

Leistungsvereinbarung

zwischen der

Schweizerischen Eidgenossenschaft

vertreten durch

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

im Folgenden als Bund bezeichnet

und dem

Kanton Bern (Trägerschaft)

vertreten durch

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

im Folgenden als Kanton bezeichnet

betreffend das

Agglomerationsprogramm Thun Teil Verkehr und Siedlung

**1. Generation
2007**

im Folgenden als Agglomerationsprogramm Thun bezeichnet

Die Vertragsparteien vereinbaren Folgendes:

1 Ingress

- 1.1 Der Bund beteiligt sich, gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz (IFG; SR 725.13), an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Die Massnahmen sind aus einem Agglomerationsprogramm, welches Siedlungsentwicklung und Verkehr koordiniert und die Umwelt mit einbezieht, hergeleitet. Dieses Agglomerationsprogramm wurde beim Bund eingereicht und geprüft. Das Ergebnis ist im Prüfbericht 2009 enthalten (Anhang 2).
- 1.2 In der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Thun geregelt. Die Beteiligung des Bundes am Agglomerationsprogramm Thun stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr, welcher auf der Basis der Prüfung aller Agglomerationsprogramme erlassen worden ist. Er legt einen Beitragssatz von 40 Prozent und einen Höchstbetrag von 45.22 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) fest. Der Beitragssatz gilt nur für die Massnahmen der A-Liste dieser Etappe.
- 1.3 Die vorliegende Vereinbarung stützt sich auf Artikel 24 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV; SR 725.116.21).
- 1.4 Das Agglomerationsprogramm ist in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton, Region Thun-Innertport und Regionaler Verkehrskonferenz entstanden.

2 Vertragsparteien und Pflichten

- 2.1.1 Die Zuständigkeit des UVEK zum Vertragsabschluss stützt sich auf Artikel 24 Absatz 1 MinVV.
 - 2.1.2 Die Zuständigkeit der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion und der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern zum Vertragsabschluss stützt sich auf das Baugesetz des Kantons Bern, Art. 101, Abs. 2 vom 28.11.2006 und den Regierungsratsbeschluss vom 27.10.2010 (Nr. 1491/2010).
- ### **2.2 Pflichten**
- 2.2.1 Der Bund verpflichtet sich zur Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3. und 4. dieser Leistungsvereinbarung. Die kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes bleiben vorbehalten.
 - 2.2.2 Der Kanton verpflichtet sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten, zur Einleitung und Durchführung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 dieser Leistungsvereinbarung. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.
 - 2.2.3 Der Kanton bestätigt, dass sich alle an den Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 dieser Leistungsvereinbarung beteiligten Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Einleitung und Durchführung der Massnahmen verpflichtet haben (Anhang 3).

Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

- 2.2.4 Der Kanton verpflichtet sich, die Einleitung und Durchführung der Massnahmen durch die verschiedenen Stellen des Kantons und der Gemeinden im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu kontrollieren. Er setzt alles daran, dass die Umsetzung dieser Leistungsvereinbarung nicht gefährdet ist.
- 2.2.5 Unter den Begriffen „Einleitung und Durchführung“ gemäss Ziff. 2.2 wird Folgendes verstanden: das Auslösen und Vorantreiben der Projektierung, die Vorlage an die zuständigen Organe zur Beschlussfassung (Plan- und/oder Finanzbeschluss) sowie, im Falle des Vorliegens der nötigen Beschlüsse, die Realisierung der Massnahme.

