



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

Agglomerationsprogramm Burgdorf

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/5/6/2

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	5
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	9
4	Beurteilung der Programmwirkung	11
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	12
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	14
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	16
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	16
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	17
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	17
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	18
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	20
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	21
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	21
6.1.1	Allgemeines	21
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	21
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	22
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	23
ANHANG 1	24

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm **Burgdorf** bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Burgdorf, 3. Generation, Bericht Beschlussfassung, November 2016
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklungskonzept Emmental 2. Generation und Agglomerationsprogramm Burgdorf 3. Generation, Massnahmen Beschlussfassung, November 2016
- Tabellen zum Umsetzungsreporting Agglomerationsprogramm Burgdorf über die Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, Stichtag 30. September 2016
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM, 2. Generation, Bericht Beschlussfassung, November 2016
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Emmental RGSK EM, 2. Generation, Übersichtskarte Beschlussfassung, November 2016
- Verkehrssanierung Burgdorf – Oberburg – Hasle, Vorprojekt Synthesebericht, 31. Mai 2016
- RGSK: Synthesebericht 2016, Auswertung und Beurteilung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung aus der Sicht des Kantons, Genehmigt durch den Regierungsrat am 7. Dezember 2016

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 9. Dezember 2016 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen;
2. die Höhe der Bundesbeiträge festlegen, auf der Grundlage
 - a) der Wirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms;
 - b) des Stands der Umsetzung der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet²;
3. die Priorisierung der Massnahmen aller Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel prüfen (Kosten/Nutzen-Betrachtung, gestützt auf die gesetzlich definierten Wirksamkeitskriterien);

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2019 (dritte Generation; nachfolgend: Botschaft des Bundesrates) zuhanden der eidgenössischen Räte sowie die Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 3. Generation erarbeitet.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den

¹ SR 725.13

² Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015, S. 23 Ziff. 3.3.

gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Burgdorf der 3. Generation baut kohärent auf den Vorgängergenerationen auf. Es weist einen gut nachvollziehbaren roten Faden auf, kann jedoch nur in Ansätzen eine in sich kohärente und räumlich abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung aufzeigen. Jedoch sind die verkehrlichen Verflechtungen zu den Gemeinden ausserhalb des Agglomerationsperimeters und die Wirkungen auf die Agglomeration nicht ausreichend thematisiert.

Die Stärke des Agglomerationsprogramms im Bereich Verkehr liegt in der Verkehrssanierung der Stadt Burgdorf. Diese verbessert die Qualität des Verkehrssystems auf den Hauptachsen der Kerngemeinde und wirkt sich auch positiv auf den Verkehrsfluss für die Umlandgemeinden aus. Mit Buspriorisierungen, Dosierstellen an den Einfallsachsen und der Steuerung des Verkehrs in der Stadt Burgdorf werden die Fahrplanstabilität des regionalen und städtischen öffentlichen Verkehrs (ÖV) verbessert, der motorisierte Individualverkehr (MIV) innerhalb der Stadt verstetigt sowie die städtebauliche Verträglichkeit auf den Hauptachsen verbessert. Die Verkehrssanierung unterstützt die Funktionsfähigkeit der ÖV-Drehscheibe Burgdorf und verbessert die Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsstandorten. Das schon heute gute Velonetz wird ergänzt und stärkt die Attraktivität des Langsamverkehrs (LV).

Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Wohn- und Arbeitsschwerpunkte in den bestehenden Bauzonen fördern die Siedlungsentwicklung nach innen. Die Ausweisung des Siedlungsflächenbedarfs zeigt, dass zukünftig der grösste Flächenbedarf in der Stadt Burgdorf besteht. Dieser soll mehrheitlich durch Verdichtung im Bestand und durch einen Siedlungsflächentransfer abgefangen werden. Die vorgesehenen Modelle der überkommunalen Zusammenarbeit fördern eine überkommunale Sichtweise im Siedlungsbereich.

