

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

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 2014 enthalten (Anhang 2).
- 1.2 In der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Thun der 2. Generation geregelt. Die Beteiligung des Bundes am Agglomerationsprogramm Thun stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr, welcher auf der Basis der Prüfung aller 2011/2012 eingereichten Agglomerationsprogramme der 2. Generation unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation erlassen worden ist. Er legt einen Beitragssatz von 35 Prozent und einen Höchstbeitrag von 10.42 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) für die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen (A-Liste der 2. Generation, vgl. Kap. 3.3) fest.
- 1.3 Die vorliegende Vereinbarung stützt sich auf Artikel 24 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV; SR 725.116.21).
- 1.4 Die Bestimmungen in Ziff. 4.2 und Ziff. 5 dieser Leistungsvereinbarung sind auf die Massnahmen der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Thun der 1. Generation sinngemäss anwendbar. Im Anhang 5 dieser Leistungsvereinbarung werden alle definitiv nicht umsetzbaren mitfinanzierten Massnahmen der 1. Generation aufgeführt.

## **2 Vertragsparteien und Pflichten**

### **2.1 Vertragsparteien**

- 2.1.1 Die Zuständigkeit des UVEK zum Vertragsabschluss stützt sich auf Artikel 24 Absatz 1 MinVV.
- 2.1.2 Die Zuständigkeit der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion und der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern zum Vertragsabschluss stützt sich auf das Baugesetz des Kantons Bern, Art. 101, Abs. 2 vom 28.11.2006 und den Regierungsratsbeschluss vom 01. April 2015 (Nr. 382/2015). (Anhang 3).

### **2.2 Pflichten**

- 2.2.1 Der Bund verpflichtet sich im Sinne von Ziff. 4 dieser Leistungsvereinbarung zur Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 dieser Leistungsvereinbarung. Die kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes bleiben vorbehalten.

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

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

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

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

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

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
Siedlung (inkl. Landschaft)					
0942.2.073	S1	Koordination der Siedlungsentwicklung: Ausgleich Vor- und Nachteile	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.074	S2	Koordination Ortsplanung Gemeinden*	ARE	Entwicklungsraum Thun	B
0942.2.075	S3	Verdichtung*	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.076	S4a	Umstrukturierungsgebiete (Agglomeration)	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.077	S5a	Entwicklung regionale Wohnschwerpunkte (Agglomeration)	ARE	Entwicklungsraum Thun	A

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

0942.2.078	S6a	Ausscheiden Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Agglomeration)	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.079	S7a	Entwicklung regionale Arbeitsschwerpunkte (Agglomeration)	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.080	S8a	Ausscheiden Vorranggebiete Siedlungserweiterung Arbeiten, Sport und Freizeit (Agglomeration)	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.081	S9	Verkehr-intensive Standorte	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.082	S10	Wichtige Siedlungsbegrenzungen und Siedlungstrenngürtel	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.083	LA1	Vorranggebiete Natur und Landschaft	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
		Verkehr			
0942.2.038	ÖV1	Austauschräume, Anbindung Agglomerationen	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.042	ÖV4.1	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: rechtes Thunerseeufer	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.043	ÖV4.2	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: linkes Thunerseeufer	ARE	Entwicklungsraum Thun	B
0942.2.055	LV6	Stärkung Langsamverkehr: Signalisation und Datenerfassung	ARE	Entwicklungsraum Thun	A
0942.2.056	KM1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	ARE	Entwicklungsraum Thun	B
		Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0942.2.057	KM3	Parkierung MIV (inkl. P+R, PP-Bewirtschaftung): Agglomeration Thun	ARE	Entwicklungsraum Thun	A

Tabelle 3.1

\* Bund und Kantone haben Kenntnis, dass es sich bei dieser Massnahme um eine Daueraufgabe handelt.