3 Umzusetzende Massnahmen und Massnahmenpakete

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

3.1 Nicht durch den Infrastrukturfonds mit-finanzierbare Massnahmen

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

Nr. ARE- Code	Nr. AP	Massnahme	Zustän- dige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglo- merationsprogramm (AP)	Zeithori- zont
Siedlung					
942.201	942-S1	Ortsplanung - Ausscheidung von Bauzonen Wohnen	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
942.202	942-S2	Ortsplanung - Koordination Siedlungsentwicklung; zusammenhängender Zonenplan	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
942.203	942-S3	Ortsplanung - Koordination Siedlungsentwicklung; Koordination der Ortsplanungen	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
942.204	942-S4	Verdichtung	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
942.205	942-S5	Entwicklungsgebiet Arbeitszonen	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
942.206	942-U1	Umsetzung	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
Verkehr					
942.207	942-N1	Nachfragebeeinflussung: Mobilitätsmanagement	ARE	BE - BVE GS	bis 2014
942.208	942-N2	Nachfragebeeinflussung; Parkplatzbewirtschaftung	ARE	BE - BVE GS	bis 2014
942.209	942-ÖV1	Stärkung des Agglomerationsverkehrs - Thun/Steffisburg/Heimberg	ARE	BE - BVE GS	bis 2014
942.210	942-ÖV2	Stärkung des Agglomerationsverkehrs - Lerchenfeld/Uetendorf	ARE	BE - BVE GS	bis 2014
942.211	942-ÖV4	Stärkung des Agglomerationsverkehrs - ÖV-Knoten Thun	ARE	BE - BVE GS	realisiert

Nr.	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont
ARE-Code	Nr. AP			
942.212	942-ÖV5 Verbindung Agglomerationen Thun-Bern	ARE	BE - BVE GS	realisiert
942.213	942-ÖV6 Stärkung des Agglomerationsverkehrs im Korridor Nord	ARE	BE - BVE GS	bis 2014

Tabelle 3.1

3.2 Eigenleistungen, Priorität A

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

Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP
ARE-Code	Nr. AP	
	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	
942.024	Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Seftigen	1.00
942.004	Fahrbeschränkungen (Zulg-, Schwäbis- und Mittelstrasse)	0.50

Tabelle 3.2

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

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

Nr.	Massnahme	Kosten Investition [Mio Franken], Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio Franken], Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Koordinierende Stelle Bund	Koordinierende Stelle AP (kantonale Stelle)
ARE-Code	Nr. AP				
	MIV				
942.008	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen *	87.73	35.09	ASTRA	BE - BVE TBA
	Langsamverkehr				
942.022	Konzept LV_A-Liste	13.06	5.23	ASTRA	BE - BVE TBA
	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum				
942.002	Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfrau-	3.77	1.51	ASTRA	BE - BVE TBA

Nr.	Massnahme	Kosten- Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbei- trag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbei- träge	Koordi- nieren- de Stel- le Bund	Koordinie- rende Stelle AP (kantonale Stelle)
ARE-Code	Nr. AP				
strasse					
942.003		Verträgliches MIV-Netz: Durch- fahrt Spiez	0.94	0.38	ASTRA BE - BVE TBA
Verkehrssystemmanagement					
942.005		Parkleitsystem (Lenkung MIV in Parkhäuser Innenstadt)	1.89	0.75	ASTRA BE - BVE TBA
942.006		Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	5.66	2.26	ASTRA BE - BVE TBA
		Total	113.05	45.22	

Tabelle 3.3 (* umweltrelevante Projekte, die während dem Auflageverfahren dem BAFU zur Anhörung zu unterbreiten sind)

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

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

Nr.	Massnahme	Kosten- Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen
ARE-Code	Nr. AP		
Langsamverkehr			
942.023		Konzept LV_B-Liste	8.14

Tabelle 3.4

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

4.1 Beitrag

- 4.1.1 Die Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete wird von Bund und dem Kanton und gegebenenfalls weiteren Beteiligten (regionale Körperschaft, Gemeinden) gemeinsam gemäss der Liste der Massnahmen, Priorität A (Ziff. 3.3) sichergestellt.
- 4.1.2 Bei der festgelegten Kostenbeteiligung des Bundes von 45.22 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) (Ziff. 1.2) zugunsten des Agglomerationsprogramms Thun handelt es sich um einen Höchstbetrag der Subvention, der nicht überschritten werden kann (Art. 2 Abs. 1 und 2 Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.3 Der Beitragssatz (Ziffer 1.2) für eine Agglomeration gilt für die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen und Massnahmenpakete (Ziff. 3.3 bzw. Art. 2 Abs. 2 Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.4 Der Bund finanziert die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete maximal bis zum Höchstbeitrag (zzgl. MWSt und Teuerung) gemäss der A-Liste (Ziff. 3.3). Die weitere Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete ist Sache des Kantons sowie gegebenenfalls weiterer Beteiligter (regionale Körperschaft, Gemeinden).
- 4.1.5 Verringern sich die Kosten für die Umsetzung einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets, übernimmt der Bund nur die Kosten im Rahmen seines prozentualen Anteils.

