.4.069	B3.4G.5	Aufwertung Furkastrasse (Naters), Abschnitt Kreisel - Kelchbachstrasse	1.38
6002.4.073	B3.4G.10	Aufwertung Kantonsstrasse (Baltschieder)	4.43
6002.4.077	B3.4G.14	Aufwertung Neue Simplonstrasse Etappe 2 (Brig-Glis)	3.35
6002.4.078	B3.4G.15	Aufwertung Industriestrasse (Brig-Glis)	1.48
6002.4.081	B3.4G.20	Aufwertung Termenstrasse (Termen)	2.46
6002.4.082	B3.4G.21	Aufwertung Terbinerstrasse (Visp)	3.69

Tabelle 4-1e

4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen**4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen**

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV⁶) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
6002.4.038	A1.4G.1	Zentrumsgebiete mit Aufwertung der öffentlichen Räume erweitern mit konkreten Definitionen der Perimeter	As
6002.4.039	A1.4G.2	Entwicklung Gestaltungscharta	As
6002.4.040	A2.4G.1	Abstimmung mit der 3. Rhonekorrektur	As
6002.4.041	A2.4G.2	Siedlungsstrukturierende Landschaften stärken	As
6002.4.042	A3.4G.1	Entwicklung Planungsinstrumente	As
6002.4.043	A3.4G.2	Entwicklungsschwerpunkte (mit Subfichen pro ESP)	As
6002.4.044	A3.4G.3	Prioritäre Verdichtungsgebiete entlang der strukturierenden ÖV-Achsen im Talboden	As
6002.4.045	A3.4G.4	Arbeitszonen-Management	As
6002.4.046	A3.4G.5	Priorisierung / Stabilisierung Bauzonen	As

⁶ SR 725.116.21

Verkehrsmassnahmen

Keine Massnahmen

Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration

Keine Massnahmen

Tabelle 4-2

4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

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

Keine Massnahmen

Tabelle 4-3

4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

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

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

6002.4.037	B3.4G.Ü1	Autobahn A9
------------	----------	-------------

Tabelle 4-4

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

4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden 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>
B → C				
6002.4.079	B3.4G.17	Aufwertung T9 als FlaMA A9 (Visp)	18.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: die Zweckmässigkeitsbeurteilung inkl. Variantenstudium und die Kostenschätzung +/-30% fehlen.

Tabelle 4-5

4.5 B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2020*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
6002.4.067	B2.4G.10	Bahnhof Visp Unterführung Ost (Visp)	4.50	4.43	1.55
6002.4.086	LV-B	Paket LV B-Liste	1.51	1.51	0.53
6002.4.087	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	16.79	16.79	5.88
Summe			22.80	22.73	7.96

Tabelle 4-6 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Brig-Visp-Naters ist als kleine Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG⁷ vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Brig-Visp-Naters der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

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

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

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn voraussichtlich in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

5.2 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Brig-Visp-Naters belaufen sich auf 53.62 Mio. CHF. Für die kleine Agglomeration Brig-Visp-Naters werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

