



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Langenthal

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0122

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	15
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	21
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	22
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes	22
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	22
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	24
ANHANG 1	25
ANHANG 2	26

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Langenthal bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Langenthal, Schlussbericht, 21. November 2011

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 27. Dezember 2011 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Die isolierte Stadt Langenthal hat in ihrem vorliegenden Agglomerationsprogramm gegenüber dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation wesentliche Fortschritte gemacht und unternimmt deutliche Anstrengungen, um im Kernstadtbereich die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern. Auf Basis einer umfassenden Analyse und eines räumlichen Zukunftsbildes werden in den Teilstrategien neue Akzente gesetzt, welche von der Konzeption bis zur Konkretisierung in Massnahmen nachvollziehbar sind.

Die besondere Stärke des Agglomerationsprogramms sind die Planungen um die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs (ÖV) beim Bahnhof Langenthal. Mit der neuen Bahnhofunterführung, den Gestaltungsmassnahmen am Bahnhof, punktuellen Angebotsverbesserungen im Stadtbussystem und weiteren Massnahmen beim Langsamverkehr wird die Qualität des Verkehrssystems insbesondere in den Bereichen Intermodalität und Erreichbarkeit deutlich verbessert. Mit neuen oder verbesserten Verbindungen wird der Langsamverkehr direkter und sicherer geführt und mit zahlreichen Gestaltungsmassnahmen, z.B. auf der Nord-Süd-Achse, attraktiver gestaltet. Im Bereich Siedlung fördern die Arealentwicklungen mit dem Schlüsselprojekt des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof Langenthal sowie dem Hardau-, dem Porzi- und dem Markthallenareal die Siedlungskonzentration im Zentrum überzeugend. Die kantonalen Regelungen und Instrumente (Richtplan/RGSK Oberaargau) und die darin enthaltenen Steuerungsansätze zeigen eine gewisse positive Wirkung. Darüber hinausgehende Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen werden jedoch nicht ergriffen.

Als Schwäche ist die trotz ausgewiesenem Handlungsbedarf fehlende bzw. noch unreife Erarbeitung von gezielten Massnahmen zur Lenkung und Steuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im stark belasteten Zentrumsbereich zu nennen. Insbesondere werden nachfrageorientierte Massnahmen nur umrissen und die Bündelung auf Durchgangsstrassen ist trotz Verkehrsberuhigung in den Quartieren nicht flächendeckend vorgesehen. Im Programm ist weiter ein Wille zur Abstimmung des Regionalbusverkehrs mit der Bahn kaum ersichtlich. Die Schwächen im Bereich Siedlung liegen im Umgang mit Siedlungserweiterungen innerhalb und ausserhalb von Langenthal. Es werden keine Auszonungen oder Kompensationsmechanismen im Umgang mit Bauzonen(-reserven) als Konzept angedacht oder als Massnahmen ergriffen.

In Bezug auf die Verkehrssicherheit werden mit einigen Massnahmen gewisse Verbesserungen erzielt. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen an der ÖV-Drehscheibe und mit den in der Fläche wirksamen Langsamverkehrsmassnahmen können gewisse positive Veränderungen des Modal Splits zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs erwartet werden, welche sich auch leicht positiv auf die Umweltbelastungen auswirken dürften.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Langenthal belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 43.18 Mio. Dieser Betrag umfasst die A- und B-Massnahmen. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen:

35%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag**</i>
0329.2.022	V-ÖV 4.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	2.00	1.65	0.58
0329.2.023	V-ÖV 4.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung ³	1.80	1.48	0.52
0329.2.028	V-LV 1.1	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bhf. Plätze)	32.00	26.55	9.29
0329.2.069	V-KM 2.1.1	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	2.30	1.89	0.66
0329.2.070	V-KM 2.1.2	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.70	1.40	0.49
0329.2.119		LV A-Liste (Anhang 1)	1.20	0.99	0.35
	Summe			33.96	11.89

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung gerundet)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen 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) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
0329.2.038	V-LV 2.7	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse - Aarwangenstrasse)	3.70	1.80**	0.63
0329.2.120		LV B-Liste (Anhang 1)	9.00	7.41	2.59
	Summe			9.21	3.22

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung,gerundet, ** Kosten im Benchmark gekürzt)

³ Mitfinanzierung vorbehaltlich einer adequaten Dimensionierung der Massnahme 0329.2.067 P+R Bahnhof Langenthal (siehe Tab. 5-3).

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringlichen Projekte“. Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Langenthal handelt es sich um eine kleine Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Zwischenbeurteilung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

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

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.).

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1:</p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Teilstrategie Verkehr zeigt die groben strategischen Stossrichtungen der Agglomeration auf und stellt einen roten Faden bis zu den vorgeschlagenen Massnahmen her. Eine Schwachstellenanalyse und der Handlungsbedarf für alle Verkehrsmittel sind dargelegt. Die Gesamtverkehrskonzeption basiert auf dem kommunalen Verkehrsrichtplan 2011. Jedoch ist keine konsequente Umsetzung ersichtlich. Wichtige Massnahmen (z.B. Gestaltung Bahnhofstation Süd, Tempo 30 in Quartieren) werden lediglich als langfristige Absichten bezeichnet. ▪ Die Entwicklung des Bahnhofs als zentrale ÖV-Drehscheibe ist das Herzstück des Agglomerationsprogramms. Die verbesserten Zugänge und Abstellplätze für den Langsamverkehr und die neuen Platzgestaltungen beinhalten wichtige qualitative Aufwertungen der Verbindungen zwischen den Gebieten nördlich und südlich des Bahnhofs. Dadurch werden die Erreichbarkeit und die Intermodalität des ESP Bahnhofs und damit des Zentrums deutlich verbessert. ▪ Die Massnahmen im Langsamverkehr von Umgestaltungen der Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten des Langsamverkehrs bis hin zu Netzlückenschliessungen fördern ein dichtes, attraktives Langsamverkehrsnetz im gesamten Stadtgebiet und verbessern die Durchlässigkeit von Quartieren. Allerdings sind die Schaffung von Fussgängerzonen und die Limitierung des MIV zu Gunsten des Langsamverkehrs nicht thematisiert.