4.2 Finanzierungsvereinbarungen

- 4.2.1 Ist eine Massnahme oder ein Massnahmenpaket der A-Liste bau- und finanzreif und entspricht inhaltlich dem Agglomerationsprogramm Thun sowie den im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund gemachten Auflagen, schliesst das zuständige Bundesamt (Ziff. 3.3) gestützt auf die vorliegende Vereinbarung mit dem für die Massnahme zuständigen Kanton, und für Massnahmen der Eisenbahninfrastrukturen (Ziff. 4.2.3) zusätzlich noch mit der Transportunternehmung, die Finanzierungsvereinbarung ab (Art. 17b Abs. 1 und 3 MinVG). Für Massnahmenpakete des Langsamverkehrs (Anhang 1) kann das zuständige Bundesamt ebenfalls nur eine Finanzierungsvereinbarung abschliessen. Dafür muss die Bau- und Finanzreife für mindestens eine Einzelmassnahme vorliegen.
- 4.2.2 Massnahmen oder Massnahmenpakete der Ziffer 3.3 können vom zuständigen Bundesamt auf mehrere Finanzierungsvereinbarungen aufgeteilt werden, wenn sie in die Zuständigkeit von verschiedenen Gemeinden oder verschiedenen Kantonen fallen und/oder verschiedene Massnahmenkategorien (z.B. MIV Massnahme mit Aufwertung Ortsdurchfahrt oder ein Tramprojekt) beinhalten. Wenn eine Massnahme oder ein Massnahmenpaket Gegenstand mehrerer Finanzierungsvereinbarungen ist, kann die erste Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden, wenn eine verbindliche

Regelung vorliegt, die für jeden Massnahmenteil oder jede Massnahme des Pakets den Anteil des entsprechenden Bundesbeitrags festlegt.

- 4.2.3 Nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung bedürfen wesentliche Massnahmenänderungen einer schriftlichen Absprache zwischen dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sowie dem für die Finanzierungsvereinbarung zuständigen Bundesamt und dem für die Massnahme zuständigen Kanton (Ziff. 3.3). Als wesentlich gelten Massnahmenänderungen, welche zu Mehrkosten führen oder eine Verschlechterung der Wirksamkeit gemäss den Prüfkriterien des Bundes zu Folge haben, die die Umsetzung des Gesamtkonzepts des Agglomerationsprogramms Thun gefährden könnten. Der Bund kann keine Mehrkosten übernehmen (Ziff. 4.1.4).
- 4.2.4 Die Beiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr werden an die Transportunternehmungen (Bahnunternehmungen) über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung ausbezahlt.

4.3 Baubeginn und Anspruch auf Bundesbeiträge

- 4.3.1 Der Baubeginn darf, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.2, erst nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und der Finanzierungsvereinbarung für die entsprechende Massnahme oder das entsprechende Massnahmenpaket erfolgen.
- 4.3.2 Der Bau einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets vor Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung kann nur mit der Bewilligung der Bundesbehörde, welche für die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zuständig ist, beginnen. Diese Bewilligung kann aber nur erteilt werden, wenn die Leistungsvereinbarung schon unterzeichnet ist und es mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden wäre, die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung abzuwarten. Die Bewilligung gibt keinen Anspruch auf die Finanzhilfe. Beginnt der Bau ohne Bewilligung, so werden keine Bundesbeiträge gewährt (Art 26 SuG, SR 616.1).
- 4.3.3 Der Baubeginn von Massnahmen und Massnahmenpaketen der A-Liste (Ziff. 3.3) ist, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.1, an keine fixe Frist gekoppelt. Bei der zeitlichen Staffelung der einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete soll aber der ursprüngliche Programmgedanke beachtet werden. Sollte sich im Rahmen des im 4-Jahresrhythmus zu erstattenden Umsetzungsberichts (Ziff. 5) zeigen, dass die Realisierung einzelner Vorhaben definitiv nicht während der Laufdauer des Infrastrukturfonds umgesetzt werden kann, erlöscht der Anspruch auf die Finanzhilfe.

