Leistungsvereinbarung

zwischen der

Schweizerischen Eidgenossenschaft

vertreten durch

das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Kochergasse 10, CH-3003 Bern

im Folgenden als Bund bezeichnet

und dem

Kanton Bern
(Trägerschaft)

vertreten durch

die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, Münstergasse 2, 3011 Bern
und
die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

im Folgenden als Kanton bezeichnet

betreffend das

Agglomerationsprogramm Interlaken Teil Verkehr und Siedlung

1. Generation
2007

im Folgenden als Agglomerationsprogramm Interlaken bezeichnet

Die Vertragsparteien vereinbaren Folgendes:

1 Ingress

1.1 Der Bund beteiligt sich, gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz (IFG; SR 725.13), an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Die Massnahmen sind aus einem Agglomerationsprogramm, welches Siedlungsentwicklung und Verkehr koordiniert und die Umwelt mit einbezieht, hergeleitet. Dieses Agglomerationsprogramm wurde beim Bund eingereicht und geprüft. Das Ergebnis ist im Prüfbericht 2009 enthalten (Anhang 2).

1.2 In der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Interlaken geregelt. Die Beteiligung des Bundes am Agglomerationsprogramm Interlaken stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr, welcher auf der Basis der Prüfung aller Agglomerationsprogramme erlassen worden ist. Er legt einen Beitragssatz von 40 Prozent und einen Höchstbetrag von 5.14 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) fest. Der Beitragssatz gilt nur für die Massnahmen der A-Liste dieser Etappe.

1.3 Die vorliegende Vereinbarung stützt sich auf Artikel 24 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV; SR 725.116.21).

1.4 Das Agglomerationsprogramm ist in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton, Region Oberland-Ost und Regionaler Verkehrskonferenz entstanden. Die Regionalkonferenz Oberland-Ost hat die Leistungsvereinbarung zustimmend zur Kenntnis genommen.

2 Vertragsparteien und Pflichten

2.1 Vertragsparteien

2.1.1 Die Zuständigkeit des UVEK zum Vertragsabschluss stützt sich auf Artikel 24 Absatz 1 MinVV.

2.1.2 Die Zuständigkeit der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion und der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern zum Vertragsabschluss stützt sich auf das Baugesetz des Kantons Bern, Art. 101, Abs. 2 vom 28.11.2006 und den Regierungsratsbeschluss vom 27.10.2010 (Nr. 1491/2010).

2.2 Pflichten

2.2.1 Der Bund verpflichtet sich zur Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3. und 4. dieser Leistungsvereinbarung. Die kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes bleiben vorbehalten.

2.2.2 Der Kanton verpflichtet sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten, zur Einleitung und Durchführung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 dieser Leistungsvereinbarung. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

2.2.3 Der Kanton bestätigt, dass sich alle an den Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 dieser Leistungsvereinbarung beteiligten Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Einleitung und Durchführung der Massnahmen verpflichtet haben (Anhang 3). Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

2.2.4 Der Kanton verpflichtet sich, die Einleitung und Durchführung der Massnahmen durch die verschiedenen Stellen des Kantons und der Gemeinden im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu kontrollieren. Er setzt alles daran, dass die Umsetzung dieser Leistungsvereinbarung nicht gefährdet ist.

2.2.5 Unter den Begriffen „Einleitung und Durchführung" gemäss Ziff. 2.2 wird Folgendes verstanden: das Auslösen und Vorantreiben der Projektierung, die Vorlage an die zuständigen Organe zur Beschlussfassung (Plan- und/oder Finanzbeschluss) sowie, im Falle des Vorliegens der nötigen Beschlüsse, die Realisierung der Massnahme.

3 Umzusetzende Massnahmen und Massnahmenpakete

Dieses Kapitel listet alle Massnahmen auf, welche für die Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses mitberücksichtigt worden sind und zur Festsetzung des Beitragssatzes relevant waren.

