



22.02.2023

Agglomerationsprogramm Thun

4. Generation

Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-11/4/2



Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Maria Lezzi
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung.....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
2	Zusammenfassung der Prüfergebnisse	5
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung.....	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen.....	5
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen	6
3.1	Eingangsprüfung.....	6
3.2	Prüfung der Grundanforderungen.....	6
4	Massnahmenbeurteilung.....	6
4.1	Angepasste Massnahmen	7
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen.....	8
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen.....	8
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	10
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	10
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C.....	11
4.5	B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	13
5	Programmbeurteilung	13
5.1	Gesamtnutzen	13
5.2	Gesamtkosten.....	14
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	14
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen.....	17
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	17
6.1.1	Allgemeines	17
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU).....	17
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	17
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms.....	18
	ANHANG 1	19
	ANHANG 2	20

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Thun bestehend aus:

- Teil I: Hauptbericht, 25. Juni 2021
- Teil II: Massnahmenblätter, 25. Juni 2021
- Teil III: Karten, 25. Juni 2021
- Teil IV: Umsetzungstabelle, 25. Juni 2021
- Berner Agglomerationsprogramme der 4. Generation, Kantonale Synthese, 1. September 2021
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

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

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Thun nachvollziehbar herzuleiten.

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

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

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

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

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

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

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

2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

2.1 Beitragssatz

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

40%

2.2 Gesamtwürdigung

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

Das Agglomerationsprogramm Thun der 4. Generation (AP) knüpft an die vorangegangenen Generationen an und setzt die eingeschlagenen Stossrichtungen fort. Das Programm ist Bestandteil der behördenverbindlichen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und damit gut verankert. Das Programm ist strategisch gut ausgerichtet und leitet die einzelnen Massnahmen nachvollziehbar entlang einem klaren roten Faden und dem ausgewiesenen Handlungsbedarf ab.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr ist auf konzeptueller Ebene zufriedenstellend aufgearbeitet und stützt sich teilweise auf neu erarbeitete Grundlagen wie die Mobilitätsstrategie 2050 der Agglomeration Thun ab. In den Siedlungsmassnahmen wird die verkehrliche Abstimmung nur sehr knapp erläutert. Die grösseren prioritären Entwicklungsgebiete liegen jedoch bereits mehrheitlich an mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen und zeigen zudem ein grosses Potenzial für eine FVV-Erschliessung und damit für eine weniger autolastige Siedlungsentwicklung. Dieses Potenzial wird jedoch noch zu wenig ausgeschöpft.

Das Agglomerationsprogramm Thun entfaltet eine begrenzte gesamtverkehrliche Wirkung. Es ist eine kohärente Gesamtverkehrsstrategie für die Agglomeration vorhanden. Nachdem der Bypass Thun Nord mit seinen flankierenden Massnahmen realisiert ist, werden strategisch der ÖV und der FVV in der 4. Generation in den Mittelpunkt gestellt. Die entsprechenden Teilstrategien werden aber nur sehr vereinzelt mit Massnahmen umgesetzt, die zudem oft nicht die nötige Reife erreichen. Das Programm beschäftigt sich weder auf strategischer noch auf Massnahmen-Ebene mit dem Güterverkehr und dem Tourismusverkehr. Ebenfalls kaum thematisiert wird die Elektrifizierung im ÖV und Individualverkehr. Das Programm behandelt die Verknüpfung der Verkehrsmittel und Intermodalität konzeptionell. Die Agglomeration geht gewichtigen Handlungsbedarf in diesem Bereich an, indem sie die multimodale Drehscheibe Bahnhof Thun planerisch angeht und die neue S-Bahn-Haltestelle Thun Nord konzeptionell ins Gesamtverkehrssystem einbindet. Es folgen jedoch in dieser Generation kaum reife und damit wirkungsvolle Massnahmen. In der Stadt Thun sind verschiedene Elemente des Mobilitätsmanagements, wie das Einfordern von Mobilitätskonzepten bei grösseren Arealentwicklungen, etabliert, aber die Ausdehnung auf die Region steckt noch in der Konzeptphase und wirkt noch zu wenig konkret. Beim Verkehrsmanagement (VM) wird in dieser Generation das

bisherige Konzept noch überprüft und es sind keine zusätzlichen wirkungsvollen Massnahmen vorgesehen.