4.4 Auszahlungsmodalitäten

- 4.4.1 Auf Antrag des Kantons, der für die Massnahme verantwortlich ist, zahlt der Bund vorbehältlich der Ziffern 4.4.2 und 4.4.3 sowie im Rahmen der vereinbarten Bundesbeiträge, gemäss Ziffer 3.3 die benötigten Mittel aus.
- 4.4.2 Die Auszahlung der Bundesbeiträge erfolgt unter dem Vorbehalt der Genehmigung der jeweiligen Voranschlagskredite durch das Parlament (Budgethoheit Bundesversammlung, Art. 10 IFG) und von Änderungen im Bundesrecht.
- 4.4.3 Es werden nur für effektiv erbrachte Leistungen Bundesbeiträge ausbezahlt. Der Antrag zur Auszahlung mit Nachweis der Kosten ist an das für die Massnahme zuständige Bundesamt gemäss Ziffer 3.3 zu richten.

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

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

5.1 Umsetzungskontrolle

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

5.2 Wirkungskontrolle

- 5.2.1 Die Wirkungskontrolle des Agglomerationsprogramms vergleicht die angestrebte mit der tatsächlichen Entwicklung anhand von Indikatoren.
- 5.2.2 Die Festlegung der Indikatoren für die Wirkungskontrolle erfolgt durch das ARE, die beteiligten Körperschaften und Bundesämter werden konsultiert. Das Monitoring wird alle 4-5 Jahre durch das ARE erstellt und veröffentlicht.

5.3 Controlling (Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling)

- 5.3.1 Im Bereich Strassen- und Langsamverkehr wird das Controlling in den Weisungen des ASTRA für die Teilaufgaben Strassen- und Langsamverkehr geregelt.
- 5.3.2 Im Bereich Schienenverkehr wird das Controlling in den Controlling-Richtlinien des BAV über die Projektsteuerung, Projektaufsicht und Berichterstattung geregelt.

5.4 Stichprobenkontrollen

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

6 Erfüllung der Leistungsvereinbarung

6.1 Erfüllung der Vereinbarung

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

6.2 Umsetzung des Programms

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

6.3 Wirkung des Programms

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

6.4 Kürzung/Rückzahlung der Bundesmittel für Massnahmen und Massnahmenpakete

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

6.5 Nicht beanspruchte Gelder

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

7 Anpassung der Leistungsvereinbarung

7.1 Ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

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

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

7.2 Ausserordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

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

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

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

8 Salvatorische Klausel

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

9 Anwendbare Bestimmungen und Rechtsschutz

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

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

10 Inkrafttreten der Leistungsvereinbarung

- 10.1** Die Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft.
- 10.2** Diese Vereinbarung gilt solange die darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarungen gelten, bis zum Abschluss des Monitoring und bis zur Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen.

11 Rangordnung

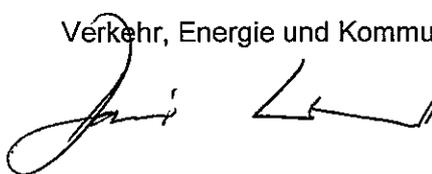
Folgende Dokumente bilden einen integrierenden Bestandteil dieser Vereinbarung und stehen im Fall von Widersprüchen nacheinander in angeführter Rangordnung:

1. Wortlaut der vorliegenden Vereinbarung
2. Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3); Anhang 1
3. Prüfbericht des Bundes 2009; Anhang 2
4. Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr Thun, 2005/2007
5. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme (Dezember 2007)
6. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation
7. Weisungen des ASTRA für die Teilaufgaben Strassen- und Langsamverkehr Version 1.2 vom 31.05.2010
8. Controlling-Richtlinien des BAV über die Projektsteuerung, Projektauf sicht und Berichterstattung vom 11.08.2008.

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

Bern, 31.12.11

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation



Departementschefin Doris Leuthard

Bern, 11.1.11

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des
Kantons Bern



Regierungsrat
Christoph Neuhaus

Bern, 24.12.2010

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des
Kantons Bern



Regierungsrätin
Barbara Egger-Jenzer

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

Die Region Thun-Innertport und die Regionale Verkehrskonferenz 5 haben von der Leistungsvereinbarung Kenntnis genommen.

