

# **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, Münsterstrasse 2, 3011 Bern  
und  
die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

im Folgenden als Kanton bezeichnet

betreffend das

## **Agglomerationsprogramm Interlaken 2. Generation 2011 / 2012 Teil Verkehr und Siedlung**

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 2014 enthalten (Anhang 2). Der Bundesrat gelangte aufgrund des durchgeführten Prüfprozesses zum Ergebnis, dass das Agglomerationsprogramm wegen ungenügender Wirkung nicht durch den Bund mitfinanziert werden kann. Mit Bundesbeschluss vom 16. Juni 2014 (NR) und 16. September 2014 (SR) wurde entgegen dem Antrag des Bundesrats die Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms Interlaken mit einem Beitragssatz von 35 Prozent und einem Höchstbeitrag von 7.28 Millionen Franken beschlossen.
- 1.2** In der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Interlaken der 2. Generation geregelt. Die Beteiligung des Bundes am Agglomerationsprogramm Interlaken stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr, welcher auf der Basis der Prüfung aller 2011/2012 eingereichten Agglomerationsprogramme der 2. Generation unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation erlassen worden ist. Er legt einen Beitragssatz von 35 Prozent und einen Höchstbeitrag von 7.28 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) für die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen (A-Liste der 2. Generation, vgl. Kap. 3.3) fest. Die Vertragsparteien einigen sich mit vorliegender Leistungsvereinbarung auf einen Beitragssatz von 35 Prozent und einen maximalen Bundesbeitrag von 6.81 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) und unterschreiten somit in beidseitigem Einverständnis den maximalen Bundesbeitrag von 7.28 Mio. CHF um 0.47 Mio. CHF.
- 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** Die Bestimmungen in Ziff. 4.2 und Ziff. 5 dieser Leistungsvereinbarung sind auf die Massnahmen der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Interlaken der 1. Generation sinngemäss anwendbar. Im Anhang 5 dieser Leistungsvereinbarung werden alle definitiv nicht umsetzbaren mitfinanzierten Massnahmen der 1. Generation aufgeführt.

## **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 01. April 2015 (Nr. 382/2015) (Anhang 3).

## 2.2 Pflichten

- 2.2.1 Der Bund verpflichtet sich im Sinne von Ziffer 4 dieser Leistungsvereinbarung zur Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 dieser Leistungsvereinbarung. Die kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes bleiben vorbehalten.
- 2.2.2 Der Kanton verpflichtet sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten zur Vorbereitung und Umsetzung 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 die an den Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 dieser Leistungsvereinbarung beteiligten Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen gemäss Anhang 4 verpflichtet haben. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.
- 2.2.4 Der Kanton verpflichtet sich, die Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen durch die verschiedenen Stellen des Kantons der Gemeinden im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu überwachen. Er setzt alles daran, dass die Umsetzung dieser Leistungsvereinbarung nicht gefährdet ist.

## 3 Relevante Massnahmen der Agglomerationsprogramme 2. Generation<sup>1</sup>

Dieses Kapitel listet alle Massnahmen auf, welche nebst den Massnahmen der Leistungsvereinbarung bezüglich des Agglomerationsprogramms 1. Generation für die Prüfung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses des Agglomerationsprogramms der 2. Generation mitberücksichtigt worden sind und zur Festsetzung des entsprechenden Beitragssatzes relevant waren.

### 3.1 Nicht durch den Infrastrukturfonds mit-finanzierbare Massnahmen der 2. Generation

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.	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)	
ARE-Code	Nr. AP				
Siedlung (inkl. Landschaft)					
0581.2.052	S1	Kantonale Zentren 4. Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.053	S2	Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S2w-1, Bönigen, Rossacherweg /S2a-1, Interlaken, Güterareal-Ost)	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A

<sup>1</sup> Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpakete gemeint. Mit der Bezeichnung „Teilmassnahme/n“ („Projekte“ bei Schienenmassnahmen) sind Etappen von Einzelmassnahmen oder einzelne Massnahmen von Massnahmenpaketen gemeint.

Nr. ARE- Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
0581.2.054	S3	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten (S3w-1, Interlaken, Uechteren / S3w-2, Interlaken und Unterseen, Herreney und Tschingeley / S3w-3, Bönigen, östlich Zubringer Oberlandstrasse / S3w-4, Ringgenberg / S3w-5, Wilderswil, Wilderswil Süd / S3a-1, Unterseen, Lehzun-Eichzun / S3a-2, Matten, Flugplatz, S3a-3, Wilderswil, Flugplatzareal)	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.055	S4	Wichtige Siedlungsbegrenzungen	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.056	S5	Koordination der Raumplanung	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.057	S6	Koordination der Standplätze für Fahrende	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.058	S7	Innere Verdichtung	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.059	L1	Natur und Landschaft (Siedlungsprägende Grünräume)	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.060	L2	Ausscheidung von Gewässerräumen	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	B
		Verkehr			
0581.2.019	V4-9	Därli gen, Schwachstellenanalyse A8-Einfahrt Därli gen	ARE	BE – BVE TBA	B
0581.2.037	I-1	Aufbau einer Mobilitätszentrale Interlaken	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.038	I-2	Infoplattform „Mobil in Interlaken“	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.039	I-3	Mobilitätskarte Agglomeration Interlaken	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.040	I-4	Neuzuzüger-Set	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.041	I-6	Koordinierte Fahrangebote aus den Tourismusdestinationen aufbauen	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.042	I-7	Verkehrsführung und Informationskonzept bei Tunnel-Sanierung der A8	ARE	BE – BVE TBA	A/B
0581.2.044	C-5	Wohnen ohne mein eigenes Auto	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	B
0581.2.045	B-3	Mobilitätswoche bzw. Autofreier Tag	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.046	B-5	Kampagnen mit Vereinen z. B. Berner Kampagne „Sportlich zum Sport“	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.047	P-1	Langsamverkehrsstatistik zur Erfolgskontrolle/Planung periodisch durchführen.	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A

Nr. ARE- Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
0581.2.048	P-2	Erstellen einer Unfallanalyse mit Empfehlung von Massnahmen Die verschiedenen Unfallschwerpunkte sollen auf ihre Ursachen abgeklärt und mögliche Massnahmen bestimmt werden.	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	B
0581.2.049	P-3	Erstellen einer Netzwidestandskarte für den Langsamverkehr Die Karte soll aufzeigen, wo Handlungsbedarf an der Infrastruktur für den Langsamverkehr besteht.	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	B
0581.2.050	V9	Notroutenkonzept (V9-1, Leissigen, Därigen, neue Erschliessungstrasse von Därigen via Stoffelberg zur Meielisalp / Saxeten, Wilderswil, Notroute zum Dorf Saxeten von Wilderswil via Lybuechen)	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.051	V11	Konzept ständige Überprüfung Schwachstellen Verkehr	ARE	BE – BVE TBA	A
0581.2.061	L4	Regionales Tourismusentwicklungskonzept	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.062	L5	Freizeit und Tourismusverkehr	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
0581.2.063	L6	Koordinationsbedarf Schiessplätze	ARE	Regionalkonferenz Oberland Ost	A
		Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0581.2.002	V2	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (V2-2, Därigen, A8 Einfahrt Därigen Ost: Buseinfahrt / V2-3, Interlaken, Entschärfung einer problematischen Bushaltestelle auf Fahrbahn Richtung Interlaken)	ARE	BE – BVE TBA	A
0581.2.023	V4L-6	Wilderswil, Ausbau Hauptstrasse Chrummeney - Zweilütschinen	ARE	BE – BVE TBA	A

Tabelle 3.1

Die Planung und Realisierung von Siedlungsmassnahmen muss in Übereinstimmung mit der revidierten Raumplanungsgesetzgebung (RPG/RPV) und den entsprechenden kantonalen Richtplananpassungen erfolgen.

### 3.2 Eigenleistungen, Priorität A der 2. Generation

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

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

Tabelle 3.2

### 3.3 Liste der Massnahmen, Priorität A (A-Liste der 2. Generation)

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 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr sichert der Bund die Mitfinanzierung folgender Massnahmen zu. Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziffer 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen.