Das ÖV-Konzept der Stadt Thun und die Vertiefung für die Innenstadt werden als gute konzeptionelle Grundlage für das Agglomerationsprogramm beurteilt. Die Bustangente Thun West – Nord - Steffisburg ergänzt das Angebot auf einer Tangentialbeziehung durch den Entwicklungsschwerpunkt (ESP) Thun Nord und bindet künftig die S-Bahn-Haltestelle Thun Nord ein. Nach der guten Erschliessung des ESPs mit dem Bypass Thun, bleibt noch vage, wie sichergestellt wird, dass sich in der Zwischenzeit nicht der MIV als primäres Verkehrsmittel zur Erschliessung des ESP etabliert. Der Busverkehr soll in der Zukunft mit verbessertem Verkehrsmanagement vermehrt priorisiert werden. Allerdings ist dessen Weiterentwicklung und Zielrichtung momentan nicht ersichtlich. Massgebende Verbesserungen sind in dieser Generation nicht vorgesehen. Zudem fehlt eine agglomerationsweite konzeptionelle Bearbeitung des ÖV mit intermodalen Umsteigepunkten.

Beim Strassennetz setzt das Agglomerationsprogramm auf strategischer Ebene einen Schwerpunkt auf der siedlungsverträglichen und multimodalen Abwicklung des Verkehrs. Insbesondere in der Thuner Innenstadt und im Dorfzentrum von Spiez fehlen aber entsprechende Massnahmen. Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Uetendorf sowie das Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) Dürrenastquartier entfalten diesbezüglich eine gewisse Wirkung. Das Gesamtverkehrskonzept Stadt Thun weist die aufzuwertenden Gebiete detailliert aus, für den Rest der Agglomeration besteht aber nicht diese Bearbeitungstiefe. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder. Kleinere Aufwertungsmassnahmen in der Stadt Thun dienen primär der Behebung von Unfallschwerpunkten. Sie tragen aber wenig zu einer Verkehrslenkung auf das Basisnetz bei.

Das FVV-Netz basiert auf den kantonalen und regionalen konzeptionellen Grundlagen. Auf den kantonalen und regionalen Routen werden kleinere Massnahmen, welche eine gute Wirkung erzielen, umgesetzt. Auch zugunsten des Fussverkehrs gibt es kleinere, punktuell wirkungsvolle Massnahmen. Die kantonalen Velovorrangrouten befinden sich aber erst im Konzeptstatus und die detaillierte Routenplanung ist noch nicht erfolgt. Somit kann diesen noch keine massgebliche Wirkung attestiert werden. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen des FVV nieder.

Das Programm erreicht eine leicht positive Wirkung im Bereich der Verbesserung der Siedlungsentwicklung nach innen. Auf konzeptioneller Ebene wird klar definiert, dass sich die Agglomeration auf die Siedlungsentwicklung nach innen konzentriert. Positiv gewertet wird, dass mit den vorgesehenen Massnahmen das prognostizierte Wachstum an Wohnbevölkerung und Arbeitsplätzen annähernd aufgefangen werden kann. Zudem liegen viele der Siedlungsmassnahmen (Wohnschwerpunkte sowie Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete) in gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen; beispielsweise die Freistatt oder die Hoffmatte in Thun. Bei anderen Siedlungsmassnahmen wie etwa die Bernstrasse oder auch die Gesamtentwicklung in Heimberg ist die ÖV-Erschliessung als eher mässig zu beurteilen. In Anbetracht verhältnismässig tiefer Dichten sowie eines eher hohen Wohnbaulandbedarfs sind die Siedlungserweiterungsgebiete kritisch zu beurteilen, auch wenn die meisten der Siedlungserweiterungsmassnahmen erst mittel- bis langfristig realisiert werden sollen. Die für den A-Horizont vorgesehenen Siedlungserweiterungen Siegenthalergut und Thunstrasse-Glockental füllen immerhin Siedlungslücken und liegen in bereits relativ gut mit dem ÖV erschlossenen Gebieten. Die Siedlungsmassnahmen sind wenig konkretisiert, um eine konkrete Wirkung abschätzen zu können. Ferner fehlen Aussagen zur Freiraumqualität und -gestaltung, was sich in der Wirkungsbeurteilung niederschlägt.

In der Verkehrssicherheit kann das Programm eine leicht positive Wirkung erzielen. Die Verkehrssicherheit wird als separate Teilstrategie behandelt. Mit der eher geringen Anzahl an Massnahmen im Bereich Strassenraumgestaltung und FVV kann das aber keine starke Wirkung für die Verkehrssicherheit erzielen, welche über die bestehenden Verkehrssicherheitsinstrumente, insbesondere die Behebung von Unfallschwerpunkten, hinausgeht.

