



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 Langenthal**

## **3. Generation**

### **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/5/8/2

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen</b> .....	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	5
<b>2</b>	<b>Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag</b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen</b> .....	<b>9</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung</b> .....	<b>11</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	12
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	14
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen</b> .....	<b>16</b>
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	16
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	18
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen .....	18
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	19
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	19
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	20
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	20
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen</b> .....	<b>22</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	22
6.1.1	Allgemeines .....	22
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) .....	22
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	23
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>24</b>
<b>ANHANG 1</b>	.....	<b>25</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Stadt Langenthal, Agglomerationsprogramm 3. Generation, Schlussbericht, August 2016
- Stadt Langenthal, Agglomerationsprogramm 3. Generation, Massnahmenblätter, August 2016
- Agglomerationsprogramm Langenthal der 3. Generation, Mitwirkungsbericht, Januar 2016
- Tabellen zum Umsetzungsreporting Agglomerationsprogramm Langenthal über die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation, Stichtag 30. September 2016
- Region Oberaargau, Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Oberaargau II, Bericht, September 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 eingestuftem Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)<sup>1</sup>.

## 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 2. Generation. Dieser Stand der Umsetzung basiert auf dem Umsetzungsreporting, das integraler Teil des Agglomerationsprogrammes der 3. Generation bildet<sup>2</sup>;
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 gesetzlichen Anforderungen geprüft; der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

---

<sup>1</sup> SR 725.13

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

### **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 der «isolierten Stadt» Langenthal baut kohärent auf den Massnahmen des Programms der 2. Generation auf. Das Zukunftsbild mit den Teilstrategien Siedlung, Landschaft und Verkehr zielt auf eine konsistente Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung ab. Die verkehrlichen und städtebaulichen Massnahmen des Agglomerationsprogramms sind weitgehend unabhängig von der Sanierung Aarwangen, die an der Grenze aber ausserhalb des Agglomerationsperimeters liegt.

Die verkehrlichen Massnahmen verbessern die Qualität des Gesamtverkehrssystems deutlich. Mit einem abgestuften Konzept der Lenkung und Beruhigung wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) konsequent auf zwei Hauptachsen gelenkt. Massnahmen der Verkehrsberuhigung auf den Nebenachsen und Tempo 30 Zonen in Wohnquartieren weiten den Strassenraum auf, verbessern die Verträglichkeit zwischen den Verkehrsteilnehmern und unterstützen durch eine bessere Aufenthaltsqualität die Siedlungsentwicklung nach innen. Das Stadtzentrum wird mit einer Begegnungszone städtebaulich aufgewertet. Die Fahrplanstabilität des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird an zentralen Knoten mit Busbevorzugungen verbessert. Damit wird auch die Attraktivität und Erreichbarkeit der ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Langenthal gestärkt. Gezielte Ergänzungen des Velonetzes verbessern ebenfalls die Erreichbarkeit des Bahnhofs für Arbeits- und Wohnstandorte und erhöhen die Verkehrssicherheit.

Im Bereich Siedlung legt das Agglomerationsprogramm den Fokus auf die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen. Die Analysen zum Baulandbedarf zeigen auf, dass die angestrebte Siedlungsentwicklung ohne grössere zusätzliche Baulandflächen möglich ist. Eine besondere Rolle für die Stadtentwicklung spielt die städtebauliche Entwicklung von Schlüsselarealen: die beiden Subzentren Entwicklungsschwerpunkt Bahnhof und Bahnhof Süd (Porzi Areal) und im Stadtzentrum das Markthallen-Areal. Sie befinden sich an geeigneten Stellen innerhalb der Stadt, weisen eine gute ÖV-Anbindung auf und übernehmen Zentrumsfunktionen. Durch eine gezielte verkehrliche Verknüpfung dieser Schlüsselareale wird die Attraktivität der Stadt gestärkt.