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

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

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

Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP
ARE-Code	Nr. AP	
Kapazität Strasse		
0942.2.031	M14.1	Neue Erschliessungsstrasse ab Kreisel Glättimühli
		4.70
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum		
0942.2.021	M12.1	Gestaltung Quartierachse Schlossmattstrasse
		0.75
0942.2.033	M14.3	Erschliessung ESP Bahnhof Steffisburg, Gesamtgestaltung
		1.50
0942.2.085	M1.2	Verbesserung Verträglichkeit bestehendes Netz: weitere Projekte Agglomeration - Umgestaltung Ortsdurchfahrt Seftigen
		4.00
Weitere		
0942.2.060	KM8	Bike Sharing
		1.50

Tabelle 3.2

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

Gestützt auf Artikel 7 IFG (SR 725.13), Artikel 17a-d MinVG (SR 725.116.2) und 24 MinVV (SR 725.116.21) sowie auf den Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr sichert der Bund die Mitfinanzierung folgender Massnahmen zu. Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziffer 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen.

Nr.	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Zuständige Stelle Bund	Zuständige Stelle Agglomerationsprogramm (kantonale Stelle)	
ARE-Code	Nr. AP					
Bus/Strasse						
0942.2.088	ÖV3	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs: Thun - ÖV 3.4, 3.5 (Erschliessung ESP Thun Nord und ESP Bahnhof Steffisburg)	0.90	0.31	ASTRA	BE - BVE TBA
Kapazität Strasse						
0942.2.012	M/S 5.8	Umbau Ziegeleikreisel, Steffisburg	1.80	0.63	ASTRA	BE - BVE TBA
Langsamverkehr						
0942.2.049	LV2.1	Neubau Bahnunterführung Kleine Allmend-Uttigenstrasse	2.25	0.79	ASTRA	BE - BVE TBA
0942.2.091		LV A-Liste (Anhang 1)	9.53	3.34	ASTRA	BE - BVE TBA
Aufwertung/Sicherheit Strasse						

0942.2.008	M/S1.13	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Unterdorfstrasse	1.78	0.62	ASTRA	BE – BVE TBA
		Verkehrssystemmanagement				
0942.2.063	VM M2	Verkehrsmanagement West- und Talerkerstrasse	0.45	0.16	ASTRA	BE – BVE TBA
0942.2.064	VM M3	Verkehrsmanagement Allmendstrasse	0.90	0.31	ASTRA	BE – BVE TBA
0942.2.065	VM M4	Verkehrsmanagement Länggasse, Pestalozzi- und Mittlere Strasse	0.45	0.16	ASTRA	BE – BVE TBA
0942.2.066	VM M5	Verkehrsmanagement Bernstrasse und Autobahnzubringer	1.80	0.63	ASTRA	BE – BVE TBA
0942.2.067	VM M6	Ausweichverkehr Dürrenast und Schwäbis	0.09	0.03	ASTRA	BE – BVE TBA
0942.2.068	VM M7	Verkehrsmanagement Gurnigelstrasse	2.70	0.94	ASTRA	BE – BVE TBA
0942.2.071	VM M10	Verkehrsmanagement Innenstadtring Thun	1.30	0.45	ASTRA	BE – BVE TBA
0942.2.072	VM M11	Grossräumige Verkehrslenkung Region Thun	5.85	2.05	ASTRA	BE – BVE TBA
		<b>Total</b>	<b>29.80</b>	<b>10.42</b>		

Tabelle 3.3

Der Kanton bestätigt, dass alle gemäss Prüfbericht richtplanrelevanten Massnahmen dieser Ziffer im genehmigten kantonalen Richtplan den Koordinationsstand Festsetzung haben.

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

Die nachfolgende Liste zeigt die Stossrichtung der weiteren Bearbeitung auf. Eine allfällige Änderung einer oder ein Verzicht auf eine B-Massnahme ist seitens des Kantons oder des Bundes bei der Bearbeitung und Prüfung der 3. Generation der Agglomerationsprogramme sorgfältig zu begründen. Die Liste ist weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung seitens des Kantons verbunden. Insbesondere ist zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Leistungsvereinbarung die zukünftige Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert.

