



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,  
Energie und Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**  
Agglomerationsverkehr

22.02.2023

---

# Agglomerationsprogramm Burgdorf

## 4. Generation

### Prüfbericht des Bundes

---

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-9/4/2



ARE-D-EFAF3401/22

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

 Lezzi Lauper Maria QZOAGC  
15.02.2023  
Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

**Dr. Maria Lezzi**  
Direktorin

 Seewer Ulrich FZ4UYO  
07.02.2023  
Info: [admin.ch/esignature](https://admin.ch/esignature) | [validator.ch](https://validator.ch)

**Dr. Ulrich Seewer**  
Vizedirektor

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung .....</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess .....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Prüfergebnisse .....</b>	<b>5</b>
2.1	Beitragssatz .....	5
2.2	Gesamtwürdigung .....	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen .....	7
<b>3</b>	<b>Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>7</b>
3.1	Eingangsprüfung .....	7
3.2	Prüfung der Grundanforderungen .....	7
<b>4</b>	<b>Massnahmenbeurteilung .....</b>	<b>8</b>
4.1	Angepasste Massnahmen .....	8
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen .....	10
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen .....	10
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen .....	10
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen .....	11
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	11
4.5	B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung .....	11
<b>5</b>	<b>Programmbeurteilung .....</b>	<b>12</b>
5.1	Gesamtnutzen .....	12
5.2	Gesamtkosten .....	13
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz .....	13
<b>6</b>	<b>Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen .....</b>	<b>15</b>
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes .....	15
6.1.1	Allgemeines .....	15
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU) .....	15
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen .....	16
<b>7</b>	<b>Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>16</b>
	<b>ANHANG 1 .....</b>	<b>19</b>
	<b>ANHANG 2 .....</b>	<b>20</b>

# 1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Burgdorf bestehend aus:

- Teil 1: Hauptbericht, 3. Juni 2021
- Teil 2: Massnahmen, 3. Juni 2021
- Teil 3: Kartenanhang zum Hauptbericht, 3. Juni 2021
- Teil 4: Umsetzungstabellen, 3. Juni 2021
- Berner Agglomerationsprogramme der 4. Generation, Kantonale Synthese, 1. September 2021
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um 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)<sup>1</sup>. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)<sup>2</sup> und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)<sup>3</sup>.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Burgdorf nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft. Der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

## 1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;

---

<sup>1</sup> SR 725.13

<sup>2</sup> SR 725.116.2

<sup>3</sup> SR 725.116.21

3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf (Massnahmenbeurteilung)
4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund
  - des Gesamtnutzens der (geprüften und priorisierten) Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
  - des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

## 2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

### 2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Burgdorf der 4. Generation festzulegen:

30%
-----

### 2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Burgdorf 4. Generation (AP) wurde zeitgleich mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Emmental 2021 erarbeitet. Die Erarbeitung des aktuellen AP war davon geprägt, dass das Parlament im Herbst 2019 entschied, die Umfahrung Oberburg im Rahmen der 3. Generation des Programms Agglomerationsverkehr mitzufinanzieren. So wurde das Programm gestaffelt erarbeitet. Durch diese Staffelung ist es unklar welche Ergebnisse einerseits in das behördenverbindliche RGSK und andererseits in das AP eingeflossen sind. Dadurch ist letztlich der rote Faden im AP teilweise nur schwer nachvollziehbar. Das AP weist insgesamt einen geringen Handlungsbedarf aus, der mit überwiegend punktuellen Massnahmen angegangen wird und knüpft dabei an die Vorgängergeneration und die Verkehrssanierung Burgdorf-Oberburg-Hasle (VS BOH) an.

Die Abstimmung von Verkehr und Siedlung ist gewährleistet. Die meisten Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete, die Schwerpunkte Arbeit und Wohnen sowie die ESP weisen die im kantonalen Richtplan geforderte Erschliessungsgüteklasse auf. Wo dies nicht der Fall ist, sind Optimierungen vorgesehen.

Das AP der 4. Generation entfaltet eine geringe Wirkung zur Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems. Durch die konsistente Weiterführung der bisherigen Strategien und die entsprechende Abstimmung mit dem Massnahmenpaket der VS BOH wird von der Agglomeration nur mehr ein beschränkter Handlungsbedarf zur Aufwertung der Netze für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) und zur Optimierung der subjektiven Sicherheit ausgewiesen. Auf diesen wird mit einigen punktuellen, kleineren Massnahmen reagiert.