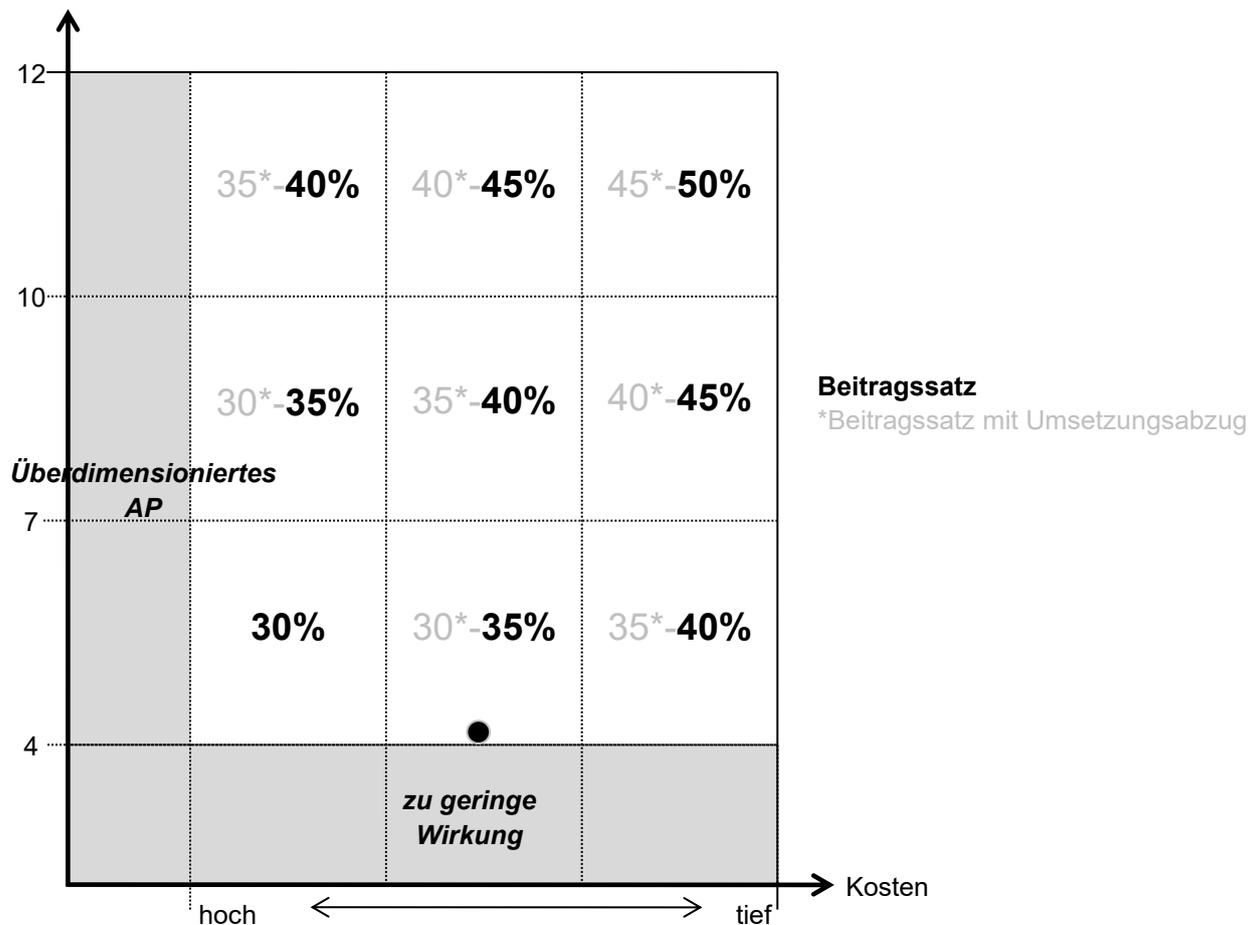
⁷ SR 725.116.2

5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde als genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 35%.

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)



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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen namentlich «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie

auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
6002.4.048	B1.4G.3	4-1a	Saltina LV-Querung bei der Einmündung in den Rotten, nördlich der SBB-Brücke (Brig-Glis)	A	Gewässerraum und schutzwürdige Bäume / Ufervegetation
6002.4.064	B1.4G.27	4-1d	LV-Verbindung Visp West - Lonza, inkl. Vispa Brücke (Visp)	B	Gewässerraum und schutzwürdige Bäume / Ufervegetation

Tabelle 6-1

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

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

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

Keine Massnahmen

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

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

Keine Massnahmen

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)⁸ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – weitere Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Zugunsten des Gesamtverkehrssystems wird empfohlen, das Zusammenspiel der verschiedenen Netzhierarchien und Verkehrsmittel in einem kohärenten Konzept deutlicher herauszustellen. Da sich das AP stark auf die nationalen Planungen, insbesondere die Entwicklungen der Nationalstrasse, stützt, ist eine gute inhaltliche und zeitliche Abstimmung mit den lokalen flankierenden Massnahmen unabdingbar. Unter anderem sollte die flankierende Massnahme der A9 zur Aufwertung der T9 im Detail ausgearbeitet werden, indem anhand eines alle Verkehrsmittel einbeziehenden Variantenfächers die Bestvariante dargelegt wird und die Kosten präzisiert werden. Die vorgesehenen Umbauten am Bahnhof Brig sind mit den langfristigen Planungen des Bundes gut abzustimmen. Die vorgesehenen Massnahmen zugunsten von Verkehrslenkung und -management sollten nicht als Solitäre betrachtet, sondern klar in eine zusammenhängende überkommunale Strategie eingebettet werden. Zudem könnte es vorteilhaft sein, restriktivere Push-Massnahmen zur Lenkung und Dosierung des MIV zu entwickeln. Die kommunalen Aktivitäten zur Bewirtschaftung und Steuerung des Parkraums in den Gemeinden Brig-Glis, Naters und Visp sollten untereinander abgestimmt und allenfalls auf weitere Gemeinden ausgeweitet werden. Ein besonderes Augenmerk könnte dabei auf das Arbeitsgebiet der Lonza gelegt werden, welches vor grossen verkehrlichen Herausforderungen steht. Da der durch das Wachstum von Arbeitsplätzen und Bevölkerung ausgelöste Mehrverkehr vorrangig auf den FVV und ÖV gelenkt werden soll, sollte die rote Meile möglichst bald durchgehend realisiert und das ÖV-Angebot - wo möglich - ausgebaut werden. Dies betrifft sowohl die möglichen Entwicklungen der MG-Bahn als auch den Ausbau des Ortsbusnetzes, insbesondere in Visp.

