



14.09.2018

Agglomerationsprogramm Thun

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/5/7

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	5
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	9
4	Beurteilung der Programmwirkung	11
4.1.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	12
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	15
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	16
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	16
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	17
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	17
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	18
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	19
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	21
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	22
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	22
6.1.1	Allgemeines	22
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	22
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	23
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	24
ANHANG 1	25

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Thun** bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm V+S Thun 3. Generation Teil I: Bericht, Bestandteil des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Thun Oberland-West (RGSK TOW) der 2. Generation, Entwicklungsraum Thun, 8. Dezember 2016
- Agglomerationsprogramm V+S Thun 3. Generation Teil II: Massnahmenblätter, Bestandteil des Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Thun Oberland-West (RGSK TOW) der 2. Generation, Entwicklungsraum Thun, 8. Dezember 2016
- Tabellen zum Umsetzungsreporting Agglomerationsprogramm Thun über die die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, Stichtag 30. September 2016
- RGSK: Synthesebericht 2016, Auswertung und Beurteilung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung aus der Sicht des Kantons, Genehmigt durch den Regierungsrat am 7. Dezember 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 9. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
 - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
 - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet²;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

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

¹ SR 725.13

² Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Thun der dritten Generation baut auf den Vorgängergenerationen auf und führt diese fort. Der rote Faden vom Zukunftsbild über die Identifikation des Handlungsbedarfs bis zu den Massnahmen wird zwar nicht lückenlos aufgezeigt, ist aber über weite Strecken nachvollziehbar.

Die 3. Generation des Agglomerationsprogramms setzt die Gesamtverkehrsstrategie der Vorgängergenerationen mit einzelnen Massnahmen weiter um. Die Massnahmen zielen darauf ab, die mit dem Bypass angestrebte Entlastung der Innenstadt mit einem Ausbau des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) und des Langsamverkehrs (LV) zu unterstützen. Insbesondere wird die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Knoten Berntorplatz verbessert und das Verkehrsmanagement auf der südwestlichen Einfallsachse mit zusätzlichen Dosierungen und Buspriorisierungen ergänzt. Die Verkehrsmanagementmassnahmen müssen nach der Eröffnung des Bypasses aber noch konkretisiert und erweitert werden.

Die grossen Verdichtungspotentiale der Agglomeration liegen in den gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten Thun Bahnhof, Bahnhof Steffisburg, dem Areal Güterbahnhof/Bahnhof West und dem ESP Thun Nord. Eine konsequente Weiterentwicklung dieser Standorte birgt das Potential zur Siedlungsentwicklung nach innen.

Eine längerfristige ÖV-Strategie befindet sich erst in Erarbeitung, weshalb entsprechende ÖV-Massnahmen noch nicht vorliegen. Der Nutzen von Netzergänzungen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) in Thun Süd ist vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklung und der Gesamtverkehrsstrategie besser zu begründen. Die LV-Strategie wurde gegenüber der Vorgängergeneration kaum weiterentwickelt.

Die Siedlungsstrategie bleibt allgemein. Gebiete für die innere Verdichtung und die grosse Anzahl an Entwicklungsgebieten bleiben insgesamt ungenügend priorisiert. Damit besteht die Gefahr, dass die gut gelegenen zentralen Entwicklungsgebiete Thun Nord, Thun Bahnhof, Bahnhof Steffisburg und das Areal Güterbahnhof/Bahnhof West durch periphere und schlecht erschlossene Standorte konkurrenziert werden.

Die Analyse zum Unfallgeschehen ist mit dem Black Spot Management flächendeckend. Aufgrund einiger Strassengestaltungs- und Sanierungsmassnahmen sowie LV-Massnahmen wird die Verkehrssicherheit v.a. in Thun, Spiez und Steffisburg leicht erhöht. Auf die vergleichsweise hohe Unfallrate im LV geht das Agglomerationsprogramm jedoch nicht weiter ein.

Mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms ist eine leichte Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten des ÖV und LV sowie eine gewisse Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmemissionen zu erwarten. Die vorhandenen Landschaftsmassnahmen sind noch wenig konkret. Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung beanspruchen neue Flächen.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Thun ist dies nicht der Fall.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Thun** auf CHF 184.59 Mio.. Dieser Betrag umfasst CHF 34.21³ Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 129.77⁴ Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem

³ Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁴ Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

Agglomerationsprogramm der 1. Generation⁵. Die Investitionskosten werden für die betroffene mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen⁶:

35 %

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
0942.3.002	MIV-S-1.2-v	Spiez, Sanierung Knoten Gwattstutz	0.80	0.83	0.29	
0942.3.003	MIV-S-1.2-p	Thun, Sanierung Einmündung Frutigenstrasse/Seefeldstrasse/ Klosestrasse	1.00	1.03	0.36	
0942.3.005	MIV-K-4-i	Thun, Umbau Knoten Berntorplatz	2.30	2.37	0.83	
0942.3.023	LV-N-2-n	Spiez, Sanierung Kreisel Spiezmoos - Autobahnanschluss	2.50	2.49	0.87	
0942.3.051	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	1.11	0.97		0.34
Summe			7.71	7.69	2.35	0.34

Tabelle 2-1 * Preisstand April 2016; ** Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1

⁵ Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁶ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarungen) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte⁷. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

⁷ Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁸.

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

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Thun verfügt über einen gut strukturierten und stringenten Aufbau. Der Bericht weist sämtliche notwendigen Informationen aus. Der rote Faden zieht sich grundsätzlich durch das gesamte Agglomerationsprogramm, auch wenn er nicht immer gut nachvollziehbar ist. Die Teilstrategien sind eher allgemein gehalten. Die behördenverbindlichen RGSK und die Agglomerationsprogramme lassen eine klare Priorisierung insbesondere bei der Siedlungsentwicklung noch vermissen, da die Ergebnisse des Syntheseberichts noch nicht in die RGSK und Agglomerationsprogramme eingeflossen sind.

Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

Stärken

- Sowohl die kantonalen als auch die kommunalen Amtsstellen waren in die Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes Thun involviert. Die Mitwirkung wurde im Rahmen der Erarbeitung des RGSK durchgeführt. Die Eingaben wurden in einem separaten Mitwirkungsbericht dargelegt, zudem sind die wichtigsten Ergebnisse im AP3 zusammenfassend ausgewiesen.
- Im Kanton Bern besteht aufgrund der Verknüpfung von Agglomerationsprogramm und RGSK eine entsprechende regionale Trägerschaft. Die Inhalte des Agglomerationsprogramms werden über das RGSK verbindlich verankert.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Stärken

- Die ausführliche Analyse sämtlicher Themen und die Berücksichtigung der wichtigsten laufenden Planungen ergeben ein gutes Gesamtbild der Agglomeration. Die Erkenntnisse der Analyse führen direkt und logisch zum Handlungsbedarf. Der Bericht weist zudem im Analyseteil ein gutes Verhältnis von Textpassagen und Abbildungen auf.
- Viele zentrale Massnahmen(-pakete) bauen auf der 1. und 2. Generation auf. Diese werden weitergeführt und weiterentwickelt. Die Übersichtskarte zu den Massnahmen aus dem Bereich Verkehr sowie die Darstellung zu den Massnahmen aus den AP1 und AP2 sind hilfreich, um die Zusammenhänge zwischen den Generationen herzustellen.
- Das Agglomerationsprogramm Thun verfügt über einen systematischen Nachweis der Wirkungsanalyse sowie der vorgenommenen Priorisierung der Massnahmen. Dazu gehören auch gute graphische Darstellungen.

Schwächen

- Der Syntheseberichts 2016 zu den RGSK wird noch nicht gebührend in Wert gesetzt, da seine Ergebnisse noch nicht in die behördenverbindlichen RGSK und in die Agglomerationsprogramme eingeflossen sind. Die verbindliche Umsetzung der darin vorgenommenen Priorisierung der Siedlungsentwicklung erfolgt erst mit der Anpassung des kantonalen Richtplans. Für die nächste Generation wird empfohlen, diese Schwäche zu beheben.
- Die kartographische Darstellung des Zukunftsbilds ist schwer lesbar.
- Die Teilstrategien Verkehr, Siedlung und Landschaft sind wenig konkret und nehmen wenig konkreten Bezug zu den spezifischen Herausforderungen der Agglomeration Thun.
- Zu den Teilstrategien wurden mit Ausnahme des ÖV keine Plangrafiken erstellt. Es wäre hilfreich, analog zu der Plangrafik zum ÖV im Strategieteil, Abbildungen zu den anderen Verkehrsträgern zu integrieren. Dies umso mehr, da die Plangrafiken zum LV, der Strasseninfrastruktur und der Nachfragelenkung/-beeinflussung erst im Kapitel 9 des Berichts im Massnahmenteil erscheinen.
- Die Verknüpfung der Teilbereiche Handlungsbedarf – Zukunftsbild/Strategie – Massnahmen ist aufgrund des verbesserungswürdigen Zukunftsbildes sowie der allgemein gehaltenen Teilstrategie Siedlung erschwert.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken

- Der Nachweis des Umsetzungsstands der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation ist gut und nach Themen gegliedert.
- Sämtliche Massnahmen der 1. bis 3. Generation werden übersichtlich dargestellt und thematisch gegliedert.

Schwächen

- Zur Finanzierung sämtlicher Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden grundsätzlich keine Angaben gemacht.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt⁹. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt¹⁰.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)¹¹ vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden¹².

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste¹³.

⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

¹¹ SR 725.116.2

¹² Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

¹³ Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

4.1.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

**Wirksamkeits-
kriterium**

Beurteilung mit Begründung

WK1: Qualität
des Verkehrs-
systems
verbessert

Stärken

- Die Gesamtverkehrsstrategie baut auf den Vorgängergenerationen auf. Die angestrebte Entlastung der Innenstadt durch den Bypass wird in der 3. Generation punktuell noch mit ÖV- und LV-Massnahmen ergänzt. Die Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Knoten Berntorplatz wird verbessert und das Verkehrsmanagement auf der südwestlichen Einfallsachse mit zusätzlichen Dosierungen und Buspriorisierungen verbessert.
- Verschiedene Unfallschwerpunkte und Sicherheitsdefizite im LV werden im Rahmen von Strassensanierungen und Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) in Thun und Spiez behoben. Dadurch verbessert sich die Sicherheit und Attraktivität für den LV.
- In Steffisburg wird die Ortsdurchfahrt aufgewertet. Westlich vom Bahnhof und in Thun Südwest sind zudem kleinere Strassenraumaufwertungen geplant.
- Der Velo-Netzlückenschluss zwischen Schwäbis und der kleinen Allmend verbindet zwei Arbeitsplatzgebiete im Raum des Umstrukturierungsgebiets Thun Nord und verbessert diese für den Veloverkehr wichtige Tangentialverbindung.

Schwächen

- Die Entwicklung einer längerfristigen ÖV-Strategie ist zum Zeitpunkt der Bewertung des Agglomerationsprogramms noch in Bearbeitung und abhängig von der Überarbeitung des Gesamtverkehrskonzepts der Stadt Thun. Es liegen deshalb für verschiedene erkannte Probleme im ÖV noch keine konkreten Massnahmen vor. Insbesondere bleibt die hohe Verkehrsbelastung im MIV und die eingeschränkte Zuverlässigkeit des Busverkehrs im Bahnhofspereimeter ungelöst. Die ÖV-seitige Erschliessung des Entwicklungsgebiets Thun Nord sowie dessen Einbindung in das ÖV-System bleibt ebenfalls unklar.
- Für die weitere Entwicklung des Strassennetzes im Süden von Thun werden keine überzeugenden Lösungen aufgezeigt. Der Nutzen von zusätzlichen Netzergänzungen muss vor dem Hintergrund der Siedlungsentwicklung und der Gesamtverkehrsstrategie besser begründet werden.
- Das LV-Netz ist nur sehr grobmaschig entlang der Hauptverkehrsachsen vorhanden. Analysen und Massnahmen zur feinmaschigeren Netzentwicklung für den Fussverkehr sind nicht ersichtlich. Eine LV-Teilstrategie ist nur sehr rudimentär vorhanden und wurde gegenüber der Vorgängergeneration kaum weiterentwickelt.