Das Agglomerationsprogramm zeigt nur in Ansätzen Lösungen für ein flächendeckendes Gesamtverkehrssystem für Burgdorf und die Nachbargemeinden auf. In Burgdorf werden keine konkreten Aussagen zu einer Netzhierarchie und zu einer räumlich differenzierten Verkehrslenkung auf Teilen des untergeordneten Netzes gemacht. Es werden keine Analysen und Aussagen dazu gemacht, wie die regionalen Verkehrsströme aus dem Emmental stärker auf den ÖV verlagert werden können. Nachfrageseitige Massnahmen, wie z. B. die Parkraumbewirtschaftung, werden nur am Rande diskutiert. Aufgrund der sehr hohen Kosten, der nur lokalen Wirkungen wird die Tunnellösung in Oberburg nicht als adäquater Lösungsansatz erachtet.

Das Agglomerationsprogramm skizziert nur in Ansätzen ein schlüssiges Gesamtkonzept der Siedlungsentwicklung. Es werden keine detaillierten Aussagen zur Weiterentwicklung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, zu den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten oder zu einem möglichen Siedlungsflächentransfer bei Neueinzonungen gemacht. Die Vorranggebiete der Siedlungserweiterung liegen ausserhalb der Stadt Burgdorf in der Nähe des Autobahnanschlusses, was zu einer stärkeren Nutzung des MIV führen kann.

Die Verkehrssicherheit wird durch die Verstetigung des Verkehrsflusses auf den Hauptachsen in der Stadt Burgdorf, die punktuellen Massnahmen der Strassenraumgestaltung sowie die Netzergänzungen beim Veloverkehr leicht verbessert. Eine flächendeckende Strategie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zeigt das Agglomerationsprogramm nicht auf.

Durch die vorgeschlagenen Massnahmen ist von leichten Modal-Split-Veränderungen zugunsten des ÖV und des LV auszugehen. Dadurch werden die Luft- und Lärmemissionen vor allem in der Stadt Burgdorf leicht reduziert. An den Dosierungsstellen auf den Einfallsachsen kann es punktuell zu höheren Luftschadstoffemissionen kommen.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Burgdorf ist dies nicht der Fall.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Burgdorf** auf CHF 92.56 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 16.46³ Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 10.72⁴ Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation⁵. Die Investitionskosten werden für die betroffene kleine Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen⁶:

35 %

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
0404.3.019	KM-B-1	Velostation / Veloparking / B+R Plätze	0.28	0.27	0.09	
0404.3.029	MIV-O-1	Verkehrssanierung Burgdorf - Verkehrsmanagement	7.91	7.72	2.70	
0404.3.030	MIV-O-1	Verkehrssanierung Burgdorf - Sanierung Strasse	36.22	35.33	12.37	
0404.3.031	-	Paket LV A-Liste	11.16	10.29		3.60
Summe			55.57	53.61	15.16	3.60

Tabelle 2-1 * Preisstand April 2016; ** Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

Die folgenden Massnahmen sind für die Beurteilung der Programmwirkung und damit für die Festlegung der Höhe des Beitragssatzes relevant. Sie werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

- Nicht durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr gemäss Tabelle 5.2 (vgl. Kapitel 5.2.1)
- Massnahmen der B-Liste gemäss Tabelle 5-6 (vgl. Kapitel 5.5).

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3.), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

³ Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁴ Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁵ Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁶ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung/en) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte⁷. Auch der Umsetzungsstand dieser (bereits verbindlich vereinbarten) Massnahmen ist daher für die Programmwirkung des vorliegenden Agglomerationsprogramms der 3. Generation und damit für die Festlegung des Beitragssatzes relevant.

⁷ Für dringende Projekte des Agglomerationsverkehrs wurden im Oktober 2006 die Mittel aus dem Infrastrukturfonds gesprochen (vgl. Bundesbeschluss über den Gesamtkredit für den Infrastrukturfonds vom 4. Oktober 2006). Mit Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes 2008 konnte mit dem Bau dieser dringenden Projekte begonnen werden.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁸.