Um die Siedlungsentwicklung zu unterstützen, sollte insbesondere die Abstimmung der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung optimiert werden. Hier gilt es, aufzuzeigen, wann und wo welches Potenzial an Einwohnern und Beschäftigten realisiert werden kann, und welche verkehrlichen Massnahmen dafür notwendig sind. Gemäss Art 4, Abs.2c PAVV sollte mittels einer Einteilung in A- und B-Massnahmen die Siedlungsentwicklung zeitlich und räumlich priorisiert werden. Allenfalls könnte in Fokusräumen/Schwerpunktgebieten gearbeitet werden, in denen die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung gezielt vorangebracht werden kann.

Die Verkehrssicherheit könnte zukünftig noch stärker thematisiert werden, sowohl auf der Ebene der Analyse als auch auf der Ebene des Handlungsbedarfes und der Teilstrategie Verkehr. Daraus lassen sich Massnahmen ableiten, die sowohl von übergeordneten (nationalen und kantonalen) Instanzen als auch vom AP selbst umgesetzt werden können.

Ein kohärentes Gesamtverkehrssystem in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sollte schliesslich positive Effekte auf die Verminderung von Luft- und Lärmbelastungen in der Agglomeration haben.

⁸ SR 700.1

Zugunsten der Verbesserung des Grün- und Freiraums sollte aufgezeigt werden, wie und wann das Landschaftskonzept durch konkrete und zeitlich definierte Massnahmen umgesetzt werden kann.

Weiterhin dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Sie ergänzen das Zukunftsbild um quantitative Aussagen⁹. Die zukünftig erwarteten negativen Modalsplit-Entwicklungen zugunsten des MIV (+5%) könnten überdacht werden. Mit Blick auf die gute Ausgangslage bezüglich des Modalsplits sind die Möglichkeiten auszuloten, den Mehrverkehr auf einen attraktiveren ÖV und FVV zu lenken. Zudem ist zu prüfen, ob die vorgesehenen Siedlungsmassnahmen ausreichen, um die ambitionierten Verdichtungsziele von 53 auf 65 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar effektiv zu erreichen. Insbesondere im Hinblick auf die 5. Generation sollten Modal-Split Verschiebungen zu Gunsten des FVV und ÖV erreicht und ein merklicher Fortschritt in Richtung der Verdichtungszielegemacht werden.

Auf operativer Ebene empfiehlt es sich schliesslich, die Bausteine Handlungsbedarf und Teilstrategien zu präzisieren und die Zusammenhänge zwischen den verschiedenen Teilstrategien noch deutlicher darzustellen. Die Ableitung der Massnahmen wird dadurch nachvollziehbarer. Dies sollte entscheidend zur Verständlichkeit des AP beitragen.

⁹ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Langsamverkehrsüberführungen	1'895	m2	2'592	35%	5%	8%	931	1'763'827
Langsamverkehrsunterführung	340	m2	1'584	35%	5%	8%	569	193'375
Längsführung Kat.1	4'700	m	275	35%	5%	8%	99	464'101
Längsführung Kat.2	700	m	769	35%	5%	8%	276	193'375
Längsführung Kat.3	1'000	m	1'077	35%	5%	8%	387	386'751
Längsführung Kat.4	400	m	3'635	35%	5%	8%	1'305	522'113

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.53
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
VM Kat.1	5	Knoten	106'000	35%	10%	8%	36'061	180'306

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.19
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	20'000	m2	386	35%	5%	8%	139	2'772'252

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.78
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-c

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des 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 Massnahmen

Tabelle A2-1