Eine flächendeckende Strategie oder Massnahmen zur Verbesserung der Intermodalität und zur aktiven Steuerung der Mobilitätsnachfrage liegen nicht vor. Inkohärenzen zwischen den Gemeinden werden nicht angegangen, beispielsweise beim Parkraummanagement. Eine konsequente Verfolgung des Mobilitätsmanagements und die Förderung neuer Mobilitätsformen wie E-Mobilität sind nicht ersichtlich.

Die Wirkung der wenigen Massnahmen zur Verbesserung der Strassennetze ist aufgrund der knappen Beschreibung teilweise unklar. Über die bereits beschlossenen Massnahmen hinaus wird keine wirkungsvolle Verkehrslenkung angestrebt. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder.

Das AP hält die Vorgaben des kantonalen Richtplans betreffend die Anforderungen an die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr (ÖV) ein. Darüber hinaus sind jedoch keine Optimierungen oder auch eine Erhöhung der Benutzerfreundlichkeit der Haltestellen vorgesehen.

Entsprechend dem ausgewiesenen Handlungsbedarf beinhaltet das AP einige lokal wirksame Massnahmen zur Verbesserung des FVV. Diese entsprechen dem bestehenden FVV-Konzept. Die Attraktivität des FVV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr (MIV) wird damit aber nur unwesentlich erhöht. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen des FVV nieder.

Die Siedlungsmassnahmen des AP tragen schwach positiv zur Siedlungsentwicklung nach innen bei. Die langfristig angelegten Siedlungsmassnahmen werden im vorliegenden AP präzisiert und in kurz-, mittel- und langfristige Arbeitsschritte priorisiert. Das Programm strebt eine höhere Bevölkerungsdichte an, als gemäss kantonalem Richtplan für die Abschätzung des Wohnbaulandbedarfs festgelegt ist. Über die bereits in früheren AP enthaltenen Massnahmen wird mit dem Verdichtungsgebiet Regionalspital Emmental ein neuer Impuls zur Umstrukturierung und Innenverdichtung gesetzt. Viele bereits in früheren Generationen identifizierte regionale Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sowie Wohn- und Arbeitsschwerpunkte werden weiterbearbeitet. Damit können grosse Potenziale für neue Einwohner und Arbeitsplätze freigespielt werden. Hierzu inkohärent ist die Tatsache, dass weiterhin Vorranggebiete zur Siedlungserweiterung im A-Horizont geplant sind. Zwar sollen Fahrten durch die angestrebte Nutzungsdurchmischung und Verdichtung vermieden werden, doch werden die verkehrlichen Auswirkungen der Siedlungsentwicklung nicht quantifiziert. Durch die Schaffung von neuen Arbeitsgebieten im mittleren Emmental wird der Kern der Agglomeration zusätzlich von Transitverkehr und insbesondere Schwerverkehr belastet.

Die Aufwertung öffentlicher Freiräume ist in der Teilstrategie Siedlung integriert und fokussiert auf den Flusslauf der Emme. Dadurch entsteht jedoch ein möglicher Konflikt mit der Freihaltung des Gewässerbaus. Im AP gibt es zudem weder in den Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) noch in den Siedlungsmassnahmen konkrete Ansätze zur Aufwertung der öffentlichen Freiräume.

Mit den Massnahmen im vorliegenden AP wird eine geringfügige Wirkung zugunsten der Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt. Die Massnahmen basieren auf einer systematischen Erfassung der Unfallschwerpunkte. Der Handlungsbedarf ist für die im Programm enthaltenen Massnahmen ausgewiesen, sowohl für die Sanierung der Kirchbergstrasse in Burgdorf und der Dorfstrasse in Hindelbank, als auch für die FVV-Massnahmen. Die Schwachstellen für den FVV werden hingegen nicht explizit untersucht. Zudem wird auf Massnahmen zur Verkehrsberuhigung verzichtet, obwohl ein Handlungsbedarf ausgewiesen ist.