3.1 Nicht durch den Infrastrukturfonds mit-finanzierbare Massnahmen

Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziffer 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten (vom Bund nicht aus dem Infrastrukturfonds finanzierbaren) Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr:

Nr. ARE Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationprogramm (AP)	Zeithorizont
		Siedlung			
581.201	VS1	Koordination der Raumplanung	ARE	BE – JGK AGR	in Realisierung
581.202	VS2	Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die öV-Erschliessung	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
		Verkehr			
581.004		Neue Verkehrsführung Flugplatz Interlaken	ARE	BE - BVE GS	bis 2014
581.009	VS_9	Mobilitätsmanagement und Koordination Langsamverkehr	ARE	BE - BVE GS	bis 2014

Tabelle 3.1

3.2 Eigenleistungen, Priorität A

Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziff. 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten (vom Bund nicht mitfinanzierten) infrastrukturellen Massnahmen und Massnahmenpakete.

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP
		Keine Massnahmen	

Tabelle 3.2

3.3 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität A (A-Liste)

Gestützt auf Artikel 7 IFG (SR 725.13), Artikel 17a-d MinVG (SR 725.116.2) und 24 MinVV (SR 725.116.21) sowie auf den Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr sichert der Bund die Mitfinanzierung folgender Massnahmen und Massnahmenpakete zu. Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziffer 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen und Massnahmenpakete.

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken], Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken], Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt u. Teuerung, Höchstbeiträge	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle AP (kantonale Stelle)
		Langsamverkehr				
581.010		Konzept LV_A-Liste	3.94	1.58	ASTRA	BE - BVE TBA
		Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum				
581.001		Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A1	8.91	3.56	ASTRA	BE - BVE TBA
		Total	**12.85**	**5.14**		

Tabelle 3.3

3.4 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität B (B-Liste)

Die nachfolgende Liste zeigt die Stossrichtung der weiteren Bearbeitung auf. Eine allfällige Änderung einer oder ein Verzicht auf eine B-Massnahme ist seitens des Kantons oder des Bundes bei der Bearbeitung und Prüfung der 2. Generation der Agglomerationsprogramme sorgfältig zu begründen. Die Liste ist weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung seitens des Kantons verbunden.

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken], Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen
		Langsamverkehr		
581.012		Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1) A2	3.04	

Tabelle 3.4

4 Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete der A-Liste (Ziffer 3.3)

4.1 Beitrag

4.1.1 Die Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete wird von Bund und dem Kanton und gegebenenfalls weiteren Beteiligten (regionale Körperschaft, Gemeinden) gemeinsam gemäss der Liste der Massnahmen, Priorität A (Ziff. 3.3) sichergestellt.

4.1.2 Bei der festgelegten Kostenbeteiligung des Bundes von 5.14 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) (Ziff. 1.2) zugunsten des Agglomerationsprogramms Interlaken handelt es sich um einen Höchstbetrag der Subvention, der nicht überschritten werden kann (Art. 2 Abs. 1 und 2 Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr).

4.1.3 Der Beitragssatz (Ziffer 1.2) für eine Agglomeration gilt für die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen und Massnahmenpakete (Ziff. 3.3 bzw. Art. 2 Abs. 2 Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr).

4.1.4 Der Bund finanziert die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete maximal bis zum Höchstbeitrag (zzgl. MWSt und Teuerung) gemäss der A-Liste (Ziff. 3.3). Die weitere Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete ist Sache des Kantons sowie gegebenenfalls weiterer Beteiligter (regionale Körperschaft, Gemeinden).

4.1.5 Verringern sich die Kosten für die Umsetzung einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets, übernimmt der Bund nur die Kosten im Rahmen seines prozentualen Anteils.

4.2 Finanzierungsvereinbarungen

4.2.1 Ist eine Massnahme oder ein Massnahmepaket der A-Liste bau- und finanzreif und entspricht inhaltlich dem Agglomerationsprogramm Interlaken sowie den im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund gemachten Auflagen, schliesst das zuständige Bundesamt (Ziff. 3.3) gestützt auf die vorliegende Vereinbarung mit dem für die Massnahme zuständigen Kanton, und für Massnahmen der Eisenbahninfrastrukturen (Ziff. 4.2.3) zusätzlich noch mit der Transportunternehmung, die Finanzierungsvereinbarung ab (Art. 17b Abs. 1 und 3 MinVG). Für Massnahmenpakete des Langsamverkehrs (Anhang 1) kann das zuständige Bundesamt ebenfalls nur eine Finanzierungsvereinbarung abschliessen. Dafür muss die Bau- und Finanzreife für mindestens eine Einzelmassnahme vorliegen.

