



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumdevelopment ARE

26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Thun

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / M503-0064

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1 Gegenstand der Prüfung	4
1.2 Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3 Vorgehen im Prüfprozess	4
1.4 Vorgehen in der Umsetzung.....	4
2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3 Prüfung der Grundanforderungen	8
4 Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	12
5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen	15
5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	18
5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	19
5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	19
6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	20
6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	20
6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	20
7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	22
ANHANG 1	23
ANHANG 2	24
ANHANG 3	25

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Thun bestehend aus:

- RGSK: Synthesebericht 2012, 13. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2. Generation, Teil I: Bericht, 15. Juni 2012
- Agglomerationsprogramm V+S Thun 2. Generation, Teil II: Massnahmenblätter, 15. Juni 2012
- Umsetzungsbericht Teil A und Teil B [digital]

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 eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben 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 Massnahmen¹ 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 Handen 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 finanziell 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.

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

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

Das Agglomerationsprogramm Thun 2. Generation behandelt alle Themen eines Agglomerationsprogramms. Mit dem Zukunftsbild, den Teilstrategien Siedlung und Verkehr sowie den vorgeschlagenen Massnahmen konnte eine ganzheitliche Planung erreicht werden, mit der die Gesamtverkehrskonzeption aus der 1. Generation konsequent weiterentwickelt wird.

Die Stärken des Agglomerationsprogramms liegen in der Weiterführung des Konzepts zur Entlastung der Innenstadt vom motorisierten Individualverkehr (MIV) sowie einzelnen guten Planungen für Entwicklungsschwerpunkte (ESP Thun Nord) und Umstrukturierungsgebiete mit entsprechenden Massnahmen. Diese ESP-Entwicklung an gut erschlossenen Lagen trägt dazu bei, in der Agglomeration die Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) zu verstärken. Zudem kann mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms der bedeutende Strom an Wegpendlern nach Bern zu einem hohen Anteil auf den ÖV gelenkt werden. Allerdings sind trotz umfangreichen Planungen zu den ESP und ihrer Erschliessung Inkonsistenzen festzustellen. So haben einige Erschliessungsstrassen (v.a. Thun Süd/Südwest und Bahnhof Steffisburg) auch eine gewisse Entlastungsfunktionen. Die flankierenden Massnahmen dazu sind jedoch nur unzureichend entwickelt. Im Siedlungsbereich fördern die ESP- und VE-Politik sowie die mit der Landschaft abgestimmten Siedlungsbegrenzungslinien insbesondere für das Kerngebiet der Agglomeration eine Siedlungsentwicklung nach innen.

Zu den Schwächen des Programms ist sowohl im Verkehrs- als auch Siedlungsbereich die untergeordnete Behandlung der Räume ausserhalb der Kernagglomeration zu zählen, insbesondere beim ÖV und beim Langsamverkehr. So nehmen der Teilraum Spiez und Gemeinden im Umland des Agglomerationskerns bei der Ausarbeitung von Massnahmen einen relativ geringen Stellenwert ein.

Die ungleiche Bearbeitungstiefe zwischen Agglomerationskern und Umland führt auch zu einer nur schwer erkennbaren Gesamtkonzeption bei den Themen Verkehrssicherheit, Umweltbelastungen und Aufwertung von Natur und Landschaft, wo die vorgeschlagenen Massnahmen primär für die Kernstadt Thun lokal eine gute Wirkung erwarten lassen, jedoch nicht flächendeckend für den ganzen Agglomerationsraum.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Thun belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 153.02 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 39.97 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 113.05 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

35%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung

³ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag**</i>
0942.2.008	M/S1.13	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Unterdorfstrasse	2.00	1.78***	0.62
0942.2.012	M/S 5.8	Umbau Ziegeleikreisel, Steffisburg	2.00	1.80	0.63
0942.2.049	LV2.1	Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend- Uttigenstrasse	2.50	2.25	0.79
0942.2.063	VM M2	Verkehrsmanagement West- und Talackerstrasse	0.50	0.45	0.16
0942.2.064	VM M3	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	1.00	0.90	0.31
0942.2.065	VM M4	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	0.50	0.45	0.16
0942.2.066	VM M5	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	2.00	1.80	0.63
0942.2.067	VM M6	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	0.10	0.09	0.03
0942.2.068	VM M7	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	3.00	2.70	0.94
0942.2.071	VM M10	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	3.00	1.30***	0.45
0942.2.072	VM M11	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	6.50	5.85	2.05
0942.2.088	ÖV3	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Thun - ÖV 3.4, 3.5 (Erschliessung ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg)	1.00	0.90	0.31
0942.2.091	LV A-Liste (Anhang 1)			9.53	3.34
Summe				29.80	10.42

