



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 Langenthal

4. Generation

Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-6/4/2



ARE-D-EFAF3401/15

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Maria Lezzi
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
2	Zusammenfassung der Prüfergebnisse	5
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen	7
3.1	Eingangsprüfung	7
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Massnahmenbeurteilung	8
4.1	Angepasste Massnahmen	8
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	9
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	9
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	10
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	10
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	11
4.5	B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	11
5	Programmbeurteilung	11
5.1	Gesamtnutzen	12
5.2	Gesamtkosten	12
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	12
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	14
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	14
6.1.1	Allgemeines	14
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	14
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	14
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	15
	ANHANG 1	17
	ANHANG 2	18

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Langenthal bestehend aus:

- Teil 1: Hauptbericht, 21. Juni 2021
- Teil 2: Massnahmenband, 18. Mai 2021
- Teil 3: Umsetzungstabellen, 18. Mai 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)¹. 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)² und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)³.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Langenthal 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;
3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Langenthal (Massnahmenbeurteilung)

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

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 Langenthal 4. Generation festzulegen:

35%

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 Langenthal vierter Generation (AP) wurde zeitgleich mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Oberaargau 2021 erarbeitet. Es ist klar nachvollziehbar, welche Ergebnisse einerseits in das behördenverbindliche RGSK und andererseits in das AP eingeflossen sind. Im vorliegenden Programm hat die Agglomeration Langenthal zusammen mit sieben Nachbargemeinden gestützt auf eine systematische Analyse ein neues Zukunftsbild für die Agglomeration und den erweiterten Bearbeitungssperimeter erarbeitet und so die Vision einer Gartenagglo entwickelt. Die Teilstrategien und der Handlungsbedarf sind kohärent abgeleitet und bilden einen durchgehenden roten Faden. Die wenigen Massnahmen des AP wurden hingegen nur für die Stadt Langenthal abgeleitet. Im vorliegenden AP fehlt der Ausblick, da mit Ausnahme weniger Pauschalmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) keine mittel- und längerfristigen Verkehrsmassnahmen ausgewiesen sind.

Das AP Langenthal berücksichtigt die laufenden übergeordneten Planungen. Diese betrifft vor allem die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA), für welche das vorliegende Programm verschiedene flankierende Massnahmen realisiert. Die im vorliegenden Programm enthaltenen Verkehrsmassnahmen ergänzen die VSA. Die Abstimmung mit der übergeordneten Planung ist damit gut gelöst. Verkehr und Siedlung sind aufeinander abgestimmt, indem die Siedlungsentwicklung in den bestehenden Bauzonen und konzentriert an Entwicklungsschwerpunkten (ESP) bzw. der geplanten strategischen Arbeitszone (SAZ) vorangetrieben wird.

Zur Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems entfaltet das AP eine leicht positive Wirkung. Die bisherigen Strategien werden konsistent weitergeführt und es erfolgt eine Abstimmung mit dem Massnahmenpaket der VSA. Die Massnahmen des vorliegenden AP sind vor allem punktueller Art. Einen positiven Beitrag für die Verbesserung des Strassennetzes leisten insbesondere die Einführung eines Parkleitsystems, die Erhöhung des Netzwidestands an der Mittelstrasse sowie die Aufwertung des Ortseingangs Dennli. Insgesamt haben die eher niederschweligen Verkehrsmassnahmen aber kaum eine spürbare Wirkung zur Reduktion der Fahrleistungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Das Konzept zur Lenkung des MIV schützt vornehmlich das Stadtzentrum und ist nicht in einem Erschliessungskonzept für die gesamte Agglomeration eingebettet. Bei der Einführung des Parkleitsys-

tems wird die Chance verpasst, die hohe Anzahl an Parkplätzen im Zentrum nachfragegerecht zu straffen. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zum Verkehrsmanagement sowie zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder.

