



30. Oktober 2009

---

# **Agglomerationsprogramm Burgdorf**

## **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I411-0177

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, Prüfprozess.....  | 4         |
| <b>2</b>            | <b>Zusammenfassung der Resultate .....</b>  | <b>5</b>  |
| <b>3</b>            | <b>Prüfung der Grundanforderungen .....</b>   | <b>7</b>  |
| <b>4</b>            | <b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>  | <b>7</b>  |
| 4.1                 | Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....   | 7         |
| 4.2                 | Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....  | 10        |
| <b>5</b>            | <b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete) .....</b>   | <b>11</b> |
| 5.1                 | Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung .....  | 11        |
| 5.2                 | Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....  | 12        |
| 5.3                 | Eigenleistungen .....   | 12        |
| 5.4                 | Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete) .....  | 12        |
| 5.5                 | Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....  | 13        |
| 5.6                 | A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....  | 13        |
| <b>6</b>            | <b>Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen .....</b>  | <b>14</b> |
| 6.1                 | Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....  | 14        |
| 6.2                 | Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der<br>Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen..... | 14        |
| <b>7</b>            | <b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>   | <b>15</b> |
| <b>ANHANG</b> ..... |   | <b>16</b> |

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Burgdorf bestehend aus:

- Synthesebericht 2007, 4. Dezember 2007
- Agglomerationsprogramm Burgdorf, Dezember 2007
- ZMB Verkehrserschliessung Emmental

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

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

## 1.3 Vorgehen, Prüfprozess

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

## 2 Zusammenfassung der Resultate

### Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Burgdorf ist in erster Linie auf die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Burgdorf ausgerichtet. Dementsprechend kann es bei der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit eine gute Wirkung erzielen. Das Agglomerationsprogramm kann einen Qualitätssprung im LV erzielen. Die verschiedenen Verkehrsmassnahmen haben einen indirekten positiven Effekt bei der Siedlungsqualität. Die kantonalen Vorgaben für Neueinzonungen vermögen im burgdorfer Kontext eine gewisse Wirkung auf eine Siedlungsentwicklung nach innen zu erzielen.

Trotz eines bereits gut installierten öffentlichen Verkehrsnetzes in Burgdorf bleiben Lücken in der ÖV-Erschliessung bestehen. Eine weitere grosse Schwäche ist das Fehlen konzeptioneller Vorstellungen zur Siedlungsentwicklung nach innen sowie die fehlende Umsetzung einer restriktiven ESP- und VE-Politik. Die Problematik des ESP Schachen – Kirchberg wird mit dessen Ausweitung tendenziell verschärft.

Insgesamt werden gegenüber dem Trend beim LV merkliche, beim ÖV nur geringfügige Umsteigeeffekte erwartet. Dadurch ist eine gewisse Verminderung der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen zu erwarten.

Für eine kleine Agglomeration kann Burgdorf als Fussgänger- und Velomodellstadt und im ÖV auf einen verhältnismässig guten Standard verweisen. Deshalb wird ein Vorleistungspunkt im Bereich Verkehrssysteme vergeben.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Burgdorf auf Fr. 22.05 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine kleine Agglomeration als tief 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<br>(Mio Fr.)<br>laut AP | Kosten<br>(Mio Fr.)<br>2005** | beantragter<br>Bundesbei-<br>trag** |
|---------|-------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| 404.002 | Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf | 5.70                           | 5.00                          | 2.00                                |
| 404.011 | Konzept LV_A-Liste            |                                | 4.34                          | 1.74                                |
| Summe   |                               |                                | 9.34                          | 3.74                                |

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

| M-Nr.*  | Massnahme                           | Kosten<br>(Mio Fr.)<br>laut AP | Kosten<br>(Mio Fr.)<br>2005** | beantragter<br>Bundesbei-<br>trag** |
|---------|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------|
| 404.004 | Einzelmassnahmen Oberburg (Kreisel) | 1.60                           | 1.40                          | 0.56                                |
| 404.012 | Konzept LV_B-Liste                  |                                | 11.31                         | 4.52                                |
| Summe   |                                     |                                | 12.71                         | 5.08                                |

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 grundsätzlich erfüllt sind. Der Bund hat schon im Rahmen der Zwischenbeurteilung auf einzelne Lücken verwiesen. Die Ende 2007 eingereichte Fassung des Agglomerationsprogramms hat diese Anregungen nicht berücksichtigt. Das Verständnis des Agglomerationsprogramms könnte deutlich verbessert werden, wenn diese Lücken in der Analyse und in der Darstellung der Massnahmen gezielt geschlossen würden.

Hinweise zur Trägerschaft: Das Agglomerationsprogramm äussert sich nur ungenügend dazu, wie die Umsetzung des Agglomerationsprogramms gewährleistet werden soll und wer für das Controlling verantwortlich ist.