Tabelle 2-1 (* 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 Verfestigung 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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
0942.2.009	M/S1.14	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	1.00	0.90	0.31
0942.2.022	M12.2	Umgestaltung Mönchplatz	1.00	0.84**	0.29
0942.2.040	ÖV3.7	zusätzliche Linienführung, -optimierung, ÖV und Siedlungsentwicklung Thun Süd (Neufeld, Allmendingen) aufeinander abstimmen	0.50	0.45	0.16

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag*
0942.2.044	ÖV4.2.1	ÖV-Anbindung Kandergrien	0.30	0.27	0.09
0942.2.062	VM M1	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Frutigenstrasse und - Seestrasse	3.50	3.15	1.10
0942.2.092		LV B-Liste (Anhang 1)		4.59	1.61
		Summe		10.20	3.56

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung, gerundet; ** Kosten im Benchmark gekürzt)

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 Thun handelt es sich um eine mittlere bis 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.

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 verpflichtet 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

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
WK1: Qualität der Verkehrs- systeme verbessert	Stärken <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Gesamtverkehrsstudie des Agglomerationsprogramms der 1. Generation mit einer Konzentration auf die Innenstadtentlastung wird in der 2. Generation kohärent ergänzt. Hauptfokus liegt dabei auf der Verbesserung der Erschliessung der ESP und weiteren Entwicklungsgebieten mit allen Verkehrsmitteln. ▪ Mit der Massnahme Bypass Thun Nord aus der 1. Generation, deren flankierenden Massnahmen sowie dem vorgeschlagenen Verkehrsmanagement wird das Strassennetz im Kern der Agglomeration deutlich entlastet sowie die Erschliessung des kantonalen ESP Thun Nord verbessert. Weiter tragen Aufwertungen von Ortsdurchfahrten zur Verbesserung des Netzes bei. ▪ Im ÖV wird ein Programm zur Buspriorisierung umgesetzt, welches die Fahrplanstabilität erhöht und die Qualität des ÖV-Angebots in Thun steigert. Basierend auf einer Langfristvision werden punktuelle Netzergänzungen im Busnetz vorgeschlagen, um die ESP besser mit der Innenstadt und dem Bahnhof zu verbinden und das Angebot zu stärken. In der Kernagglomeration wird jedoch die Umsetzung von Durchmesser- und Tangentiallinien nicht konkret angegangen. Ebenso wird trotz ausgewiesem Handlungsbedarf die Verbesserung des ÖV-Angebotes in Spiez zu wenig thematisiert. ▪ Die Qualität der Intermodalität wird durch den Ausbau des B+R-Angebots und

Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung kriterium

die geplante Verbesserung der Zugänge zu den Bahnhöfen in Thun und Steffisburg erhöht. Weitere Verbesserungen sind noch in Massnahmen zu konkretisieren.

- Es werden verschiedene Massnahmen ergriffen (Verkehrsmanagement, Busbevorzugung, Parkleitsystem, Mobilitätsmanagement), mit denen die Verkehrsbelastung in der Innenstadt reduziert und die Nutzung der bestehenden Infrastrukturen optimiert werden kann. Einzelne Massnahmen müssen jedoch noch konkretisiert werden, damit eine überzeugende Lenkungswirkung erreicht werden kann.

Schwächen

- Die Strategie zur Ergänzung des Strassennetzes ist schwer in das Gesamtverkehrskonzept einzuordnen oder stellt dieses sogar in Frage (Autobahnanschluss Allmendstrasse-Zollhaus). Insbesondere können dadurch angestrebte Ziele zur Erhöhung des Anteils des ÖV und des Langsamverkehrs am Modal Split unterlaufen und der Nutzen anderer Massnahmen verringert werden.
- Das Velokonzept Thun Nord und konkrete Verbesserungsmassnahmen für das Fuss- und Veloverkehrsnetz im Agglomerationskern (Rückgrat entlang der Aare und der Bahn) führen zwar zu punktuellen Verbesserungen der Erreichbarkeit gewisser Gebiete für den Langsamverkehr, es fehlt jedoch eine Schwachstellenanalyse und ein darauf aufbauendes Gesamtkonzept über den gesamten Agglomerationsraum. Der Langsamverkehr hat gegenüber den übrigen Verkehrsmitteln einen kleineren Stellenwert.