Durch das Verkehrsmanagement am Dreilindenkreisel und die Verschiebung der Haltestelle Wiesenstrasse kann das Busnetz hinsichtlich Fahrzeit und Fahrplanstabilität wirkungsvoll optimiert werden. Eine spürbare Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) dürfte alleine damit jedoch nicht erfolgen. Schliesslich werden verschiedene punktuelle Schwachstellen im FVV-Netz behoben. Diese wirken nur lokal. Es ist keine Konzeption erkennbar, wie der hohe Anteil MIV-Fahrten über kurze Distanzen bis zu 5 km auf den FVV verlagert werden könnte, obwohl die topografischen Voraussetzungen gegeben sind. Zu den Velovorrangrouten wird eine Machbarkeitsstudie erstellt. Jedoch sind dazu kurz- und mittelfristig noch keine Massnahmen ausgewiesen. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen des FVV nieder.

Die Siedlungsentwicklung nach innen wird mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms geringfügig gefördert. Dazu tragen die neuen Massnahmen wie der regionale Wohnschwerpunkt Hopfenfeld oder die regionalen Arbeitsschwerpunkte Steinachermatte I und Zelgli bei. Die präsentierte Strategie ist überzeugend, da sie neben der Siedlungsentwicklung mit der sanften Verdichtung im Bestand auch die Entwicklung grösserer Areale und regionaler Schwerpunkte sowie die Sicherstellung von Vorranggebieten für die Entwicklung künftiger Arbeitsplätze vorsieht. Da die Innenverdichtung genügend Potenzial ausweist, um die prognostizierte Bevölkerungszunahme aufzunehmen, sieht die Agglomeration keine Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen vor. Die zeitliche Priorisierung der verschiedenen Arealentwicklungen ist aber nicht immer nachvollziehbar. So werden manche regionalen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete aus der 2. Generation weiterbearbeitet (Bsp. Porzi-Areal, Ammann Süd und Bäregg), andere hingegen noch einmal auf einen späteren Umsetzungshorizont verschoben (Bsp. Markthallenareal). Trotz der vorgenommenen Priorisierung der Entwicklungsgebiete ist das Potenzial zur Schaffung zusätzlichen Wohnraums deutlich höher als das prognostizierte Einwohnerwachstum. Trotzdem werden alle Entwicklungsareale weiterverfolgt und allfällige Auszonungen nicht thematisiert. Für die Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete fehlt eine Prognose. Die Einbindung dieser Flächen ins FVV-Netz wird nur wenig thematisiert, obwohl sie eher am Rande der Stadt liegen und sehr gut an das Strassennetz angeschlossen sind (Bsp. strategische Arbeitszone des Kantons für hochwertige Arbeitsplätze Oberhard/Wolfhusenfeld). Schliesslich macht das AP keine über den kantonalen Richtplan hinausgehenden Vorgaben zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Arbeitsgebieten oder zu Mobilitätskonzepten und es fehlen (quantitative oder zumindest qualitative) Einschätzungen der Auswirkungen von Siedlungsmassnahmen auf das Verkehrssystem.

Der Handlungsbedarf der Gartenstadttagglo für die Aufwertung der öffentlichen Freiräume ist dargelegt. Konzepte wie die Daueraufgabe zu Bäumen und Hecken im Strassenraum gehen in diese Richtung. Eine erste Massnahme wird mit dem zentralen Park Hard in Langenthal umgesetzt. Allerdings ist noch zu wenig erkennbar, wie weitgehend die qualitative Aufwertung konkret ausgestaltet wird. Insgesamt wird die Qualität des öffentlichen Raumes und des Freiraums im AP sowohl in den Strategien wie auch bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) nur wenig thematisiert.

Mit den Massnahmen im vorliegenden Agglomerationsprogramm wird eine leicht positive Wirkung zugunsten der Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt. Die Massnahmen basieren auf einer systematischen Erfassung der Unfallschwerpunkte und auf einem Verkehrssicherheitskonzept. Der ausgewiesene Handlungsbedarf ist gering. Er wird mit den Massnahmen zur Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit im Strassenraum sowie den kleinen Massnahmen zugunsten des FVV abgedeckt. In der Teilstrategie für den FVV wird die Verkehrssicherheit aber lediglich am Rande berücksichtigt. Die Wirkung der wenigen und kaum konkretisierten Massnahmen ist insgesamt als gering einzustufen.