Nr.	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen des Bundes zum Zeitpunkt des Prüfberichts
ARE-Code	Nr. AP		
			Bus/Strasse
0942.2.040	ÖV3.7	zusätzliche Linienführung, - optimierung, ÖV und Sied- lungsentwicklung Thun Süd (Neufeld, All- mendingen) aufeinander abstimmen	0.45
0942.2.044	ÖV4.2.1	ÖV-Anbindung Kandergrien	0.27
			Langsamverkehr
0942.2.092		LV B-Liste (Anhang 1)	4.59
			Aufwertung/Sicherheit Strasse
0942.2.009	M/S1.14	Sanierung Ortsdurchfahrt Steffisburg, Oberdorfstrasse	0.90
0942.2.022	M12.2	Umgestaltung Mönchplatz	0.84
			Verkehrssystemmanagement
0942.2.062	VM M1	Verkehrsmanagement Gwattstrasse, Fruti- genstrasse und - Seestrasse	3.15

Tabelle 3.4

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

Im Prüfbericht (Kap. 5.3) sind Massnahmen aufgelistet, welche nicht über den Infrastrukturfonds sondern allenfalls mit anderen Bundesmitteln mitfinanziert werden können. Der Prüfbericht ist das Ergebnis der Beurteilung aus gesamtplanerischer Sicht. Die Stellungnahmen, Entscheide, Genehmigungsverfahren und Finanzierungsentscheide der zuständigen Bundesämter bleiben vorbehalten.

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

### 4.1 Beitrag

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

- 4.1.2 Bei der festgelegten Kostenbeteiligung des Bundes von 10.42 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MwSt. und Teuerung, vgl. Ziff. 1.2) zugunsten des Agglomerationsprogramms Thun der 2. Generation handelt es sich um einen Höchstbeitrag, der nicht überschritten werden kann (Art. 2 Abs. 1 und 2 Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.3 Der Beitragssatz (Ziff. 1.2) für ein Agglomerationsprogramm gilt für die darin enthaltenen, mitfinanzierten Massnahmen (Ziff. 3.3 bzw. Art. 2 Abs. 2 Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.4 Der Bund finanziert die einzelnen Massnahmen maximal bis zum Höchstbeitrag (zzgl. MwSt. und Teuerung) gemäss der A-Liste (Ziff. 3.3). Die weitere Finanzierung der Massnahmen ist Sache des Kantons sowie gegebenenfalls weiterer Beteiligter (regionale Körperschaft, Gemeinden, ausländische Körperschaften).
- 4.1.5 Bei Kostenunterschreitungen leistet der Bund lediglich den prozentualen Anteil an den effektiven, anrechenbaren Kosten.
- 4.1.6 Mitfinanziert werden nur die nach den gesetzlichen Vorgaben anrechenbaren und ausgewiesenen Kosten (MinVG; MinVV).

## **4.2 Finanzierungsvereinbarungen**

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

---

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

### **4.3 Baubeginn**

- 4.3.1 Der Baubeginn von durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen oder Teilmassnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation darf, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.2, erst nach der Unterzeichnung der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung erfolgen.
- 4.3.2 Das zuständige Bundesamt kann auf Antrag der Trägerschaft vor Abschluss der Finanzierungsvereinbarung den vorzeitigen Baubeginn bewilligen, wenn ein Zuwarten mit dem Baubeginn mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden wäre. Über das Gesuch ist möglichst rasch zu entscheiden. Ein vorzeitiger Baubeginn ohne vorgängige Bewilligung durch das zuständige Bundesamt führt zur Verwirkung aller Ansprüche auf Bundesbeiträge für die entsprechende Massnahme (Art 26 SuG; SR 616.1).
- 4.3.3 Der Baubeginn von Massnahmen und Teilmassnahmen der A-Liste der 2. Generation (Ziff. 3.3) soll grundsätzlich innerhalb von vier Jahren ab Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung erfolgen. Fixe Fristen ergeben sich aus den Ziffern 4.3.1 und 6.2.1. Bei der zeitlichen Staffelung der einzelnen Massnahmen und Teilmassnahmen ist zu beachten, dass die angestrebte Wirkung baldmöglichst erreicht werden soll (vgl. dazu auch Ziff. 6.3.). Insbesondere gilt es, die Vorbereitung und Umsetzung der mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen aufeinander abgestimmt voranzutreiben.