Im Bereich Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch erzielt das Agglomerationsprogramm eine eher geringe Wirkung. Das liegt insbesondere daran, dass mit den aufgezeigten Massnahmen nur sehr

begrenzte Wirkungen, wie eine Modalsplit-Verschiebung zugunsten des ÖV und FVV erreicht werden. Somit können auch keine massgebenden Emissionsminderungen (Lärm, Luft) erwartet werden. Die Landschaftsmassnahmen für die Seeufergebiete und die Flussufer sowie die konzeptuelle Bearbeitung der Ausgangspunkte der Erholungsgebiete sind positiv hervorzuheben. Sie tragen zu einer besseren Abstimmung zwischen Schutzinteressen und Erholungsnutzung bei. Sie sind jedoch noch zu wenig vertieft, um eine konkrete Wirkung erzielen zu können.

Die Umsetzung der Verkehrs- wie auch der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation ist zwar teilweise verzögert, aber insgesamt auf Kurs. Bei den Verkehrsmanagement-Massnahmen liegt die verzögerte Umsetzung daran, dass das Verkehrsmanagementkonzept zurzeit überarbeitet wird. Die Verzögerungen bei den FVV-Massnahmen sind dagegen nur teilweise nachvollziehbar begründet. Erfreulich ist die klare Ausweisung der Fortschritte in den Siedlungsmassnahmen. Dies erlaubt einen guten Überblick über die Umsetzung. Damit ist der Umsetzungsstand der Massnahmen der 2. Generation insgesamt als genügend zu beurteilen.

2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

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

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF)*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
0942.4.010	TOW.MI V-Auf.3	Uetendorf, BGK Ortsdurchfahrt	5.10	5.04	2.02	
0942.4.140	LV-A	Paket LV A-Liste	14.04	15.13		6.05
0942.4.141	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	9.35	4.98		1.99
Summe			28.49	25.15	2.02	8.04

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

3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

3.1 Eingangsprüfung

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

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

3.2 Prüfung der Grundanforderungen

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

Im Agglomerationsprogramm **Thun** sind die Grundanforderungen erfüllt.

4 Massnahmenbeurteilung

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

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

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

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

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

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

4.1 Angepasste Massnahmen

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

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

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

0942.4.026	TOW.LV- Ü.1.1	Thun, Velohauptroute Burger-/General-Wille-Strasse (V1-e, Abschnitt Nord)	3.46
0942.4.027	TOW.LV- Ü.1.2	Heimberg - Uetendorf, Velohauptroute Autobahnknoten - Zelgstrasse (exkl. Aare-Brücke)	2.18
0942.4.028	TOW.LV- Ü.1.3	Heimberg - Uetendorf, Velohauptroute Neubau Radstreifen Aare-Brücke	2.08
0942.4.029	TOW.LV- Ü.1.4	Heimberg - Uetendorf, Velohauptroute Aegerten-/Zelgstrasse bis Autobahnzubringer	0.40
0942.4.030	TOW.LV- Ü.1.5	Uetendorf, Velohauptroute Streckenabschnitt Allmendstrasse	0.49
0942.4.031	TOW.LV- Ü.1.6	Uetendorf, Velohauptroute Streckenabschnitt Uttigenstrasse	0.49
0942.4.033	TOW.LV- Ü.1.8	Thun, Fussverkehr Allmendstrasse/-unterführung/Stockhornstrasse (F4-j)	0.49
0942.4.034	TOW.LV- Ü.1.9	Spiez, Uferweg Einigen - Spiez (Lückenschluss Ghei - Weidli)	2.97
0942.4.035	TOW.LV- Ü.1.10	Bahnhof Spiez, Ausbau Personenüberführung Ost	1.48