Das vorliegende AP erzielt eine limitierte Wirkung zur Reduktion der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs. Die Massnahmen des vorliegenden Programms tragen nur sehr geringfügig zur Modalsplit-Verschiebung zugunsten von ÖV und FVV bei. Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen können so kaum vermindert werden. Die Lärmimmissionen dürften sich mit den Aufwertungs- und Sicherheitsmassnahmen lokal zwar durchaus reduzieren lassen. Über die gesamte Agglomeration ist die Wirkung aber gering.

Die Aufwertung der Landschaft wird bislang kaum als Aufgabe für das AP verstanden. Die Siedlungstrenngürtel sind bereits in den massgebenden kantonalen und regionalen Instrumenten enthalten und werden nun von den Gemeinden in ihre Bauzonenordnung übernommen. Trotz eines Fokus auf die Erhaltung der offenen Landschaft und ökologischer Verbindungen sind kaum weitergehende Massnahmen zur Aufwertung der Landschaft vorgesehen.

Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen aus der zweiten Generation ist genügend und die aufgetretenen Verzögerungen sind nachvollziehbar begründet. Hingegen ist die Umsetzung der Sied-

lungsmassnahmen quantitativ im Vergleich zu allen geprüften Agglomerationsprogrammen ungenügend, weil die Hälfte der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation nur teilweise ungesetzt sind. Auch qualitativ ist die Umsetzung ungenügend, weil Gründe für die teilweise Umsetzung im vorliegenden Bericht nur schwer erkennbar sind. So wurden verschiedene bereits vereinbarte Gebiete zur Innenentwicklung ohne Erläuterung neu in den C-Horizont priorisiert, darunter auch das sich in Umsetzung befindliche Gebiet Ischlag/Geissrüti. Der vorliegende Umsetzungsbericht enthält Aussagen zur Umsetzung der Umstrukturierungsgebiete, der Wohn- und Arbeitsschwerpunkte sowie der Vorranggebiete Wohnen und Arbeiten. Zu den übrigen Siedlungsmassnahmen der 2. Generation macht er jedoch keine Aussagen. Damit ist der Umsetzungsstand der Massnahmen der zweiten Generation insgesamt als ungenügend zu beurteilen.

## 2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF)*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>	<i>Bundes- beitrag ***</i>
0404.4.060	LV-A	Paket LV A-Liste	12.30	12.90		3.87
0404.4.061	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	4.50	4.73		1.42
<b>Summe</b>			<b>16.80</b>	<b>17.63</b>		<b>5.29</b>

Tabelle 2-1 \* Preisstand Oktober 2020; \*\* Preisstand Oktober 2020 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; \*\*\* Preisstand Oktober 2020 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

## 3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

### 3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)<sup>4</sup>. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des Programms an die Hand genommen wurde.

### 3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden<sup>5</sup>.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm Burgdorf der 4. Generation erfolgte ein Teil der Erarbeitung parallel zur Mitwirkung über das RGSK. Dadurch wurden nicht alle Dokumente des Programms den Interessierten zugänglich gemacht. Dies ist jedoch nachvollziehbar aufgrund des erst zu einem späten Zeitpunkt gefällten Entscheides zur Mitfinanzierung der Umfahrung Oberburg. Auch ist der Umsetzungsbericht bedingt durch die bisherige Praxis der ständigen Fortschreibung der Daueraufgaben im Bereich Siedlung nur schwer nachvollziehbar. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm wurden

<sup>4</sup> Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

<sup>5</sup> Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

neu die Siedlungsmassnahmen nun einem Realisierungshorizont zugewiesen. Die Mängel sind somit begründet.

## 4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap.4.2)
  - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1 )
  - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
  - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
  - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap.4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap.4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2, und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

### 4.1 Angepasste Massnahmen

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
-----------------	---------------	------------------	---

Keine Massnahmen

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

#### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0404.4.007	EM.LV- Ü.1.1	Burgdorf, LV-Überführung Buchmatt, Anbindung Industriequartier Buchmatt (Nordseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt	1.00
0404.4.008	EM.LV- Ü.1.2	Burgdorf, Veloanbindung Industriequartier Buchmatt an Bahnhof Burgdorf	5.00
0404.4.009	EM.LV- Ü.1.3	Burgdorf, LV-Überführung Spital, Anbindung Schlossmattquartier an Spital und S-Bahnhaltestelle Steinhof	1.20