Im Bereich Verkehr sind einzelne Massnahmen der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung noch zu wenig konkret. Auf die verkehrliche Bedeutung von singulären Verkehrserzeugern (Einkaufs-, Freizeit und Firmenstandorte) wird nicht ausreichend eingegangen. Ein Parkierungskonzept soll erst zu einem späteren Zeitpunkt erarbeitet werden. Ein Defizit besteht auch darin, dass die Verflechtungen der isolierten Stadt Langenthal mit den Umlandgemeinden nicht genügend thematisiert werden. Das Agglomerationsprogramm behandelt die Möglichkeiten einer besseren ÖV-Verknüpfung von Arbeitsschwerpunkten, Wohnstandorten und Entwicklungszentren in der Region nicht ausreichend. Die Bedeutung überkommunaler Achsen ist im Velokonzept des Agglomerationsprogramms zu wenig ersichtlich. Die Koordination der Verkehrs- und Siedlungsentwicklung mit den Nachbargemeinden ist nicht ausreichend dargestellt. Die Vorranggebiete Wohnen von Langenthal befinden sich teilweise in Randlagen mit einer ungünstigen ÖV-Erschliessung.

Die Verkehrssicherheit wird durch das abgestufte Konzept der Verkehrslenkung und Verkehrsberuhigung, den Netzergänzungen und der teilweisen Verlagerung der Velorouten auf verkehrsberuhigte Achsen verbessert. Ein flächendeckendes Konzept der Verkehrssicherheit wird aber noch nicht aufgezeigt.

Durch die Massnahmen des Agglomerationsprogramms ist eine leichte Verschiebung des Modal Splits insbesondere hin zum Langsamverkehr (LV) zu erwarten. Die Luftschadstoffemissionen werden sich nur geringfügig verringern, weil das überörtliche MIV-Aufkommen hoch bleibt und mit der Sanierung Aarwangen auf den Hauptachsen weiter zunehmen könnte. Die Lärmemissionen verringern sich in den verkehrsberuhigten Gebieten deutlich, während sie sich auf den Hauptverkehrsachsen voraussichtlich leicht erhöhen werden. Die landschaftlichen Massnahmen sind sinnvoll und in Kohärenz mit der Landschaftsstrategie. Allerdings sind sie noch nicht sehr konkret.

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 Langenthal ist dies nicht der Fall.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Langenthal** auf CHF 81.40 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 38.32<sup>3</sup> Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation. Die Investitionskosten werden für die betroffene kleine Agglomeration als hoch eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen<sup>4</sup>:

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 ***
0329.3.005	MIV-O 1.1	Sanierung Knoten: Bützberg-/ Eisenbahnstrasse, Bützberg-/ Ringsrasse	6.39	6.39	2.24	
0329.3.085	-	Paket LV A-Liste	14.50	11.71		4.10
0329.3.086	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	14.00	13.51		4.73
<b>Summe</b>			<b>34.89</b>	<b>31.61</b>	<b>2.24</b>	<b>8.83</b>

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.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der 3. Generation wurden unter Einbezug der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 2. Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der dringenden Projekte<sup>5</sup>. 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.

---

<sup>5</sup> 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 werden<sup>6</sup>.

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

#### Zusammenfassung

Grundsätzlich verfügt das Agglomerationsprogramm Langenthal über einen gut strukturierten und stringenten Aufbau. Das Vorgehen zur Erarbeitung des AP3 stützt sich stark auf die Weisung des UVEK, dies macht sich auch im Bericht positiv bemerkbar. Die Zusammenfassung des Agglomerationsprogrammes zu Beginn des Berichts richtet sich auch an eine breite Öffentlichkeit, welcher die eher technischen Inhalte des AP3 auf diese Art und Weise verständlich nähergebracht wird. Die Ergebnisse des kantonalen Syntheseberichts sind noch nicht in die behördenverbindlichen RGSK und in die Agglomerationsprogramme eingeflossen.

#### 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

- Der Einbezug der relevanten Verwaltungsstellen auf Stufe Gemeinde ist sichergestellt. Zudem ist die Stadt in den Verein Oberaargau eingebunden. Die kantonalen Verwaltungsstellen sind in der Trägerschaft vertreten.
- Im Kanton Bern besteht aufgrund der Verknüpfung von Agglomerationsprogramm und RGSK eine entsprechende regionale Trägerschaft. Die Inhalte des Agglomerationsprogramms werden über das RGSK verbindlich verankert.