4.2.2 Massnahmen oder Massnahmenpakete der Ziffer 3.3 können vom zuständigen Bundesamt auf mehrere Finanzierungsvereinbarungen aufgeteilt werden, wenn sie in die Zuständigkeit von verschiedenen Gemeinden oder verschiedenen Kantonen fallen und/oder verschiedene Massnahmenkategorien (z.B. MIV Massnahme mit Aufwertung Ortsdurchfahrt oder ein Tramprojekt) beinhalten. Wenn eine Massnahme oder ein Massnahmenpaket Gegenstand mehrerer Finanzierungsvereinbarungen ist, kann die erste Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden, wenn eine verbindliche Regelung vorliegt, die für jeden Massnahmenteil oder jede Massnahme des Pakets den Anteil des entsprechenden Bundesbeitrags festlegt.

4.2.3 Nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung bedürfen wesentliche Massnahmenänderungen einer schriftlichen Absprache zwischen dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sowie dem für die Finanzierungsvereinbarung zuständigen Bundesamt und dem für die Massnahme zuständigen Kanton (Ziff. 3.3). Als wesentlich gelten Massnahmenänderungen, welche zu Mehrkosten führen oder eine Verschlechterung der Wirksamkeit gemäss den Prüfkriterien des Bundes zu Folge haben, die die Umsetzung des Gesamtkonzepts des Agglomerationsprogramms Interlaken gefährden könnten. Der Bund kann keine Mehrkosten übernehmen (Ziff. 4.1.4).

4.2.4 Die Beiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr werden an die Transportunternehmungen (Bahnunternehmungen) über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung ausbezahlt.

4.3 Baubeginn und Anspruch auf Bundesbeiträge

4.3.1 Der Baubeginn darf, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.2, erst nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und der Finanzierungsvereinbarung für die entsprechende Massnahme oder das entsprechende Massnahmenpaket erfolgen.

4.3.2 Der Bau einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets vor Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung kann nur mit der Bewilligung der Bundesbehörde, welche für die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zuständig ist, beginnen. Diese Bewilligung kann aber nur erteilt werden, wenn die Leistungsvereinbarung schon unterzeichnet ist und es mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden wäre, die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung abzuwarten. Die Bewilligung gibt keinen Anspruch auf die Finanzhilfe. Beginnt der Bau ohne Bewilligung, so werden keine Bundesbeiträge gewährt (Art 26 SuG, SR 616.1).

4.3.3 Der Baubeginn von Massnahmen und Massnahmenpaketen der A-Liste (Ziff. 3.3) ist, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.1, an keine fixe Frist gekoppelt. Bei der zeitlichen Staffelung der einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete soll aber der ursprüngliche Programmgedanke beachtet werden. Sollte sich im Rahmen des im 4-Jahresrhythmus zu erstattenden Umsetzungsberichts (Ziff. 5) zeigen, dass die Realisierung einzelner Vorhaben definitiv nicht während der Laufdauer des Infrastrukturfonds umgesetzt werden kann, erlöscht der Anspruch auf die Finanzhilfe.

4.4 Auszahlungsmodalitäten

4.4.1 Auf Antrag des Kantons, der für die Massnahme verantwortlich ist, zahlt der Bund vorbehältlich der Ziffern 4.4.2 und 4.4.3 sowie im Rahmen der vereinbarten Bundesbeiträge, gemäss Ziffer 3.3 die benötigten Mittel aus.

4.4.2 Die Auszahlung der Bundesbeiträge erfolgt unter dem Vorbehalt der Genehmigung der jeweiligen Voranschlagskredite durch das Parlament (Budgethoheit Bundesversammlung, Art. 10 IFG) und von Änderungen im Bundesrecht.

4.4.3 Es werden nur für effektiv erbrachte Leistungen Bundesbeiträge ausbezahlt. Der Antrag zur Auszahlung mit Nachweis der Kosten ist an das für die Massnahme zuständige Bundesamt gemäss Ziffer 3.3 zu richten.