WK2: Siedlungs-
entwicklung
nach innen

Stärken

- Das Zukunftsbild zeigt für den Siedlungsbereich detailliert die Unterscheidung nach Nutzungstypen auf. Zusammen mit der Strategie Siedlung wird damit die angestrebte Entwicklung entlang der Entwicklungsachsen sichtbar. Die Agglomeration Thun verfügt über grosse Verdichtungspotentiale an gut gelegenen ÖV-Standorten resp. an potentiell gut mit dem ÖV erschlossenen Standorten, v.a. mit dem ESP Thun Nord (unter Bedingung einer zukünftigen Realisierung der S-Bahnhaltestelle), ESP Thun Bahnhof, dem Bahnhof Steffisburg und dem Areal Güterbahnhof/Bahnhof West. Deren konsequente Entwicklung kann einen Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen und zur Abstimmung von Siedlung und Verkehr leisten.
- An zentralen Orten der Agglomeration erfährt der öffentliche Raum eine gewisse Aufwertung. Mit der Entlastungswirkung durch die Eröffnung des Bypass Thun Nord, mit Verkehrsmanagementmassnahmen sowie punktuellen LV-Massnahmen werden Verbesserungen für den öffentlichen Raum erzielt. In Steffisburg wird mit der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt ein weiterer Beitrag zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raums geleistet.

Schwächen

- Die Siedlungsstrategie bleibt allgemein. Es wird viel auf die laufenden Ortsplanungsrevisionen und den revidierten kantonalen Richtplan verwiesen. Das Agglomerationsprogramm zeigt nicht konkret auf, wo es über die im kantonalen Richtplan festgelegten Instrumente zur Lenkung der Siedlungsentwicklung und zur Begrenzung der Zersiedelung hinausgeht.
- Neben den zentralen, gut gelegenen Entwicklungsgebieten werden zahlreiche weitere Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen wie für Arbeiten ausgewiesen. Teilweise liegen diese Gebiete peripher und sind nicht gut mit dem ÖV erschlossen (z.B. Gebiet Breitmoos in Seftigen oder Mattenstrasse in Uetendorf). Es wird weder in der Stadt Thun noch im Gesamttagglomerationsperimeter eine konsequente Priorisierung der Verdichtungs- und Erweiterungsgebiete vorgenommen. Auch zwischen der Entwicklung in bereits überbauten, noch un bebauten Bauzonen und neu einzuzonenden Bauzonen («Vorranggebiete Siedlungserweiterung») wird zu wenig priorisiert.

WK3: Verkehrs-
sicherheit erhöht

Stärken

- Der Kanton Bern betreibt ein flächendeckendes und systematisches Black Spot Management (BSM) und zusätzlich eine gute Schwachstellenanalyse. Die Schwachstellen werden nach einer Priorisierung in das RGSK übernommen.
- Einige Massnahmen bewirken eine gewisse Verbesserung der Sicherheit. Dazu gehören vor allem Strassenraumgestaltungen (bspw. Ortsdurchfahrt Steffisburg) und Sanierungen.

Schwächen

- Die vergleichsweise hohe Unfallrate im LV wird nicht vertieft thematisiert. Eine stringente Ableitung entsprechender LV-Massnahmen wird nicht aufgezeigt. Es sind nur wenige Massnahmen im Fussverkehr vorgesehen.

WK4: Umwelt-
belastung und
Ressourcen-
verbrauch

Stärken

- Einige Massnahmen bewirken eine leichte Verschiebung des Modal Split zu Gunsten des ÖV und LV sowie eine gewisse Reduktion von Luftschadstoff- und Lärmimmissionen. Dazu tragen namentlich die Verkehrsdosierung und das Einbahnregime im Zentrum, der punktuelle Ausbau der LV-Infrastruktur sowie die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Steffisburg bei.

Schwächen

- Die wenigen vorhandenen Landschaftsmassnahmen sind noch zu wenig konkret, um eine merkliche Verbesserung der Qualität der Landschaft und der ökologischen Vernetzung zu erreichen. Die Vorranggebiete Natur und Landschaft und die Siedlungsbegrenzungen halten aber landschaftliche Kammern offen. Zudem wurde der zunehmende

Erholungsdruck auf das Kanderdelta entlang dem See und dem Flussufer (Thunersee, Aare, Zulg) erkannt, entsprechende Massnahmen wurden aber noch nicht ausgearbeitet.

- Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung beanspruchen bei einer allfälligen Einzonung neue Flächen. Hier fällt stark ins Gewicht, dass diese Gebiete noch nicht priorisiert werden.