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

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Burgdorf stellt ein für die Grösse der Agglomeration zweckmässiges, kompaktes und kohärent aufgebautes AP3 dar. Das Programm baut auf den (Teil-)Strategien des Agglomerationsprogramms 2. Generation auf und konkretisiert diese weiter. Grundsätzlich verfügt das Agglomerationsprogramm über einen gut strukturierten und stringenten Aufbau. Die behördenverbindlichen RGSK und die Agglomerationsprogramme lassen eine klare Priorisierung insbesondere bei der Siedlungsentwicklung noch vermissen, da die Ergebnisse des Syntheseberichts noch nicht in die RGSK und Agglomerationsprogramme eingeflossen sind.

Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

Stärken

- Die Partizipation während der Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes wurde gewährleistet. Verschiedene kantonale Fachstellen sowie Gemeinderäte und Verwaltungen waren in der Projektorganisation vertreten. Es fand eine gemeinsame formelle Mitwirkung des AP3 und RGSK statt.
- Im Kanton Bern besteht aufgrund der Verknüpfung von Agglomerationsprogramm und RGSK eine entsprechende regionale Trägerschaft. Die Inhalte des Agglomerationsprogramms werden durch das RGSK verbindlich verankert.

Schwächen

- Zur Mitwirkung wurde ein separater Bericht verfasst. Eine Zusammenfassung der wichtigsten Erkenntnisse/Ergebnisse wäre wünschenswert.
- Eine graphische Darstellung der Projektträgerschaft würde die Verständlichkeit vereinfachen.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

- GA 3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA 4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

Ebenfalls sind die Grundanforderungen 3 bis 5 betreffend Analyse, Zukunftsbild, Teilstrategien und Entwicklung von Massnahmen sowie die Angaben zu den MOCA-Indikatoren (Zielwerte) erfüllt.

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm Burgdorf ist gut strukturiert und weist eine gute Kohärenz zwischen den jeweiligen Teilbereichen auf. So ist z. B. das Zukunftsbild eng mit den Teilstrategien verknüpft, diese bauen wiederum auf jenen der 2. Generation auf.
- Das Agglomerationsprogramm Burgdorf weist eine systematische Auswertung der Stärken und Schwächen auf, so dass der Handlungsbedarf gut nachvollzogen werden kann. Die Herleitung der Verkehrssanierung BOH als zentrale Massnahme des AP3 wird gesondert erläutert.
- Sämtliche Massnahmen werden im Bericht gut und kompakt zusammengefasst und in Bezug zu Zukunftsbild und Teilstrategien gesetzt.

Schwächen

- Der vermehrte Einsatz von Darstellungen (Plangrafiken, Tabellen, etc.) würde die Verständlichkeit des Agglomerationsprogrammes erhöhen. So gibt es z. B. keine Plangrafiken zu den Teilstrategien. Der Bericht ist eher textlastig. Die Verknüpfung der Einzelelemente zu einem Gesamtkonzept ist dadurch nur bedingt gegeben.
- Die Unterteilung in Agglomerationsprogramm und RGSK führt zu einer eher schwierigen Leserführung, da gewisse Informationen im RGSK eingeholt werden müssen.
- Der Synthesebericht 2016 zu den RGSK wird noch nicht gebührend in Wert gesetzt, da seine Ergebnisse noch nicht in die behördenverbindlichen RGSK und Agglomerationsprogramme eingeflossen sind und diese eine klare Priorisierung insbesondere bei der Siedlungsentwicklung noch vermissen lassen. Die verbindliche Umsetzung der darin vorgenommenen Priorisierung der Siedlungsentwicklung erfolgt erst mit der Anpassung des kantonalen Richtplans. Für die nächste Generation wird empfohlen, diese Schwäche zu beheben.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken

- Die Umsetzung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation wird im Bericht und in einer Tabelle nachgewiesen.

Schwächen

- Ein Nachweis der Kohärenz des Agglomerationsprogramms mit den Rahmenbedingungen und Planungen auf Stufe Bund ist nicht vorhanden.

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt⁹. Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ im Verhältnis zur Grösse der Agglomeration (Summe von Bevölkerungszahl und der mit 0.5 gewichteten Beschäftigtenzahl) und unter Berücksichtigung ihrer Eigenheiten ermittelt¹⁰.

Für die Beurteilung des Nutzens ist die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms, gemessen an dessen Beitrag zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG)¹¹ vorgegebenen Wirkungsziele (bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch, mehr Verkehrssicherheit) massgebend.