Nr.	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	Zuständige Stelle Agglomerationsprogramm (kantonale Stelle)
ARE-Code	Nr. AP				
Aufwertung/Sicherheit Strasse					
0581.2.010	VS_3_5	Interlaken, Klosterstrasse - Kreuzung Beurivage	0.91	0.32	ASTRA BE – BVE TBA
0581.2.011	VS_3_8	Unterseen, Stadthausplatz - Grosse Aare	0.98	0.34	ASTRA BE – BVE TBA
0581.2.012	VS_3_9	Interlaken, Grosse Aare - Postplatz	0.88	0.31	ASTRA BE – BVE TBA
0581.2.013	VS_3_10	Interlaken, Postplatz - Kreuzung Savoy	1.15	0.40	ASTRA BE – BVE TBA
0581.2.014	VS_3_11	Interlaken, Kreuzung Savoy - Gemeindegrenze Matten	1.07	0.37	ASTRA BE – BVE TBA
0581.2.015	VS_3_12	Matten, Gemeindegrenze bis Hirschenplatz	1.19	0.42	ASTRA BE – BVE TBA
0581.2.017	V4-1	Wilderswil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt vor Bau Umfahrung	1.83	0.64	ASTRA BE – BVE TBA
Kapazität Strasse					
0581.2.026	V5-2	Wilderswil, Anschluss Flugplatzareal an A8	11.46	4.01	ASTRA BE – BVE TBA
		<b>Total</b>	<b>19.47</b>	<b>6.81</b>	

Tabelle 3.3

Der Kanton bestätigt, dass die richtplanrelevante Massnahme 0581.2.026 V5-2, Wilderswil, Anschluss Flugplatzareal an A8 dieser Ziffer und die damit in Abhängigkeit stehende Siedlungsmassnahme Standort ESP Nr. 7 ESP / SAZ (Strategische Arbeitszone) Interlaken Flughafen gemäss Massnahmenblatt C\_04 im vom Bund genehmigten kantonalen Richtplan den Koordinationsstand Festsetzung haben.

### 3.4 Liste der Massnahmen, Priorität B (B-Liste der 2. Generation)

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, der regionalen Körperschaft oder des Bundes bei der Bearbeitung und Prüfung der 3. Generation der Agglomerationsprogramme sorgfältig zu begründen. Die Liste ist weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung seitens des Kantons verbunden. Insbesondere ist zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Leistungsvereinbarung die zukünftige Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert.

Nr.	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen des Bundes zum Zeitpunkt des Prüfberichts
ARE-Code	Nr. AP		
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 3.4

### 3.5 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Im Prüfbericht (Anhang, Tabelle A-5) sind Massnahmen aufgelistet, welche nicht über den Infrastrukturfonds sondern allenfalls mit anderen Bundesmitteln mitfinanziert werden können. Der Prüfbericht ist das Ergebnis der Beurteilung aus gesamtplanerischer Sicht. Die Stellungnahmen, Entscheide, Genehmigungsverfahren und Finanzierungsentscheide der zuständigen Bundesämter bleiben vorbehalten.

## 4 Finanzierung der Massnahmen der A-Liste der 2. Generation (Ziff. 3.3)

### 4.1 Beitrag

4.1.1 Die Finanzierung der Massnahmen der A-Liste der 2. Generation wird von Bund, dem Kanton und gegebenenfalls weiteren Beteiligten (regionale Körperschaft, Gemeinden, ausländische Körperschaften) gemeinsam gemäss der Liste der Massnahmen, Priorität A (Ziff. 3.3) sichergestellt.

4.1.2 Bei der festgelegten Kostenbeteiligung des Bundes von 6.81 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MwSt. und Teuerung, vgl. Ziff. 1.2) zugunsten des Agglomerationsprogramms Interlaken der 2. Generation handelt es sich um einen Höchstbeitrag, der nicht überschritten werden kann (Art. 2 Abs. 1 und 2 Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr i.V.m. Ziff. 1.2 dieser LV).

- 4.1.3 Der Beitragssatz (Ziff. 1.2) für ein Agglomerationsprogramm gilt für die darin enthaltenen, mitfinanzierten Massnahmen (Ziff. 3.3 bzw. Art. 2 Abs. 2 Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.4 Der Bund finanziert die einzelnen Massnahmen maximal bis zum Höchstbeitrag (zzgl. MwSt. und Teuerung) gemäss der A-Liste (Ziff. 3.3). Die weitere Finanzierung der Massnahmen ist Sache des Kantons sowie gegebenenfalls weiterer Beteiligter (regionale Körperschaft, Gemeinden, ausländische Körperschaften).
- 4.1.5 Bei Kostenunterschreitungen leistet der Bund lediglich den prozentualen Anteil an den effektiven, anrechenbaren Kosten.
- 4.1.6 Mitfinanziert werden nur die nach den gesetzlichen Vorgaben anrechenbaren und ausgewiesenen Kosten (MinVG; MinVV).

## **4.2 Finanzierungsvereinbarungen**

- 4.2.1 Ist eine Massnahme oder Teilmassnahme der A-Liste bau- und finanzreif und entspricht sie der Eingabe gemäss Agglomerationsprogramm Interlaken sowie den im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund gemachten Auflagen und hat das ARE allfälligen wesentlichen Änderungen zugestimmt, schliesst das zuständige Bundesamt (Ziff.3.3) gestützt auf die vorliegende Vereinbarung mit dem für die Massnahme zuständigen Kanton i.d.R. innert einer Frist von 4 Monaten ab Vorliegen der vollständigen Gesuchsunterlagen die Finanzierungsvereinbarung ab<sup>2</sup>.
- 4.2.2 Beim Schienenverkehr kann das zuständige Bundesamt auch für eine Massnahme, die insgesamt finanzreif, aber nur teilweise (mindestens eine Teilmassnahme bzw. ein Projekt) baureif ist, eine Finanzierungsvereinbarung abschliessen. Zudem wird zusätzlich die Transportunternehmung Vertragspartei (Art. 17b Abs. 1 und 3 MinVG).
- 4.2.3 Das zuständige Bundesamt kann auf Antrag der Trägerschaft für den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen Massnahmenpakete oder Einzelmassnahmen in Teilmassnahmen aufteilen, soweit die Umsetzung der zum Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung vorgesehenen Teilmassnahme für sich allein mit Blick auf die erwartete Wirkung sinnvoll erscheint. Bei jeder Finanzierungsvereinbarung müssen die noch nicht realisierten Teilmassnahmen dargelegt werden und dafür anteilmässig die mit der vorliegenden Leistungsvereinbarung vereinbarten Bundesmittel reserviert bleiben.

## **4.3 Baubeginn**

- 4.3.1 Der Baubeginn von durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen oder Teilmassnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation darf, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.2, erst nach der Unterzeichnung der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung erfolgen.
- 4.3.2 Das zuständige Bundesamt kann auf Antrag der Trägerschaft vor Abschluss der Finanzierungsvereinbarung den vorzeitigen Baubeginn bewilligen, wenn ein Zuwarten mit dem Baubeginn mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden wäre. Über das Gesuch ist möglichst rasch zu entscheiden. Ein vorzeitiger Baubeginn ohne vorgängige

---

<sup>2</sup> Zu einer Massnahme, das heisst unter einem ARE-Code, können eine oder entsprechend der Aufteilung in Teilmassnahmen mehrere Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

Bewilligung durch das zuständige Bundesamt führt zur Verwirkung aller Ansprüche auf Bundesbeiträge für die entsprechende Massnahme (Art 26 SuG; SR 616.1).

- 4.3.3 Der Baubeginn von Massnahmen und Teilmassnahmen der A-Liste der 2. Generation (Ziff. 3.3) soll grundsätzlich innerhalb von vier Jahren ab Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung erfolgen. Fixe Fristen ergeben sich aus den Ziffern 4.3.1 und 6.2.1. Bei der zeitlichen Staffelung der einzelnen Massnahmen und Teilmassnahmen ist zu beachten, dass die angestrebte Wirkung baldmöglichst erreicht werden soll (vgl. dazu auch Ziff. 6.3.). Insbesondere gilt es, die Vorbereitung und Umsetzung der mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen aufeinander abgestimmt voranzutreiben.