WK2:
Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Die Agglomeration Thun behandelt in ihrem Zukunftsbild, in der Strategie Siedlung sowie in den abgeleiteten Massnahmen alle wesentlichen Aspekte einer Siedlungsentwicklung nach innen. Fokussiert wird dabei auf eine abgestimmte Gesamtkonzeption mit der Entwicklung von ESP und Arbeitsplatzzonen, einer Politik für verkehrsintensive Standorte, einer Siedlungsverdichtung im Bestand sowie der Begrenzung der Siedlung insbesondere für den Kern der Agglomeration.
- Mit den Vorgaben des kantonalen Richtplans (Neueinzonungsregelungen) und des RGSK kann die Agglomeration einen weiteren Beitrag gegen die Zersiedlung und für eine Siedlungsentwicklung nach innen leisten. Insbesondere zu erwähnen ist die Festlegung adäquater Siedlungsbegrenzungslinien für die Kernagglomeration, welche in Abstimmung mit der Landschaftskonzeption erfolgt.
- Die planerische Aufbereitung von Gebieten in der Stadt Thun (z.B. Thun Nord, Umstrukturierungsgebiete) oder im Zuge des Modellvorhabens „Überkommunale Nutzungsplanung“ mit dem Instrument Arbeitszonen-Pool unterstützt die angestrebte Konzentration.
- Eine Vielzahl von Einzelmassnahmen trägt direkt (verträgliches Strassennetz, Landschafts- und Straßenraumplanung bei ESP) oder indirekt (Verkehrsmanagement, Verlagerung des Verkehrs aus der Innenstadt) zur Aufwertung des öffentlichen Raumes bei.

Schwächen

- Die Siedlungsentwicklung nach innen wird im Raum Steffisburg, Heimberg und in den Gemeinden im Umland des Agglomerationskerns mangels lenkungsstarker Massnahmen deutlich weniger konkret angegangen als im

**Wirksamkeits-
kriterium** *Beurteilung mit Begründung*

	<p>Kerngebiet der Agglomeration.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Für die Aufwertung der öffentlichen Räume liegen einzelne Massnahmen vor, es ist jedoch keine gesamträumliche Strategie ersichtlich. ▪ Das Berechnungsmodell für die Dimensionierung der Siedlungsflächen des RGSK wird auf der Stufe Agglomeration als wenig lenkungsstark beurteilt.
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Kanton Bern betreibt ein Hot-Spot-Management zur Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten. ▪ Mit Aufwertungen des Strassenraums in den Agglomerationsprogrammen beider Generationen werden die Hauptachsen konsequent verträglich gestaltet. Dazu wirken sich die flächendeckende Umsetzung des 30/50-Modells und die Realisierung einer eigenen Hauptachse für den Langsamverkehr durch den Kern positiv auf die Erhöhung der objektiven und subjektiven Sicherheit aus. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Für die Stadt Thun liegt eine Analyse der Unfallschwerpunkte vor. Die aufgezeigten Unfallschwerpunkte werden aber nicht konsequent mit Massnahmen angegangen. ▪ Ausserhalb des Kerns und in einzelnen dichtbesiedelten Gebieten in Thun bleibt der MIV wegen den vorgeschlagenen Massnahmen das dominierende Verkehrsmittel. Auch unter dem Blickwinkel der Verkehrssicherheit besteht somit Handlungsbedarf für Gesamtverkehrslösungen in der gesamten Agglomeration.
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Für die Kernstadt, insbesondere die Innenstadt und die einzelnen ESP können mit den vorgeschlagenen Massnahmen Verlagerungen im Modal Split hin zum ÖV und Langsamverkehr erwartet werden. Ausserhalb der Kernstadt dürfte die Wirkung jedoch deutlich geringer ausfallen. Damit ist auch eine Minderung der Wirkung in Bezug auf die Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmelastung im Gesamtraum verbunden. ▪ Im Kernraum wird mit den Siedlungsmassnahmen ein deutlicher Ansatz zur Siedlungskonzentration aufgezeigt. Zudem liegt ein guter konzeptioneller Ansatz im Umgang mit Natur und Landschaft vor. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im Verkehrsbereich räumt das Agglomerationsprogramm der Beeinflussung der Nachfrageseite lediglich einen geringen Stellenwert ein. Positive Auswirkungen im Umweltbereich sind daher ungewiss. ▪ Aufgrund der zu wenig lenkungsstarken Siedlungsmassnahmen ausserhalb des Kerns und der noch zu wenig gesicherten und konkretisierten Natur- und Landschaftsmassnahmen kann lediglich von einer gewissen Wirkung auf die Reduktion des Flächenverbauchs ausgegangen werden.
Umsetzungsbericht	Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Thun 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	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	6

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 39.97 Mio. zuzüglich von CHF 113.05 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 153.02 Mio. werden als mittel eingestuft⁴.