4.4.4 Bei einer allfälligen ungenügenden Liquidität des Infrastrukturfonds können die für die Umsetzung der Massnahmen(-pakete) der A-Liste (Ziff. 3.3) freigegebenen Mittel durch den für die Massnahme zuständigen Kanton und gegebenenfalls weitere Beteiligte (z.B. regionale Körperschaft, Gemeinden) vorfinanziert werden. Eine Verzinsung dieser Mittel durch den Bund ist ausgeschlossen. Die Bedingungen werden vom Bundesrat festgelegt.

5 Umsetzungskontrolle, Wirkungskontrolle und Controlling (Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling)

5.1 Umsetzungskontrolle

Der Kanton gewährleistet, dass alle vier Jahre der Stand der Umsetzung für alle hier vereinbarten Massnahmen(-pakete) in einem Umsetzungsbericht zuhanden des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) nach den Vorgaben der Weisung des UVEK (Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation, 2010) dargestellt wird. Der Bund wird insbesondere prüfen, wie die Massnahmen gestaffelt sind, welche Massnahmen, die unabhängig von infrastrukturellen Massnahmen sind, umgesetzt worden sind und im Falle von Vorfinanzierungen, welche Prioritäten gesetzt worden sind.

5.2 Wirkungskontrolle

5.2.1 Die Wirkungskontrolle des Agglomerationsprogramms vergleicht die angestrebte mit der tatsächlichen Entwicklung anhand von Indikatoren.

5.2.2 Die Festlegung der Indikatoren für die Wirkungskontrolle erfolgt durch das ARE, die beteiligten Körperschaften und Bundesämter werden konsultiert. Das Monitoring wird alle 4-5 Jahre durch das ARE erstellt und veröffentlicht.

5.3 Controlling (Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling)

5.3.1 Im Bereich Strassen- und Langsamverkehr wird das Controlling in den Weisungen des ASTRA für die Teilaufgaben Strassen- und Langsamverkehr geregelt.

5.3.2 Im Bereich Schienenverkehr wird das Controlling in den Controlling-Richtlinien des BAV über die Projektsteuerung, Projektaufsicht und Berichterstattung geregelt.

5.4 Stichprobenkontrollen

Die zuständige Stelle beim Bund kann, nach Vorankündigung, jederzeit Stichprobenkontrollen durchführen. Der Kanton erlaubt ihr die Einsicht in alle relevanten Unterlagen.

6 Erfüllung der Leistungsvereinbarung

6.1 Erfüllung der Vereinbarung

Die Vereinbarung gilt als erfüllt, wenn die Massnahmen gemäss Ziffern 3.1, 3.2 und 3.3 umgesetzt, die Beiträge gemäss Ziffern 3.3. und 4 durch den Bund ausbezahlt (inkl. Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen), und die darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarungen erfüllt sind.

6.2 Umsetzung des Programms

Werden die Massnahmen(-pakete) des Programms nur teilweise umgesetzt, kann dies im Rahmen der Beurteilung der nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms bei der Festlegung des Beitragssatzes berücksichtigt werden.

6.3 Wirkung des Programms

Die Ergebnisse aus der Wirkungskontrolle (Ziff. 5.2) sind Bestandteil der Beurteilung der darauf folgenden Generationen des Agglomerationsprogramms.

6.4 Kürzung/Rückzahlung der Bundesmittel für Massnahmen und Massnahmenpakete

Es gelten die Bestimmungen des Subventionsgesetzes (Art. 28 ff. SuG).

6.5 Nicht beanspruchte Gelder

Mittel, die für Massnahmen oder Massnahmenpakete gemäss Ziffer 3.3 vorgesehen waren, welche aber nicht realisiert werden (Ziff. 4.3.3) oder die wegen Kürzung / Rückzahlung des Bundesbeitrags nicht beansprucht werden, verbleiben im Infrastrukturfonds. Sie stehen der Gesamtheit der Agglomerationen für Massnahmen der nächsten Etappen des Programms Agglomerationsverkehr zur Verfügung. Die Bundesbeiträge können somit vom Kanton nicht für die Realisierung von anderen als in der entsprechenden Etappe ursprünglichen vorgesehenen Massnahmen oder Massnahmenpaketen eingesetzt werden.