In die Beurteilung des Nutzens des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 5.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 3. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 5.5);
- Massnahmen der A-Liste der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation, die Teil der jeweiligen Leistungsvereinbarung sind (mitfinanzierbare und nicht mitfinanzierbare Massnahmen sowie Eigenleistungen; Kap. 3.1–3.3 der Leistungsvereinbarung);
- allfällige zusätzliche relevante Massnahmen, welche während diesen Perioden (2011–2014 resp. 2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden¹².

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 5-4 (vgl. Kap. 5.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

Auch das Umsetzungsreporting (Stand der Umsetzung der Massnahmen aus den Leistungsvereinbarungen früherer Generationen, Herleitung der Massnahmen der 3. Generation auf der Grundlage von Agglomerationsprogrammen früherer Generationen) fliesst in die Beurteilung des Nutzens ein.

Die Kosten ergeben sich aus den Gesamtkosten aller durch den Bund als A- und B-Massnahmen priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 3. Generation zuzüglich der Kosten der in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste¹³.

⁹ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

¹⁰ Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

¹¹ SR 725.116.2

¹² Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

¹³ Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Verkehrssanierung Burgdorf stellt eine zentrale Massnahme dar, wird den verkehrlichen Rahmenbedingungen der Stadt Burgdorf gerecht, wirkt sich auch positiv auf den Verkehrsfluss für die Umlandgemeinden aus und unterstützt Verkehrsverlagerungen hin zum ÖV und zum LV. ▪ Die Steuerung zentraler Knoten und der Bau von Bahnunterführungen verflüssigen und verstetigen den Verkehr innerhalb von Burgdorf. Der MIV wird an den Einfallachsen dosiert. Dadurch werden Stausituationen in Burgdorf minimiert, der Strassenraum aufgewertet und die Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern auf den Hauptachsen verbessert. ▪ Das bestehende städtische ÖV-Angebot wird punktuell verbessert. Im Rahmen der Verkehrssanierung Burgdorf wird durch Buspriorisierungen an den Dosierungsstellen und an zentralen Knoten innerhalb der Stadt die Fahrplanstabilität des regionalen und städtischen ÖV verbessert. Dadurch werden die Bedeutung der ÖV-Drehscheibe Burgdorf als zentrales Projekt der 2. Generation gestärkt und die Erreichbarkeit von Wohn- und Arbeitsstandorten verbessert. ▪ Netzergänzungen bei den Velorouten (insb. Oberburg – Hasle) sowie der weitere Ausbau des B+R-Angebots an Bahnhöfen stärken die Attraktivität des LV und die Intermodalität. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein schlüssiges, verkehrsträgerübergreifendes Gesamtverkehrskonzept für die gesamte Agglomeration ist nur in Ansätzen erkennbar. ▪ Innerhalb von Burgdorf wird eine räumlich differenzierte Netzstruktur zur Verkehrslenkung nicht ausreichend aufgezeigt, um Schleichverkehr auf Nebenachsen oder durch Wohnquartiere zu vermeiden und die Strassenräume des untergeordneten Netzes städtebaulich aufzuwerten. ▪ Nachfrageseitig wird nicht schlüssig dargelegt, ob und mit welchen Massnahmen die regionalen Verkehrsströme (Quell- und Zielverkehre) aus dem gut mit dem ÖV erschlossenen Emmental noch stärker auf diesen verlagert werden können. In diesem Zusammenhang ist z. B. auch die Parkraumpolitik zu nennen, die eher nachfrageorientiert ausgestaltet ist. Es gibt keine Überlegungen zur Limitierung oder zum Abbau der ausreichend vorhandenen Parkplätze in der Stadt Burgdorf. ▪ Die vorgeschlagene Tunnellösung in Oberburg wird aufgrund der sehr hohen Kosten und der sehr lokalen Wirkungen nicht als adäquater Lösungsansatz erachtet. Es sind alternative Lösungsansätze zur Behebung der bestehenden Verkehrsprobleme in Oberburg zu suchen.
<p>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm fördert die Siedlungsentwicklung nach innen durch die Festlegung von Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten sowie Wohn- und Arbeitsschwerpunkten in den bestehenden Bauzonen. Diese Gebiete weisen mehrheitlich eine gute ÖV-Erschliessung auf, sodass die Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten erfolgt. ▪ Für die einzelnen Gemeinden der Agglomeration wird der Siedlungsflächenbedarf abgeschätzt, wobei jedoch die Potentiale der Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete nicht berücksichtigt werden. Insbesondere in der Stadt Burgdorf ist der Flächenbedarf hoch und soll mehrheitlich durch Verdichtung im Bestand und durch einen Siedlungsflächentransfer abgefangen werden. Die dazugehörigen Massnahmen, z. B. zur Weiterentwicklung der Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete, zu den Wohn- und Arbeitsschwerpunkten, sind jedoch noch wenig konkret.