Anhänge:

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

Anhang 2: Prüfbericht des Bundes 2009

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

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

Priorität A

Nr.	Massnahme/Massnahmenpakete	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung
ARE-Code	Nr. AP		
942.010	Ausbau Bike+Ride Bahnhof und Innenstadt	3.43	1.37
942.011	Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherz- lingen / Schadau	1.71	0.69
942.012	Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis	3.60	1.44
942.013	Wegverbindung Bahnhof - Lachen	1.58	0.63
942.016	Ausbau Unterführung Frutigenstrasse	1.54	0.62
942.018	Verbesserung auf best. Netz: Ausbau Unterführung Regiestrasse*	1.20	0.48
	Summe	13.06	5.23
942.022	Konzept LV_A-Liste	13.06	5.23

Tabelle A1.1 (*Der Bund und der/die Kanton/e haben Kenntnis, dass die Massnahme nicht umgesetzt werden kann. Massnahmenänderungen bedürfen einer schriftlichen Absprache mit dem ARE.)

Priorität B

Nr.	Massnahme/Massnahmenpakete
ARE-Code	Nr. AP
942.015	Ausbau Unterführung Mittlere Strassen
942.017	Verbesserung auf best. Netz: Verbindung Kasernen- Mönchstrasse
942.019	Verbesserung auf best. Netz: Verbindung Steffisburg - Thun - Uetendorf
942.020	Verbesserung auf best. Netz: Fusswegverbindung Mönch- Seestrasse
942.022	Konzept LV_B-Liste

Tabelle A1.2





30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Thun

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I411-0183

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	10
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	11
5.3	Eigenleistungen	11
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)	12
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	12
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	12
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	13
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	13
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	13
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	14
ANHANG	15

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Thun bestehend aus:

- Synthesebericht 2007, 4.12.2007
- Zusatzbericht 2007
- Abstimmung Verkehr und Siedlung, Teilregionaler Richtplan gemäss Art, 98 BauG, 3.05.2005
- Gesamtverkehrsstudie, Agglomeration Thun 3.09.2002
- Studienauftrag Bypass Thun Nord, 2-stufiges Vergabeverfahren, Beurteilungsbericht zum Studienauftrag (2. Stufe), 30.01.2007
- Controlling Bericht, 05.2007

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

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

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

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

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

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Alle verkehrlichen Massnahmen wurden konsequent aus der Gesamtverkehrsstudie Thun abgeleitet. Sie sind dank eines vorbildlichen Mitwirkungsverfahrens breit abgestützt. Das Agglomerationsprogramm Thun kann bei der Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme, der Siedlungsentwicklung nach innen sowie bei der Verbesserung der Verkehrssicherheit eine gute Wirkung erzielen.

Das Agglomerationsprogramm Thun verfolgt zwei zentrale Ziele: die Entlastung der Innenstadt und die bessere Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Thun Nord. Die Wirkung des Bypass Nord wird mit umfangreichen flankierenden Massnahmen, einer konsequenten Aufwertung des Strassenraumes sowie mit einem Verkehrssystemmanagement und ÖV-Angebotsverbesserungen verstärkt.

Erste Ansätze zur Konzentration von Aktivitäten an Entwicklungsschwerpunkten mit guter ÖV Erschliessung wurden durch die ESP- und VE-Politik des Kantons Bern ausgelöst. Diese werden in der Agglomeration mit ÖV-Erschliessungskriterien, welche über die kantonalen Vorgaben hinausgehen, verstärkt. Massnahmen zur verträglichen Gestaltung des MIV-Netzes tragen zur Verbesserung der Sicherheit an neuralgischen Bereichen bei.

Zu den Schwächen im Agglomerationsprogramm zählt der geringe Einbezug des Agglomerationsteils Spiez. Zudem sind konzeptionelle Vorstellungen für eine Siedlungsentwicklung nach innen erst in Erarbeitung. Ferner fehlt ein konsequenter Abbau von Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkten.

Im Bereich Umwelt ergeben sich durch die erwartete Entlastung der Innenstadt gewisse Verbesserungen der lokalen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen gegenüber dem Trend.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Thun auf Fr. 121.19 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

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

40%

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

A-Liste

M-Nr.*	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005**	beantragter Bundesbei- trag**
942.002	Verträgliches MIV-Netz Thun: Allmend-, Hofstetten-, Jungfraustrasse	4.00	3.77	1.51
942.003	Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Spiez	1.00	0.94	0.38
942.005	Parkleitsystem (Lenkung MIV in Parkhäuser Innenstadt)	2.00	1.89	0.75
942.006	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	6.00	5.66	2.26
942.008	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	80.70	87.73	35.09
942.022	Konzept LV_A-Liste		13.06	5.23
Summe			113.05	45.22