Tabelle 4-1a

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0942.4.011	TOW.MIV- Auf.4.1	Thun, Sanierung Maulbeerkreisel (USP 1031)	0.99
0942.4.012	TOW.MIV- Auf.4.2	Thun, Sanierung Bahnhofplatz (USP 1044)	0.25
0942.4.013	TOW.MIV- Auf.4.3	Thun, Sanierung Kreisel Burgerstrasse/Talackerstrasse (USP 1053)	0.74
0942.4.014	TOW.MIV- Auf.4.4	Thun, Länggasse – Jungfraustrasse (USP 1237)	0.99
0942.4.015	TOW.MIV- Auf.4.5	Thun Schwäbischgasse/Grabenstrasse (USP 1401)	0.74
0942.4.016	TOW.MIV- Auf.4.6	Thun Homadstrasse/Talackerstrasse (USP 1043)	1.48
0942.4.017	TOW.MIV- Auf.4.7	Thun, Bernstrasse (KS 6) – Stuckikreisel (USP 1041)	1.78
0942.4.018	TOW.MIV- Auf.4.8	Thun, Bernstrasse (KS 6) – Kyburgkreisel (USP 1190)	1.98
0942.4.019	TOW.MIV- Auf.4.9	Thun, Frutigenstrasse Fussgängerstreifen Hohmad (USP 1291)	0.40

Tabelle 4-1b

Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0942.4.036	TOW.LV- Ü.2.1	Thun, Velohauptroute Schoren-/Freistrasse (V1-a, Abschnitt Süd)	4.55
0942.4.037	TOW.LV- Ü.2.2	Thun, Velohauptroute Buchholz-/Adlerstrasse (V1-e, Abschnitt Süd)	1.29

0942.4.038	TOW.LV- Ü.2.3	Thun, Velohauptroute Schulstrasse (V1-b)	2.18
0942.4.039	TOW.LV- Ü.2.4	Steffisburg, Velohauptroute Thunstrasse	2.47
0942.4.040	TOW.LV- Ü.2.5	Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung "Mitte" (Glockental - Mühlbach)	2.67
0942.4.041	TOW.LV- Ü.2.6	Heimberg - Seftigen, Neubau Radstreifen Limpbach - Zelgstrasse	1.98
0942.4.042	TOW.LV- Ü.2.7	Spiez, Velohauptroute Faulensee - Spiez	2.97
0942.4.043	TOW.LV- Ü.2.8	Thun, Durchwegung Lüssli - Pfandern (F4-w)	1.78

Tabelle 4-1c

4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
0942.4.053	TOW.S-Ü.1	Koordination der Siedlungsentwicklung: Innerregionaler Ausgleich von Siedlungsflächen Wohnen	As
0942.4.054	TOW.S-Ü.2	Koordination der Siedlungsentwicklung: Umsetzung Regionaler Arbeitszonenpool	As
0942.4.055	TOW.S-Ü.3	Koordination der Siedlungsentwicklung: Überkommunale Kompensation Fruchtfolgeflächen (FFF)	As
0942.4.057	TOW.S-UV.1.1	Bernstrasse	As
0942.4.058	TOW.S-UV.1.2	Gesamtentwicklung Bahnhof	Bs
0942.4.059	TOW.S-UV.1.3	Ortskern	Bs
0942.4.060	TOW.S-UV.1.4	Schwäbis Cremo	As
0942.4.061	TOW.S-UV.1.5	VBS Areal	As
0942.4.062	TOW.S-UV.1.6	Stockhorn-/Bernstrasse	As
0942.4.063	TOW.S-UV.1.7	Pfrundmatte	As
0942.4.064	TOW.S-UV.1.8	ESP Thun Nord	As
0942.4.065	TOW.S-UV.1.9	Bahnhof West / Güterbahnhof	As
0942.4.066	TOW.S-UV.1.10	Rosenau-Scherzligen	Bs
0942.4.067	TOW.S-UV.1.11	Aarefeld Nord	Bs