#### **4.4 Auszahlungsmodalitäten**

- 4.4.1 Sind die Leistungsvereinbarung und die zur Massnahme oder Teilmassnahme gehörende Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet, zahlt der Bund auf Antrag des Kantons, der für die Massnahme bzw. Teilmassnahme verantwortlich ist, bzw. der Transportunternehmern gemäss Ziff. 4.4.5 vorbehältlich der Ziffern 4.4.2, 4.4.3 und 6.2.1 - 6.2.3 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 und von Änderungen im Bundesrecht.
- 4.4.3 Es werden nur für effektiv nach Baufortschritt 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 einem allfälligen Liquiditätsengpass kommt Art. 24a MinVV zur Anwendung. Für den Baubeginn gelten die Bestimmungen gemäss Ziffer 4.3.
- 4.4.5 Die Beiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr werden an die Transportunternehmungen (Bahnunternehmungen) über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung ausbezahlt.

## **5 Umsetzungs- und Wirkungskontrolle sowie Controlling (Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling)**

### **5.1 Umsetzungskontrolle**

Der Kanton gewährleistet, dass alle vier Jahre der Stand der Umsetzung für alle hier vereinbarten Massnahmen in einem Umsetzungsreporting zuhanden des ARE nach den Vorgaben des Anhangs 6 dargestellt wird. Der Bund wird insbesondere prüfen, wie die Massnahmen gestaffelt sind und welche Massnahmen umgesetzt worden sind.

### **5.2 Wirkungskontrolle**

Der Bund führt eine periodische Wirkungskontrolle des Agglomerationsprogramms durch. Diese vergleicht die angestrebte mit der tatsächlichen Entwicklung anhand von Indikatoren. Die Festlegung der Indikatoren für die Wirkungskontrolle erfolgt durch das ARE, die beteiligten Körperschaften und Bundesämter werden konsultiert. Der Kanton und die regionale Körperschaft stellen dem Bund die für die Durchführung der Wirkungskontrolle erforderlichen Informationen zur Verfügung.

### **5.3 Controlling**

- 5.3.1 Das Controlling des Bundes betrifft die mitfinanzierten Massnahmen (Ziff. 3.3), für welche eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet ist und umfasst ein Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling.
- 5.3.2 Im Bereich Strassen- und Langsamverkehr wird das Controlling der Massnahmen und Teilmassnahmen in den ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen geregelt.
- 5.3.3 Im Bereich Schienenverkehr wird das Controlling der Massnahmen und Teilmassnahmen (Projekte) in der Controlling- Richtlinie Agglomerationsprogramme des BAV geregelt.

### **5.4 Stichprobenkontrollen**

Die zuständige Stelle beim Bund kann, nach Vorankündigung, jederzeit Stichprobenkontrollen durchführen. Der Kanton stellt die notwendigen Unterlagen zur Verfügung bzw. erlaubt dem Bund die Einsicht in alle relevanten Unterlagen.

## **6 Erfüllung, Nichterfüllung und mangelhafte Erfüllung der Leistungsvereinbarung**

### **6.1 Erfüllung der Vereinbarung**

- 6.1.1 Die Vereinbarung gilt als erfüllt, wenn die Massnahmen gemäss Ziffern 3.1 (Zeithorizont A), 3.2 und 3.3 entsprechend dem Agglomerationsprogramm Interlaken umgesetzt, die Bestimmungen der vorliegenden Leistungsvereinbarung sowie der darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarung erfüllt und die Beiträge gemäss Ziffern 3.3. und 4 durch den Bund ausbezahlt sind (inkl. Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen).
- 6.1.2 Wesentliche Änderungen von Massnahmen gemäss Ziff. 3.1. mit Zeithorizont A und von Massnahmen gemäss Ziff. 3.3. bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE). Wesentliche Änderungen von Massnahmen gemäss Ziff. 3.2. bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), sofern eine Abhängigkeit mit einer mitfinanzierten Massnahme besteht. Als wesentlich gelten Änderungen, wenn sie einen spürbaren Einfluss auf die Wirkung der Massnahme haben können. Die Zustimmung wird erteilt, wenn mit der geänderten Massnahme eine vergleichbare oder bessere Wirkung zu erwarten ist oder wenn aufgezeigt wird, wie eine Wirkungseinbusse anderweitig kompensiert wird. Über die Genehmigung ist auf Gesuch der Trägerschaft möglichst rasch, i.d.R. innert 30 Tagen nach Vorliegen der vollständigen Gesuchsunterlagen, zu entscheiden.
- 6.1.3 Als Massnahmenänderung gilt auch der Ersatz von Teilmassnahmen eines Massnahmenpakets.
- 6.1.4 Die Änderung von Massnahmen nach Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung wird in der Finanzierungsvereinbarung geregelt. Die Zustimmung zu (i.S. von Ziff. 6.1.2) wesentlichen Änderungen darf vom zuständigen Bundesamt nur nach Absprache mit dem ARE erfolgen.

## **6.2 Mangelhafte Erfüllung oder Nichterfüllung der Vereinbarung**

- 6.2.1 Werden einzelne mitfinanzierte Massnahmen<sup>3</sup> bis 2027 nicht umgesetzt, erlischt der Anspruch auf die entsprechende Finanzhilfe. Der Anspruch erlischt ebenfalls, wenn der Kanton dem Bund schriftlich mitteilt, dass von der Vorbereitung oder Umsetzung einer Massnahme definitiv Abstand genommen worden ist. Bereits erhaltene Bundesbeiträge sind zurückzuerstatten. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.2.3 – 6.2.5 bleiben vorbehalten.
- 6.2.2 Wird eine Massnahme nur teilweise umgesetzt oder ohne schriftliche Zustimmung des Bundes verändert, kann er – sofern eine spürbar geringere Wirkung als sie der Massnahme im Rahmen der Prüfung durch den Bund zugrunde gelegt wurde zu erwarten ist – den dafür reservierten Beitrag reduzieren oder – sofern eine massiv geringere Wirkung zu erwarten ist – den dafür reservierten Betrag gänzlich verweigern sowie eine Rückzahlung bereits für die entsprechende Massnahme ausbezahlter Beiträge verlangen. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.2.3 bis 6.2.5 bleiben vorbehalten.
- 6.2.3 Zeigt sich im Rahmen der Umsetzungskontrolle oder einer Stichprobenkontrolle, dass eine Massnahme, Teilmassnahme oder Gruppe von Massnahmen nicht oder nur in ungenügender Masse vorbereitet und umgesetzt wird, kann der Bund den Abschluss neuer Finanzierungsvereinbarungen für Massnahmen, die mit der nicht umgesetzten Massnahme zusammen hängen, sistieren. In Fällen, wo diese fehlende oder ungenügende Vorbereitung und Umsetzung mit erheblichen Auswirkungen auf die Umsetzung des Gesamtkonzepts des Agglomerationsprogramms bzw. auf dessen Wirkung verbunden ist, kann der Abschluss von neuen Finanzierungsvereinbarungen für alle Massnahmen und Teilmassnahmen sistiert werden. Die Sistierung wird aufgehoben, sobald der Mangel in der Umsetzung behoben ist oder der Anspruch auf die Finanzhilfe infolge Zeitablauf oder Abstand erlischt (vgl. Ziff. 6.2.1).
- 6.2.4 Mittel, die für Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 vorgesehen waren, aber gestützt auf Art. 6.2.1 und 6.2.2. nicht beansprucht werden können, verbleiben im Infrastrukturfonds. Sie stehen der Gesamtheit der Agglomerationen für Massnahmen der nächsten Generationen des Programms Agglomerationsverkehr zur Verfügung. Nicht beanspruchte Bundesmittel können somit vom Kanton (bzw. der regionalen Körperschaft) nicht für andere zur Mitfinanzierung vorgesehene Massnahmen derselben Generation beansprucht werden. Eine Ausnahme bilden Teilmassnahmen, die innerhalb des gleichen Massnahmenpakets durch neue Teilmassnahmen mit vergleichbarer Wirkung ersetzt werden können.
- 6.2.5 Subsidiär gelten die Bestimmungen des Subventionsgesetzes (Art. 28 ff. SuG).