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

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

B-Liste

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag**</i>
942.023	Konzept LV_B-Liste		8.14	3.26
Summe			8.14	3.26

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

Hinweise zu den Kosten

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeits- kriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Massnahmen im Bereich Verkehr basieren auf der Gesamtverkehrsstudie Thun und bilden insgesamt ein kohärentes Programm zur Verbesserung der Qualität der Verkehrssysteme in Thun. ▪ Schlüsselement ist der Bypass Nord mit umfassenden flankierenden Massnahmen. Sie tragen zu einer deutlichen Entlastung der Innenstadt bei, was sich sowohl auf die Effizienz des ÖV als auch auf die Qualität des Langsamverkehrs auswirkt. Er verbessert die Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts Thun Nord wesentlich. ▪ Mit Hilfe von Aufwertungsmassnahmen an den Haupteinfallsachsen von Thun, der Einführung eines Einbahnringes und Parkleitsystems sowie einzelner Busspuren im Innenstadtbereich werden die erwünschten Entlastungseffekte für die Innenstadt verstärkt und nutzbar gemacht. ▪ Massnahmen des Angebotsausbaus ÖV (inkl. Takterhöhung), einige Aufwertungen von Strassenzügen und gezielte Busbevorzugungen tragen zur Verstetigung des Verkehrsflusses, zur Verbesserungen der Stausituation und zu Verlagerungseffekten auf den ÖV bei. Mit den Massnahmen im LV werden ebenfalls gewisse Umsteigeeffekte erzielt. ▪ Die Erreichbarkeit der ESP und der VE wird durch die ÖV-Angebotsverbesserungen, durch ein LV Paket und durch die Strassennetzergänzungen im Bereich Bypass Nord deutlich verbessert. ▪ Die Massnahmen im Bereich der Intermodalität (B+R Bahnhof und Innenstadt) werten einzelne ÖV Haltestellen auf. Das Mobilitätsmanagement ist teilweise

bereits in Umsetzung, die Informationsmöglichkeiten werden noch verbessert.

- Das Agglomerationsprogramm führt ein Bündel von LV-Massnahmen im Agglomerationsprogramm an, welche an neuralgischen Punkten in der Kernagglomeration eine Verbesserung im LV-Bereich bewirken. Die Aufwertungen von Strassenräumen und Ortsdurchfahrten tragen ebenfalls zu einer Verbesserung des LV bei.

Schwächen

- Bei der Optimierung des ÖV und LV bestehen Lücken, insbesondere im Südteil der Agglomeration. Namentlich wurde der Agglomerationsteil Spiez noch zu wenig einbezogen.
-

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Die Agglomeration Thun verfolgt grundsätzlich eine zweckmässige Politik im Umgang mit ESP und VE.
- Für die ESP, die verkehrsintensiven Standorte und die Neueinzonungen hat Thun im Agglomerationsprogramm restriktivere ÖV Erschliessungskriterien (Güteklasse A/B) als die kantonalen Vorgaben als Zielwerte definiert und sieht eine entsprechende Verbesserung des ÖV-Angebots vor.
- Die aus der Schwachstellenanalyse abgeleiteten ÖV-Massnahmen tragen zur besseren Erreichbarkeit einiger ESP und VE-Standorte bei.
- Dank dem Bypass Nord und den flankierenden Massnahmen sowie weiteren Massnahmen im Bereich des Verkehrsmanagements und der Aufwertungen von Strassenräumen wird die Lebensqualität im Agglomerationskern (sowie in einzelnen Quartieren, v.a. Schwäbis) gesteigert und insbesondere die Innenstadt entlastet. Sie mindern die Trennwirkung in der Agglomeration.
- Thun beteiligt sich am kantonalen Wettbewerb ESP Wohnen, der städtebaulich gute und Lebensqualität fördernde Wohnprojekte unterstützt. Dies wird vom Bund positiv bewertet.