#### Schwächen

- Das Agglomerationsprogramm weist keine Ergebnisse der Mitwirkung aus. Diese ist zwar im Rahmen der Erarbeitung des RGSK erfolgt, es werden jedoch keine Folgerungen für das Agglomerationsprogramm ausgewiesen.

#### 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.

---

<sup>6</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

### Stärken

- Das Agglomerationsprogramm Langenthal weist grundsätzlich eine gute und stringente Struktur auf. Der rote Faden zieht sich durch sämtliche Teilbereiche des Berichts. Zudem weisen die Textpassagen und Abbildungen ein gutes Verhältnis auf.
- Die Stärken, Schwächen, Chancen und Risiken sind nachvollziehbar nachgewiesen. Sie werden mit einer zweckmässigen Gegenüberstellung der heutigen Schwachstellen mit den Entwicklungstrends (Schwachstellen 2030 ohne Massnahmen) ergänzt. Die Ableitung des Handlungsbedarfs wird dadurch erleichtert.
- Die Teilstrategien bauen auf drei zentralen Grundsätzen auf. Diese werden in den nachfolgenden Schritten konsequent vertieft. Dadurch erhöht sich die Nachvollziehbarkeit der abgeleiteten Massnahmen.
- Die verschiedenen Massnahmen werden in den Massnahmenblättern systematisch mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation verknüpft. Auch der Bezug zu den Teilstrategien wird gut hergestellt.

### Schwächen

- Das Zukunftsbild wird bereits vor der Schwachstellenanalyse und dem Handlungsbedarf erläutert. Die Verknüpfung von Schwachstellen/Handlungsbedarf mit der Strategie wird dadurch erschwert.
- Die Leseführung im Agglomerationsprogramm ist schwierig, da gewisse Informationen im RGSK beschafft werden müssen. Zudem wird nicht aufgezeigt, wie das Agglomerationsprogramm in die übergeordnete Strategie des RGSK eingebettet ist. Die Darstellung ausgewählter regionaler Fragestellungen und ihr Zusammenhang mit den Strategien und Massnahmen des Agglomerationsprogramms wäre zweckmässig.
- Die beiden Teilstrategien sind gut aufeinander abgestimmt: Der Bereich Siedlung wird prägnant und mit konkreten Stossrichtungen abgehandelt, der Bereich Verkehr weist ein kohärentes und schlüssiges Gesamtkonzept auf, könnte aber bei den Massnahmen teilweise konkreter sein.

### **Grundanforderung 6**

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 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

- Der Stand der Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation wird in einem eigenen Kapitel sowie in einer detaillierten Tabelle dargelegt.
- Die Umsetzung der zahlreichen Verkehrsmassnahmen ist im städtischen Richtplan (Siedlung, Verkehr) behördenverbindlich verankert.
- Die Massnahmen des AP3 werden einer eigenen Wirkungsanalyse unterzogen und ein Kosten-/Nutzenverhältnis anhand der Bundeskriterien ausgewiesen.

## 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5) festgelegt<sup>7</sup>. 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 ermittelt<sup>8</sup>.

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)<sup>9</sup> 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 des Agglomerationsprogramms der 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 (2015–2018) umgesetzt oder begonnen wurden<sup>10</sup>.

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 2. Generation vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen der jeweiligen A-Liste<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5).

<sup>8</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5 und S. 67 Ziff. 4.5.2.

<sup>9</sup> SR 725.116.2

<sup>10</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 65 Ziff. 4.5.1.

<sup>11</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 66 Ziff. 4.5.2.