## **6.3 Berücksichtigung des Stands der Umsetzung der Massnahmen bei der Prüfung des Agglomerationsprogramms der nächsten Generationen**

Der Stand der Umsetzung der Massnahmen und die Wirkung des Agglomerationsprogramms (Ziff. 5.1, 5.2) werden im Rahmen der Beurteilung der nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigt werden.

---

<sup>3</sup> Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpakete gemeint. Mit der Bezeichnung „Teilmassnahme/n“ („Projekte“ bei Schienenmassnahmen) sind Etappen von Einzelmassnahmen oder einzelne Massnahmen von Massnahmenpaketen gemeint

## **7 Anpassung der Leistungsvereinbarung**

### **7.1 Ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung**

7.1.1 Die vorliegende Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Interlaken 2. Generation wird in der Regel alle vier Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Soweit möglich erfolgt die Anpassung im Rahmen von Abschlüssen von Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen zukünftiger Generationen.

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 unter Vorbehalt von Ziffer 6.2.3 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 Eine ausserordentliche Anpassung einer Leistungsvereinbarung bedingt einen schriftlichen und begründeten Antrag an den Vertragspartner und ist nur im gegenseitigen Einvernehmen möglich. Vorbehalten bleibt die clausula rebus sic stantibus

## **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 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**

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

## **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 zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3); Anhang 1
3. Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014; Anhang 2
4. Leistungsvereinbarung der 1. Generation vom 20.04.2011 inkl. Anhang 5 der vorliegenden Leistungsvereinbarung 2. Generation
5. Agglomerationsprogramm Interlaken, Teil Verkehr und Siedlung, 2011/12
6. Weisung von 14.12.2010 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation
7. ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen
8. Controlling- Richtlinie Agglomerationsprogramme des BAV

Die Vereinbarung wird in 4 Originalfassungen ausgefertigt. Jede Partei erhält ein Exemplar.

Bern, *25.4.15* .....

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation

Departementschefin Doris Leuthard

Bern, *30.4.15* .....

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des  
Kantons Bern

Regierungsrat Christoph Neuhaus

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des

Bern, ..... - 6. MAI 2015

Kantons Bern

Regierungspräsidentin Barbara Egger-Jenzer

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

Interlaken, 27. April 2015

Regionalkonferenz Oberland-Ost

Präsident Regionalkonferenz Peter Flück

Verteiler: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern , Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Regionalkonferenz Oberland-Ost

Anhänge:

- Anhang 1: Liste der Massnahmen zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3).
- Anhang 2: Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014
- Anhang 3: Regierungsratsbeschluss (Kanton Bern)
- Anhang 4: Bestätigung betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen. (inkl. Übersichtsliste der Beschlüsse, Vereinbarungen und/oder ggf. Querverweise auf regionale und/oder kantonale Richtpläne betreffend Verpflichtung der Gemeinden und/oder der regionalen Körperschaften)
- Anhang 5: Listen der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarung 1. Generation, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind. (Leistungsvereinbarung 1. Gen., Kap.3.3)
- Anhang 6: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Kapitel 6.3

## **Anhang 1 Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr**

### Priorität A

Nr.	Massnahme/Massnahmenpakete	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung*	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung*
ARE-Code	Nr. AP		
Keine vorhanden			

Tabelle A1.1

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

Für Massnahmenänderungen gelten die Bestimmungen gemäss Ziff. 6.1.2 und 6.1.3.

### Priorität B

Nr.	Massnahme/Massnahmenpakete
ARE-Code	Nr. AP
Keine vorhanden	

Tabelle A1.2



26. Februar 2014

---

# **Agglomerationsprogramm Interlaken**

## **2. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / M124-0054

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen .....</b>	<b>4</b>
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
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>6</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>	<b>7</b>
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	10
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen .....</b>	<b>12</b>
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes.....</b>	<b>12</b>
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>13</b>
<b>ANHANG.....</b>	<b>.....</b>	<b>14</b>
	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung .....	15
	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	15
	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	17
	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	18
	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	19
	Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung .....	21

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Interlaken bestehend aus:

- RGSK: Synthesebericht 2012, 13. Juni 2012
- Regionaler Verkehrs- und Siedlungsrichtplan, Oberland-Ost 2012 - 2015, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 1. Generation, Bericht, 27. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm Interlaken, Siedlung und Verkehr 2. Generation 2015 - 2018, Auszug des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK 1. Generation, 27. Juni 2012
- Umsetzungsbericht Teil A und Teil B

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 28. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrsinfrastrukturvorhaben 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 Massnahmen<sup>1</sup> 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 26.02.2014 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.

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

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

Das Agglomerationsprogramm Interlaken 2. Generation behandelt alle geforderten Themen zur Abstimmung des Verkehrs und der Siedlungsentwicklung aufeinander. Die Schlüsselmassnahme bildet die Vollendung des crossbow-Projektes im Zentrum von Interlaken. Weitere Verkehrsmassnahmen sind hingegen noch zu wenig nachvollziehbar, stringent und mit der künftigen Gesamtentwicklung abgestimmt. Ein roter Faden ist von der Analyse bis zum Zukunftsbild erkennbar; letzteres muss aber noch deutlich verbessert und über Strategien bis in Massnahmen konkretisiert werden. Die Kohärenz zwischen der 1. und der 2. Generation des Agglomerationsprogramms ist gegeben.

Die Stärken des Programms bestehen in den Aufwertungsmassnahmen und in der neuen Verkehrsorganisation im Agglomerationskern, die mit der Fortführung des Projekts crossbow erreicht werden. Crossbow ermöglicht eine Verbesserung der Situation für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Langsamverkehr. Mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Wilderswil und crossbow können bedeutende Schwachstellen im Strassennetz der Agglomeration saniert werden. Im Siedlungsbereich tragen die Umsetzung der kantonalen Vorgaben und Instrumente inkl. des RGSK für die Agglomeration Interlaken zu einer gewissen Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen bei. Deren Ausgestaltung und Präzisierung hat die Agglomeration noch nicht vorgenommen.

Eine zentrale Schwäche des Programms ist die fehlende Vision für die zukünftige Entwicklung des Gesamtverkehrssystems. Insbesondere Verbesserungen des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und der Fuss- und Veloverkehrsnetze werden zu wenig ausgearbeitet. Obwohl Handlungsbedarf insbesondere im Zusammenhang mit dem Tourismusverkehr anerkannt wird, liegen noch keine entsprechenden überzeugenden Strategien oder Gesamtkonzepte vor. Lediglich für den Agglomerationskern existieren Teilstrategien mit dem Projekt crossbow.

Eine weitere Schwäche des Programms liegt in der ungenügenden Konkretisierung der Ansätze zur Innenverdichtung. Zudem sind Massnahmen zur Lenkung und Konzentration der Siedlungsentwicklung auf zentrale ÖV-Achsen oder an zentralen Lagen kaum ersichtlich. Als einzige Massnahme zur Begrenzung des Siedlungsgebietes kommen Siedlungsbegrenzungslinien zum Einsatz. Diese sind jedoch in Teilräumen nicht konsequent festgelegt und haben im RGSK teilweise erst die Stufe Vororientierung.

Ohne systematische Strategien und Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements, des Langsamverkehrs und des ÖV sowie der Intermodalität kann das Agglomerationsprogramm keine signifikante Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Raum erzielen.

Die vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen können kaum zu einer relevanten Veränderung des Modal-Splits beitragen und die schwache Lenkungswirkung der Siedlungsmassnahmen genügt nicht, um eine Trendumkehr des Flächenverbrauchs zu erreichen. Daher kann weder in Bezug auf Luft- und Lärmbelastungen noch auf den Ressourcenverbrauch eine entsprechende Wirkung erwartet werden. Zum Thema Landschaft liegt ein regionales Landschaftsentwicklungskonzept (RLEK) vor, allerdings ist im Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich wie diese in konkreten Massnahmen umgesetzt und gesichert werden können.

Insgesamt kann das vorliegende Agglomerationsprogramm Interlaken mit 3 Wirkungspunkten keine ausreichende Wirkung erzielen.