- Zur Stärkung der überkommunalen Sichtweise soll die regionale Zusammenarbeit weiter gefördert und optimiert werden. Dazu sollen überkommunale Zusammenarbeitsmodelle geprüft und regionale Ausgleichssysteme entwickelt werden.
- Durch die Verstetigung des Verkehrs in der Stadt Burgdorf sowie die punktuelle Umsetzung von Massnahmen der Strassenraumgestaltung wird die Qualität des öffentlichen Raumes lokal verbessert und die Innenentwicklung gefördert.

Schwächen

- Im Zukunftsbild und in der Strategie wird kein schlüssiges Gesamtkonzept für die Siedlungsentwicklung der Agglomeration insgesamt oder der einzelnen Gemeinden aufgezeigt. Eine Festlegung von Prioritäten bei der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ist nur in Ansätzen erkennbar.
- Die Vorranggebiete der Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten, die auch im RGSK behördenverbindlich festgelegt sind, liegen alle ausserhalb der Stadt Burgdorf in der Nähe des Autobahnanschlusses. Sie sind daher trotz ÖV-Anbindung primär MIV-affin. Es werden keine konkreten Ansätze gemacht, wie für diese Gebiete mit der verkehrlichen Situation umgegangen werden soll. Insbesondere wird nicht aufgezeigt, wie eine Abstimmung mit den bestehenden und künftigen Kapazitäten der Nationalstrasse vorgenommen wurde. Die Lenkungswirkung zur Siedlungsentwicklung nach innen ist aufgrund der Lage der Areale ebenfalls begrenzt, obwohl Neueinzonungen massvoll vorgenommen werden sollen.

WK3:
Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Der Kanton Bern betreibt ein flächendeckendes und systematisches Black Spot Management (BSM) und führt eine gute Schwachstellenanalyse durch. Unfallschwerpunkte werden in Abhängigkeit von der Priorität kontinuierlich geprüft und behoben.
- Die Verstetigung des Verkehrsflusses in der Stadt Burgdorf, punktuelle Massnahmen der Strassenraumgestaltung sowie Netzergänzungen bei den Velorouten verbessern die objektive und subjektive Verkehrssicherheit lokal.

Schwächen

- Die in der Schwachstellenanalyse identifizierten Defizite bei der Verkehrssicherheit werden nur teilweise angegangen.
- Ein flächendeckendes Konzept der Verkehrssicherheit könnte noch stärker abgeleitet werden.

WK4:
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Stärken

- Dank den vorgeschlagenen Massnahmen (Dosierung an den Einfallsachsen, Verstetigung des Verkehrsflusses, Buspriorisierung, weitere Stärkung des ohnehin schon guten Veloverkehrs) ist von leichten modalen Verschiebungen zugunsten des ÖV und des LV auszugehen. Dadurch werden die Luft- und Lärmemissionen vor allem in der Stadt Burgdorf leicht reduziert.
- Die im Teilrichtplan Landschaft Emmental ausgewiesenen „regionalen Landschaftsschutzgebiete“ und Flächen „Offenhaltung Landschaft“ sowie Siedlungstrenngürtel werten Natur und Landschaft zwischen den Siedlungsgebieten der Gemeinden auf. Sie sichern die Freihaltung von offenen Landschaftskammern in Wildtierkorridoren von überregionaler Bedeutung und entlang den Gewässern. Jedoch sind noch keine konkreten Massnahmen geplant, die zu einer Verbesserung der Qualitäten der Landschaft der Ökologie und der Biodiversität innerhalb und ausserhalb des Baugebiets führen.