## 4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium	Beurteilung mit Begründung
<p>WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Langenthal schlägt ein kohärentes und flächendeckendes Verkehrskonzept mit einer überzeugenden Netzstrategie der Verkehrslenkung und der Verkehrsberuhigung für alle Verkehrsteilnehmer vor. Es ist unabhängig von der Sanierung Aarwangen wirksam und kann aufwärtskompatibel an deren Auswirkungen angepasst werden.</li> <li>▪ Der MIV wird auf zwei definierte Hauptachsen konzentriert und durch Querspangen miteinander verknüpft, so dass vor allem das Stadtzentrum, die Bahnhofgebiete und die Wohngebiete von Langenthal vom MIV stark entlastet werden. Massnahmen der Verkehrsberuhigung auf den Nebenachsen vermeiden Schleichverkehr und verbessern die Verträglichkeit zwischen den einzelnen Verkehrsteilnehmern.</li> <li>▪ Wichtige Entwicklungsschwerpunkte wie das Stadtzentrum, die ÖV-Drehscheibe beim Bahnhof sowie der Bahnhof Süd werden durch Begegnungszonen oder Tempo 30 Zonen städtebaulich aufgewertet und für den LV attraktiver. In den Wohnquartieren sind fast flächendeckend Tempo 30 Zonen vorgesehen, was die Lebensqualität in diesen Gebieten wesentlich verbessert und die Innenentwicklung unterstützt.</li> <li>▪ Der Ausbau zentraler Knoten lenkt und verflüssigt den MIV. Gleichzeitig werden durch Massnahmen der Busbevorzugung an diesen Knoten die Fahrplanstabilität und die Attraktivität des ÖV verbessert. Das bestehende Busangebot wird weiter verbessert.</li> <li>▪ Soweit möglich und sinnvoll wird der LV auf verkehrsberuhigte Nebenachsen gelenkt, wodurch insbesondere die Attraktivität des Veloverkehrs verbessert wird. Auf den Hauptverkehrsachsen wird der Veloverkehr sicherer gestaltet. Durch die Schliessung von weiteren Lücken im Velonetz wird insbesondere die Erreichbarkeit der ÖV Drehscheibe am Bahnhof und damit die Intermodalität gestärkt.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Einzelne Massnahmen des Gesamtverkehrskonzeptes sind noch zu konkretisieren. Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten und Verkehrsmanagement-Massnahmen ist unklar, wie weit damit neben der Verkehrssteuerung auch baulich-gestalterische Eingriffe verbunden sind.</li> <li>▪ Die verkehrlichen Auswirkungen von grösseren singulären Verkehrserzeugern, z. B. Einkaufszentren oder grössere Firmen, werden im Agglomerationsprogramm nur am Rande thematisiert. In diesem Zusammenhang fällt auch negativ ins Gewicht, dass das Parkierungskonzept erst im Planungshorizont B erarbeitet wird.</li> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm thematisiert die regionalen Verkehrsbeziehungen zu den Nachbargemeinden und die damit verbundenen verkehrlichen Auswirkungen auf die Stadt Langenthal nicht ausreichend. Dazu gehören insbesondere die Minimierung des Quell-Zielverkehrs z. B. durch eine bessere Anbindung des städtischen und regionalen ÖV-Angebotes an die Arbeitsplatz- und Entwicklungsgebiete sowie die Darstellung wichtiger überkommunaler Veloachsen.</li> </ul>
<p>WK2: Siedlungsentwicklung nach innen</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Zukunftsbild zeigt die siedlungsplanerischen Leitvorstellungen klar und nachvollziehbar auf. Das Stadtzentrum, die beiden Subzentren ESP Bahnhof und Bahnhof Süd, die Quartierzentren, die Arbeitsschwerpunkte und die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete bilden dabei das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Die Arealplanungen tragen zur Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten mit guter ÖV- und LV-Erschliessung bei.</li> <li>▪ Die Abstimmung mit den verkehrlichen Massnahmen ist gewährleistet: Bei deren Konzeption fliessen die städtebaulichen Entwicklungsvorstellungen entscheidend ein. Die Entwicklungsschwerpunkte sollen verkehrlich vernetzt werden.</li> </ul>