Aufgrund der zu geringen Programmwirkung wird dem eidg. Parlament im Rahmen der zweiten Periode 2015-2018 keine Mitfinanzierung des Agglomerationsprogramms vorgeschlagen.

Weitere Informationen zu den einzelnen Massnahmen und ihrer Priorisierung durch den Bund für das Agglomerationsprogramm Interlaken sind im Anhang zu finden.

### 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><b>WK1:</b></p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das zentrale Element des Agglomerationsprogramms ist die Fortsetzung des Projekts crossbow. Dieses sieht unter anderem die Sperrung des Höhwegs sowie die Sanierung von Ortseingängen vor, was eine Verbesserung der Situation für alle Verkehrsteilnehmenden, insbesondere für den Langsamverkehr ermöglicht. Mit der Umgestaltung der Ortseingänge zu erkennbaren Stadttoren (Interlaken, Matten, Unterseen) sowie der Verbesserung der Wegweisung wird der Suchverkehr reduziert. Mit der Umsetzung des Projekts crossbow sowie auch der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Wilderswil werden bedeutende Schwachstellen des Strassennetzes saniert.</li> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm sieht die Realisierung von B+R an den wichtigen Bahnhöfen (Interlaken West und Ost, Wilderswil) vor.</li> <li>▪ Die Verkehrsstrategie richtet sich nach der kantonalen 3V-Strategie (vermeiden, verlagern, verträglich gestalten). Es wird jedoch eine konkrete und konsequente Umsetzung dieser Strategie vermisst.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dem Agglomerationsprogramm fehlt eine Vision zur Verbesserung des ÖV. Die Schwachstellenanalyse im ÖV ist nicht sehr detailliert. Es fehlen zudem Strategien und Massnahmen zur Verbesserung des Angebotes für den Horizont 2015-2022. Dies obwohl ein Bedarf in Bezug auf den Pendlerverkehr besteht. Die Vernetzung der Orts- und Regionalbusse mit der Bahn wurde zu wenig be-</li> </ul>

Wirksamkeits- *Beurteilung mit Begründung*  
kriterium

handelt.

- Die Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit der ÖV-Erschliessung wird zu wenig behandelt. Das Programm sieht keine Verbesserung der Erschliessung von heute nur unzureichend mit dem ÖV erschlossenen Wohnschwerpunkten und Vorranggebieten Siedlungsentwicklung vor.
- Die Agglomeration weist einen guten Standard für den Langsamverkehr auf den Kantonsstrassen und in den Zentren auf. Die Verbindungen zwischen Ortsteilen und Gemeinden weisen jedoch Handlungsbedarf auf. Auf diese Schwachstellen geht das Agglomerationsprogramm nicht systematisch ein, es werden lediglich wenige Massnahmen ergriffen. Trotz Handlungsbedarf bei der öffentlichen Veloparkierung werden keine entsprechenden Massnahmen vorgeschlagen. Gerade für eine kleine Agglomeration wie Interlaken ist der Langsamverkehr ein bedeutendes Verkehrsmittel. Das Potenzial wird jedoch nicht ausgeschöpft.
- Der Handlungsbedarf im Zusammenhang mit dem Tourismusverkehr, der zu Überlastungen und Stausituationen auf führt, wird anerkannt. Die für die Agglomeration zentrale Frage des Freizeit- und Tourismusverkehrs soll allerdings erst mit einer Studie angegangen werden. Zur Lösung der saisonalen Überlastung der Ortsdurchfahrt Wilderswil durch den Tourismusverkehr wird eine konkrete, aber im Gesamtkontext nicht überzeugende Lösung präsentiert. Allfällige weitere Massnahmen können somit erst mit Verzögerung ihre Wirkung entfalten.
- Mit Ausnahme des B+R-Angebots wird das Thema Intermodalität nicht systematisch behandelt. Es fehlen sowohl Strategien als auch Massnahmen zur intermodalen Aufwertung und zur Verbesserung der Zugänglichkeit von ÖV-Haltestellen.
- Die im Agglomerationsprogramm der 1. Generation erarbeiteten Strategien und Massnahmen für ein Mobilitätsmanagement werden nicht weiterentwickelt und bleiben wenig konkret. Die Analyse und die Strategien für den Umgang mit der Parkierung stehen erst am Anfang

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

**Stärken**

- Die kantonalen Vorgaben (Neueinzonungsregelungen) und jene des RGSK (Vorranggebiete Siedlungserweiterungen und regionale Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten, Siedlungsbegrenzungslinien, siedlungsprägender Grünraum, Vorranggebiete Landwirtschaft, Vorranggebiete Natur und Landschaft) haben im Kontext der Agglomeration Interlaken eine gewisse Lenkungswirkung für die Siedlungsentwicklung nach innen, obwohl viele Ausweisungen (Entwicklungsschwerpunkt Flugplatz, Anzahl/Standorte der Vorranggebiete Siedlungserweiterung) kritisch zu hinterfragen sind.
- Die Massnahmen des crossbow-Projekts sowie die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Wilderswil tragen zu einer Verbesserung der Qualität öffentlicher Räume bei.

**Schwächen**

- Eine Politik zum Umgang mit Standorten für verkehrsintensive Einrichtungen (VE) wird nicht aufgezeigt. Das im kantonalen Richtplan verankerte Fahrleistungsmodell sorgt jedoch für eine gewisse Steuerung.
- Das Berechnungsmodell für die Dimensionierung der Siedlungsflächen des RGSK wird auf der Stufe Agglomeration als wenig lenkungsstark beurteilt.
- Es werden keine Entwicklungsstrategien für den Entwicklungsschwerpunkt und

*Wirksamkeits-  
kriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

	<p>die strategische Arbeitsplatzzone Flugplatz erarbeitet. Konzepte zur Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit dieser Gebiete stehen erst am Anfang.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Siedlungsbegrenzungslinien lassen an entscheidenden Stellen (Unterseen und Wilderswil) noch viel Spielraum offen und sind im RGSK erst als Vororientierung verankert. Zudem stehen sie in Konflikt mit dem bezeichneten Vorranggebiet Natur und Landschaft.</li> <li>▪ Die vorgeschlagenen Vorranggebiete Siedlungserweiterung und der Wohnschwerpunkt Bönigen Rossacherweg erreichen nur minimale ÖV-Erschliessungsgüten.</li> <li>▪ Ein Kompensationsmechanismus zur Verlagerung von schlecht gelegenen Bauzonen als Unterstützung zur Konzentration der Siedlungsentwicklung in gut erschlossenen Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkten wird im Agglomerationsprogramm nicht thematisiert.</li> <li>▪ Zahlreiche Entwicklungsschwerpunkte und Vorranggebiete befinden sich an Orten, welche in den Naturgefahrenkarten als kritisch beurteilt werden.</li> </ul>
<p><b>WK3:</b> Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Kanton Bern betreibt ein Hot-Spot-Management zur Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten.</li> <li>▪ Durch die siedlungsverträgliche Gestaltung und Sanierung der Ortsdurchfahrten (Crossbow und Wilderswil) wird lediglich punktuell eine Verbesserung der Sicherheit erreicht.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Bereich Verkehrssicherheit sind bedeutende Aspekte nicht oder unzureichend bearbeitet. Strategien und systematisch daraus abgeleitete Massnahmen für den Langsamverkehr, den öffentlichen Verkehr, die Intemodalität sowie ein Verkehrsmanagement fehlen.</li> <li>▪ Tempo 30-Zonen sind im Zentrum der Agglomeration bereits weitgehend umgesetzt und werden auf einzelne weitere Gemeinden ausgedehnt, ohne dass im Agglomerationsprogramm eine Strategie und Massnahmen zur flächendeckenden Ausweitung von verkehrsberuhigten Zonen ersichtlich sind.</li> </ul>
<p><b>WK4:</b> Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit dem Projekt crossbow und der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Wilderswil wird der MIV lokal verstetigt, was eine gewisse Reduktion der Umweltbelastungen im Agglomerationskern erwarten lässt.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Mit den vorgeschlagenen Massnahmen ist nur eine geringfügige Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs zu erwarten. Somit ist vor allem im Bereich Luftbelastung mit keiner nennenswerten Verbesserung zu rechnen.</li> <li>▪ Die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen haben eine zu geringe Lenkungswirkung, um den Flächenverbrauch gegenüber der Trendentwicklung zu reduzieren.</li> <li>▪ Mit dem regionalen Landschaftsentwicklungskonzept (RLEK) bestehen Strategien und Konzepte zur Landschaftsentwicklung und zur Aufwertung von Naturräumen. Es ist im Agglomerationsprogramm jedoch nicht ersichtlich wie diese in konkreten Massnahmen umgesetzt und gesichert werden können.</li> </ul>

*Wirksamkeits- kriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

Umsetzungs-bericht	Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Interlaken 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).
--------------------	---

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	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	0
<b>Summe WK1 - WK4 (Nutzen)</b>	<b>3</b>

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 8.02 Mio. zuzüglich von CHF 12.85 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 20.87 Mio. werden als tief eingestuft<sup>2</sup>.