⁶ SR 725.116.21

0942.4.069	TOW.S-UV.1.13	Hoffmatte	As
0942.4.071	TOW.S-UV.1.15	Freistatt	As
0942.4.073	TOW.S-UV.1.17	Entwicklung Zentrum Spiez	Bs
0942.4.074	TOW.S-UV.1.18	Landi	As
0942.4.077	TOW.S-SW.1.1	Hodelmatte/Au	As
0942.4.078	TOW.S-SW.1.2	Bostudenzelg	As
0942.4.079	TOW.S-SW.1.3	Rösslimatte	Bs
0942.4.080	TOW.S-SW.1.4	Simmentalstrasse (Uechli)	As
0942.4.083	TOW.S-SA.1.1	Lattigen / Au	As
0942.4.084	TOW.S-SA.1.2	Angolder	As
0942.4.085	TOW.S-SA.1.3	ESP Bahnhof Steffisburg	As
0942.4.086	TOW.S-SA.1.4	Schoren / Gwattmöslü	As
0942.4.087	TOW.S-SA.1.5	Mittlere Strasse / Rütlistrasse / Industriestrasse	Bs
0942.4.090	TOW.S-VW.1.2	Breitmoos	Bs
0942.4.094	TOW.S-VW.1.6	Thunstrasse-Glockenthal	As
0942.4.095	TOW.S-VW.1.7	Bahnhofstrasse	Bs
0942.4.096	TOW.S-VW.1.8	Siegenthalergut	As
0942.4.097	TOW.S-VW.1.9	Ischlag	Bs
0942.4.100	TOW.S-VA.1.2	Bernstrasse	Bs
0942.4.101	TOW.S-VA.1.3	Weststrasse Süd	Bs
0942.4.102	TOW.S-VIV.1	Verkehrsintensive Vorhaben (VIV)	As
0942.4.108	TOW.S-Bgo/Bgm.1; TOW.L-Tg.1	Wichtige Siedlungsbegrenzungen und - trenngürtel ohne/mit Interessenabwägung (ERT inkl. Agglomeration)	As
0942.4.109	TOW.L-Schu.1	Vorranggebiete Natur und Landschaft (Agglomeration)	As
0942.4.123	TOW.L-Ü.1	Seeufergebiet	As
0942.4.124	TOW.L-Ü.2	Flussufer	As
0942.4.129	TOW.L-Ü.3	Geotop Faulenseemoos	As
0942.4.130	TOW.T-S.1	Schwerpunkte Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	As
0942.4.136	TOW.T-V.1	Vorranggebiete Sport, Freizeit und Tourismus (Agglomeration)	As
0942.4.138	TOW.T-Ü.1	Erholungsgebiete (Agglomeration)	As
0942.4.139	TOW.T-Ü.3	Ausgangspunkte der Erholung	As
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0942.4.007	TOW.ÖV-Str.3	Bustangente Thun-West - Nord - Steffisburg	Av E

0942.4.025	TOW.NM-VM.1	Verkehrsmanagement-Konzept Region Thun	Av E
0942.4.046	TOW.KM-Ü.1	Organisation Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	Av E
0942.4.047	TOW.KM-Ü.2	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun - Aktionen und Veranstaltungen	Av E
0942.4.048	TOW.KM-Ü.3	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun - Mobilitätskurse und Beratung	Av E
0942.4.049	TOW.KM-Ü.4	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun - Mobilitätsmanagement bei Arealentwicklungen	Av E
0942.4.050	TOW.KM-Ü.5	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun - Regionales Veloverleihsystem	Av E
0942.4.051	TOW.KM-Ü.6	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun - Flexible Arbeitsformen, Co-Working	Av E

Tabelle 4-2

4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-3

4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

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

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

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
Keine Massnahmen		

Tabelle 4-4

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

4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Begründung
A → C				
0942.4.032	TOW.LV- Ü.1.7	Veloverbindung Heimberg - Uttigen (inkl. CIS-Steg)	3.10	Konflikt im Bereich Umwelt: Bodenversiegelung, Lichtverschmutzungsquelle und Landschaftseingriffe führen zu übermässigen Beeinträchtigungen des BLN Nr. 1314; zusätzlich besteht ein möglicher Konflikt mit Gewässerraum, Ufervegetation und Wald; die Anhörung der ENHK ist nötig.
0942.4.008	TOW.MI V-Auf.1	Thun, BGK Innenstadt	8.80	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Eckpfeiler des BGK sind noch nicht festgelegt; die Wirkung der Massnahme kann somit nicht eruiert werden.
0942.4.009	TOW.MI V-Auf.2	Thun, BGK Siegenthalergut - Weststrasse	9.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Eckpfeiler des BGK sind noch nicht festgelegt; die Wirkung der Massnahme kann somit nicht eruiert werden.
B → C				
0942.4.044	TOW.LV- F.1	Thun, Fussverkehr Verbreiterung Bahnunterführung Schulstrasse (F4-a)	8.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der Handlungsbedarf wird unter anderem mit kreuzenden Bussen begründet; deren Frequenz ist jedoch nicht hoch. Die Schulstrasse hat gemäss GVK Stadt Thun keine Durchleitungsfunktion; es sind somit auch kostengünstigere Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit denkbar.
0942.4.001	TOW.KM -Mu.1	ESP Bhf Thun - Bushoferweiterung Süd und Erweiterung Hst Postbrücke	5.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Der Variantenentscheid ist noch nicht definitiv gefällt. Im Zuge des Charette- Verfahren werden allenfalls noch Projektänderungen vorgenommen. Die räumlichen Voraussetzungen für die Übernahme der Funktion des Bushofs bestehen auf der Südseite des Bahnhofs noch nicht. Es besteht ein