7 Anpassung der Leistungsvereinbarung

7.1 Ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

7.1.1 Der Kanton überarbeitet alle vier Jahre sein Agglomerationsprogramm gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. Gestützt auf die Prüfung des überarbeiteten Agglomerationsprogramms durch den Bund gibt das Parlament die Mittel für die nächste Finanzierungsetappe frei. Auf der Basis des Bundesbeschlusses und des Prüfberichts zum Agglomerationsprogramm wird die Leistungsvereinbarung aktualisiert.

7.1.2 Falls die für das Agglomerationsprogramm zuständigen Stellen kein überarbeitetes Agglomerationsprogramm einreichen, verzichten sie auf Bundesmittel für die darauffolgende Finanzierungsetappe. Die Ansprüche für die Finanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 bleiben bestehen.

7.2 Ausserordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

7.2.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zur gegenseitigen Information bei Änderungen von Rahmenbedingungen mit Auswirkungen, die nicht durch die ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung erledigt werden können.

7.2.2 Ändern sich während der Vertragsdauer die Rahmenbedingungen in einem Ausmass, dass die Erfüllung der Vereinbarung über Gebühr erschwert oder erleichtert wird, definieren die Vertragsparteien den Vertragsgegenstand gemeinsam neu oder lösen die Vereinbarung gemeinsam vorzeitig auf. Vorbehalten bleibt die clausula rebus sic stantibus.

7.2.3 Um eine ausserordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung auszulösen, ist dem jeweiligen Vertragspartner ein schriftlicher Antrag zu stellen unter Nachweis von Gründen.

8 Salvatorische Klausel

Ist eine Bestimmung dieser Leistungsvereinbarung ganz oder teilweise unwirksam, berührt dies die Rechtswirksamkeit der gesamten Leistungsvereinbarung nicht. Die unwirksame Bestimmung ist dann so zu verstehen, dass der mit ihr angestrebte Zweck so weit wie möglich erreicht wird.

9 Anwendbare Bestimmungen und Rechtsschutz

9.1 Es gelten namentlich die Bestimmungen des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG; SR 725.13), des Bundesgesetzes und der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2/ MinVV; SR 725.116.21) und subsidiär des Subventionsgesetzes (SuG; SR 616.1).

9.2 Der Rechtsschutz richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesverwaltungsrechtspflege (Art. 35 Abs. 1 SuG).

10 Inkrafttreten der Leistungsvereinbarung

10.1 Die Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft.

10.2 Diese Vereinbarung gilt solange die darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarungen gelten, bis zum Abschluss des Monitoring und bis zur Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen.

11 Rangordnung

Folgende Dokumente bilden einen integrierenden Bestandteil dieser Vereinbarung und stehen im Fall von Widersprüchen nacheinander in angeführter Rangordnung:

1. Wortlaut der vorliegenden Vereinbarung
2. Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3); Anhang 1
3. Prüfbericht des Bundes 2009; Anhang 2
4. Agglomerationsprogramm Interlaken, Teilprogramme Verkehr und Siedlung 2007
5. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme (Dezember 2007)
6. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation
7. Weisungen des ASTRA für die Teilaufgaben Strassen- und Langsamverkehr Version 1.2 vom 31.05.2010
8. Controlling-Richtlinien des BAV über die Projektsteuerung, Projektaufsicht und Berichterstattung vom 11.08.2008

Die Vereinbarung wird in 3 Originalfassungen ausgefertigt. Jede Partei und die Regionalkonferenz erhält ein Exemplar.

Bern, 20.4.2011

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Departementschefin Doris Leuthard

Bern, 4.4.2011

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern

Regierungsrat
Christoph Neuhaus

Bern, 1.4.2011

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Regierungsrätin
Barbara Egger-Jenzer

Die Regionalkonferenz Oberland-Ost hat die Leistungsvereinbarung zustimmend zur Kenntnis genommen.