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 Kap. 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

<sup>2</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

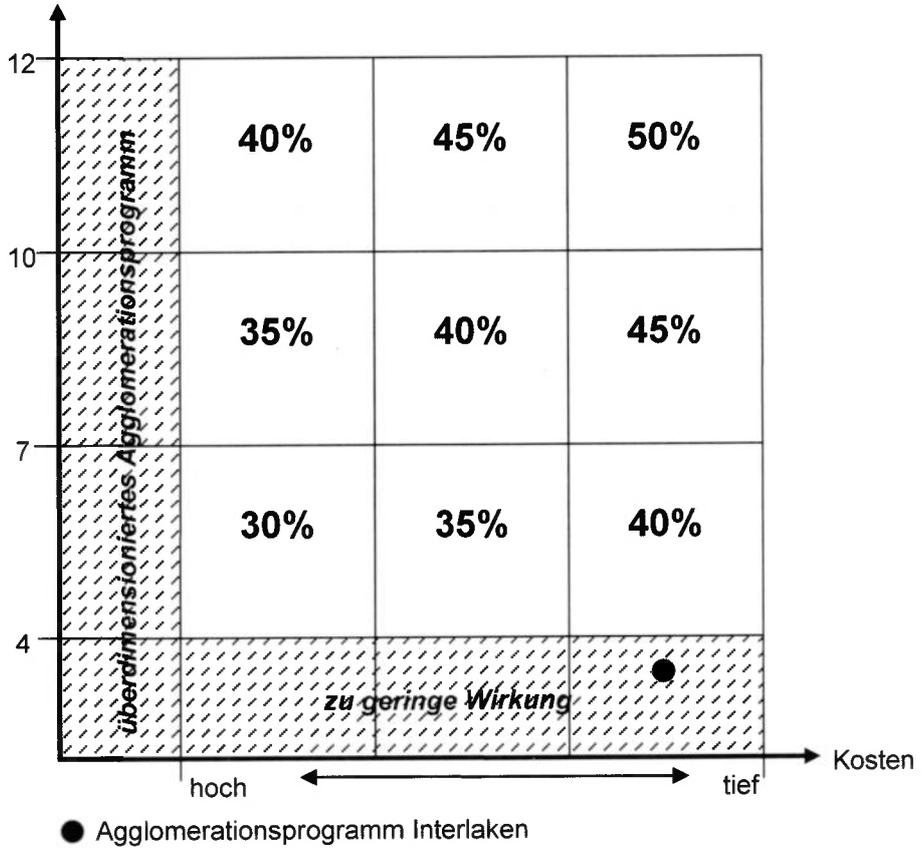


Abbildung 4-1

## **5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen**

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der zweiten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit des Prüfungsergebnisses wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen im Anhang dargestellt.

## **6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes**

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.

## **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).

Mit dem RGSK hat die Agglomeration Interlaken einen wichtigen Zwischenschritt auf einer grossräumigeren Ebene vollzogen. Die Konkretisierung auf Stufe Agglomeration konnte im Rahmen der Agglomerationsprogramme 2. Generation noch nicht im ausreichenden Mass vollzogen werden. Die Agglomeration wird jedoch ermutigt, auf Basis des RGSK die Arbeit auf der Stufe Agglomeration fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Interlaken der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentraler Aspekt der Überarbeitung wäre die Konkretisierung der Strategien und Massnahmen zur Siedlungsentwicklung nach innen und gegen die Zersiedlung ebenso wie derjenigen des – vom Tourismus geprägten - Gesamtverkehr. Mit der (Mit-) Finanzierung von Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 1. Generation hat der Bund bereits einmal ein Zeichen gesetzt für eine weiterzuführende Zusammenarbeit und koordinierte Planung in der Agglomeration.



## ANHANG

Aufgrund der ungenügenden Programmwirkung werden in der zweiten Tranche keine Bundesmittel zur Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen vorgesehen. Zur besseren Nachvollziehbarkeit wird jedoch die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen dargelegt.

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

#### Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen \*

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

#### Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen \*

#### Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C \*

#### Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund \*

- 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)

\* Diese Massnahmen haben eine positive oder neutrale Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

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

## 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>
-----------------	---------------	------------------	---

Keine vorhanden.

Tabelle A-1

## Nicht mitfinanzierte Massnahmen

### 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>
<b>Siedlungsmassnahmen</b>				
0581.2.052	S1	Kantonale Zentren 4. Stufe (Zentren von regionaler Bedeutung)	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0581.2.053	S2	Regionale Wohn- und Arbeitsschwerpunkte (S2w-1, Bönigen, Rossacherweg /S2a-1, Interlaken, Güterareal-Ost)	A	
0581.2.054	S3	Vorranggebiete für regionale Siedlungserweiterungen Wohnen und Arbeiten (S3w-1, Interlaken, Uechteren / S3w-2, Interlaken und Unterseen, Herreney und Tschingeley / S3w-3, Bönigen, östlich Zubringer Oberlandstrasse / S3w-4, Ringgenberg / S3w-5, Wilderswil, Wilderswil Süd / S3a-1, Unterseen, Lehzun-Eichzun / S3a-2, Matten, Flugplatz, S3a-3, Wilderswil, Flugplatzareal)	A	
0581.2.055	S4	Wichtige Siedlungsbegrenzungen	A	
0581.2.056	S5	Koordination der Raumplanung	A	
0581.2.057	S6	Koordination der Standplätze für Fahrende	A	
0581.2.058	S7	Innere Verdichtung	A	
0581.2.059	L1	Natur und Landschaft (Siedlungsprägende Grünräume)	A	

ARE-Code	M-Nr Nr. AP	Massnahmen	Priorität	Begründung für die Nicht- Mitfinanzierbarkeit
0581.2.060	L2	Ausscheidung von Gewässerräumen	B	
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
0581.2.019	V4-9	Därlichen, Schwachstellenanalyse A8-Einfahrt Därlichen	B	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0581.2.037	I-1	Aufbau einer Mobilitätszentrale Interlaken	A	
0581.2.038	I-2	Infoplattform „Mobil in Interlaken“	A	
0581.2.039	I-3	Mobilitätskarte Agglomeration Interlaken	A	
0581.2.040	I-4	Neuzuzüger-Set	A	
0581.2.041	I-6	Koordinierte Fahrangebote aus den Tourismusdestinationen aufbauen	A	
0581.2.042	I-7	Verkehrsführung und Informationskonzept bei Tunnel-Sanierung der A8	A/B	
0581.2.044	C-5	Wohnen ohne mein eigenes Auto	B	
0581.2.045	B-3	Mobilitätswoche bzw. Autofreier Tag	A	
0581.2.046	B-5	Kampagnen mit Vereinen z. B. Berner Kampagne „Sportlich zum Sport“	A	
0581.2.047	P-1	Langsamverkehrsstatistik zur Erfolgskontrolle/Planung periodisch durchführen.	A	
0581.2.048	P-2	Erstellen einer Unfallanalyse mit Empfehlung von Massnahmen Die verschiedenen Unfallschwerpunkte sollen auf ihre Ursachen abgeklärt und mögliche Massnahmen bestimmt werden.	B	
0581.2.049	P-3	Erstellen einer Netzwidestandskarte für den Langsamverkehr Die Karte soll aufzeigen, wo Handlungsbedarf an der Infrastruktur für den Langsamverkehr besteht.	B	
0581.2.050	V9	Notroutenkonzept (V9-1, Leissigen, Därlichen, neue Erschliessungsstrasse von Därlichen via Stoffelberg zur Meieisalp / Saxeten, Wilderswil, Notroute zum Dorf Saxeten von Wilderswil via Lybuechen)	A	
0581.2.051	V11	Konzept ständige Überprüfung Schwachstellen Verkehr	A	
0581.2.061	L4	Regionales Tourismusentwicklungskonzept	A	
0581.2.062	L5	Freizeit und Tourismusverkehr	A	
0581.2.063	L6	Koordinationsbedarf Schiessplätze	A	