Schwächen

- Die zusätzliche Siedlungsentwicklung auf bisher unbebauten Flächen im Bereich des Autobahnanschlusses ist mit einem Ressourcenverbrauch verbunden. Mehrere «Vorranggebiete Siedlungserweiterung (S3)» kollidieren mit den festgesetzten Landschaftsschutzgebieten des RGSK und mit Fruchtfolgefächern.

- An den Dosierungsstellen auf den Einfallsachsen kann es punktuell zu höheren Luftschadstoffemissionen kommen.

UR:
Umsetzungs-
reporting

Stärken

- Die Umsetzungskohärenz ist gegeben. Bei Verzögerungen und bei Anpassungen werden Begründungen angegeben.
- Das Umsetzungsreporting ist qualitativ gut und ausführlich. Die Massnahmen der einzelnen Programmgenerationen werden in separaten Karten zusammengestellt.
- Der Umsetzungsstand bei den Siedlungsmassnahmen ist zufriedenstellend.
- Die genehmigten Massnahmen der 1. und 2. Generation sind in die Zusammenstellung der Massnahmenblätter integriert. Für die bessere Nachvollziehbarkeit sollten die Massnahmen der 1. und 2. Generation aber besser erkennbar sein

Schwächen

- Der Umsetzungsstand weist bei einigen verkehrlichen Massnahmen Schwächen auf, da einige Massnahmen zeitlich verzögert sind. Die zentralen Massnahmen, wie die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Burgdorf sowie die Gestaltung des Neuen Bushofs / Bahnhofplatz Burgdorf, sind jedoch auf Kurs.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
Summe (Nutzen)	5

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 65.38 Mio. einschliesslich CHF 22.06 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 27.18 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Für eine kleine 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.