UR:
Umsetzungs-
reporting

Stärken

- Das Umsetzungsreporting ist von guter Qualität. Es ist im Hauptbericht übersichtlich und sinnvoll integriert, ausführlich und inhaltlich gut nachvollziehbar. Bei der Herleitung der Massnahmen im LV enthält der Bericht eine nützliche Karte, welche die entsprechenden Massnahmen aus den zwei Vorgängergenerationen abbildet. Für die Strasseninfrastruktur und die Nachfragelenkung/-beeinflussung sind ebenfalls gute Karten im Massnahmenband vorhanden, welche die Massnahmen aller Generationen abbilden. In den Massnahmenblättern Siedlung und Landschaft wird jeweils pro Teilmassnahme angegeben, in welchen Zeithorizont diese fällt. So ist gut nachvollziehbar, welche Teile der Massnahme neu sind.
- Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen ist insgesamt zufriedenstellend.

Schwächen

- Die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen weist Schwächen auf.
- Die Umsetzungskohärenz weist Schwächen auf. Bei der Analyse des Handlungsbedarfs ist nicht immer klar ersichtlich, welche Schwachstellen schon mit Massnahmen vorangehender Generation behoben werden und wo noch zusätzlicher Handlungsbedarf für die 3. Generation besteht (z. B betreffend Behinderungen des Busverkehrs). Zudem ist es in den Massnahmenblättern inhaltlich schwierig nachzuvollziehen, wie die Verkehrsmassnahmen über die Generationen aufeinander aufbauen resp. wie sich die Teilmassnahmen zwischen den Generationen voneinander unterscheiden.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
Summe (Nutzen)	4

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 20.61 Mio. einschliesslich CHF 6.04 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 163.98 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