ARE-Code	M-Nr Nr. AP	Massnahmen	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
<b>Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration</b>				
0581.2.002	V2	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (V2-2, Därligen, A8 Einfahrt Därligen Ost: Buseinfahrt / V2-3, Interlaken, Entschärfung einer problematischen Bushaltestelle auf Fahrbahn Richtung Interlaken)	A	Es handelt sich um infrastrukturelle Massnahmen, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
0581.2.023	V4L-6	Wilderswil, Ausbau Hauptstrasse Chrummeney - Zweilütschinen	A	

Tabelle A-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
<b>Eigenleistungen laut Bund (Weisung 14.12.2010)</b>				

Keine vorhanden.

Tabelle A-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 A-4

### 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 Informa-

tion aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmen	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
-	-	N6 Därligen-Ost - Interlaken	-	Nationalstrasse, Ausbau (Trennung LV)

Tabelle A-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.

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

Keine vorhanden

Tabelle 0-6

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.

## 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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmen	Kosten (Mio CHF) laut AP	Begründung
				<b>B → C</b>
0581.2.018	V4-2	Wilderswil, Umfahrung	80.00	<p>Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend.</p> <p>Die durchschnittliche Verkehrsbelastung und die Betroffenheit in Wilderswil sind im schweizweiten Vergleich zu gering, um den Bau einer Umfahrungsstrasse aus diesen Gründen zu rechtfertigen.</p> <p>Die Realisierung der Umfahrung Wilderswil würde die Ortsdurchfahrt Wilderswil zwar entlasten, könnte aber gleichzeitig Neuverkehr generieren und somit weitere Konfliktpunkte im Lüttschental schaffen. Diese Auswirkungen und der Umgang damit werden nicht aufgezeigt. Es sollten deshalb auch alternative Lösungsansätze wie beispielsweise ein Verkehrsmanagement oder nachfragebeeinflussende Massnahmen geprüft werden.</p> <p>Eine Lösung der Problematik in Wilderswil müsste im Rahmen eines Gesamtkonzepts Freizeit und Tourismusverkehr, und in Abstimmung mit der Entwicklung des Flugplatzareals und der damit verbundenen angedachten Infrastrukturen (P+R, neue S-Bahn-Haltestelle, neuer</p>

ARE-Code	Nr. AP	Massnahmen	Kosten (Mio CHF) laut AP	Begründung
Autobahnanschluss) gesucht werden.				
0581.2.026	V5-2	Wilderswil, Anschluss Flugplatzareal an A8	12.50	Reifegrad: ungenügend.  Das Erschliessungskonzept des Flugplatzareals, insbesondere bzgl. ÖV, ist noch unzureichend konsolidiert, um die Wirkung dieser Massnahme beurteilen zu können. Ebenso weist das Konzept zur Siedlungsentwicklung auf dem Flugplatzareal einen ungenügenden Reifegrad auf. Die Massnahme ist nicht in einem Gesamtkonzept eingebettet, welches die Siedlungsentwicklung und das Verkehrssystem aufeinander abstimmt.

Tabelle A-6

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

### A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	beantragter Bundesbeitrag**
0581.2.010	VS_3_5	Interlaken, Klosterstrasse - Kreuzung Beurivage	0.89	0.91	0.00
0581.2.011	VS_3_8	Unterseen, Stadthausplatz - Grosse Aare	0.96	0.98	0.00
0581.2.012	VS_3_9	Interlaken, Grosse Aare - Postplatz	0.86	0.88	0.00
0581.2.013	VS_3_10	Interlaken, Postplatz - Kreuzung Savoy	1.41	1.15***	0.00
0581.2.014	VS_3_11	Interlaken, Kreuzung Savoy - Gemeindegrenze Matten	1.04	1.07	0.00
0581.2.015	VS_3_12	Matten, Gemeindegrenze bis Hirschenplatz	1.16	1.19	0.00
0581.2.017	V4-1	Wilderswil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt vor Bau Umfahrung	2.00	1.83	0.00
Summe				8.01	0.00

Tabelle A-7 (\* 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 der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) 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*	beantragter Bundesbei- trag*
----------	--------	-----------	--------------------------------	------------------------------	------------------------------------

Keine vorhanden.

Tabelle A-8 (\* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet)

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).

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP
----------	--------	-----------	--------------------------------

Keine vorhanden.

Tabelle A-9

## 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 Interlaken 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.

## 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>Massnahmen</i>	<i>Begründung</i>
0581.2.033	V7-3	Matten, Wilderswil, Lütschinentäler, Gesamtverkehrsbetrachtung Flugplatzareal im Zusammenhang mit P+R	Das Erschliessungskonzept des Flugplatzareals ist insbesondere bzgl. ÖV noch unzureichend konsolidiert. Der Nutzen einer isolierten P+R-Anlage, welche nicht in einem umfassenden Parkplatzkonzept eingebettet ist, wird als kritisch betrachtet. Dem Zusammenhang mit einer Lösung der Problematik der Ortsdurchfahrt Wilderswil ist zudem grosse Beachtung zu schenken. Die Angaben zu dieser Massnahme sind schliesslich zu wenig konkret für eine vertiefte Beurteilung.

Tabelle A-10

## Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.: 382/2015  
Datum RR-Sitzung: 1. April 2015  
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion  
Geschäftsnummer: 473057  
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

### **Leistungsvereinbarungen über die Agglomerationsprogramme Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken, 2. Generation 2011 / 2012, Teil Verkehr und Siedlung Ermächtigung zur Vertragsunterzeichnung**

---

- 1) Der Regierungsrat hat Kenntnis genommen vom Vortrag und den vorgelegten Fassungen der Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken.
- 2) Der Regierungsrat ermächtigt die Vorsteherin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion sowie den Vorsteher der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, die Leistungsvereinbarungen für den Kanton Bern zu unterzeichnen und den Kanton bei allfälligen Vereinbarungsanpassungen zu vertreten.



Im Namen des Regierungsrates  
Der Staatsschreiber  
*Auer*



#### Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

**Anhang 4: Bestätigung betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen**

Gemeindebeschlüsse betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen

- Gemeinde Interlaken: 11.02.2015 (Kopie als Musterbeispiel im Anhang)
- Gemeinde Matten: 19.02.2015
- Gemeinde Unterseen: 10.03.2015
- Gemeinde Wilderswil: 13.02.2015

# Einwohnergemeinde Interlaken



## Gemeinderat

General-Guisan-Strasse 43  
Postfach 97  
3800 Interlaken  
Tel. 033 826 51 41  
gemeindeschreiberei@interlaken.ch  
www.interlaken-gemeinde.ch

AMT FÜR ÖFFENTLICHEN VERKEHR DES KANTONS BERN	
12. FEB. 2015	
EINGANG	

Amt für öffentlichen Verkehr und  
Verkehrskoordination des Kantons Bern  
z. H. Herrn Tobias Ramser  
Reiterstrasse 11  
3011 Bern

Ihre Nachricht vom  
27. Januar 2015

Unsere Zeichen  
S4.6.2/GK 55/Goe

3800 Interlaken  
11. Februar 2015

## Leistungsvereinbarungen über die Agglomerationsprogramme, Anhörung und Bestätigung betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen

Sehr geehrte Frau Regierungspräsidentin  
Sehr geehrter Herr Regierungsrat  
Sehr geehrte Damen und Herren

Wir danken Ihnen für die Möglichkeit, uns im Rahmen der Anhörung zum Entwurf der Leistungsvereinbarung zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern betreffend das Agglomerationsprogramm Interlaken, 2. Generation 2011/2012, Teil Verkehr und Siedlung, äussern zu können. Wir haben keine Bemerkungen und verzichten deshalb auf eine materielle Stellungnahme.