### **4.4 Auszahlungsmodalitäten**

- 4.4.1 Sind die Leistungsvereinbarung und die zur Massnahme oder Teilmassnahme gehörende Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet, zahlt der Bund auf Antrag des Kantons, der für die Massnahme bzw. Teilmassnahme verantwortlich ist, bzw. der Transportunternehmern gemäss Ziff. 4.4.5 vorbehältlich der Ziffern 4.4.2, 4.4.3 und 6.2.1 - 6.2.3 sowie im Rahmen der vereinbarten Bundesbeiträge gemäss Ziffer 3.3 die benötigten Mittel aus.
- 4.4.2 Die Auszahlung der Bundesbeiträge erfolgt unter dem Vorbehalt der Genehmigung der jeweiligen Voranschlagskredite durch das Parlament und von Änderungen im Bundesrecht.
- 4.4.3 Es werden nur für effektiv nach Baufortschritt erbrachte Leistungen Bundesbeiträge ausbezahlt. Der Antrag zur Auszahlung mit Nachweis der Kosten ist an das für die Massnahme zuständige Bundesamt gemäss Ziffer 3.3 zu richten.
- 4.4.4 Bei einem allfälligen Liquiditätsengpass kommt Art. 24a MinVV zur Anwendung. Für den Baubeginn gelten die Bestimmungen gemäss Ziffer 4.3.
- 4.4.5 Die Beiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr werden an die Transportunternehmungen (Bahnunternehmungen) über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung ausbezahlt.

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

### **5.1 Umsetzungskontrolle**

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

### **5.2 Wirkungskontrolle**

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

### **5.3 Controlling**

5.3.1 Das Controlling des Bundes betrifft die mitfinanzierten Massnahmen (Ziff. 3.3), für welche eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet ist und umfasst ein Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling.

5.3.2 Im Bereich Strassen- und Langsamverkehr wird das Controlling der Massnahmen und Teilmassnahmen in den ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen geregelt.

5.3.3 Im Bereich Schienenverkehr wird das Controlling der Massnahmen und Teilmassnahmen (Projekte) in der Controlling- Richtlinie Agglomerationsprogramme des BAV geregelt.

### **5.4 Stichprobenkontrollen**

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

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

### **6.1 Erfüllung der Vereinbarung**

6.1.1 Die Vereinbarung gilt als erfüllt, wenn die Massnahmen gemäss Ziffern 3.1, 3.2 und 3.3 entsprechend dem Agglomerationsprogramm Thun und dem Prüfbericht des Bundes umgesetzt, die Bestimmungen der vorliegenden Leistungsvereinbarung sowie der darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarung erfüllt und die Beiträge gemäss Ziffern 3.3. und 4 durch den Bund ausbezahlt sind (inkl. Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen).

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

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

- 6.2.1 Werden einzelne mitfinanzierte Massnahmen<sup>3</sup> bis 2027 nicht umgesetzt, erlischt der Anspruch auf die entsprechende Finanzhilfe. Der Anspruch erlischt ebenfalls, wenn der Kanton dem Bund schriftlich mitteilt, dass von der Vorbereitung oder Umsetzung einer Massnahme definitiv Abstand genommen worden ist. Bereits erhaltene Bundesbeiträge sind zurückzuerstatten. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.2.3 – 6.2.5 bleiben vorbehalten.
- 6.2.2 Wird eine Massnahme nur teilweise umgesetzt oder ohne schriftliche Zustimmung des Bundes verändert, kann er – sofern eine spürbar geringere Wirkung als sie der Massnahme im Rahmen der Prüfung durch den Bund zugrunde gelegt wurde zu erwarten ist – den dafür reservierten Beitrag reduzieren oder – sofern eine massiv geringere Wirkung zu erwarten ist – den dafür reservierten Betrag gänzlich verweigern sowie eine Rückzahlung bereits für die entsprechende Massnahme ausbezahlter Beiträge verlangen. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.2.3 bis 6.2.5 bleiben vorbehalten.
- 6.2.3 Zeigt sich im Rahmen der Umsetzungskontrolle oder einer Stichprobenkontrolle, dass eine Massnahme, Teilmassnahme oder Gruppe von Massnahmen nicht oder nur in ungenügender Masse vorbereitet und umgesetzt wird, kann der Bund den Abschluss neuer Finanzierungsvereinbarungen für Massnahmen, die mit der nicht umgesetzten Massnahme zusammen hängen, sistieren. In Fällen, wo diese fehlende oder ungenügende Vorbereitung und Umsetzung mit erheblichen Auswirkungen auf die Umsetzung des Gesamtkonzepts des Agglomerationsprogramms bzw. auf dessen Wirkung verbunden ist, kann der Abschluss von neuen Finanzierungsvereinbarungen für alle Massnahmen und Teilmassnahmen sistiert werden. Die Sistierung wird aufgehoben, sobald der Mangel in der Umsetzung behoben ist oder der Anspruch auf die Finanzhilfe infolge Zeitablauf oder Abstand erlischt (vgl. Ziff. 6.2.1).