				möglicher Konflikt mit einzelnen schutzwürdigen Bäumen.
0942.4.002	TOW.KM -Mu.2	ESP Bhf Thun - Velostation Süd und Ausbau PU Mitte	18.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Der Umfang der Massnahmen ist noch nicht geklärt und die Machbarkeit ist noch nicht nachgewiesen. Die Kosten können noch nicht ausreichend genau bestimmt werden. Ausserdem bestehen Abhängigkeiten von der Bushoferweiterung im Süden des Bahnhofs.
0942.4.003	TOW.KM -Mu.3	ESP Bhf Thun - Bushoferweiterung Seestrasse (inkl. Velostation)	14.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Machbarkeit und die Kosten können noch nicht nachgewiesen werden. Ausserdem bestehen Abhängigkeiten von der Bushoferweiterung im Süden des Bahnhofs.
0942.4.005	TOW.KM -Mu.5	ESP Thun-Nord, Gestaltung Haltestellenumfeld und Vernetzung Bahn-Bus	13.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Kosten und die Machbarkeit sind noch nicht abschliessend nachgewiesen. Die Inhalte der Massnahme sind noch nicht durchwegs geklärt.
0942.4.024	TOW.MI V-Auf.9	Spiez, BGK Dorfzentrum	9.50	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Eckpfeiler des BGK sind noch nicht festgelegt. Es bestehen Abhängigkeiten von städtebaulichen Entwicklungen. Die Wirkung der Massnahme kann somit noch nicht beurteilt werden.

Tabelle 4-5

4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

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

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundes- beitrag **
0942.4.020	TOW.MIV- Auf.5	Thun, BGK Dürrenastquartier	7.80	7.71	3.08
0942.4.142	LV-B	Paket LV B-Liste	19.89	19.89	7.96
Summe			27.69	27.60	11.04

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

5 Programmbeurteilung

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

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

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

5.1 Gesamtnutzen

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

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Thun der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

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

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

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

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn voraussichtlich in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der