0404.4.010	EM.LV- Ü.1.4	Oberburg, Sanierung Krauchthalstrasse (KS 234.4)	4.50
0404.4.011	EM.LV- Ü.1.5	Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse-Hänzirain	0.60

Tabelle 4-1a

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0404.4.002	EM.MIV- Auf.1.1	Burgdorf, Verkehrssanierung Kirchbergstrasse Bahnhof (KS 23)	2.30
0404.4.003	EM.MIV- Auf.1.2	Hindelbank, Sanierung Ortsdurchfahrt Dorfstrasse (KS 1)	2.20

Tabelle 4-1b

**Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0404.4.012	EM.LV- Ü.2.1	Burgdorf, Neubau Radverbindung Unterbergental Krauchthal - Oberburg (KS 234.4)	5.03
0404.4.013	EM.LV- Ü.2.2	Burgdorf, LV-Anbindung Industriequartier Buchmatt (Südseite) an S-Bahnhaltestelle Buchmatt und Kantonsstrasse, Kreisel Pulverweg	5.00
0404.4.014	EM.LV- Ü.2.3	Lyssach, Strassenverbreiterung Burgdorf Nassi - Lyssach (KS 1402)	1.95
0404.4.015	EM.LV- Ü.2.4	Rüti bei Lyssach, Strassenverbreiterung Hindelbank – Rohrmoos (KS 245)	2.57

Tabelle 4-1c

**Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums B-Liste (Aufw. Str. B-Liste)**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0404.4.004	EM.MIV- Auf.2.1	Burgdorf, Verkehrssanierung Schloss - Spital (KS 23)	4.93
0404.4.005	EM.MIV- Auf.2.2	Lyssach, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 1402)	3.08
0404.4.006	EM.MIV- Auf.2.3	Oberburg, Sanierung Ortsdurchfahrt Rohrmoos (innerhalb Agglomeration) (KS 245)	1.64

Tabelle 4-1d

## 4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

### 4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV) und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität
Siedlungsmassnahmen			
0404.4.019	EM.S-UV.1.1	Bahnhof Burgdorf	As
0404.4.020	EM.S-UV.1.2	Buchmatt	As
0404.4.021	EM.S-UV.1.3	Altstadt u. Umgebung	As
0404.4.023	EM.S-UV.1.5	Steinhof	As
0404.4.024	EM.S-UV.1.6	Gyrischachen	As
0404.4.025	EM.S-UV.1.7	Regionalspital Emmental	As
0404.4.026	EM.S-UV.1.8	Zentrum Oberburg	As
0404.4.029	EM.S-UV.1.11	Jurastrasse Alchenflüh KAB	As
0404.4.040	EM.S-SA.1.1	Schachenstrasse	As
0404.4.041	EM.S-SA.1.2	Shopping-Meile	As
0404.4.045	EM.S-VW.1.1	Schulhaus	Bs
0404.4.046	EM.S-VW.1.2	Juraweg	As
0404.4.049	EM.S-VW.1.5	Neufeld	As
0404.4.052	EM.S-VA.1.1	Neuhof-Ischlag	Bs
0404.4.054	EM.S-VA.1.3	Underbode	Bs
0404.4.059	EM.L-Tg.1	Landschaftsschutz und Siedlungstrenngürtel - Agglomeration	As
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0404.4.001	EM.ÖV-Str.1	Verbesserung ÖV-Erschliessung im Agglomerationsperimeter	Av E

Tabelle 4-2

### 4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-3

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

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0404.4.017	EM.MIV-Nat.1	A1: Schönbühl - Kirchberg

Tabelle 4-4

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.

### 4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden 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>
Keine Massnahmen				

Keine Massnahmen

Tabelle 4-5

### 4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) 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:

**B-Liste**

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) 2020*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
0404.4.016	EM.LV-Ü.3	Burgdorf, Fuss- und Radwegverbindung Bahnhofunterführung Ost - Anschluss Quartier Ämmebrügg (Gyrischachen)	8.10	8.10	2.43
0404.4.062	LV-B	Paket LV B-Liste	14.55	14.55	4.37
0404.4.063	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	9.65	9.65	2.90
<b>Summe</b>			<b>32.30</b>	<b>32.30</b>	<b>9.69</b>