Schwächen

- Die ausreichende ÖV-Erschliessung der kantonalen und regionalen ESP wird teilweise offen gelassen (z.B. Uetendorf).
 - Es fehlt - über die Anwendung von Kriterien für Neueinzonungen hinaus - konzeptionelle Vorstellungen für eine konsequente und über das ganze Agglomerationsgebiet abgestimmte Siedlungsentwicklung nach innen, da diese sich erst in Erarbeitung befinden.
-

WK3:

Verkehrs-
sicherheit
erhöht

Stärken

- Durch den Bypass Nord inkl. den flankierenden Massnahmen, die Pakete „verträgliche MIV-Netze“ und „Verbesserungen auf bestehenden Netze“ mit Aufwertungen von Strassenräumen wird die Verkehrssicherheit deutlich gesteigert.
- Zusätzlich tragen die LV-Massnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit bei.

Schwächen

- Gefahrenstellen und Unfallschwerpunkte im ÖV, MIV und LV sind nicht aufgezeigt. Es fehlt ein Verkehrssicherheitskonzept mit systematisch abgeleiteten Massnahmen zur konsequenten Verbesserung der Sicherheit.
-

<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorgeschlagenen flächenwirksamen ÖV und LV Massnahmen und die dadurch mögliche Reduktion der Verkehrsmengen des MIV sowie die erwarteten Umsteigeeffekte auf den ÖV tragen geringfügig zur Reduktion der lokalen Luftschadstoff- und Lärmbelastungen bei. Insbesondere im Innenstadtbereich und im Gebiet Schwäbis kann lokal eine Entlastung erzielt werden (Lärm/Luft). ▪ Die Siedlungsmassnahmen tragen zu einer gewissen Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch den Bypass Nord wird tendenziell Mehrverkehr generiert, welcher sich negativ auf die Umweltbelastung auswirkt (CO2). ▪ Der Bypass Nord trägt zur Versiegelung von Flächen bei und verursacht eine gewisse Zerschneidung. Diese negative Auswirkung wird durch ein umfassendes Grünraumkonzept etwas ausgeglichen. ▪ Es fehlen Konzeptionen für die Landschafts- und Grünraumsicherung im Agglomerationsgebiet (Ausnahme Teilraum Bypass Nord). Ferner sind konkrete landschaftsverbindende Massnahmen zur Minderung der Zerschneidungseffekte im Landschaftsraum nicht ersichtlich.
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>In keinem der Wirkungsbereiche konnten Vorleistungen bzw. langjährige massgebliche Anstrengungen identifiziert werden, welche zu einem deutlich überdurchschnittlichen Standard geführt haben.</p>

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>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	3	0	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2	0	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2	0	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	8	0	8

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 121.19 Mio. 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.