⁷ SR 725.116.2

4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

5.2 Gesamtkosten

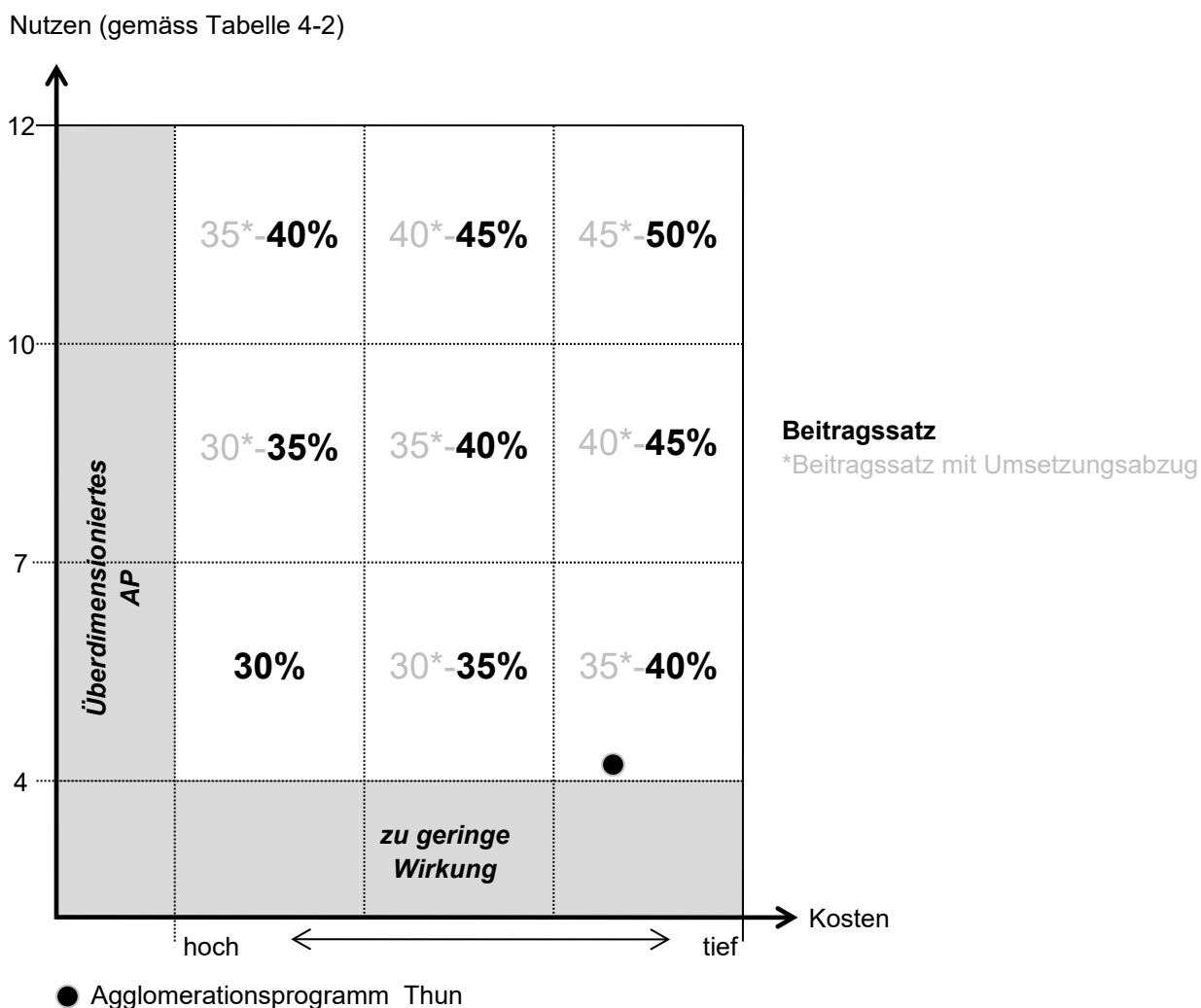
Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Thun belaufen sich auf 52.75 Mio. CHF. Für die mittelkleine Agglomeration Thun werden diese Gesamtkosten als tief eingestuft.

5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde als genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.⁸

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 40%.



⁸ Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4.

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen namentlich «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

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

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

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
0942.4.034	TOW.LV-Ü.1.9	4-1a	Spiez, Uferweg Einigen - Spiez (Lückenschluss Ghei - Weidli)	PauschA	Schutzwürdige Ufervegetation und Feuchtgebiet
0942.4.040	TOW.LV-Ü.2.5	4-1c	Steffisburg, Fuss- und Veloverbindung "Mitte" (Glockental - Mühlbach)	PauschB	Gewässerraum, neue Zäsur mitten durch die Agrarlandschaft

Tabelle 6-1

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

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

A-Liste:

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

Tabelle 6-2

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

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

Tabelle 6-3

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

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)⁹ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

Die gesamtverkehrliche Wirkung des Agglomerationsprogramms ist unter Berücksichtigung der erarbeiteten strategischen Grundlagen und bestehenden Teilstrategien mit wirkungsvollen und reifen Massnahmen zu verbessern. Ferner sind mehr lenkungsstarken Push-Massnahmen zu entwickeln. Beispielsweise könnte ein agglomerationsweites restriktives Parkraummanagement oder Massnahmen zur Erhöhung des Besetzungsgrads starke Wirkungen erzielen. Die Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen wie Angebote zur Förderung der Elektromobilität, könnten darüber hinaus helfen, den MIV umwelt- und siedlungsverträglicher zu gestalten. Die Behandlung des Themas Tourismusverkehr, welcher in der Agglomeration Thun eine gewisse Wichtigkeit aufweist, könnte dem Programm eine weitere Facette hinzufügen, welche der Zielerreichung dienlich wären.

