



12. Dezember 2008

Agglomerationsprogramm Thun

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / H304-0190

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Prof. Pierre-Alain Rumley
Direktor

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 12.12.2008 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 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	4.0	3.8	1.5
942.003	Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Spiez	1.0	0.9	0.4
942.005	Parkleitsystem (Lenkung MIV in Parkhäuser Innenstadt)	2.0	1.7	0.7
942.006	Busbevorzugung und Busspuren Stadt Thun	6.0	5.7	2.3
942.008	Bypass Nord und Netzanpassung inkl. flankierende Massnahmen	80.7	87.7	35.1
942.022	Benchmark LV_A-Liste		13.1	5.2
Summe			112.9	45.2

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	Benchmark LV_B-Liste		8.1	3.3
Summe			8.1	3.3

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 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.

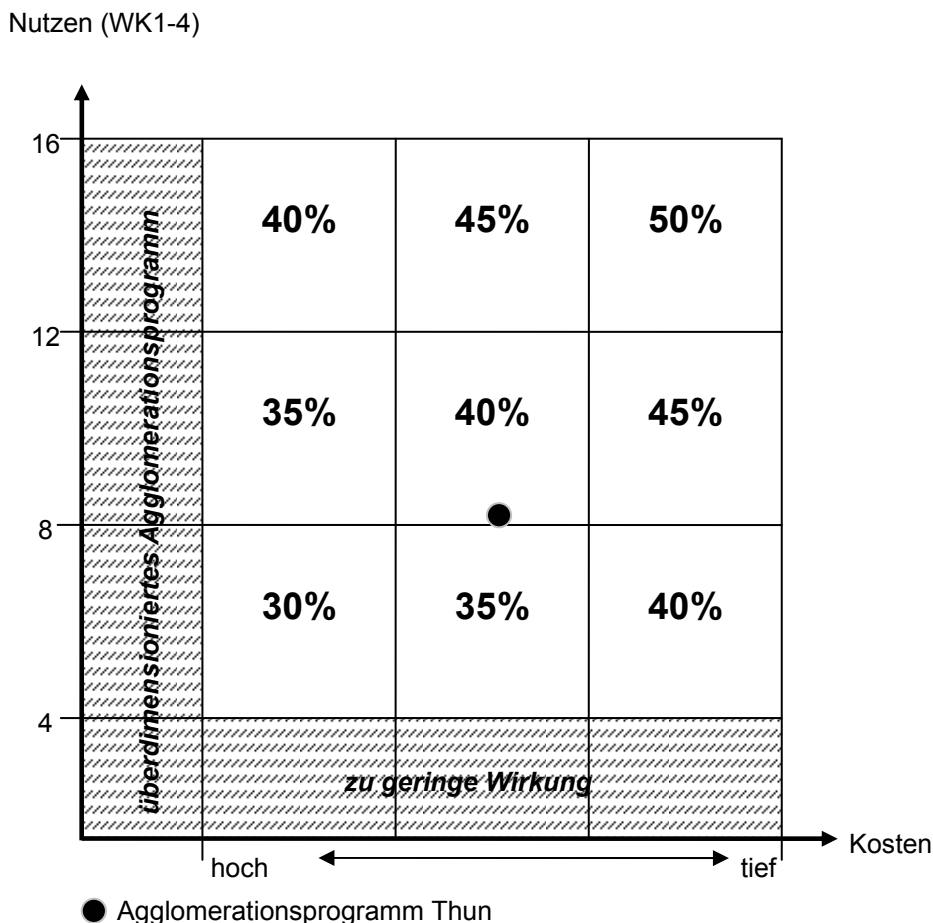


Abbildung 4-1

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 Mio, Priorität A ▪ Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Seftigen: 1 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:

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

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	0.5
	Verträgliches MIV-Netz: Durchfahrt Seftigen	A	1.0

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.

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) lt. AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**/***</i>
942.010	Ausbau Bike+Ride Bahnhof und Innenstadt	A	4.0	3.4
942.011	Fussgänger- und Radfahrerquerung Aare bei Scherzlingen / Schadau	A	2.0	1.7
942.012	Wegverbindung Bahnhof - Selve - Schwäbis	A	4.2	3.6
942.013	Wegverbindung Bahnhof - Lachen	A	1.8	1.6
942.015	Ausbau Unterführungen Mittlere Strassen	B	2.3	2.0
942.016	Ausbau Unterführungen Frutigenstrasse	A	1.8	1.5
942.017	Verbesserung auf best. Netz: Verbindung Kasernen- Mönchstrasse	B	1.6	1.4
942.018	Verbesserung auf best. Netz: Ausbau Unterführung Regiestrasse	A	1.4	1.2
942.019	Verbesserung auf best. Netz: Verbindung Steffisburg - Thun - Uetendorf	B	2.8	2.4
942.020	Verbesserung auf best. Netz: Fusswegverbindung Mönch- Seestrasse	B	2.8	2.4
Summe	LV_A/B-Liste		24.7	21.2

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

942.022	Benchmark LV_A-Liste	A		13.1
942.023	Benchmark LV_B-Liste	B		8.1

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