Tabelle 4-6 \* Preisstand Oktober 2020; \*\* Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

## 5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Burgdorf ist als kleine Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-/Nutzenverhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-/Nutzenverhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

### 5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Burgdorf der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

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

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
<b>Summe (Nutzen)</b>	<b>4</b>

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap.4.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

## 5.2 Gesamtkosten

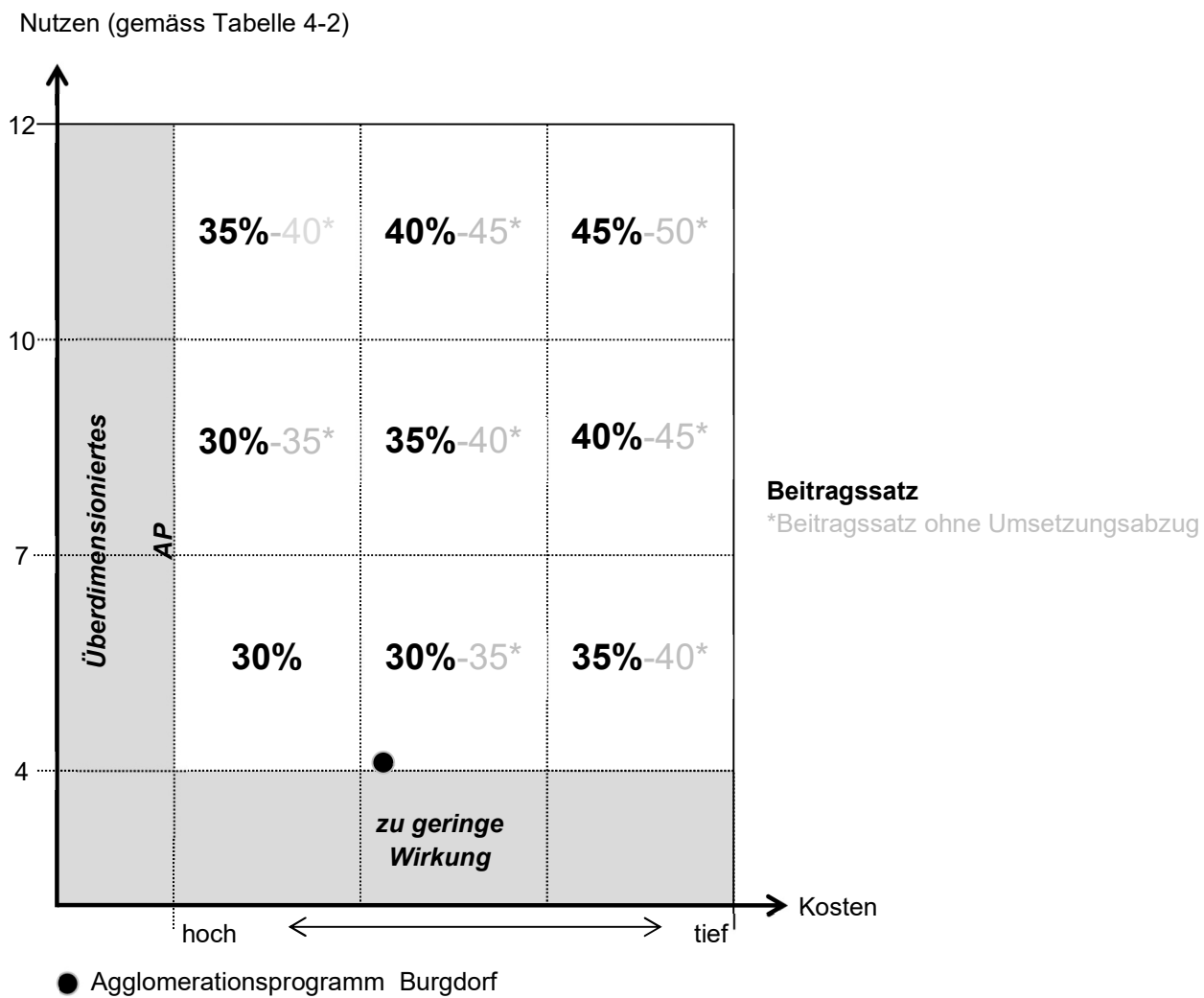
Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Burgdorf belaufen sich auf 49.93 Mio. CHF. Für die kleine Agglomeration Burgdorf werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

## 5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde als ungenügend beurteilt. Deshalb werden von Beitragssatz, wie er sich aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis ergeben hat, 5 Prozentpunkte abgezogen.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 30%.