Die Massnahmen im vorliegenden AP erzielen eine punktuelle Wirkung zur Reduktion der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs. Zwar liegen keine Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen und Lärmemissionen vor und der Handlungsbedarf wird darum als gering eingeschätzt. Aufgrund der Massnahmen ist aber auch keine signifikante Reduktion der MIV-Fahrleistungen erkennbar.

Mit der Vision «Gartenagglo» und den verschiedenen Daueraufgaben wird die Aufwertung von Natur- und Grünräumen thematisiert. Allerdings sind konkrete Umsetzungsschritte nur schwer ersichtlich und

es lässt sich noch kaum eine Wirkung abschätzen. Mit den zahlreichen geplanten Vorranggebieten für die regionale Siedlungsentwicklung gehen zudem ein grosser Flächenbedarf und bedeutende Verluste von Fruchtfolgeflächen einher, zum Beispiel im Gebiet der Strategischen Arbeitszone Oberhard/Wolfhusenfeld.

Das Agglomerationsprogramm Langenthal weist einen vollständigen Umsetzungsbericht auf. Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen aus der zweiten Generation ist im gesamtschweizerischen Vergleich quantitativ ungenügend. Die Verzögerungen sind aber nachvollziehbar. Auch die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen ist teilweise verzögert. Leider ist im Umsetzungsbericht die Begründung für eine Verzögerung nicht immer erkennbar. Dieses Manko konnte behoben werden. Damit ist der Umsetzungsstand der Massnahmen der zweiten Generation insgesamt knapp genügend.

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF)*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
0329.4.001	OA.ÖV- Str.1.1	Langenthal, Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	1.10	1.10	0.39	
0329.4.011	OA-NM- VM.1.1	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.80	2.80	0.98	
0329.4.045	LV-A	Paket LV A-Liste	5.30	5.86		2.05
0329.4.046	VM-A	Paket VM A-Liste	1.30	1.37		0.48
0329.4.047	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.60	3.77		1.32
Summe			14.10	14.90	1.37	3.85

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)⁴. 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 werden⁵.

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

Im Agglomerationsprogramm Langenthal sind die Grundanforderungen erfüllt.

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:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
0329.4.006	OA.LV- V.1.1	Langenthal, Bern-Zürich-Strasse / Chasseralstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg	0.10
0329.4.007	OA.LV- V.1.2	Langenthal, Verkehrssicherheit Langsamverkehr: Veloverkehr	4.80
0329.4.008	OA.LV- V.1.3	Langenthal, Verkehrssicherheit Langsamverkehr: Fussverkehr	0.40

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>
	OA.MIV-		
0329.4.003	Auf.1.1	Langenthal, Erhöhung MIV-Netzwidestand Mittelstrasse	2.50
	OA.MIV-		
0329.4.004	Auf.1.2	Langenthal Sanierung Bleienbachstrasse, Ortseingang Dennli	1.10

Tabelle 4-1b

Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
	OA-NM-		
0329.4.012	VM.1.2	Langenthal, Parkierungskonzept Parkleitsystem	1.30

Tabelle 4-1c

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>
	OA.LV-		
0329.4.009	V.2.1	Langenthal: Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm	0.50
	OA.LV-		
0329.4.010	V.2.2	Langenthal, Verkehrssicherheit Langsamverkehr	1.70

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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
0329.4.018	OA.S-SW.2.1	Hopferenfeld	As
0329.4.019	OA.S-SW.2.2	Hardau	Bs
0329.4.021	OA.S-SA.2.1	Steinachermatte I	As
0329.4.022	OA.S-SA.2.2	Zelgli	Bs
0329.4.023	OA.S-SÜ.2	Entwicklung Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld als kantonalen ESP/SAZ	Bs
0329.4.026	OA.S-VA.2.1	Dennli-Ost	Bs
0329.4.027	OA.S-VA.2.2	Steinacker	Bs