---

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

6.2.4 Mittel, die für Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 vorgesehen waren, aber gestützt auf Art. 6.2.1 und 6.2.2. nicht beansprucht werden können, verbleiben im Infrastrukturfonds. Sie stehen der Gesamtheit der Agglomerationen für Massnahmen der nächsten Generationen des Programms Agglomerationsverkehr zur Verfügung. Nicht beanspruchte Bundesmittel können somit vom Kanton (bzw. der regionalen Körperschaft) nicht für andere zur Mitfinanzierung vorgesehene Massnahmen derselben Generation beansprucht werden. Eine Ausnahme bilden Teilmassnahmen, die innerhalb des gleichen Massnahmenpakets durch neue Teilmassnahmen mit vergleichbarer Wirkung ersetzt werden können.

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

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

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

## **7 Anpassung der Leistungsvereinbarung**

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

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

7.1.2 Falls die für das Agglomerationsprogramm zuständigen Stellen kein überarbeitetes Agglomerationsprogramm einreichen, verzichten sie auf Bundesmittel für die darauffolgende Finanzierungsetappe. Die Ansprüche für die Finanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 bleiben unter Vorbehalt von Ziffer 6.2.3 bestehen.

### **7.2 Ausserordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung**

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

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

## **8 Salvatorische Klausel**

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

## **9 Anwendbare Bestimmungen und Rechtsschutz**

- 9.1 Es gelten namentlich die Bestimmungen des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG; SR 725.13), des Bundesgesetzes und Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2/ MinVV; SR 725.116.21) und subsidiär des Subventionsgesetzes (SuG; SR 616.1).
- 9.2 Der Rechtsschutz richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesverwaltungsrechtspflege (Art. 35 Abs. 1 SuG).

## **10 Inkrafttreten der Leistungsvereinbarung**

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

## **11 Rangordnung**

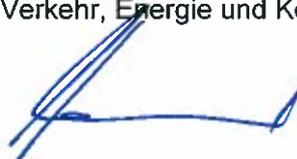
Folgende Dokumente bilden einen integrierenden Bestandteil dieser Vereinbarung und stehen im Fall von Widersprüchen nacheinander in angeführter Rangordnung:

1. Wortlaut der vorliegenden Vereinbarung
2. Liste der Massnahmen zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3); Anhang 1
3. Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014 inkl. Anhang 3 mit Anpassungen nach 26.02.2014; Anhang 2
4. Leistungsvereinbarung der 1. Generation vom 31.01.2011, inkl. Anhang 5 der vorliegenden Leistungsvereinbarung 2. Generation
5. Agglomerationsprogramm Thun, Teil Verkehr und Siedlung, 2012
6. Weisung von 14.12.2010 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation
7. ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen
8. Controlling- Richtlinie Agglomerationsprogramme des BAV

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

Bern, 27.5.2015

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation



Departementschefin Doris Leuthard

Bern, 30.4.15

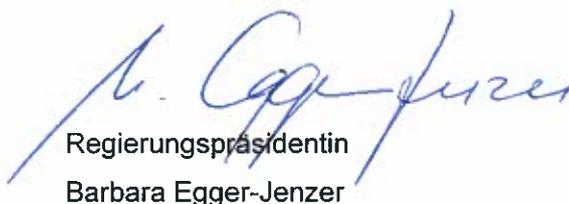
Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des  
Kantons Bern