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

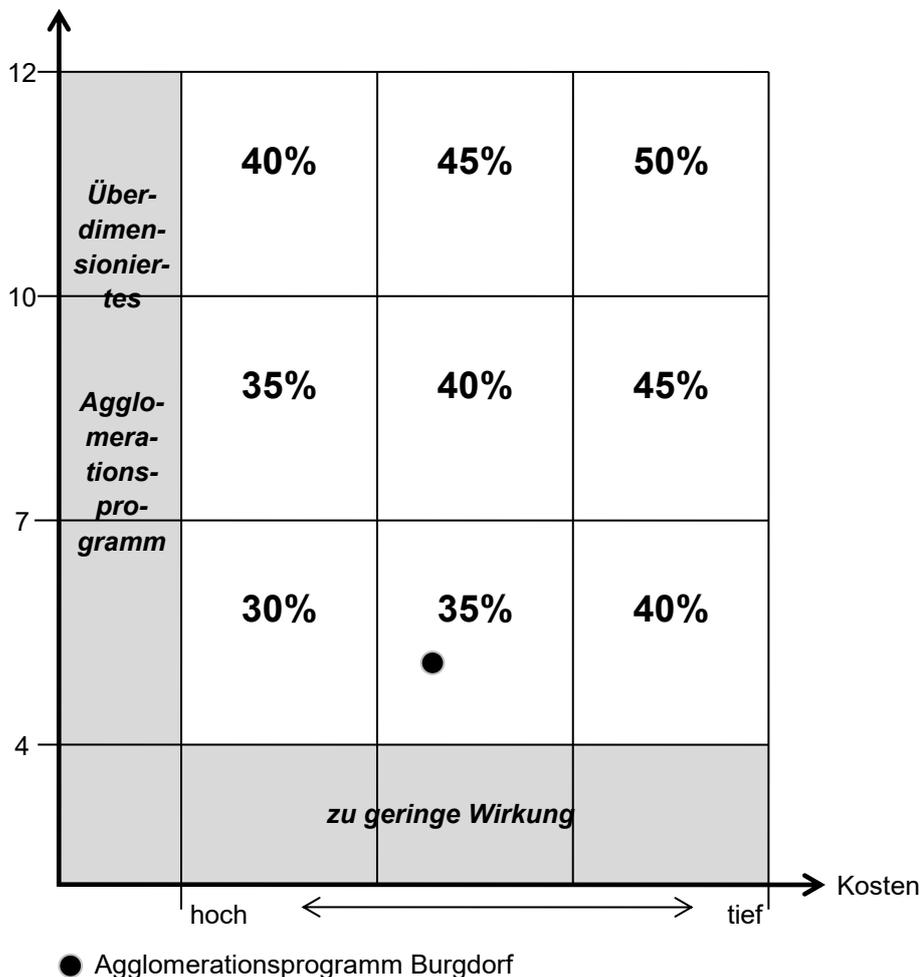


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Unter Berücksichtigung aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Trägerschaft vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens¹⁴. Dazu gehören die folgenden Schritte:

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- 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 durch den Bund (Kap. 2 sowie Kap. 5.5)
 - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 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 Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (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, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, werden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung der Massnahmen

Um eine einheitliche Prüfung aller Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
0404.3.008	MIV-O-1	Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle Sanierung Abschnitt Burgdorf 1.01	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0404.3.029, Verkehrssanierung Burgdorf - Verkehrsmanagement, 7.91 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund ▪ 0404.3.030, Verkehrssanierung Burgdorf - Sanierung Strasse, 36.22 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund
0404.3.015	LV-N-1 (3)	Agglomeration – Langsamverkehrsmassnahmen (B-Massnahmen)	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0404.3.027, Langsamverkehr (B-Massnahmen) LV-N-1.11 und LV-N-1.12, 5.50 Mio. AP, Priorität Pauschale B Bund

¹⁴ Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
			<ul style="list-style-type: none"> ▪ 0404.3.028, Langsamverkehr (B-Massnahmen) LV-N-1.13a, 7.20 Mio. AP, Priorität C*-Liste Bund

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
		Agglomeration – Langsamverkehrsmassnahmen (A-Massnahmen)	
0404.3.014	LV-N-1 (2)		2.98
0404.3.017	LV-N-3	Oberburg - Hasle – Kantonaler Radweg entlang der Bahn	4.17

Tabelle 5-1a

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0404.3.027	LV-N-1 (3)	Langsamverkehr (B-Massnahmen) LV-N-1.11 und LV-N-1.12	5.36

Tabelle 5-1b

Paket Aufw. Str. B-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0404.3.010	MIV-O-3 (1)	Region Emmental, Ortsdurchfahrten (B-Massnahmen)	6.41

Tabelle 5-1c

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 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹⁵) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁶ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

¹⁵ SR 725.116.21

¹⁶ Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
0404.3.021	S1	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	As
0404.3.022	S2	Wohn- und Arbeitsschwerpunkte	As
0404.3.023	S3	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen und Arbeiten	As
0404.3.024	S4	Zentren 4. Stufe	As
0404.3.025	O1	Regionale Zusammenarbeit	As
0404.3.026	L1	Landschaftsschutz und Siedlungsbegrenzung	As
Verkehrsmassnahmen			
0404.3.004	ÖV-Str-2	Förderung von Buslinien als Bahnzubringer	Bv
0404.3.020	KM-W-1	Alternative Erschliessungsformen und -arten	Av
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0404.3.001	ÖV-Reg-1	Bahnverkehr mittel-/langfristig	Av E

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
0404.3.007	MIV-U-1 (2)	Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle, Umfahrung Hasle 1.03	Der Hauptnutzen der Massnahmen fällt ausserhalb des BFS-Perimeters an.