0329.4.028	OA.S-VA.2.3	Unterhard	Bs
0329.4.029	OA.S-VA.2.4	Oberhard	Bs
0329.4.030	OA.S-VA.2.5	Wolfhusenfeld	Bs
0329.4.032	OA.S-UV.2.1	Porzi-Areal	As
0329.4.033	OA.S-UV.2.2	Markthallenareal	Bs
0329.4.034	OA.S-UV.2.3	Reitplatz	Bs
0329.4.035	OA.S-UV.2.4	Ammann Süd	As
0329.4.036	OA.S-UV.2.5	Rankmatte Südwest	Bs
0329.4.037	OA.S-UV.2.6	Bäregg	As
0329.4.042	OA.L-Ü.6	Konzept Grüner Ring	As
0329.4.044	OA.L-Gr.1	Zentraler Park Hard	Bs
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0329.4.002	OA.ÖV-Str.2	Planungsstudie ÖV-Erschliessung ESP / SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld	Av E
0329.4.005	OA.LV-Ü.1	Machbarkeitsstudie zu den Vorrangrouten	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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
0329.4.013	OA.MIV-Nat.1	A1: Luterbach – Härkingen
0329.4.014	OA.MIV-Reg.1	Verkehrssanierung Aarwangen: Ortsdurchfahrt Aarwangen

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

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>
0329.4.048	LV-B	Paket LV B-Liste	2.20	2.20	0.77
Summe			2.20	2.20	0.77

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 Langenthal ist als kleine Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis 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-Nutzen-Verhältnis 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 Langenthal 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
Summe (Nutzen)	4

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 Langenthal belaufen sich auf 17.1 Mio. CHF. Für die kleine Agglomeration Langenthal werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

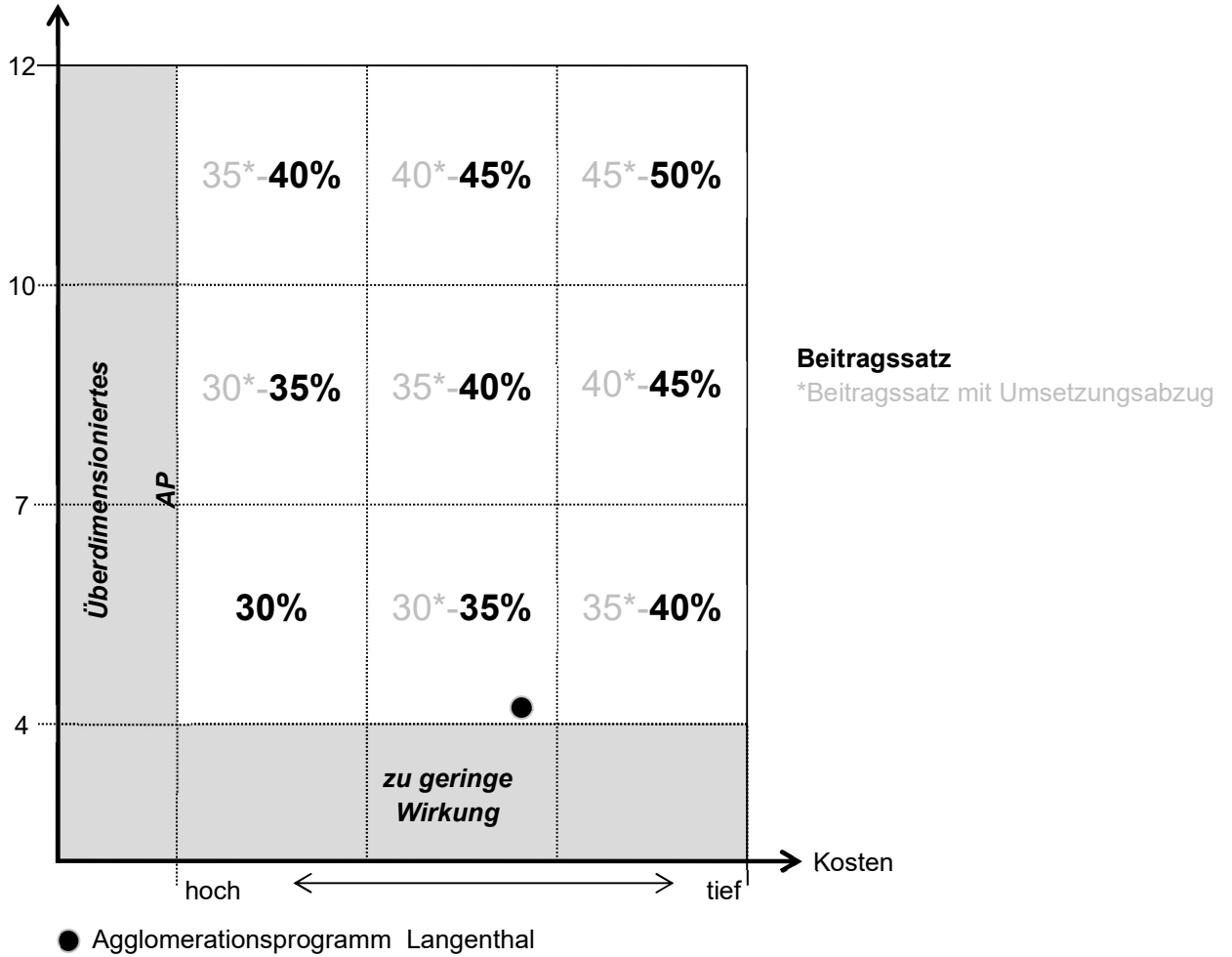
5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