Bern, 23. März 2011

Region Oberland-Ost

Präsident Regionalkonferenz Peter Flück

Verteiler: Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion und Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern.

Anhänge:

Anhang 1: Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3).

Anhang 2: Prüfbericht des Bundes 2009

Anhang 3: Bestätigung betreffend Einleitung und Durchführung der Massnahmen. (inkl. Übersichtsliste der Beschlüsse, Verträge und/oder ggf. Querverweise auf regionale und/oder kantonale Richtpläne betreffend Verpflichtung der Gemeinden und/oder der regionalen Körperschaften)

Anhang 1 (Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzeptes)

Priorität A

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme/Massnahmepakete	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung
581.005		MP Infrastruktur Netzergänzung LV	3.94	1.58
		Summe	3.94	1.58
581.010		**Konzept LV_A-Liste**	3.94	1.58

Tabelle A1.1

Priorität B

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme/Massnahmepakete
		Keine Massnahmen

Tabelle A1.2

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Interlaken
Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I411-0182

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen ... 4

1.1 Gegenstand der Prüfung ... 4
1.2 Ziel und Zweck der Prüfung ... 4
1.3 Vorgehen, Prüfprozess ... 4

2 Zusammenfassung der Resultate ... 5

3 Prüfung der Grundanforderungen ... 7

4 Beurteilung der Programmwirkung ... 7

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien ... 7
4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) ... 9

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete) ... 10

5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung ... 10
5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete) ... 11
5.3 Eigenleistungen ... 11
5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete) ... 11
5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C ... 12
5.6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung ... 12

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen ... 13

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr ... 13
6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen ... 13

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms ... 13

ANHANG ... 14

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Interlaken bestehend aus:

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

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

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.
Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

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

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Interlaken konzentriert sich auf Aufwertungsmassnahmen im Zentrumsgebiet. Abgestimmt mit entsprechenden flankierenden Massnahme (Wegführung, Parkierung und Signalisation) wird die Wirkung des Paketes Crossbow TP 1 optimiert. Indirekt können so gewisse positive Effekte für die Siedlungskonzentration, die Verkehrssicherheit und die Umwelt erzielt werden. Die Schwächen im Agglomerationsprogramm Interlaken liegen in einer mangelhaften Abstimmung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. Es fehlen Massnahmen für eine gezielte Verbesserung des ÖV (lokaler und regionaler Busverkehr). Ferner sind Ansätze zur Lenkung der Siedlungsentwicklung auf zentrale ÖV-Achsen nicht ersichtlich.
Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms Interlaken auf Fr. 15.89 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine kleine Agglomeration als tief eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festzulegen: **40%**

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

A-Liste

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

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

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

B-Liste

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

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

Hinweise zu den Kosten

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.
Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeits-kriterium	*Beurteilung mit Begründung*
WK1: Qualität der Verkehrs-systeme verbessert	**Stärken** ▪ Das zentrale Element des Agglomerationsprogramms Interlaken ist das Projekt Crossbow, welches in drei Teilprojekte gegliedert ist. TP 3: Parkierung, Parkplatzleitsystem und Bewirtschaftung wird bereits umgesetzt. Die Teilprojekte 1 „Gestaltung und Betrieb der Flaniermeile (Höhenweg) und Bödeliweg“ sowie das Teilprojekt 2 „Gestaltung der Ortseingänge und Wegweisung“ sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms. Sie sollen an den neuralgischen Punkten von Interlaken die Qualität der Verkehrssysteme, insbesondere jene des Langsamverkehrs, entscheidend verbessern. ▪ Die Erschliessung des Bahnhofsgebiets in Interlaken West wird mit einer attraktiven Unterführung für den LV verbessert. ▪ Mit Crossbow TP 1 und 2 werden die Stausituation und die Erreichbarkeit des Zentrums verbessert. Zusätzlich können durch die Verflüssigung am Höhen- und Bödeliweg positive Wirkungen für den ÖV festgestellt werden. ▪ Ferner werden an weiteren Punkten Netzergänzungen (Unter- und Überführungen) für ein gutes, feinmaschiges LV-Netz vorgeschlagen. **Schwächen** ▪ Das Agglomerationsprogramm analysiert weder die Schwachstellen im ÖV (Linienführung/Angebot) noch die ÖV-Erschliessungssituationen. Eine Überprüfung des ÖV-Netzes in Abstimmung mit Massnahmen zur einer konzentrierten Siedlungsentwicklung über das gesamte Agglomerationsgebiet fehlt. ▪ Bei der Umsetzung des Projektes Crossbow ist vorläufig keine Sperrung für