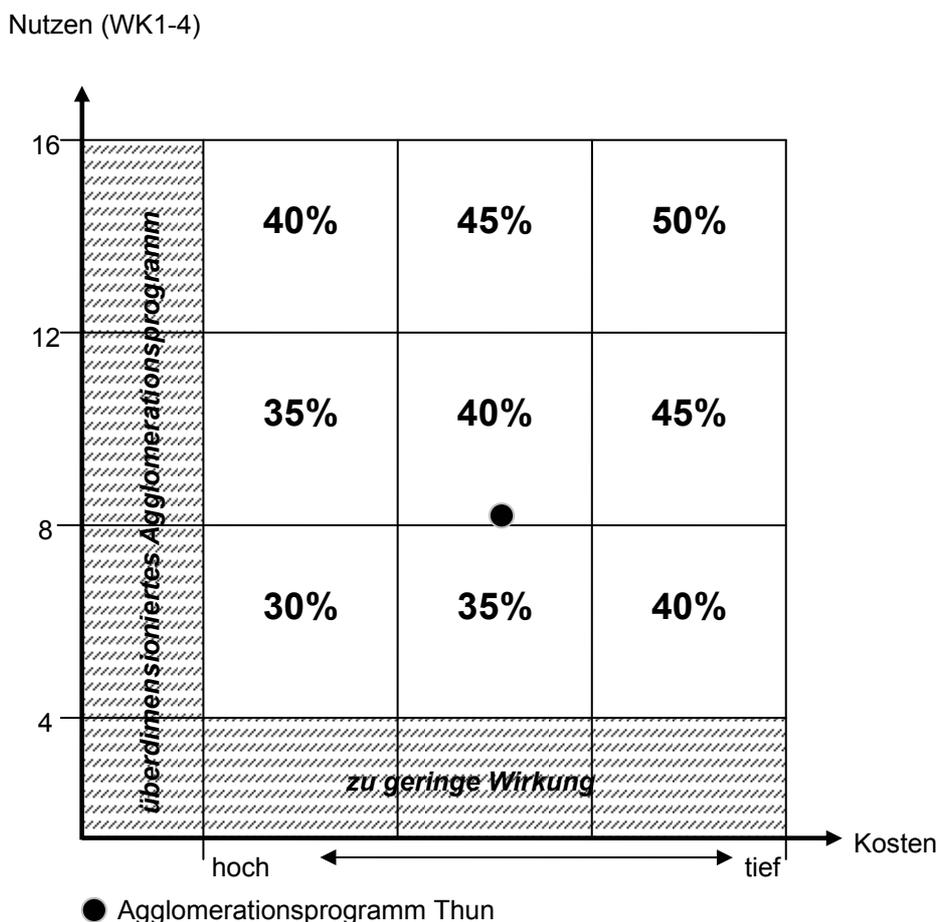


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

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

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

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

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

5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

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

*Massnahmen- Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung
(paket) gemäss
AP**

Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrten Spiez und Seftigen	Die Massnahmeteile werden getrennt berücksichtigt : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Spiez: 1.00 Mio, Priorität A ▪ Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Seftigen: 1.00 Mio, Priorität A Eigenleistungen
--	---

Tabelle 5-1

5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

M-Nr. Massnahme Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht
agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels
Infrastrukturfonds)*

Keine vorhanden

Tabelle 5-2

5.3 Eigenleistungen

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

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
942.004	Fahrbeschränkungen (Zulg-, Schwäbis- und Mittelstrasse)	A	0.50
	Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Seftigen	A	1.00

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

5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
--------------	------------------	---------------------------------	----------------------------

Keine vorhanden

Tabelle 5-4

5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Änderung</i>	<i>Begründung</i>
--------------	------------------	---------------------------------	-----------------	-------------------

Keine vorhanden

Tabelle 5-5

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

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

C-Liste

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
--------------	------------------	---------------------------------

Keine vorhanden

Tabelle 5-6

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“, Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ aufweisen.

Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)*</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
942.005 - Parkleitsystem (Lenkung MIV in Parkhäuser Innenstadt)		RP-Relevanz prüfen
942.008 - Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	Ev. Anpass. 06/Anschl. T-Nord: VO	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen

Tabelle 6-1 (* M-Nr. des ARE)

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 6-2

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

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

Zentrale Punkte für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden sein, dass klare konzeptionelle Vorstellungen der Siedlungsentwicklung nach innen erarbeitet und umgesetzt werden und der Teilraum Spiez vollumfänglich einbezogen wird.

ANHANG

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

M-Nr.*	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio Fr.) lt. AP	Kosten (Mio Fr.) 2005**/**
942.010	Ausbau Bike+Ride Bahnhof und Innenstadt	A	4.00	3.43
942.011	Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzlingen / Schadau	A	2.00	1.71
942.012	Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis	A	4.20	3.60
942.013	Wegverbindung Bahnhof - Lachen	A	1.84	1.58
942.015	Ausbau Unterführungen Mittlere Strassen	B	2.30	1.97
942.016	Ausbau Unterführungen Frutigenstrasse	A	1.80	1.54
942.017	Verbesserung auf best. Netz: Verbindung Kasernen- Mönchstrasse	B	1.60	1.37
942.018	Verbesserung auf best. Netz: Ausbau Unterführung Regiestrasse	A	1.40	1.20
942.019	Verbesserung auf best. Netz: Verbindung Steffisburg - Thun - Uetendorf	B	2.80	2.40
942.020	Verbesserung auf best. Netz: Fusswegverbindung Mönch- Seestrasse	B	2.80	2.40
Summe	LV_A/B-Liste		24.74	21.20

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

942.022	Konzept LV_A-Liste	A		13.06
942.023	Konzept LV_B-Liste	B		8.14

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

Anhang 3 (Bestätigung betreffend Einleitung und Durchführung der Massnahmen)

- Regionaler Richtplan Siedlung und Verkehr - Region Thun-InnertPort, vom Dezember 2008
- Stellungnahme des Gemeinderates der Stadt Thun, vom 2. September 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates Spiez, vom 1. September 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates Steffisburg, vom 30. August 2010