## 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 «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes, summarisch 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.

#### 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 Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung 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>Zeithorizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
0404.4.003	EM.MIV-Auf.1.2	2-1	Hindelbank, Sanierung Ortsdurchfahrt Dorfstrasse (KS 1)	A	Gewässerraum und schutzwürdige Ufervegetation oder Hecken
0404.4.005	EM.MIV-Auf.2.2	4-6	Lyssach, Sanierung Ortsdurchfahrt (KS 1402)	B	Gewässerraum
0404.4.008	EM.LV-Ü.1.2	2.1	Burgdorf, Veloanbindung Industriequartier Buchmatt an Bahnhof Burgdorf	A	Gewässerraum
0404.4.010	EM.LV-Ü.1.4	2.1	Oberburg, Sanierung Krauchthalstrasse (KS 234.4)	A	Gewässerraum, schutzwürdige Ufervegetation und einzelne Bäume
0404.4.011	EM.LV-Ü.1.5	2.1	Oberburg, Langsamverkehrsverbindung Schwandgasse-Hänzirain	A	
0404.4.012	EM.LV-Ü.2.1	4-6	Burgdorf, Neubau Radverbindung Unterbergental Krauchthal - Oberburg (KS 234.4)	B	Amphibienwanderung mit Verkehrskonflikt (Nr. 91); Verlauf nicht genau bekannt; zu prüfen und bei Bedarf zu sanieren

Tabelle 6-1

## 6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. 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</i>
-----------------	---------------	------------------	--	------------------------

Keine Massnahmen

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

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

Keine Massnahmen

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)<sup>6</sup> geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

## 7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Der Agglomeration wird empfohlen, für die Entwicklung nach der Realisierung der VS BOH eine Konzeption zur Gestaltung des Gesamtverkehrs d.h. des Quell-, Ziel- und Binnenverkehrs sowie ein Monitoring abgestimmt mit der Siedlung aufzubauen. Dabei sollten insbesondere Themen wie die Verbesserung der ÖV-Anbindung des Kerns sowie der Anordnung möglicher Verkehrsdrehscheiben vertieft werden. Auch die Verbesserung der Intermodalität sowie die Förderung innovativer Mobilitätsformen wie der E-Mobilität könnten einen Beitrag leisten. Zur Umsetzung sollten gezielt Massnahmen priorisiert werden, die zur anvisierten Modalsplit-Verschiebung zugunsten von ÖV und FVV beitragen. Hierunter fallen insbesondere Massnahmen zur Verkehrslenkung sowie eine regionale Abstimmung der kommunalen Parkraumkonzepte. Bei Letzterem könnten auch eine Pflicht zu Mobilitätskonzepten für grössere

<sup>6</sup> SR 700.1



Firmen oder Areale sowie eine Überprüfung des Parkplatzangebots anhand einer Angebots- und Nachfrageerhebung ins Auge gefasst werden. Die Weiterführung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen und die Ausdehnung auf den gesamten AP-Perimeter würden sowohl zur Verbesserung des Strassennetzes und der Verkehrslenkung wie auch zur Reduktion der Lärmemissionen beitragen. Die Massnahmen sollten regional abgestimmt sein, damit eine massgebliche Wirkung erreicht werden kann. Um den ÖV als attraktive Alternative zum MIV auszugestalten, sollte die ÖV-Erschliessung von wichtigen Wohn- und Arbeitsgebieten im Kern der Agglomeration auch über das im kantonalen Richtplan festgelegte Minimum hinaus verbessert werden. Eine Aufwertung der Haltestellen könnte mit dazu beitragen. Im ländlich geprägten Umfeld der Agglomeration muss damit gerechnet werden, dass der ÖV als Alternative zum MIV nicht im gleichen Ausmass ausgebaut werden kann, wie in dichter besiedelten Gebieten. Deshalb sollte hier der Förderung des FVV grössere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Auch als Pionierstadt für den Fuss- und Veloverkehr könnten weitere Optimierungen vorgenommen werden. Dies betrifft insbesondere die Themen des Fussverkehrs und der Veloparkierung sowie die Einbindung in die (über)regionalen Velovorrangrouten.