### 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>  |
|---|--|
| WK1:<br>Qualität der Verkehrssysteme verbessert | <p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm sieht gewisse Taktverdichtungen und Frequenzerhöhungen im Bus-Angebot in Spitzenzeiten und auf bestimmten Linienabschnitten vor. Zusammen mit den Massnahmen zur Aufwertung und Verbesserung des Verkehrsflusses im Stadtbereich von Burgdorf (Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf) wird die Qualität für den ÖV leicht gesteigert.</li> <li>▪ Der Umbau der Ortsdurchfahrt Burgdorf und die Gestaltung des Kreisels in Oberburg tragen zur Verflüssigung des Strassenverkehrs und damit zur Stauminderung bei. Diese Massnahmen setzen an den zentralen Punkten der Agglomeration an und werten den Strassenraum auch für den Fussgängerverkehr auf.</li> <li>▪ Die Erreichbarkeit des Zentrums Burgdorf wird durch den Ausbau des Busangebotes sowie durch die verkehrsverflüssigenden Massnahmen in der Stadt Burgdorf etwas verbessert. Ferner wirken die vorgeschlagenen LV-</li> </ul> |

Massnahmen positiv auf die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte in Burgdorf.

- Insgesamt tragen die vorgeschlagenen Massnahmen in einigen Teilgebieten der Agglomeration zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs bei. Das Netz wird im Agglomerationskern verdichtet, wo insbesondere die Aufwertung von Strassenräumen die Qualität im LV deutlich unterstützt.

#### **Schwächen**

- Die aufgezeigten Schwachstellen in der ÖV-Erschliessung werden nicht konsequent angegangen (z.B. Erschliessungslücken).
  - Im ÖV wird weiter kein Handlungsbedarf aufgrund der ausgewiesenen überlasteten Strassenknoten aufgezeigt.
  - Es ist nicht nachvollziehbar, wie die vorliegenden LV-Massnahmen aus dem Teilprojekt Langsamverkehr der ZMB Burgdorf/Emmental in ein LV-Konzept eingebettet sind. Ein feinmaschiges LV-Netz in der Agglomeration wird nicht definiert. Eben so wenig wird aufgezeigt, wie das Agglomerationsprogramm von den Erfahrungen der Velomodellstadt profitieren könnte.
- 

WK2:

Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen  
gefördert

#### **Stärken**

- Städtebaulich gute und Lebensqualität fördernde Wohnprojekte sollen durch die Beteiligung am kantonalen ESP-Wohnen-Programm unterstützt werden.
- Die städtebauliche Qualität wird durch die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Burgdorf sowie mit verschiedenen LV-Massnahmen verbessert. Zusätzlich werden weitere verkehrsberuhigte Zonen und Begegnungszonen umgesetzt.
- Die kantonalen Vorgaben für Neueinzonungen vermögen im burgdorfer Kontext eine gewisse Wirkung auf eine Siedlungsentwicklung nach innen zu erzielen.

#### **Schwächen**

- Eine Schwäche ist das Fehlen konzeptioneller Vorstellungen zur Siedlungsentwicklung nach innen sowie die fehlende Umsetzung einer restriktiven ESP- und VE-Politik auf regionaler Stufe.
  - Die Problematik des ESP Schachen – Kirchberg wird mit dessen Ausweitung tendenziell verschärft.
  - Die Konsequenzen der beabsichtigten ESP-Erweiterung Schachen-Buchmatt auf das nationale und regionale Verkehrsnetz sind ungenügend aufgezeigt.
- 

WK3:

Verkehrssicherheit  
erhöht

#### **Stärken**

- An neuralgischen Achsen und Punkten (Ortsdurchfahrten Burgdorf, Kreisel Oberburg) werden Massnahmen vorgesehen, die die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen.
- Zusätzlich wird durch eine Reihe von LV-Massnahmen die Verkehrssicherheit verbessert.

#### **Schwächen**

- Eine systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten, beziehungsweise die Wirkung der einzelnen Massnahmen auf die Verkehrssicherheit ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.
- 

WK4:

Umwelt-  
belastung und  
Ressourcen-  
verbrauch  
vermindert

#### **Stärken**

- Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Burgdorf trägt zur Verflüssigung des Verkehrs bei, was sich leicht positiv auf die Verkehrsimmissionen auswirkt. Die LV-Massnahmen und die Angebotsverbesserungen im ÖV führen zu gewissen Verlagerungseffekten auf LV und ÖV. Insgesamt sind geringe Verminderungen der Luftschadstoff- und Lärmbelastung zu erwarten.
-



---

**Schwächen**

- Es sind keine Siedlungsmassnahmen ersichtlich, die zu einer Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend beitragen.
  - Das Agglomerationsprogramm zeigt kaum konkrete, konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung auf, die indirekt auch eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen würden.
- 

Vorleistungen WK 1-4      Burgdorf ist Fussgänger- und Velomodellstadt und hat dafür einige Vorleistungen erbracht, die für eine kleine Agglomeration beachtlich sind. Für eine kleine Agglomeration verfügt Burgdorf über ein verhältnismässig gutes ÖV-Netz.