Tabelle 5-3

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschnitt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0404.3.002	ÖV-Reg-2	Perronverlängerungen und Doppelspurausbauten

Tabelle 5-4

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-Weisung¹⁷ 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>
A → C*				
0404.3.006	MIV-U-1 (1)	Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle, Umfahrung Oberburg 1.02	225.93	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Positive Wirkungen sind primär lokal in Oberburg zu erwarten bei einer geringen Anzahl von betroffenen Personen. Aufgrund der sehr hohen Kosten wird die Tunnellösung in Oberburg nicht als adäquater Lösungsansatz erachtet. Auch der Quervergleich der Kernumfahrungs- und Entlastungsstrassen zeigt ein sehr schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Möglicher Mehrverkehr ist in Burgdorf zu bewältigen.
B → C*				
0404.3.028	LV-N-1 (3)	Langsamverkehr (B- Massnahmen) LV-N-1.13a	7.20	Kosten-Nutzen-Verhältnis und Reifegrad ungenügend: Bedarf und Nutzen der Unterführung sind schlüssiger aufzuzeigen. Die Notwendigkeit der Unterführung der Kantonsstrasse ist detaillierter darzulegen. Massnahme ist weiter zu optimieren

Tabelle 5-5

¹⁷Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

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

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹⁸:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2016*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
0404.3.032	-	Paket LV B-Liste	5.36	5.36	1.88
0404.3.033	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	6.41	6.41	2.24
Summe			11.77	11.77	4.12

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016**Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

In der folgenden **C*-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).

C*-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
0404.3.006	MIV-U-1 (1)	Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle, Umfahrung Oberburg 1.02	225.93
0404.3.028	LV-N-1 (3)	Langsamverkehr (B-Massnahmen) LV-N-1.13a	7.20

Tabelle 5-7

¹⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

Mit Genehmigung vom 4. Mai 2016 durch den Bundesrat verfügt der Kanton Bern über einen Richtplan im Einklang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700).

Für das Siedlungsgebiet und die in den nächsten 15 Jahren möglichen Einzonungen legt der kantonale Richtplan jeweils eine quantitative Obergrenze für den ganzen Kanton Bern fest. Diese Werte wurden mit verschiedenen Vorbehalten genehmigt: Den vorgesehenen Einzonungen kann nur soweit zugestimmt werden, als der Kanton in der Lage ist, den von der Raumplanungsverordnung vorgegebenen Auslastungsgrad von mindestens 100 Prozent seiner Wohn-, Misch- und Zentrumszonen weiterhin sicherzustellen. Zudem gilt es nach wie vor, den Auftrag des Sachplans Fruchtfolgeflächen des Bundes aus dem Jahr 1992 zu erfüllen. Demnach sind im Kanton Bern 82 200 Hektaren Fruchtfolgeflächen dauerhaft zu erhalten. Diese Vorbehalte müssen bei Siedlungsmassnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms zwingend beachtet werden.

6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
0404.3.008	MIV-O-1	2-1	Verkehrssanierung Burgdorf - Oberburg – Hasle Sanierung Abschnitt Burgdorf 1.01	A	Schutzwürdige Lebensräume (Gehölze)
0404.3.017	LV-N-3	5-1a	'Oberburg - Hasle – Kantonaler Radweg entlang der Bahn	A	Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr. 44 "Oberburg Schachen", Gewässerraum bei der Querung des Biembachs.

Tabelle 6-1

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

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), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-3

Richtplanrelevante Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind, müssen vor Abschluss der Leistungsvereinbarung vom Bund als „Festsetzung“ (FS) genehmigt sein.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>	<i>Zeit-horizont</i>
-----------------	---------------	------------------	--	-------------------------------------	----------------------

Keine Massnahmen vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan verankert und genehmigt sein.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)¹⁹ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Für die FFF und sofern dies notwendig ist, werden weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

¹⁹ SR 700.1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Burgdorf** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinn einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nachfolgenden Generation von Agglomerationsprogrammen aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Im Anhang 1 werden vergleichsweise kostengünstige Langsamverkehrsmassnahmen, Verkehrsmanagementmassnahmen und Aufwertungs-/Sicherheitsmassnahmen im Strassenraum aufgeführt. Diese Massnahmen wurden einem Benchmark unterzogen bzw. es wurden hierfür standardisierte Kosten berechnet, um eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von pauschalen Bundesbeiträgen zu erhalten.

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Langsamverkehrsunterführung	515	m2	11'761	35%	5%	3'910	2'013'650
Längsführung Kat.2	1'900	m	841	35%	5%	280	532'000
Längsführung Kat.3	2'100	m	1'517	35%	5%	500	1'050'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.60
--------------------------------------	------

Tabelle A1-a