- Im Agglomerationsprogramm wird für Langenthal der Baulandbedarf für Wohnen und Arbeiten explizit nachgewiesen. Dieses Vorgehen konkretisiert und ergänzt die Vorgaben des kantonalen Richtplans und die Festlegungen im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Region Oberaargau 2. Generation.
- Langenthal verfolgt eine konsequente Politik der Siedlungsentwicklung nach innen, indem der zukünftige Bedarf an Wohnbauland über die vorhandenen Reserven gedeckt werden soll. Mit den Schlüsselarealen der städtebaulichen Entwicklung (Markthallen Areal, ESP Bahnhof und Porzi Areal) sowie den Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebieten werden sinnvolle Prioritäten der Siedlungsentwicklung gesetzt. Der zukünftige Baulandbedarf «Arbeiten» kann voraussichtlich in Langenthal nicht mehr gedeckt werden, so dass proaktiv neben vermehrten Nutzungsdurchmischungen und der Aktivierung von Reserveflächen auch alternative Lösungswege mit den Nachbargemeinden gesucht werden.

**Schwächen**

- Die Koordination mit den Nachbargemeinden und die Abstimmung mit dem RGSK sind nicht ausreichend dargestellt.
- Die Vorranggebiete «Wohnen» von Langenthal befinden sich teilweise in Randlagen mit einer ungünstigen ÖV Erschliessung.
- Die zukünftige Nutzung der beiden Arbeitsplatzgebiete Oberhard und Denni-Ost hat in Anbetracht der Flächenknappheit für Arbeitsnutzungen in Langenthal eine besondere Bedeutung. Das Agglomerationsprogramm äussert sich jedoch nicht zu einer besseren ÖV-Erschliessung.

WK3:  
Verkehrssicherheit erhöht

**Stärken**

- Der Kanton Bern betreibt ein flächendeckendes und systematisches Black Spot Management (BSM) und verfügt über eine gute Schwachstellenanalyse. Die festgestellten Unfallschwerpunkte werden nach Priorität und Machbarkeit entweder über das BSM oder mit Massnahmen des Agglomerationsprogramms behoben.
- Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms erzielen indirekt eine deutliche und flächendeckende Verbesserung der objektiven und subjektiven Sicherheit.
- Die Netzergänzungen sowie die Lenkung des Veloverkehrs auf verkehrsberuhigte Achsen erhöhen zusätzlich die Verkehrssicherheit beim Veloverkehr.

**Schwächen**

- Teilweise ist die Ausgestaltung der Aufwertungselemente zu Betriebs- und Gestaltungskonzepten sowie Begegnungszonen noch wenig konkret.
- Ein flächendeckendes Konzept der Verkehrssicherheit könnte über die Massnahmen hinaus noch stärker abgeleitet werden.

WK4:  
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

**Stärken**

- Die Lenkung des MIV auf die Hauptachsen und die Steigerung der Attraktivität von ÖV und LV führen zu leichten modalen Verschiebungen insbesondere zum LV. Die Schadstoffbelastungen verringern sich insgesamt leicht. Die Lärmbelastungen werden in den verkehrsberuhigten Wohnquartieren und Entwicklungsgebieten signifikant abnehmen. Im Bereich der Hauptverkehrsachsen des MIV ist aufgrund von stärkeren Verkehrsbelastungen aber von einer höheren Lärmbelastung auszugehen.
- Das Agglomerationsprogramm behandelt den Bereich Landschaft umfassend. Die zahlreichen Projekte in diesem Bereich verbessern die städtische Landschaft und die äusseren Landschaften.

**Schwächen**

- Im Agglomerationsprogramm werden Überlegungen zu den Möglichkeiten, die Verkehrsbelastungen beim MIV über nachfrageseitige Massnahmen (Minimierung des Ziel-Quellverkehrs) insgesamt zu verringern, nicht ausreichend genug dargestellt. Deshalb ist

	<p>mit keiner gesamtreionalen Verbesserung des Modal Splits und der Luftbelastungen zu rechnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die landschaftlichen Massnahmen sind jedoch noch nicht konkret genug. Sie sind allerdings sinnvoll und gehen in die richtige Richtung.</li> </ul>
UR: Umsetzungs- reporting	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Es besteht eine weitgehende Kohärenz zwischen den Agglomerationsprogrammen der 2. und 3. Generation. Das Umsetzungsreporting ist qualitativ gut und ausführlich dargelegt. Verzögerungen und Anpassungen werden nachvollziehbar begründet. Die separaten Karten mit den Massnahmen des AP2 und des AP3 sind hilfreich für das Verständnis.</li> <li>▪ Die Umsetzung der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen ist zufriedenstellend.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zur schnelleren Nachvollziehbarkeit wäre eine gemeinsame Tabelle mit den Massnahmen der 2. und 3. Generation hilfreich.</li> </ul>