	den MIV vorgesehen. Derzeit ist offen, ob mit den geplanten Gestaltungsmassnahmen die gewünschten Verlagerungseffekte möglich werden. ▪ Zusätzlich fehlen weitgehend Massnahmen zur Förderung der Intermodalität. ▪ Ein betriebliches Mobilitätsmanagement ist vorerst nicht vorgesehen, um weitere Umlagerungseffekte zu erreichen.
WK2: Siedlungs-entwicklung nach innen gefördert	**Stärken** ▪ Die Massnahme Crossbow TP 1 und 2 sowie die LV Massnahmen tragen zur städtebaulichen Verbesserung und Steigerung der Lebensqualität bei. Damit verbunden ist auch ein spürbarer Nutzen für den touristischen Verkehr. ▪ Im Zentrumsgebiet, der neuralgische Bereich der Agglomeration Interlaken, wird die Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen durch Platz- und Strassenraumgestaltungen deutlich abgebaut. **Schwächen** ▪ Weder sind präzise Vorstellungen einer konzentrierten Siedlungsentwicklung vermittelt, noch werden wirksame Massnahmen in Abstimmung mit dem ÖV-Netz abgeleitet. Bislang schlecht erschlossene Gebiete und Bauzonenreserven werden in ihrer Erschliessung nicht verbessert. ▪ Zum Umgang mit VE sind im Agglomerationsprogramm keine Hinweise zu finden. ▪ Das Projekt Crossbow hat lediglich eine geringfügige, indirekte Wirkung auf die Siedlungsentwicklung nach innen.
WK3: Verkehrs-sicherheit erhöht	**Stärken** ▪ Das Agglomerationsprogramm stellt die Unfallschwerpunkte dar. Mit dem Projekt Crossbow wird in einem sicherheitstechnisch besonders problematischen Gebiet eine deutliche Verbesserung erzielt. **Schwächen** ▪ Die Verbesserungen der Verkehrssicherheit sind auf das Zentrum von Interlaken beschränkt. ▪ Es ist keine flächendeckende Bearbeitung des Themas Verkehrssicherheit ersichtlich. Eine konsequente Entschärfung von Gefahrenstellen fehlt.
WK4: Umwelt-belastung und Ressourcen-verbrauch vermindert	**Stärken** ▪ Durch das Projekt Crossbow wird im Zentrumsgebiet aufgrund der Reduktion des MIV eine gewisse Verminderung der lokalen Lärm- und Luftschadstoffbelastung möglich. ▪ Im Agglomerationsprogramm sind keine Massnahmen mit zusätzlichen Flächenbeanspruchungen geplant. **Schwächen** ▪ Es sind keine Siedlungsmassnahmen ersichtlich, die zu einer Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend beitragen. ▪ Das Agglomerationsprogramm zeigt kaum konkrete, konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung auf, die indirekt auch eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen würden.
Vorleistungen WK 1-4	In keinem der Wirkungsbereiche konnten 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:

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

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

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

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

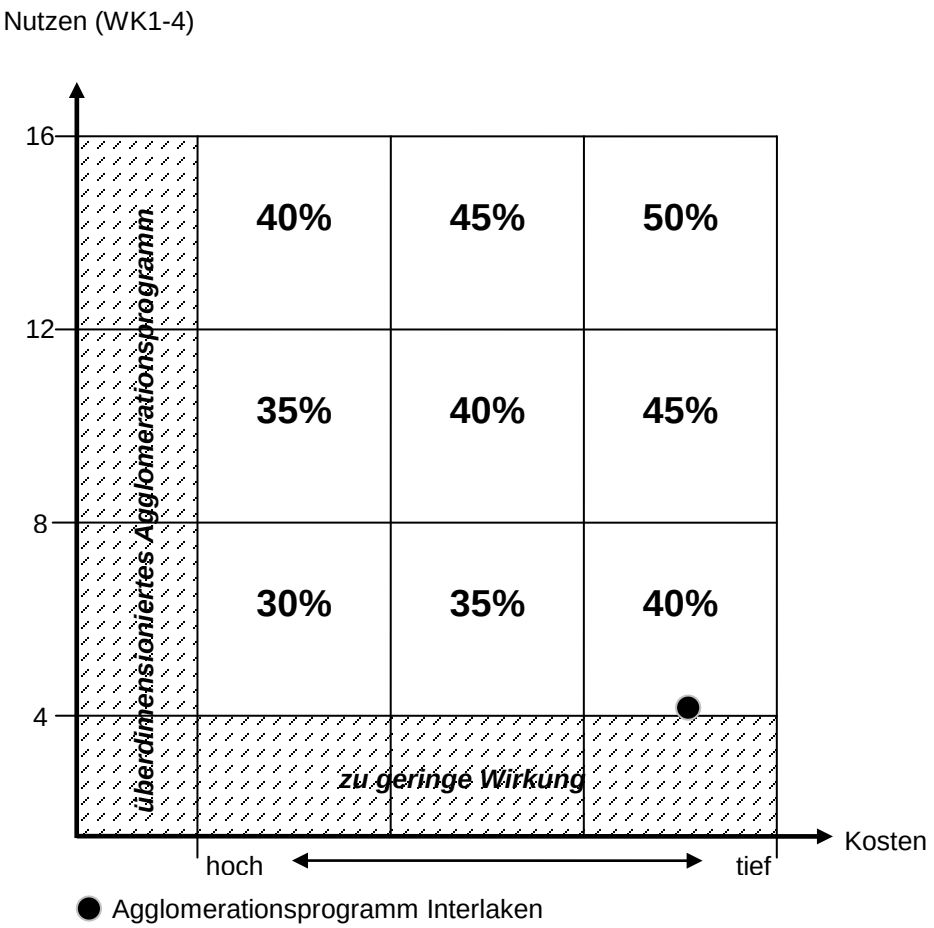

Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

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

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

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

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

5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

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

Massnahmen-(paket) gemäss AP	*Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung*
Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1)_A 581.001*	Das Massnahmenpaket beinhaltet unterschiedliche Realisierungshorizonte. Deshalb wird die Massnahme geteilt. ▪ VS3-A1, Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1), Priorität A 9.50 Mio. ▪ VS3-A2 Gestaltung/Betrieb Flaniermeile, Bödeliweg (Crossbow TP 1), Priorität B, 3.20 Mio.

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

5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

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

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

5.3 Eigenleistungen

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

*M-Nr.**	*Massnahmen*	*Prio-rität*	*Kosten (Mio Fr.) laut AP*
581.002	Gestaltung Ortseingänge und Wegweisung (Crossbow TP 2)	B	1.53

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

5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

M-Nr.r	*Massnahmen*	*Kosten (Mio Fr.) laut AP.*	*Finanzierungsmittel*
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:

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

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

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

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

C-Liste

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

M-Nr.	*Massnahme*	*Kosten (Mio Fr.) laut AP*
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:

Massnahmen(paket)	*Stand der Verankerung*	*Handlungsbedarf / Konsequenz*
Keine vorhanden		

Tabelle 6-1

B-Liste:

Massnahmen(paket)	*Stand der Verankerung*	*Handlungsbedarf / Konsequenz*
Keine vorhanden		

Tabelle 6-2

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

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

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

ANHANG

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

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

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

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

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

Anhang 3 (Bestätigung betreffend Einleitung und Durchführung der Massnahmen)

- Verkehrsrichtplan Bödeli, Teilrichtplan Geschwindigkeitsregime Interlaken vom 30. Oktober 2008
- Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP), vom 2008
- Stellungnahme des Gemeinderates Interlaken, vom 26. August 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates Unterseen, vom 1. September 2010
- Stellungnahme der Regionalkonferenz Oberland-Ost, vom 2. September 2010