Tabelle 4-1

Aufgrund der oben stehenden Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

| <i>Wirksamkeitskriterium</i>                            | <i>Nutzen<br/>(-1 bis 3<br/>Punkte)</i> | <i>Vorleistung<br/>(0 oder 1<br/>Punkt)</i> | <i>Total</i> |
|---|---|---|--------------|
| WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert            | 1                                       | 1   | 2            |
| WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert          | 1                                       | 0   | 1            |
| WK3: Verkehrssicherheit erhöht                          | 2                                       | 0   | 2            |
| WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert | 1                                       | 0   | 1            |
| <b>Summe WK1 – WK4 (Nutzen)</b>                         | <b>5</b>                                | <b>1</b>                                    | <b>6</b>     |

Tabelle 4-2

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

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 22.05 Mio. für eine kleine Agglomeration werden diese Kosten als tief eingestuft.

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

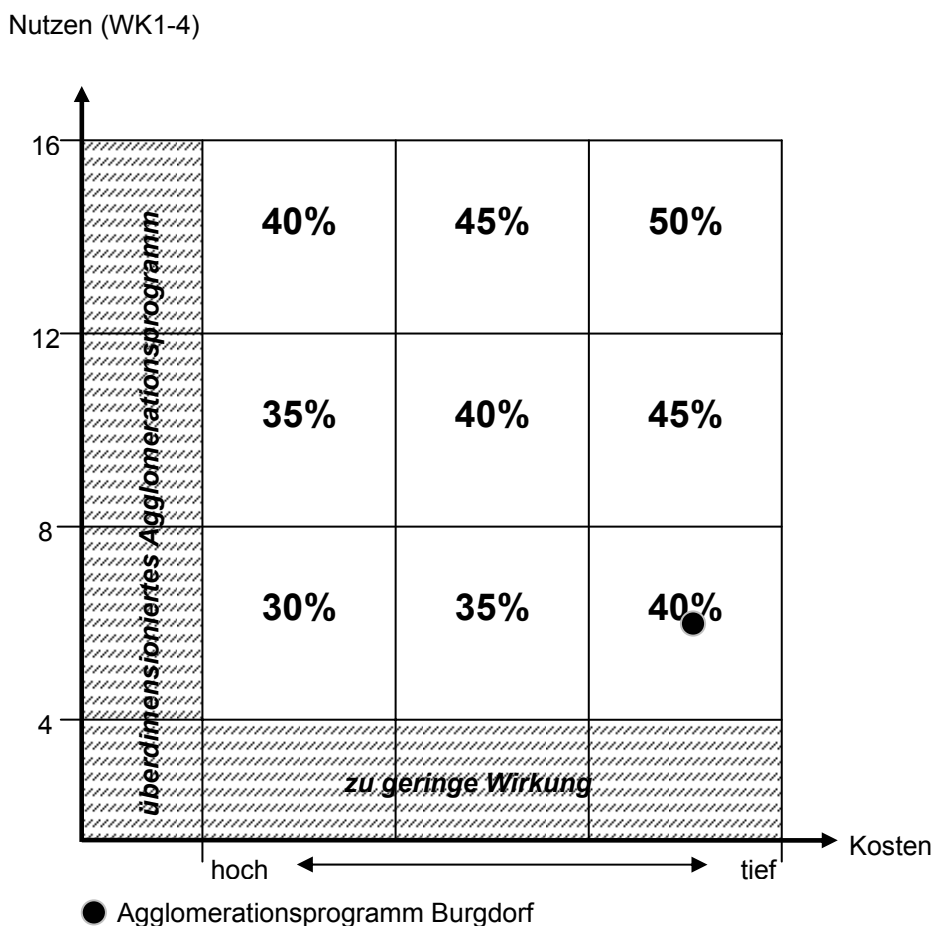


Abbildung 4-1

## 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- (paket) gemäss Agglomerationsprogramm\*      Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung*

|  |   |
|--|---|
| Stärkung Langsamverkehr /umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 2) - 404.010 | Das Massnahmenpaket ergibt sich aus dem Teilprojekt LV, welches für Fr. 60.00 Mio Massnahmen vorsieht. Dies ist ein sehr hoher Kostenbestandteil. Aus diesem Grund wird die Massnahmen in zwei Teile geteilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 2), Priorität B LV_Benchmark, 30.00 Mio.</li> <li>▪ Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 2), Priorität C, 30.00 Mio.</li> </ul> |
|--|---|