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.

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

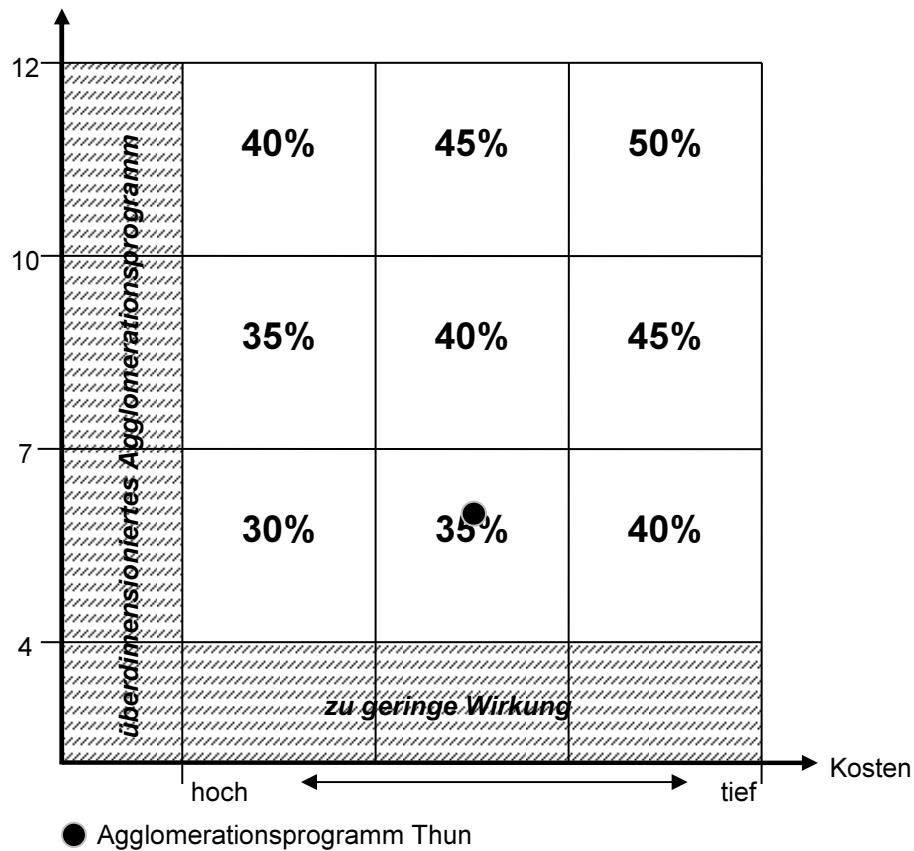


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

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 (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

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

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 Bund (Kap. 2)

- 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, 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, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

5.1 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>
0942.2.048	LV2	Stärkung Langsam- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0942.2.089, Stärkung Langsam- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun - A-Horizont, CHF 7.80 Mio., Priorität A ▪ 0942.2.090, Stärkung Langsam- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun - B-Horizont, CHF 0.90 Mio., Priorität B

Tabelle 5-1

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 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>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
0942.2.001	E1.1	Kantonaler Schwerpunkt ESP Bahnhof Thun	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0942.2.002	E1.2	Regionales Entwicklungsgebiet Areal Bahnhof Thun West	A	
0942.2.003	E2	Kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord	A	
0942.2.004	E3	Kantonaler Schwerpunkt ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd	A	
0942.2.005	E4	Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd/Südwest	A	
0942.2.006	E5	Regionales Entwicklungsgebiet Kandergruen, Spiez	A	