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)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	1
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>7</b>

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 43.08 Mio. einschliesslich CHF 31.88 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 38.32 Mio. für die A-Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation. Für eine kleine Agglomeration werden diese Kosten als hoch 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)

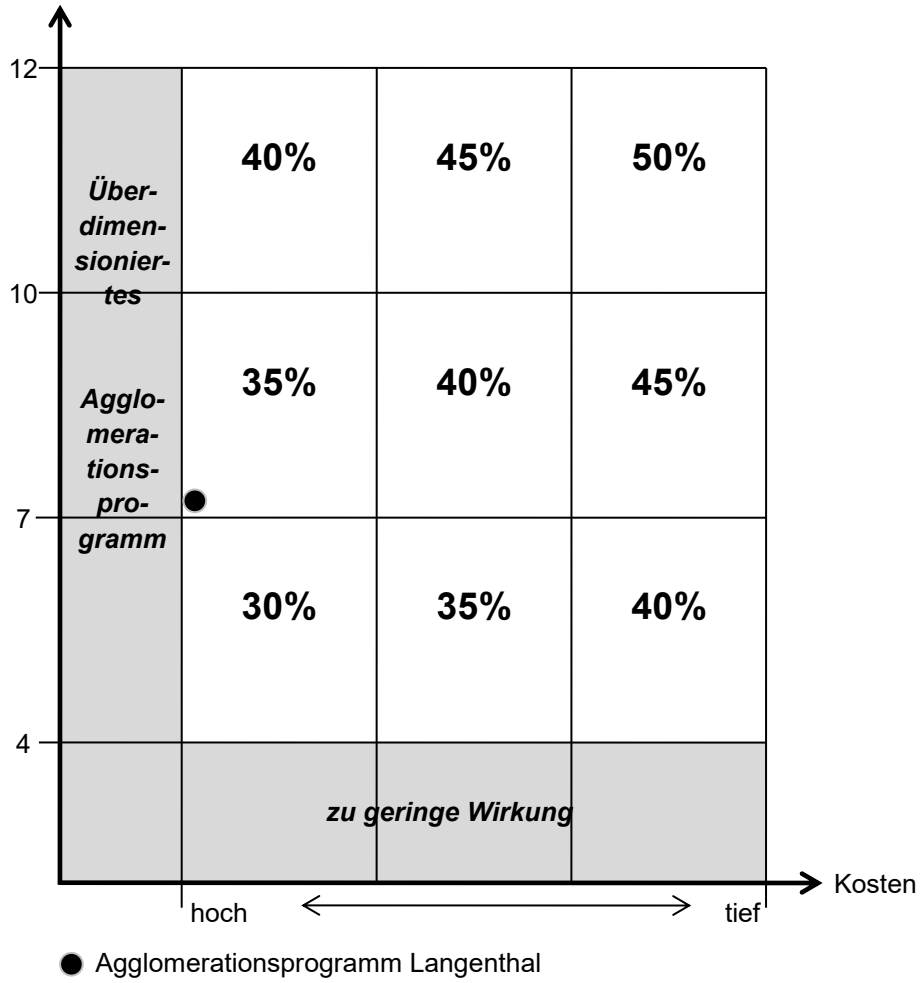


Abbildung 4-1

## 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 Verfahrens<sup>12</sup>. 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
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-1

<sup>12</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 14 ff. Ziff. 2, S. 40 Ziff. 3.5 und S. 65 ff. Ziff. 4.5.