Der Spielraum des Agglomerationsprogramms zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen im Verhältnis zu den kantonalen Vorgaben sollte gezielt genutzt werden, um z. B. Dichtevorgaben zu fixieren. Diese könnten über die kantonalen Richtwerte im Rahmen der Abschätzung des Wohnbaulandbedarfs hinausgehen. Auch die Erschliessungsgüte durch den FVV könnte im ländlich geprägten Umfeld stärker berücksichtigt werden, als dies in den kantonalen Vorgaben der Fall ist. Wichtig für die Bewertung des Programms wären ausserdem ausführlicher beschriebene Siedlungsmassnahmen. Für die Daueraufgaben ist klarer auszuweisen, was bereits an die Hand genommen wurde und was zukünftig noch zu unternehmen ist. Auflistungen aus den RGSK ohne Veränderung zu vorherigen Generationen sollten als solche ausgewiesen und nicht als Massnahmen des AP aufgeführt werden. Generell sollte künftig eine quantitative oder zumindest qualitative Einschätzung der Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem gemacht werden. Der Bedarf an Vorranggebieten zur Siedlungserweiterung sollte kritisch überprüft werden. Obwohl die Verankerung der Siedlungstrenngürtel in den kommunalen Bauzonenordnungen der Erhaltung der offenen Landschaft und den ökologischen Verbindungen dient, könnten auch weitergehende Massnahmen zur konkreten Aufwertung von Natur und Grünräumen von Vorteil sein.

Die in den Teilstrategien zum MIV und FVV integrierte Erhöhung der objektiven und subjektiven Verkehrssicherheit könnte im AP klarer herausgestellt werden. Dazu könnte eine umfassende Analyse der Schwachstellen für alle Verkehrsträger gehören, die über die Unfallschwerpunkte hinausgeht und insbesondere die Belange des FVV untersucht. Diese Analyse sollte als Grundlage für die Ableitung konkreter Massnahmen dienen. Zudem sollten Konzeption und Massnahmen flächendeckend abgestimmt sein.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren<sup>7</sup> als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms vom Zielbild über die Strategien und bis zu seinen Massnahmen. Das vorliegende Agglomerationsprogramm setzt sich zum Ziel, den MIV-Anteil von 55% im Jahr 2015 auf 50% im Jahr 2040 zu reduzieren. Dies dürfte ohne konsequente Push-Massnahmen zur Reduktion des MIV schwierig zu erreichen sein. Im Weiteren soll die Dichte von 72 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar im Jahre 2017 bis auf 78 in 2040 erhöht werden. Allein aus den Teilstrategien und den vorgeschlagenen Massnahmen der 4. Generation kann die Zielerreichung nicht erwartet werden. Insbesondere im Hinblick auf die 5. Generation sollten ein merklicher Fortschritt der Wirkung in Richtung Zielkurs erreicht werden.

Die Massnahmenblätter der Verkehrsmassnahmen sind entsprechend der RPAV-Vorgaben zu erarbeiten. Insbesondere sollen der Handlungsbedarf, der konkrete Inhalt der Massnahme, Skizzen oder Pläne zum besseren Verständnis sowie der Planungsstand angegeben werden. Ausführlicher beschriebene Siedlungsmassnahmen wären ebenfalls hilfreich für das Verständnis des AP. Auch müsste der

---

<sup>7</sup> Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

Umsetzungsbericht den Stand der Umsetzung der Massnahmen der vorletzten Generation klarer darlegen.

## ANHANG 1

### Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

#### Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Langsamverkehrsüberführungen	650	m2	3'645	30%	10%	8%	1'063	690'917
Längsführung Kat.3	620	m	1'042	30%	10%	8%	304	188'432
Längsführung Kat.4	4'700	m	2'177	30%	10%	8%	635	2'983'505

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	3.87
-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

#### Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	22'200	m2	218	30%	10%	8%	64	1'414'260

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.42
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

## ANHANG 2

### Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
0404.4.020	EM.S-UV.1.2	Buchmatt	Gewässerraum
0404.4.055	EM.S-VA.1.4	Riefershäusern	Wildtierkorridor BE-10

Tabelle A2-1