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
0942.2.073	S1	Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile	A	
0942.2.074	S2	Koordination Ortsplanung Gemeinden	B	
0942.2.075	S3	Verdichtung	A	
0942.2.076	S4a	Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)	A	
0942.2.077	S5a	Entwicklung regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	A	
0942.2.078	S6a	Ausscheiden Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	A	
0942.2.079	S7a	Entwicklung regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	A	
0942.2.080	S8a	Ausscheiden Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, Sport und Freizeit (Agglomeration)	A	
0942.2.081	S9	Verkehrsintensive Standorte	A	
0942.2.082	S10	Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel	A	
0942.2.083	LA1	Vorranggebiete Natur und Landschaft	A	
Verkehrsmassnahmen				
0942.2.038	ÖV1	Austauschräume, Anbindung Agglomerationen	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0942.2.042	ÖV4.1	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer	A	
0942.2.043	ÖV4.2	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes Thunerseeufer	B	
0942.2.055	LV6	Stärkung Langsamverkehr: Signalisation und Datenerfassung	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
0942.2.056	KM1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	B	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
0942.2.057	KM3	Parkierung MIV (inkl. P+R, PP- Bewirtschaftung): Agglomeration Thun	A	Es handelt sich um eine infrastrukturelle Massnahme, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.
0942.2.027	M13.1	Erschliessung Ringstrasse: gelbe Strecke	A	Es handelt sich um eine infrastrukturelle Massnahme, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.

Tabelle 5-2

5.2.2 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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0942.2.021	M12.1	Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse	A	0.75
0942.2.023	M12.3	Umgestaltung Knoten Waisenhaus- / Pestalozzistrasse	B	0.50
0942.2.028	M13.2	Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse	B	0.60
0942.2.029	M13.3	Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse	B	0.60
0942.2.031	M14.1	Neue Erschliessungsstrasse ab Kreisel Glättimühli	A	4.70
0942.2.032	M14.2	Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd	A	3.50
0942.2.033	M14.3	Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung	A	1.50
0942.2.036	M15.2	Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere)	B	0.20
0942.2.037	M15.3	Umgestaltung Pfandernstrasse (Erhöhung Durchfahrtswiderstand, Verbesserung (LV))	B	2.50
0942.2.060	KM8	Bike Sharing	A	1.50
0942.2.085	M1.2	Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration - Umgestaltung Ortsdurchfahrt Seftigen	A	4.00

Tabelle 5-3

5.2.3 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
0942.2.054	LV5a	Stärkung Langsamverkehr: Touristische Routen - innerhalb Agglomeration	Die Massnahme ist für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.

Tabelle 5-4

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
0942.2.046	ÖV8.1	Uetendorf: Perronverlängerung	40.00	ZEB
0942.2.047	ÖV8.2	Seftigen: Perronverlängerung	25.00	LV > 2017
0942.2.011	M/S 5.1	Ausbau N6 Anschlusses Thun Nord, allenfalls Dosierung	3.00	Nationalstrasse, Unterhalt und Ausbau
--	--	N6 Bypass Thun Nord, Bau Knoten Glättimüli	7.00	Nationalstrasse, Unterhalt und Ausbau

Tabelle 5-5

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 5-6

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.

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-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF)</i>	<i>Begründung</i>
<i>A → B</i>				
<i>A → C</i>				
<i>B → C</i>				
0942.2.035	M15.1	Lüsslispange, Neue Verbindung Pfandernstrasse - Weststrasse	9.50	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die Massnahme weist im Quervergleich einen mittleren Nutzen im Sinne einer Entlastungsstrasse auf. Sie bewirkt eine gewisse Entlastung, jedoch bei einer geringen Ausgangsbelastung. In Zusammenhang mit dem vorgesehenen Wohnstandort hat die Lüsslispange auch eine Erschliessungsfunktion. Gesamthaft ist die Lüsslispange besser mit dem Verkehrsnetz abzustimmen. Es ist insbesondere die Zweckmässigkeit der Verbindung in Bezug zum übergeordneten Strassennetz nachzuweisen. Negativ wirken sich auch die Zerschneidung des Grüngürtels sowie der Flächenverbrauch aus.

Tabelle 5-7

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

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

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).

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

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

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.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfb ericht	Massnahme	Zeithorizont	Hinweis Konflikt/Schwierigkeit
----------	--------	-------------------	-----------	--------------	--------------------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-1

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

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

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) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