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 genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.⁶

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 35%.

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)



⁶ Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4.

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 wie auch 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. Prüf-be-richt</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-hori-zont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
Keine Massnahmen					

Keine Massnahmen

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				

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)⁷ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere entsprechende 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.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm wird die Erweiterung des Bearbeitungsperimeters und die bessere Zusammenarbeit über den beitragsberechtigten Perimeter heraus vom Bund begrüsst. Die konkrete Arbeit auf Konzeptionsstufe bis hin zu konkreten Lenkungsmassnahmen sollte vertieft angegangen werden. Der Agglomeration wird empfohlen, im Zusammenhang mit der Realisierung der Verkehrssanierung Aarwangen eine Konzeption zur Gestaltung des Gesamtverkehrs zu erarbeiten, welche den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr berücksichtigt. Ein Lenkungs- oder Erschliessungskonzept für die Agglomeration könnte den übergeordneten Rahmen abstecken. Zur Umsetzung sollten gezielt Push-Massnahmen entwickelt werden, die zur anvisierten Modalsplit-Verschiebung zugunsten von ÖV und FVV beitragen. Dazu zählen Massnahmen zur Verkehrslenkung oder eine Optimierung der kommunalen Parkraumkonzepte. Bei Letzterem könnte auch eine Pflicht zu Mobilitätskonzepten für grössere Firmen oder Areale sowie eine Überprüfung des Parkplatzangebots anhand einer Angebots- und Nachfrageerhebung ins Auge gefasst werden. Die Massnahmen sollten regional abgestimmt sein, damit eine massgebliche Wirkung erreicht werden kann. Um den ÖV als attraktive Alternative zum MIV auszugestalten, könnte die ÖV-Erschliessung von wichtigen Wohn- und Arbeitsgebieten im Kern der Agglomeration auch über das im kantonalen Richtplan festgelegte Minimum hinausgehen. Die Aufwertung von Haltestellen sowie eine optimale Anbindung des Ortsverkehrs an S-Bahn und Fernverkehr sollte den ÖV weiter fördern. Auch könnten die Verbesserung der Intermodalität sowie die Förderung innovativer Mobilitätsformen wie E-Mobilität mit zur Erreichung des Modalsplit-Zieles 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. Hier sollte der Förderung des FVV grössere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Zur Abschöpfung des hohen Anteils von MIV-Fahrten über kurze (bis 5 km) und mittlere (bis 15 km) Distanzen könnte ein Konzept mit entsprechenden FVV-Massnahmen zielführend sein. Insbesondere die Schaffung von (über)regionalen Velovorrangrouten dürfte eine grosse Wirkung entfalten. In Anbetracht der kurzen Distanzen und der flachen Topografie sollte auch der Fussverkehr stärker gefördert werden.