Der Ausbau der multimodalen Drehscheibe Bahnhof Thun sowie die Einbindung der neuen S-Bahn-Haltestelle Thun Nord ins Gesamtverkehrssystem weisen ein grosses Potenzial zur Verknüpfung der Verkehrsmittel und zur Aufwertung dieser Bahnknoten auf. Dieses Potenzial lässt sich jedoch nur mit reifen und abgestimmten Massnahmen nutzen, die es in kommenden Generationen zu entwickeln gilt. Der Ansatz, den Verkehr über vermehrtes Verkehrsmanagement zu lenken und verträglicher zu gestalten, wird als vielversprechend angesehen. Dafür sind aber ebenfalls vertiefte Weiterentwicklungen erforderlich. Bei angemessener Planung und Realisierung könnten die Strassenaufwertungsmassnahmen in der Innenstadt Thun und im Dorfzentrum Spiez massgebend zur Erhöhung der Verkehrssicherheit, zur Lenkung des Verkehrs auf das Basisnetz sowie die Verbesserung der Siedlungsqualität beitragen. Dafür müssen die definierten Ziele aber in konkrete Massnahmen umgesetzt werden. Schliesslich könnten konsequent geplante Velovorrangrouten einen merklichen Beitrag dazu leisten, den Modalsplit entsprechend den Zielsetzungen zu beeinflussen.

Für ein zukünftiges Agglomerationsprogramm wäre ein noch stärkerer Fokus auf die Innenentwicklung, sowie auf Massnahmen zur Entwicklung im Bestand wünschenswert. Der Spielraum des Agglomerationsprogramms zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen liesse sich im

⁹ SR 700.1

Verhältnis zu den kantonalen Vorgaben intensiver nutzen. Hilfreich für die Lesbarkeit des Programms wären ausserdem ausführlicher beschriebene Siedlungsmassnahmen, welche unter anderem auch aufzeigen, wie die Grün- und Freiraumaufwertung/-gestaltung berücksichtigt wird. Zudem sollte zur Wirkungsbeurteilung für die Daueraufgaben klarer ausgewiesen werden, was bereits an die Hand genommen wurde und was zukünftig in den jeweiligen Horizonten noch zu unternehmen ist. Auflistungen aus dem RGSK wie die Siedlungsbegrenzungen und -trenngürtel sollten als solche ausgewiesen und nicht als Massnahmen des AP aufgeführt werden. Ausserdem ist darzustellen, wenn keine Veränderungen zu vorherigen Generationen vorgenommen wurden. Für die zukünftigen Agglomerationsprogramme könnte auch ein stärkerer Fokus auf die Aufwertung von natürlichen und landschaftlichen Werten und Grünräumen durch Landschaftsmassnahmen zielführend sein.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen müssen darauf abgestimmt sein. Das Programm der 4. Generation setzt sich zum Ziel, den MIV-Anteil von 61% im Jahr 2015 bis 2040 auf 52% zu reduzieren und die Raumnutzerdichte von 77 Einwohner und Beschäftigte pro Hektar im Jahre 2017 bis in 2040 auf 90 Einwohner und Beschäftigte pro Hektar zu erhöhen. In Anbetracht der Tatsache, dass sich die MOCA-Indikatoren nicht in Richtung der Zielwerte entwickelt haben, kann aus den Teilstrategien und den vorgeschlagenen Massnahmen der 4. Generation die Zielerreichung nicht erwartet werden. Im Hinblick auf die 5. Generation sollte daher ein merklicher Fortschritt in Richtung der Wirkungsziele erreicht werden¹⁰.

Auf operationeller Ebene wird empfohlen, in kommenden Generationen in den Massnahmenblättern der Verkehrsmassnahmen klarer die Inhalte der Massnahme zum Ausdruck zu bringen. Auch könnten Illustrationen hilfreich sein, um die Massnahmen besser zu erklären und eine entsprechende Wirkung darstellen zu können.

¹⁰ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Langsamverkehrsüberführungen	400	m2	4'039	40%	5%	8%	1'658	663'001
Längsführung Kat.1	1'275	m	422	40%	5%	8%	173	221'000
Längsführung Kat.2	1'640	m	591	40%	5%	8%	243	397'801
Längsführung Kat.3	5'550	m	1'785	40%	5%	8%	733	4'066'407
Längsführung Kat.4	425	m	4'000	40%	5%	8%	1'642	697'680

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	6.05
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

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

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	8'780	m2	551	40%	5%	8%	226	1'986'336

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.99
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
0942.4.066	TOW.S- UV.1.10	Rosenau-Scherzligen	Möglicher Konflikt mit dem angrenzenden Vogelreservat Nr. 108 (WZVV), mit dem Gewässerraum und prioritären Gebieten als Planungsgrundlage für ökologische Infrastruktur
0942.4.067	TOW.S- UV.1.11	Aarefeld Nord	Möglicher Konflikt mit dem angrenzenden Vogelreservat Nr. 108 (WZVV), mit dem Gewässerraum und schutzwürdigen Bäumen

Tabelle A2-1