Gerne bestätigen wir Ihnen, dass sich der Gemeinderat Interlaken verpflichtet, die Massnahmen

- VS\_3\_5, Interlaken, Klosterstrasse bis Kreuzung Beurivage
- VS\_3\_9, Interlaken, Grosse Aare bis Postplatz,
- VS\_3\_10, Interlaken, Postplatz bis Kreuzung Savoy, und
- VS\_3\_11, Interlaken, Kreuzung Savoy bis Gemeindegrenze Matten bei Interlaken,

aus dem Agglomerationsprogramm Interlaken im Rahmen seiner Zuständigkeit umzusetzen respektive zu gegebener Zeit die für die Umsetzung notwendigen Beschlüsse dem zuständigen Organ zu beantragen.

Freundliche Grüsse

**Gemeinderat Interlaken**

Urs Graf  
Gemeindepräsident

Philipp Goetschi  
Sekretär

Kopie an:

- Regionalkonferenz Oberland Ost
- Gemeinderat Matten bei Interlaken
- Gemeinderat Unterseen
- Baukommission
- Sicherheitskommission
- Finanzkommission

## Anhang 5

### Liste der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarung 1. Generation, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind (Leistungsvereinbarung 1. Gen., Kap.3.3)

Werden einzelne Massnahmen oder Teilmassnahmen aus der Liste der mitfinanzierten Massnahmen bis 2027 nicht realisiert, erlischt der Anspruch auf eine allfällige Finanzhilfe. Der Anspruch erlischt ebenfalls, sobald die verpflichtete Vertragspartei definitiv Abstand von der Vorbereitung oder Umsetzung einer Massnahme nimmt. Bereits erhaltene Bundesbeiträge für nicht bis 2027 realisierbare Massnahmen sind zurückzuerstatten.

Die nachfolgenden Tabellen des Anhangs 5 basieren auf den Tabellen des Kapitels 3.3 sowie dem Anhang 1 der Leistungsvereinbarung 1. Generation. Es sind die Massnahmen der Tabellen gemäss Leistungsvereinbarung 1. Generation auszufüllen, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind. In der Spalte Begründung sind nachvollziehbare, zwingende Gründe aufzuführen, welche eine definitive Umsetzung bis 2027 verhindern (z.B. definitive Verweigerung der für die Umsetzung nötigen Beschlüsse durch die Stimmberechtigten oder das Parlament, rechtskräftiger Gerichtsentscheid sowie erfolgloses Ausschöpfen aller zur Verfügung stehenden Möglichkeiten um die Umsetzung der (allenfalls veränderten) Massnahme doch noch zu erreichen). Allfällige Massnahmenänderungen sind nicht hier aufzuführen.

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die im vorliegenden Anhang aufgelisteten Massnahmen nicht umgesetzt werden.  
Die Leistungsvereinbarung 1. Generation ist dementsprechend angepasst.

#### A 5.1 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität A (A-Liste)

Nr.	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	Begründung
ARE-Code	Nr. AP				
Keine Massnahmen					

Tabelle A 5.1

### A 5.2 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzeptes

Nr.	Massnahme/Massnahmepakete	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Begründung
ARE-Code Nr. AP				
Keine Massnahmen				

Tabelle A 5.2

## **Anhang 6: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Kapitel 6.3**

### **6.3 Umsetzungsreporting**

Der beschreibende Teil des Umsetzungsreportings soll neu Teil des Agglomerationsprogramms sein. Es muss nicht wie bisher, ein eigener Umsetzungsbericht mehr erstellt werden. Das Umsetzungsreporting wird so – neben dem Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien – eine weitere wichtige Grundlage für die Herleitung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm der dritten Generation bilden. Dies aus folgenden Überlegungen: Mit der zunehmenden Anzahl Generationen von Agglomerationsprogrammen gewinnt die Prüfung der inhaltlichen Konsistenz der Massnahmen über die verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen an Bedeutung. Es soll nachvollzogen werden können, wie die Massnahmen aus verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen aufeinander aufbauen und wie im aktuellen Agglomerationsprogramm darauf reagiert wird, wenn einzelne Massnahmen von früheren Programmen nicht wie erwartet umgesetzt werden können. Es soll deshalb im Agglomerationsprogramm selbst kurz verbal auf den Stand der Umsetzung der Massnahmen der vorangehenden Generationen von Agglomerationsprogrammen eingegangen werden. Dies kann summarisch erfolgen für Massnahmen, die wie geplant umgesetzt werden und massnahmenspezifisch, wenn die Umsetzung zeitlich oder materiell nicht wie geplant erfolgt. Für die anstehende dritte Generation von Agglomerationsprogrammen ist dabei vorab die Umsetzung der Massnahmen aus der ersten Generation der Agglomerationsprogramme zu diskutieren, während für die zweite Generation von Agglomerationsprogrammen interessiert, ob die Umsetzung der A-Liste-Massnahmen wie geplant vorankommt.

Während der beschreibende Teil des Umsetzungsreportings direkt in das Agglomerationsprogramm aufzunehmen ist, werden auch in Zukunft die Tabellen zum Stand der Umsetzung der in der Leistungsvereinbarung enthaltenen Massnahmen in einem eigenen Anhang zum Agglomerationsprogramm auszufüllen sein.<sup>4</sup> Diese Tabellen sollen möglichst aktuell den Umsetzungsstand der Massnahmen bei Einreichung des Agglomerationsprogramms dokumentieren.

Die Tabellen sollen auch über den Fortschritt der so genannten dringenden Projekte informieren. Um ein einheitliches Bild über die Umsetzung über alle Agglomerationen zu gewährleisten, sollen sich die Angaben in den Tabellen auf den **Stichtag 31.3.2016** zu beziehen.

Über folgende Massnahmen-Listen ist im Tabellenteil des Umsetzungsreportings zu berichten:

- Dringende Projekte
- Infrastrukturelle Massnahmen der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Eigenleistungen der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen – Verkehr der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen – Siedlung der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Massnahmen der B-Liste der ersten / zweiten Generation (B-Liste gemäss Prüfberichte inkl. Eigenleistungen)

Soweit kein Agglomerationsprogramm 3. Generation eingereicht wird, kann auf den beschreibenden Teil des Umsetzungsreportings verzichtet werden; das Umsetzungsreporting erfolgt in diesem Fall anhand der Tabellen.

<sup>4</sup> Dies ersetzt das jährliche Finanzcontrolling der Fondsverwaltung nicht sondern ergänzt es, insbesondere auch um die Massnahmen, die nicht mitfinanziert werden, aber Teil der Leistungsvereinbarung sind, wie beispielsweise Massnahmen im Siedlungsbereich.

Die Tabellen werden vom ARE vorbereitet (Liste der Massnahmen mit Angaben zur Einreichung Agglomerationsprogramm und Überprüfung des Bundes) und spätestens Sommer 2015 den Agglomerationen zugestellt. Über folgende Inhalte ist von Seiten der Agglomeration zu berichten:

**Verkehrsmassnahmen**

Investitionskosten -	Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung, inkl. MWSt (Ja/nein) sowie Datum des Kostenstandes
Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Jahr des Umsetzungsbeginn/Baubeginn
Zeitpunkt der Inbetriebnahme	Jahr der Inbetriebnahme
Erläuterungen / Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Beschrieb der vorgesehenen Schritte und der Verfahren, welche bis zur geplanten Umsetzung/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine. Erläuterungen bei Nicht-Realisierung oder Massnahmenänderung

**Siedlungsmassnahmen**

Erläuterungen / Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zur geplanten Umsetzung noch notwendig sind inkl. Termine/Meilensteine der Umsetzung (Konsultationen / Vernehmlassung, in Kraft Setzung bzw. Prozedur-Schritte bei Festsetzungen der Inhalte über Richt- und Nutzungspläne), Erläuterungen bei Nicht-Realisierung oder Massnahmenänderung
Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Jahr des Umsetzungsbeginn / Baubeginn