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

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

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

Keine vorhanden

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

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

Keine vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

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).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Thun der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die vertieftere Behandlung der Bereiche Siedlung und Verkehr (insbesondere der öffentliche Verkehr und Langsamverkehr) ausserhalb der Kernagglomeration. Weiter sollten negative Auswirkungen des Infrastrukturausbau im Zusammenhang mit ESP's stärker berücksichtigt werden.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005**
0942.2.018	M11.1	Schliessung Bahnübergang Töpferweg - Anteil Strassenrückbau	A	0.10	0.09
0942.2.019	M11.2	Schliessung Bahnübergang Untere Zulgstrasse - Anteil Strassenrückbau	A	0.10	0.09
0942.2.053	LV2.5	Spiez, Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet zur Seebucht	A	0.50	0.45
0942.2.058	KM5	Ausbau Bike+Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität	A	2.10	1.89
0942.2.089	LV2	Stärkung Langsam- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun - A-Horizont	A	7.80	7.01
0942.2.050	LV2.2	Regionale Verbindung Kleine Allmend - Schwäbis	B	2.50	2.25
0942.2.051	LV2.3	LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut- MMM), in Abstimmung mit Entwicklung Siegenthalergut	B	0.20	0.18
0942.2.052	LV2.4	LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Gebietes Lüssli	B	1.50	1.35
0942.2.090	LV2	Stärkung Langsam- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun - B-Horizont	B	0.90	0.81
	Summe	A/B-Liste		15.70	14.12

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

LV A-Liste	A	9.53
LV B-Liste	B	4.59

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung, gerundet; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

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>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
Keine vorhanden			

Tabelle Anhang 2

ANHANG 3 vom 17. November 2014

Anpassungen des Prüfberichts des Bundes nach dem 26. Februar 2014

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
Siedlungsmassnahmen				
0942.2.001	E1.1	Kantonaler Schwerpunkt ESP Bahnhof Thun	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0942.2.002	E1.2	Regionales Entwicklungsgebiet Areal Bahnhof Thun West	A	
0942.2.003	E2	Kantonaler Schwerpunkt ESP Thun Nord	A	
0942.2.004	E3	Kantonaler Schwerpunkt ESP Bahnhof Steffisburg und Gewerbegebiet Heimberg Süd	A	
0942.2.005	E4	Regionales Entwicklungsgebiet Thun Süd/Südwest	A	
0942.2.006	E5	Regionales Entwicklungsgebiet Kandergrien, Spiez	A	
0942.2.073	S1	Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile	A	
0942.2.074	S2	Koordination Ortsplanung Gemeinden	B	
0942.2.075	S3	Verdichtung	A	
0942.2.076	S4a	Umstrukturierungs- gebiete (Agglomeration)	A	
0942.2.077	S5a	Entwicklung regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	A	
0942.2.078	S6a	Ausscheiden Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	A	
0942.2.079	S7a	Entwicklung regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
0942.2.080	S8a	Ausscheiden Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, Sport und Freizeit (Agglomeration)	A	
0942.2.081	S9	Verkehrsintensive Standorte	A	
0942.2.082	S10	Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel	A	
0942.2.083	LA1	Vorranggebiete Natur und Landschaft	A	
Verkehrsmassnahmen				
0942.2.038	ÖV1	Austauschräume, Anbindung Agglomerationen	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0942.2.042	ÖV4.1	Stärkung des öffentlichen Agglomerationenverkehrs: rechtes Thunerseeufer	A	
0942.2.043	ÖV4.2	Stärkung des öffentlichen Agglomerationenverkehrs: linkes Thunerseeufer	B	
0942.2.055	LV6	Stärkung Langsamverkehr: Signalisation und Datenerfassung	A	
0942.2.056	KM1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	B	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
0942.2.057	KM3	Parkierung MIV (inkl. P+R, PP- Bewirtschaftung): Agglomeration Thun	A	Es handelt sich um eine infrastrukturelle Massnahme, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.

Tabelle 5-2

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0942.2.021	M12.1	Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse	A	0.75
0942.2.023	M12.3	Umgestaltung Knoten Waisenhaus- / Pestalozzistrasse	B	0.50
0942.2.028	M13.2	Anschluss Ringstrasse West - Allmendstrasse	B	0.60
0942.2.029	M13.3	Anschluss Ringstrasse Ost - Allmendstrasse	B	0.60
0942.2.031	M14.1	Neue Erschliessungsstrasse ab Kreisel Glättimühli	A	4.70

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
0942.2.032	M14.2	Neue Erschliessungsstrasse Heimberg Süd	B	3.50
0942.2.033	M14.3	Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung	A	1.50
0942.2.036	M15.2	Umgestaltung Buchholzstrasse (Beruhigung Wohnquartiere)	B	0.20
0942.2.037	M15.3	Umgestaltung Pfandernstrasse (Erhöhung Durchfahrtswiderstand, Verbesserung (LV))	B	2.50
0942.2.060	KM8	Bike Sharing	A	1.50
0942.2.085	M1.2	Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration - Umgestaltung Ortsdurchfahrt Seftigen	A	4.00

Tabelle 5-3