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

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

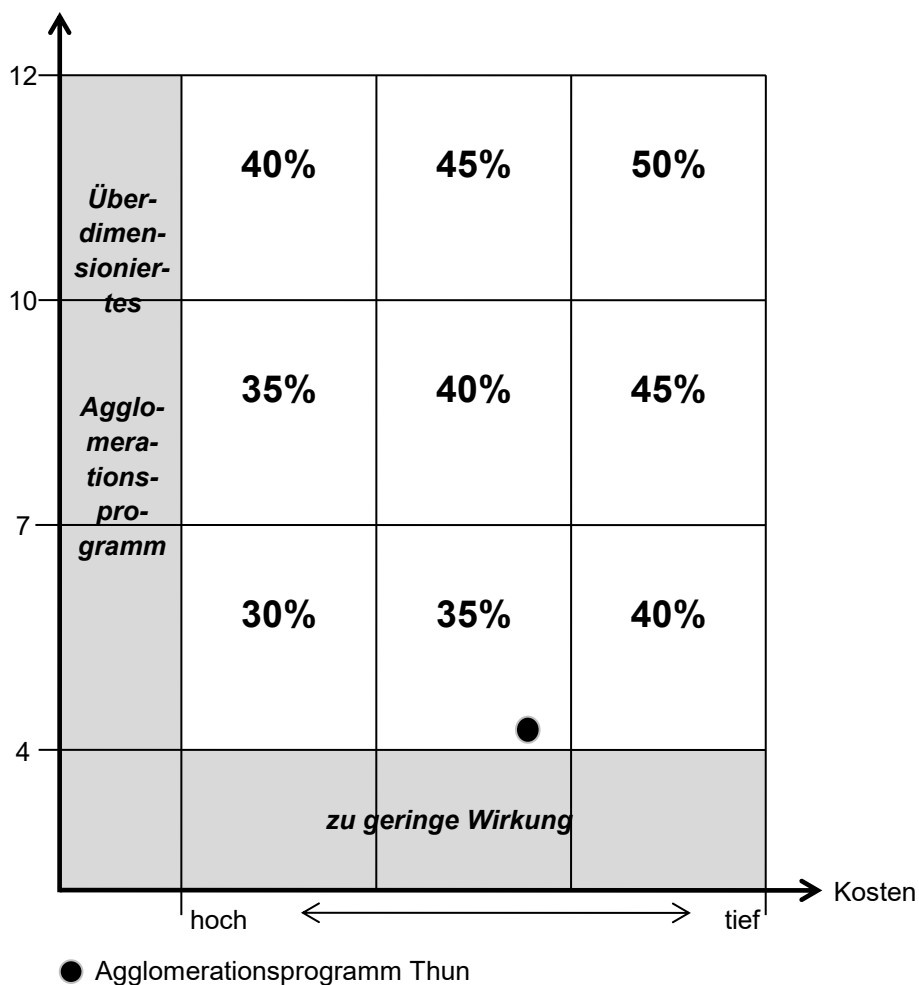


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens¹⁴. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund (Kap. 2 sowie Kap. 5.5)
 - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 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 Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Die in den Tabellen 2-1, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

5.1 Anpassung der Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller 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 Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-1

¹⁴ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0942.3.001	MIV-O-1.2-d	Steffisburg, Sanierung Ortsdurchfahrt, Oberdorfstrasse (Nr. 0942.2.009)	1.03

Tabelle 5-1a

Paket Aufw. Str. B-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0942.3.008	MIV-O-12-d	Thun, Umgestaltung Eigerplatz	0.52
0942.3.009	MIV-O-12-e	Thun, Gestaltung Quartierachse Kasernenstrasse	0.77
0942.3.012	MIV-O-15-b	Thun, Umgestaltung Buchholzstrasse	0.20
0942.3.013	MIV-O-15-c	Thun, Umgestaltung Pfandernstrasse	2.55

Tabelle 5-1b

Paket VM B-Liste (Verkehrsmanagement)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0942.3.025	NM-VM-1-m	Verkehrsmanagement Thunstrasse und Goldiwilstrasse	1.03

Tabelle 5-1c

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹⁵) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁶ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

¹⁵ SR 725.116.21

¹⁶ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
0942.3.054	S-1	Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile (S-1-a, S-1-c, S-1-d, S-1-e, S-1-f, S-1-g)	As
0942.3.055	S-2	Koordination Ortsplanung Gemeinden (S-2-a, S-2-b)	As
0942.3.034	S-3A	Verdichtung und Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)	As
0942.3.035	S-5A	Regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	As
0942.3.036	S-6A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	As
0942.3.037	S-7A	Regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	As
0942.3.038	S-8A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten (Agglomeration)	As
0942.3.056	S-9	Verkehrsentensive Standorte (S-9-a, S-9-c)	As
0942.3.057	S-10	Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel (S-10-a, S-10-b)	As
0942.3.043	S-14A	Siedlungsschwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	As
0942.3.044	S-15A	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	As
0942.3.058	S-16	Aufwertung von öffentlichen Räumen (S-16-a, S-16-b)	As
0942.3.059	L-1	Vorranggebiete Natur und Landschaft (L-1-a, L-1-b, L-1-c)	As
0942.3.050	L-3	Einpassen von Bauten und Anlagen in die Landschaft	As
Verkehrsmassnahmen			
0942.3.006	MIV-U-6	Thun, Neue Aarequerung Thun Süd, Grundsatzentscheid	Bv
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0942.3.010	MIV-E-13-c	Thun, Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse	Av E

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-3

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschritt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0942.3.004	MIV-K-4-b	Agglomeration, Umgestaltung ab Ganderkreisel (Heimberg)-Uetendorf Allmend, Teil Ganderkreisel bis Uetendorf Allmend
0942.3.017	ÖV-Reg-8-a	Uetendorf, Perronverlängerung und Doppelspurausbau Uetendorf - Uetendorf Allmend

Tabelle 5-4

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

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung¹⁷ führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