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>
0329.3.018	LV-N 1.1	Zufahrt Bahnhof Nord: Schliessung Netzlücke Velo Bäreggstrasse - Hasenmattstrasse - Bahnhofplatz Nord	0.28
0329.3.019	LV-N 1.2	Zufahrt Bahnhof Ost: Neue Verbindung LV Karbidweg - Vord. Hardaustasse parallel zu SBB-Trasse	2.50
0329.3.023	LV-N 1.6	Sanierung Ringstrasse - Schorenstrasse bis Knoten Bleienbachstrasse	3.70
0329.3.025	LV-N 1.8	Neuer Fuss- und Veloweg Bleienbachstrasse - Dennliweg, entlang BLS-Trasse	0.19
0329.3.027	LV-N 1.10	Sanierung Bützbergstrasse: Umgestaltung zugunsten Langsamverkehr, mit Variante entlang Klusstrasse als städtische Ergänzungsmassnahme (Wegweisung)	3.43
0329.3.028	LV-N 1.11	Radweg Moos St. Urbanstrasse (Teilabschnitt Radstreifen Schiessanlage - St. Urban)	3.33

Tabelle 5-1a

#### Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0329.3.006	MIV-O 1.2	Entlastung Stadtzentrum: Verkehrsführung MIV via Spitalgasse - Farbgasse - Lotzwilstrasse - Thunstettenstrasse, integrale Umgestaltung mit Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr	3.52
0329.3.007	MIV-O 1.3	Entlastung Stadtzentrum: Aufwertung der Hasenmattstrasse zur Hauptachse, insb. auch für Schwerverkehr (inkl. LV- Querungssicherung)	2.78
0329.3.011	MIV-O 1.5.1	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Zieglerstrasse und Jurastrasse (Zielgerstrasse - Bahnhofplatz)	1.20
0329.3.012	MIV-O 1.5.2	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Bahnhofplatz)	1.76
0329.3.013	MIV-O 1.5.3	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Eisenbahnstrasse (Bützbergstrasse - Thunstettenstrasse)	0.93
0329.3.016	MIV-O 1.6	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) im Stadtzentrum und in den Quartieren: Einführung von Tempo30km/h-Zonen in den Quartieren sowie von Begegnungszonen in den Bereichen Stadtzentrum, Bahnhof und Bahnhof Langenthal Süd	2.78

Tabelle 5-1b

**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>
0329.3.026	LV-N 1.9	Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm	0.46

Tabelle 5-1c

**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>
0329.3.014	MIV-O 1.5.4	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Mittelstrasse	2.50

Tabelle 5-1d

**Paket VM B-Liste (Verkehrsmanagement)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0329.3.001	ÖV-Str 1.1	Aarwangenstrasse: Priorisierung Bus	3.70

Tabelle 5-1e

**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)<sup>13</sup>) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung<sup>14</sup> können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
0329.3.090	S-1	Räumliche Entwicklung (S-1.1, S-1.2, S-1.3, S-1.4, S-1.5)	As
0329.3.091	S-2	Kernstadt (S-2.1, S-2.2, S-2.3)	As
0329.3.092	S-3	Subzentrum Bahnhof SBB (S-3.1, S-3.2, S-3.3, S-3.4, S-3.5, S-3.6)	As
0329.3.093	S-4	Subzentrum Bahnhof Süd (S-4.1, S-4.2)	As
0329.3.094	S-5	Siedlungsentwicklung in den Quartieren (S-5.1, S-5.2, S-5.3, S-5.4, S-5.5, S-5.6, S-5.7)	Bs
0329.3.095	S-6	Verbesserung der städtischen Vernetzung (S-6.1, S-6.2, S-6.3, S-6.4, S-6.5)	As

<sup>13</sup> SR 725.116.21<sup>14</sup> Vgl. UVEK-Weisung, S. 48 ff. Ziff. 3.6 und S. 57 ff. Ziff. 4.4.1.