Tabelle 5-1 (\* M-Nr. des ARE)

## 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>  |
|---------------|---------------------------------------|--|
| 404.001       | Neue Strasse ESP<br>Schachen-Buchmatt | Mit der Massnahme wird ein Teilgebiet besser erschlossen. Die Massnahme hat derzeit eine reine Erschliessungsfunktion und bewirkt nur eine geringfügige Verbesserung der Verkehrssysteme. Sie kann laut UVEK-Weisung nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. |

Tabelle 5-2 (\* M-Nr. des ARE)

## 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<br/>(Mio Fr.)<br/>laut AP</i> |
|---------------|-----------------------------------|------------------|---|
| 404.005       | Erhöhung P+R-Plätze bei Bahnhöfen | A                | 3.60                                    |

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>Massnahmen</i> | <i>Kosten<br/>(Mio Fr.)<br/>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<br/>(Mio Fr.)<br/>laut AP</i> | <i>Ände-<br/>rung</i> | <i>Begründung</i>  |
|---------------|--|---|-----------------------|--|
| 404.010       | Stärkung<br>Langsamverkehr/<br>umweltschonende<br>Mobilitätsarten<br>(Paket 2)   | 30.00                                   | B → C                 | C: aufgrund überdimensioniertem LV-Paket   |
| 404.003       | Aufhebung 2<br>Niveauübergänge<br>Burgdorf (abhängig<br>von Realisierung<br>VEE) | 40.00                                   | B → C                 | C: Der Handlungsbedarf muss nach erfolgter Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Burgdorf, sowie aufgrund des Standes der Planung eines allfälligen Zubringers Emmental neu beurteilt werden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis hängt stark davon ab. Die Massnahme wird daher vorerst in Priorität C vorgesehen. |

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

## 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.)<br/>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 (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) 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> |
|--|------------------------------|-------------------------------------|
| 404.007 Stärkung<br>Langsamverkehr/umwelt-<br>schonende Mobilitätsarten<br>(Paket 1) |                              | RP-Relevanz klären                  |

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

#### B-Liste:

| <i>Massnahmen(paket)*</i>  | <i>Stand der Verankerung</i> | <i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i> |
|--|------------------------------|-------------------------------------|
| 404.010 Stärkung<br>Langsamverkehr/umwelt-<br>schonende Mobilitätsarten<br>(Paket 2) |                              | RP-Relevanz klären                  |

Tabelle 6-2 (\* M-Nr. des ARE)

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.

Zentraler Punkt für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird es sein, die Realisierungschancen eines allfälligen Zubringers Emmental definitiv zu klären. Bei einem positiven Entscheid sind die Planungen in das Agglomerationsprogramm zu integrieren und darauf abgestimmte Massnahmen im Bereich Verkehr und Siedlung zu erarbeiten. Ferner müssen klare konzeptionelle Vorstellungen der Siedlungsentwicklung nach innen im Agglomerationsprogramm konkretisiert werden.

## ANHANG

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

| <i>M-Nr.*</i> | <i>Massnahme</i>  | <i>Priorität</i> | <i>Kosten<br/>(Mio Fr.)<br/>laut AP</i> | <i>Kosten<br/>(Mio Fr.)<br/>2005**/**</i> |
|---------------|---|------------------|---|---|
| 404.007       | Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 1) | A                | 5.00                                    | 4.29                                      |
| 404.008       | Ausbau kant. und regionaler Velowegnetze                          | A                | 4.50                                    | 3.86                                      |
| 404.009       | Velostation / Veloparkierung                                      | A                | 2.00                                    | 1.71                                      |
| 404.010       | Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 2) | B                | 30.00                                   | 25.72                                     |
| Summe         | LV_A/B-Liste  |                  | 41.50                                   | 35.58                                     |

Infolge des Benchmarks werden die LV-Kosten wie folgt gekürzt:

Summe LV\_A-Liste: Fr. 9.86 Mio\*\* / Summe LV\_B-Liste: Fr. 25.72 Mio\*\*

Kürzung lt. Benchmark insges. Fr. 19.93 Mio\*\*

|         |                            |   |  |       |
|---------|----------------------------|---|--|-------|
| 404.011 | Konzept LV_A-Liste gekürzt | A |  | 4.34  |
| 404.012 | Konzept LV_B-Liste gekürzt | B |  | 11.31 |

Die Kürzung erfolgt proportional zu den Summen der LV-A/B-Liste – genaue Beschreibung der Methode siehe Erläuterungsbericht.

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