¹⁷Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
0942.3.014	ÖV-Str-3-e	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd	0.50	Bau- und Finanzreife: unzureichend: Da sich das ÖV-Konzept der Stadt Thun sowie die regionale Angebotsplanung noch in Erarbeitung befinden, erreicht die Massnahme nicht die nötige Reife für den A-Horizont.
0942.3.019	LV-N-2-b	Hilterfingen, Uferweg Hünibach	0.90	Die Massnahme wurde auf Antrag der Agglomeration ins B zurückpriorisiert.
0942.3.020	LV-N-2-h	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	2.50	Die Massnahme wurde auf Antrag der Agglomeration ins B zurückpriorisiert.
0942.3.021	LV-N-2-i	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	0.20	Die Massnahme wurde auf Antrag der Agglomeration ins B zurückpriorisiert.
0942.3.024	NM-VM-1-e	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	3.50	Bau- und Finanzreife: unzureichend: Es wurden von der Agglomeration keine Angaben zu den pauschalen Leistungseinheiten gemacht.
B → C				
0942.3.011	MIV-E-15-a	Thun, Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse	9.50	Kosten-Nutzen-Verhältnis: ungenügend: Die Massnahme erreicht im Quervergleich ein ungenügendes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zudem fallen externe Kosten an (Landschaftszer-schneidung). Die Art und Linienführung der Erschliessung ist zu überdenken. Alternativen sind unter Einhaltung der Strassennetzhierarchien und einer verträglichen Siedlungsentwicklung zu planen. Planungen sind mit den betroffenen (nationalen) Stellen abzustimmen
0942.3.022	LV-N-2-k	Thun, LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Gebietes Lüssli	1.50	Reifegrad: ungenügend und Abhängigkeit Gebietsentwicklung Lüssli: Es ist zurzeit unklar, ob das Gebiet Lüssli überbaut werden soll. Die Massnahme erreicht aufgrund dessen nicht den erforderlichen Reifegrad.

Tabelle 5-5

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

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹⁸:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
0942.3.014	ÖV-Str-3-e	Agglomeration, zusätzliche Linienführung, -optimierung ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd	0.50	0.52	0.18
0942.3.019	LV-N-2-b	Hilterfingen, Uferweg Hünibach	0.90	0.93	0.33
0942.3.020	LV-N-2-h	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	2.50	2.58	0.90
0942.3.021	LV-N-2-i	Thun, LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM)	0.20	0.21	0.07
0942.3.024	NM-VM-1-e	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und Seestrasse	3.50	3.61	1.26
0942.3.052	-	Paket VM B-Liste	1.03	1.03	0.36
0942.3.053	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	4.04	4.04	1.41
Summe			12.67	12.92	4.51

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016**Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung;

In der folgenden **C*-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).

C*-Liste

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

Tabelle 5-7

¹⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

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

Mit Genehmigung vom 4. Mai 2016 durch den Bundesrat verfügt der Kanton Bern über einen Richtplan im Einklang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700).

Für das Siedlungsgebiet und die in den nächsten 15 Jahren möglichen Einzonungen legt der kantonale Richtplan jeweils eine quantitative Obergrenze für den ganzen Kanton Bern fest. Diese Werte wurden mit verschiedenen Vorbehalten genehmigt: Den vorgesehenen Einzonungen kann nur soweit zugestimmt werden, als der Kanton in der Lage ist, den von der Raumplanungsverordnung vorgegebenen Auslastungsgrad von mindestens 100 Prozent seiner Wohn-, Misch- und Zentrumszonen weiterhin sicherzustellen. Zudem gilt es nach wie vor, den Auftrag des Sachplans Fruchtfolgeflächen des Bundes aus dem Jahr 1992 zu erfüllen. Demnach sind im Kanton Bern 82 200 Hektaren Fruchtfolgeflächen dauerhaft zu erhalten. Diese Vorbehalte müssen bei Siedlungsmassnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms zwingend beachtet werden.

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

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

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeit-horizont	Mögliche Konflikte
0942.3.020	LV-N-2-h	5-6	Thun, Regionale Verbindung Kleine Allmend – Schwäbis	B	Ufervegetation
0942.3.006	MIV-U-6	5-3	Thun, Neue Aarequerung Thun Süd	Bv	Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung Nr. 108 "Kanderdelta bis Hilterfingen"
0942.3.034	S-3A	5-3	Verdichtung und Umstrukturierungsggebiete (Agglomeration)	As	S-3A-12 "Obere Kandergrien": in der Nähe des Auengebiets von nationaler Bedeutung Nr. 70 "Chandergrien" und Wasser- und Zugvogelreservat von internationaler und nationaler Bedeutung Nr. 108 "Kanderdelta bis Hilterfingen"

Tabelle 6-1

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

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

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

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

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

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

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

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)¹⁹ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

¹⁹ SR 700.1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Thun** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

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

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	2'000	m2	550	35%	10%	170	340'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.34
-----------------------------------	------

Tabelle A1-a