Regierungsrat  
Christoph Neuhaus

Bern, - 6. MAI 2015

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des  
Kantons Bern



Regierungspräsidentin  
Barbara Egger-Jenzer

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

Anhänge:

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

## Anhang 1 Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

### Priorität A

Nr.	Massnahme/Massnahmenpakete		Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung*	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung*
ARE-Code	Nr. AP			
0942.2.018	M11.1	Schliessung Bahnübergang Töpferweg - Anteil Strassenrückbau	0.09	0.03
0942.2.019	M11.2	Schliessung Bahnübergang Untere Zulgstrasse - Anteil Strassenrückbau	0.09	0.03
0942.2.053	LV2.5	Spiez, Verbesserungen Querverbindungen Bahnhofgebiet zur Seebucht	0.45	0.16
0942.2.058	KM5	Ausbau Bike+Ride: Agglomeration Thun, Stärkung kombinierte Mobilität	1.89	0.66
0942.2.089	LV2	Stärkung Langsam- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun - A-Horizont	7.01	2.45
<b>Summe</b>			<b>9.53</b>	<b>3.33</b>
0942.2.091		Konzept LV A-Liste	9.53	3.34

Tabelle A1.1 \*Eine Differenz zwischen Summe und Konzept LV\_A-Liste kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen; massgebend sind die Beträge des Konzepts LV A-Liste.

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

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

### Priorität B

Nr.	Massnahme/Massnahmenpakete	
ARE-Code	Nr. AP	
0942.2.050	LV2.2	Regionale Verbindung Kleine Allmend - Schwäbis
0942.2.051	LV2.3	LV-Übergang Weststrasse (Siegenthalergut-MMM), in Abstimmung mit Entwicklung Siegenthalergut
0942.2.052	LV2.4	LV-Anbindung regionales Netz im Umfeld des neuen Gebietes Lüssli
0942.2.090	LV2	Stärkung Langsam- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun - B-Horizont

Tabelle A1.2



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

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen .....</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung.....	4
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>8</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>	<b>9</b>
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	12
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen .....</b>	<b>14</b>
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
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen .....</b>	<b>20</b>
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
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>22</b>
<b>ANHANG 1</b>	<b>.....</b>	<b>23</b>
<b>ANHANG 2</b>	<b>.....</b>	<b>24</b>
<b>ANHANG 3</b>	<b>.....</b>	<b>25</b>

---

# 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 Massnahmen<sup>1</sup> über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

## 1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWST. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

---

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

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

Das Agglomerationsprogramm 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 Inkonsequenzen 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 eingestuft<sup>2</sup>.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen<sup>3</sup>:

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.

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

<sup>3</sup> 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- Ultigenstrasse	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 Verstetigung 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

*Wirksamkeits-  
kriterium*      *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<b>WK1:</b>	<b>Stärken</b>
Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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.</li> <li>▪ 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 ausgewiesenem Handlungsbedarf die Verbesserung des ÖV-Angebotes in Spiez zu wenig thematisiert.</li> <li>▪ Die Qualität der Intermodalität wird durch den Ausbau des B+R-Angebots und</li> </ul>

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

---

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 verkehrsentensive 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"> <li>▪ Für die Aufwertung der öffentlichen Räume liegen einzelne Massnahmen vor, es ist jedoch keine gesamträumliche Strategie ersichtlich.</li> <li>▪ Das Berechnungsmodell für die Dimensionierung der Siedlungsflächen des RGSK wird auf der Stufe Agglomeration als wenig lenkungsstark beurteilt.</li> </ul>
<p><b>WK3:</b> Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Der Kanton Bern betreibt ein Hot-Spot-Management zur Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten.</li> <li>▪ 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.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Für die Stadt Thun liegt eine Analyse der Unfallschwerpunkte vor. Die aufgezeigten Unfallschwerpunkte werden aber nicht konsequent mit Massnahmen angegangen.</li> <li>▪ 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.</li> </ul>
<p><b>WK4:</b> Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 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 Lärmbelastung im Gesamtraum verbunden.</li> <li>▪ 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.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Im Verkehrsbereich räumt das Agglomerationsprogramm der Beeinflussung der Nachfrageseite lediglich einen geringen Stellenwert ein. Positive Auswirkungen im Umweltbereich sind daher ungewiss.</li> <li>▪ 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 Flächenverbrauchs ausgegangen werden.</li> </ul>
<p><b>Umsetzungsbericht</b></p>	<p>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).</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>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
<b>Summe WK1 - WK4 (Nutzen)</b>	<b>6</b>