0329.3.096	S-7	Erhöhung der Siedlungsqualität (S-7.1, S-7.2, S-7.3)	As
0329.3.097	S-8	Erweiterungsgebiete für Wohnen und Arbeiten (S-8.1, S-8.2, S-8.3, S-8.4, S-8.5, S-8.6, S-8.7, S-8.8)	As
0329.3.098	S-9	Aktive Bodenpolitik (S-9.1, S-9.2, S-9.3)	As
0329.3.099	L-1	Stadtnatur und Gewässer (L-1.1, L-1.2, L-1.3)	As
0329.3.100	L-2	Stadtlandschaft und Siedlungsökologie (L-2.1, L-2.2, L-2.3)	As
0329.3.101	L-3	Übergangsbereiche (L-3.1, L-3.2)	As
Verkehrsmassnahmen			
0329.3.004	ÖV-W 1.1	Langfristiges ÖV-Konzept Langenthal	Av
0329.3.033	NM-PP 1.1	Parkierungs-Konzept	Bv
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0329.3.008	MIV-O 1.4.1	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) Stadtzentrum: Bützbergstrasse - Bahnhofstr. - St. Urbanstrasse (Ringstr. - Spitalplatz)	Av E
0329.3.009	MIV-O 1.4.2	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) Stadtzentrum: Aarwangenstrasse (Bahnhofstr. - Waldhofstr.)	Av E
0329.3.010	MIV-O 1.4.3	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) Stadtzentrum: Durchfahrtsverbot Stadtzentrum für LKW (nur Anlieferung)	Av E
0329.3.015	MIV-O 1.5.5	Erhöhung MIV-Netzwidestand (NW) zu den Subzentren: Lotzwilstrasse (Thunstettenstrasse - Ringstrasse)	Av E
0329.3.022	LV-N 1.5	Aufrechterhaltung LV-Verbindung Spitalareal - Mühle	Av E
0329.3.030	NM-W 1.1	Mobilitätsmanagement	Av E
0329.3.032	NM-W 1.3	Elternberatung zur Verminderung privater MIV-Schülertransporte	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
0329.3.031	NM-W 1.2	Signaletik	Dieser Massnahmentyp ist nicht durch den NAF mitfinanzierbar.

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>
0329.3.084	ÜM 1	Erweiterung N1 Luterbach - Härkingen

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-Weisung<sup>15</sup> führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
<b>A → B</b>				
0329.3.029	NM-VM 1.1	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.59	Keine Angaben zu Pauschalen  Die Massnahme wird umpriorisiert, da keine Angaben zur Berechnung der Pauschalen von der Agglomeration zur Verfügung gestellt wurden.

Tabelle 5-5

#### 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 werden<sup>16</sup>:

<sup>15</sup>Vgl. UVEK-Weisung, S. 57 ff. Ziff. 4.4.

<sup>16</sup> Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

**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>
0329.3.002	ÖV-Str 1.2	ÖV-Erschliessung Oberhard	1.11	1.11	0.39
0329.3.003	ÖV-Str. 1.3	Bushaltestelle Bahnhofstrasse: Verlegung	1.11	1.11	0.39
0329.3.029	NM-VM 1.1	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.59	2.59	0.91
0329.3.087	-	Paket LV B-Liste	0.46	0.46	0.16
0329.3.088	-	Paket VM B-Liste	3.70	3.70	1.30
0329.3.089	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.50	2.50	0.88
<b>Summe</b>			<b>11.47</b>	<b>11.47</b>	<b>4.03</b>

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>
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-7

## 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>
0329.3.043	S-3.2	5-2	Innere Verdichtung Reitplatz		Schutzwürdige Lebensräume wie Hecken und Bäume: Gartendenkmalpflege – ICOMOS, Fläche in ISOS-Inventar mit Schutzziel «a».

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)<sup>17</sup> 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.

<sup>17</sup> 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 **Langenthal** 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
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	7	Stück	100'000	35%	5%	33'250	232'750
Langsamverkehrsunterführung	300	m2	7'200	35%	5%	2'390	717'000
Längsführung Kat.2	350	m	586	35%	5%	190	66'500
Längsführung Kat.3	2'857	m	1'365	35%	5%	450	1'285'650
Längsführung Kat.4	1'520	m	3'539	35%	5%	1'180	1'793'600

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	4.10
--------------------------------------	------

Tabelle A1-a

#### Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	36'365	m2	384	35%	0%	130	4'727'450

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	4.73
--------------------------------------	------

Tabelle A1-b