Der Spielraum des AP zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen im Verhältnis zu den kantonalen Vorgaben könnte gezielt genutzt werden, um z.B. Dichtevorgaben zu fixieren. Diese sollten über die kantonalen Richtwerte zur Abschätzung des Wohnbaulandbedarfs hinausgehen. Auch die Erschliessungsgüte für 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

⁷ SR 700.1

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 (MIV und ÖV) gemacht werden. Zudem könnten die in Umsetzung befindlichen Gebiete mit ihren grossen Potenzialen noch vermehrt priorisiert werden. So sollte insbesondere der Bedarf an Vorranggebieten zur Siedlungserweiterung kritisch überprüft werden. Die grossen Flächen, welche mit der SAZ Oberhard/Wolfhusenfeld entwickelt werden sollen, könnten hinterfragt und gegebenenfalls etappiert werden. Schliesslich gilt es die Vision der Gartenstadttagglo mit konkreten Massnahmen in Wert zu setzen und die landschaftlichen Dauer-Massnahmen in zeitlich priorisierte Massnahmen überzuführen, beziehungsweise ihre Inhalte pro Umsetzungshorizont zu konkretisieren. So kann den Massnahmen künftig eine Wirkung attestiert werden.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren⁸ 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 moderat auf 50 – 52% im Jahr 2040 zu reduzieren. Im Weiteren soll die Dichte von 72 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar im Jahre 2017 bis auf 85 im Jahr 2040 erhöht werden. Allein aus den Teilstrategien und den vorgeschlagenen Massnahmen der 4. Generation kann die vollständige Zielerreichung nicht erwartet werden. Insbesondere im Hinblick auf die 5. Generation sollte ein deutlicher Fortschritt der Wirkung des AP in Richtung Zielkurs erreicht werden. Dies dürfte ohne eine konsequente Gesamtverkehrskonzeption abgestimmt mit einer klaren Siedlungsentwicklung nach Innen (z.B. ambitionierte Dichtevorgaben) sowie gezielten Push-Massnahmen beim MIV schwierig zu erreichen sein.

Auf operationeller Ebene sind schliesslich die Massnahmenblätter der Verkehrsmassnahmen entsprechend der RPAV-Vorgaben zu erarbeiten. Insbesondere sollten der Handlungsbedarf, der konkrete Inhalt der Massnahme, Skizzen oder Pläne sowie der Planungsstand angegeben werden. Ausführlicher beschriebene Siedlungsmassnahmen wären ebenfalls hilfreich für das Verständnis des AP. Die Lesbarkeit der Karten könnte durch deutlichere farbliche Unterscheidungen verbessert werden. Im Umsetzungsbericht soll über die Umsetzungstabellen hinaus darauf eingegangen werden, was in den Vorgängergenerationen bereits erreicht wurde. Dies würde die Nachvollziehbarkeit der aktuellen Generation des Agglomerationsprogramms erleichtern.

⁸ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

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
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	9	Stück	47'867	35%	5%	8%	17'189	154'700
Längsführung Kat.1	500	m	215	35%	5%	8%	77	38'675
Längsführung Kat.3	3'000	m	1'723	35%	5%	8%	619	1'856'403

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.05
-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
VM Kat.1	6	Knoten	233'333	35%	10%	8%	79'380	476'280

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.48
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

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.	11'000	m2	352	35%	10%	8%	120	1'316'574

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.32
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c

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>
0329.4.042	OA.L-Ü.6	Konzept Grüner Ring	Möglicher Konflikt mit BLN Nr. 1312

Tabelle A2-1