Tabelle 4-2

#### 4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 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 eingestuft<sup>4</sup>.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

<sup>4</sup> Preisstand Oktober 2005 exkl. MWST. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

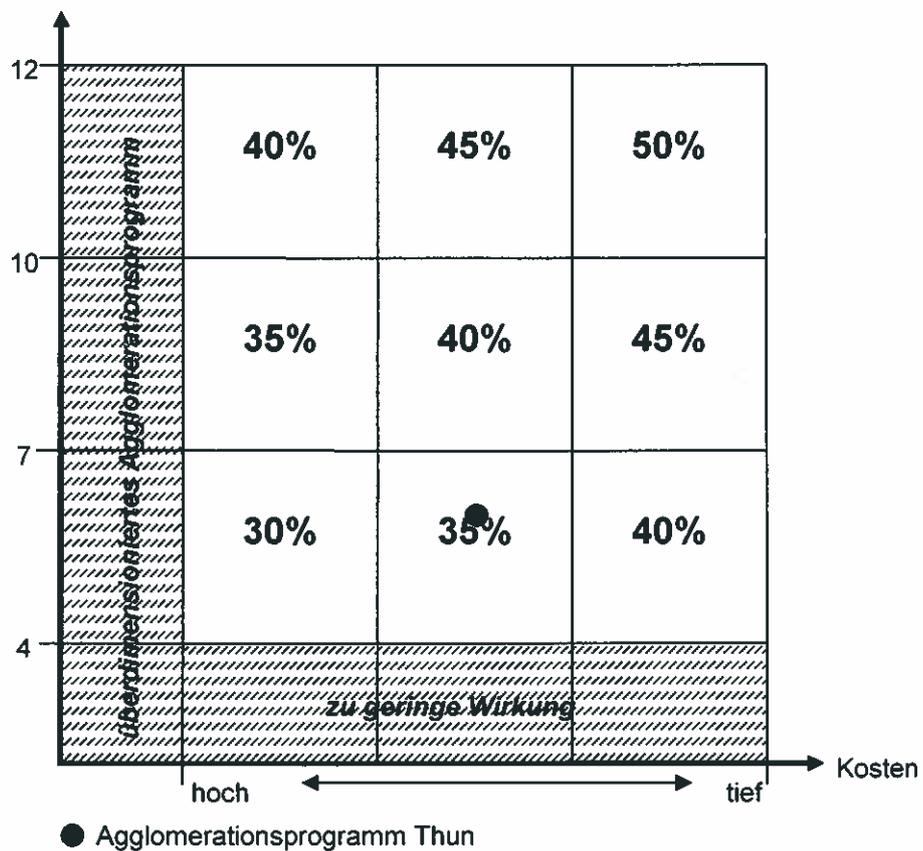


Abbildung 4-1

## 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"> <li>▪ 0942.2.089, Stärkung Langsam- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun - <b>A-Horizont</b>, CHF 7.80 Mio., Priorität A</li> <li>▪ 0942.2.090, Stärkung Langsam- / Veloverkehr Agglomeration und Region Thun - <b>B-Horizont</b>, CHF 0.90 Mio., Priorität B</li> </ul>

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>
<b>Siedlungsmassnahmen</b>				
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	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
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	
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
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	

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
0942.2.056	KM1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	B	
<b>Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration</b>				
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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
<b>Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)</b>				
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) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>A → B</b>				
Keine vorhanden				
<b>A → C</b>				
Keine vorhanden				
<b>B → C</b>				
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) 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. Prüfbericht	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:**

*ARE-Code*    *Nr. AP*    *Massnahme*

---

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:

*ARE-Code*    *Nr. AP*    *Massnahme*

---

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 vertiefte Behandlung der Bereiche Siedlung und Verkehr (insbesondere der öffentliche Verkehr und Langsamverkehr) ausserhalb der Kernagglomeration. Weiter sollten negative Auswirkungen des Infrastrukturausbaus 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 Zugstrasse - 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**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
<b>Siedlungsmassnahmen</b>				
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	

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
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	
<b>Verkehrsmassnahmen</b>				
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	
0942.2.056	KM1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Thun	B	
<b>Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration</b>				
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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
<b>Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)</b>				
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



## Regierungsratsbeschluss

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

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

---

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



Im Namen des Regierungsrates  
Der Staatsschreiber  
*Auer*



#### Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

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

Gemeindebeschlüsse betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen

- Stadt Thun: 23.03.2015 (Kopie als Musterbeispiel im Anhang)
- Gemeinde Heimberg: 25.03.2015
- Gemeinde Spiez: 02.03.2015
- Gemeinde Steffisburg: 27.03.2015

Der Gemeinderat  
Rathaus, Postfach 145, CH-3602 Thun  
Telefon +41 (0)33 225 82 20, Fax +41 (0)33 225 82 02  
gemeinderat@thun.ch, www.thun.ch

AMT FÜR ÖFFENTLICHEN VERKEHR DES KANTONS BERN	
24. MRZ 2015	
EINGANG	



Stadtkanzlei, Postfach 145, CH-3602 Thun

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

Thun, 23. März 2015

### Leistungsvereinbarung Agglomerationsprogramm Thun: Anhörung und Bestätigung

Sehr geehrter Herr Ramser  
Sehr geehrte Damen und Herren

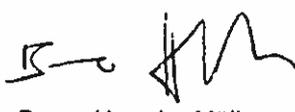
Sie haben uns mit Schreiben vom 27. Januar 2015 die Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Thun, 2. Generation, zur Anhörung unterbreitet. Wir sind mit dieser Leistungsvereinbarung und den darin aufgeführten Massnahmen einverstanden.

Der Gemeinderat verpflichtet sich hiermit, die Massnahmen (A-Massnahmen und Eigenleistungen) des Agglomerationsprogramms Thun, 2. Generation, und des behördenverbindlichen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts RGSK Thun Oberland-West, 1. Generation, im Rahmen seiner Zuständigkeit und seiner Möglichkeiten umzusetzen, respektive zu gegebener Zeit die für die Umsetzung notwendigen Beschlüsse dem zuständigen Organ zu beantragen.

Freundliche Grüsse

Für den Gemeinderat der Stadt Thun

  
Raphael Lanz  
Stadtpräsident

  
Bruno Huwyler Müller  
Stadtschreiber

#### Zur Kenntnis an

- Entwicklungsraum Thun ERT
- Planungsamt
- Tiefbauamt

## Anhang 5

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

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

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

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

#### A5.1 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität A (A-Liste)

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

Tabelle A 5.1

## A5.2 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzeptes

Nr.	Massnahme/Massnahmenpakete	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Begründung
ARE-Code	Nr. AP			
942.018	Verbesserung auf best. Netz: Ausbau Unterführung Regiestrasse	1.20	0.48	Verkehrsmodellrechnungen zeigen, dass der Bypass Thun Nord auf der Schwäbisstrasse und der Regiestrasse zu einer Reduktion des motorisierten Verkehrs von mehr als 40 % führen wird. Die Massnahme „Unterführung Regiestrasse“ erweist sich daher als nicht notwendig und wird nicht umgesetzt. Auf eine separate Unterführung für den Langsamverkehr kann verzichtet werden.

Tabelle A 5.2

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

### **6.3 Umsetzungsreporting**

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

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

Die Tabellen sollen auch über den Fortschritt der so genannten dringenden Projekte informieren. Um ein einheitliches Bild über die Umsetzung über alle Agglomerationen zu gewährleisten, sollen sich die Angaben in den Tabellen auf den **Stichtag 31.3.2016** zu beziehen. Über folgende Massnahmen-Listen ist im Tabellenteil des Umsetzungsreportings zu berichten:

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

---

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

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

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

#### **Verkehrsmassnahmen**

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

#### **Siedlungsmassnahmen**

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