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

- Die Installierung von Personeninformationssystemen an wichtigen Haltestellen und die Vielzahl der Langsamverkehrsmassnahmen verbessern die Zugänge zur Bahn und damit die Intermodalität im ganzen Stadtgebiet.
- Die Erreichbarkeit ist für den Langsamverkehr flächendeckend, für alle übrigen Verkehrsmittel durch punktuelle Massnahmen (u.a. Haltestellenaufwertungen, Knotensanierungen) verbessert. Eine wesentliche Verbesserung ergibt sich für das Einzugsgebiet des Bahnhofs.

Schwächen

- Trotz ausgewiesenen Schwachstellen im MIV zeigt das Agglomerationsprogramm erst ein unreifes Verkehrslenkungskonzept auf und es werden noch kaum Massnahmen gesetzt, die den MIV auf die Hauptverkehrsachsen lenkt und dort steuert. Die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich MIV tragen kaum zur Verstetigung des Verkehrsflusses bei. Die Knotensanierungen verbessern jedoch die Koexistenz verschiedener Verkehrsteilnehmer.
- Dem Agglomerationsprogramm fehlen noch ein Konzept zur Verbesserung der Abstimmung des Regionalbusverkehrs mit der Bahn und daraus abgeleitete Massnahmen. Ebenso fehlt eine Konkretisierung der Gestaltungsgrundsätze für das ÖV-Angebot im kommunalen/regionalen Busverkehr. Entsprechend offen ist die geplante mittel- bis langfristige Entwicklung des Busangebots. Einzelne Verbesserungen im Stadtbusverkehr erfolgen im Liniennetz (Erschliessung Gebiet Industrie Nord, Hopfenfeld sowie Gebiet Schoren). Die Busse werden jedoch im MIV belasteten Strassenverkehr nicht konsequent priorisiert.
- Einzelne Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage werden vorgeschlagen. Ihr Konkretisierungsgrad ist jedoch weitgehend noch gering. Im Bereich Parkierung stehen Angebotsausbauten aber nicht die Nachfragelenkung mittels Bewirtschaftung des Parkplatzangebotes im Vordergrund.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Das räumliche Zukunftsbild der Stadt Langenthal erläutert die siedlungsplanerischen Leitvorstellungen. Die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen der verschiedenen Teilstrategien von Siedlung und Landschaft sind nachvollziehbar zugeordnet und aus dem ermittelten Handlungsbedarf abgeleitet.
- Mit der Entwicklung des kantonalen ESP Bahnhof wird eine Schlüsselplanung im Zentrum von Langenthal in Angriff genommen und das Gebiet nördlich des Bahnhofs deutlich aufgewertet. Ebenso werden die Planung des neuen Wohnquartiers Hardau sowie die Umnutzung der Markthallen- und Porzi-Areale (Mischnutzung) positiv beurteilt. Sie lösen Innenentwicklungen in Langenthal aus. Alle vier Arealplanungen tragen zur Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten mit guter ÖV- und Langsamverkehr-Erschliessung der Agglomeration Langenthal bei.
- Mit den Massnahmen zur Umgestaltung und Aufwertung des Stadtkerns, zur städtebaulichen Vernetzung und mit der Palette an Langsamverkehrsmassnahmen werden deutliche Akzente zur systematischen Verbesserung der öffentlichen Stadträume gesetzt. Damit erfolgen weitere Bemühungen zu einer qualitätsvollen Entwicklung.
- Der kantonale Richtplan und das RGSK enthalten Vorgaben im Bereich von Neueinzonungsregelungen und Siedlungsbegrenzungen. Darüber hinaus

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

werden im Agglomerationsprogramm keine weiteren Massnahmen mit deutlichem Lenkungscharakter ergriffen.

Schwächen

- Trotz Umnutzungs-/Verdichtungsmassnahmen (Arealentwicklungen) im Stadtkern, welche sich mindernd auf die künftige Flächenbeanspruchung auswirken, werden keine möglichen Reduktionen von Bauzonen(-reserven) oder Kompensationsmassnahmen thematisiert, insbesondere für die grossflächigen Siedlungserweiterungsgebiete ausserhalb der Kernstadt. Das Berechnungsmodell für die Dimensionierung der Siedlungsflächen des RGSK wird auf der Stufe Agglomeration als wenig lenkungsstark beurteilt. Positiv zu vermerken ist demgegenüber, dass Siedlungserweiterungsgebiete erst dann (langfristig) realisiert werden sollen, wenn die inneren Potenziale ausgeschöpft sind.
- Das Agglomerationsprogramm macht keine Aussagen über Umgang und allfällige Lage von verkehrsintensiven Einrichtungen. Das im kantonalen Richtplan verankerte Fahrleistungsmodell sorgt jedoch für eine gewisse Steuerung.
- Es werden kaum Massnahmen gesetzt, welche eine erhöhte Siedlungsqualität zum Ziel haben. Die MIV-Massnahmen verflüssigen den Verkehr, tragen jedoch nicht zu einer Reduktion der Belastungen im Zentrum bei.

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Auf der Ebene der Massnahmen sind konkrete Schritte zu erkennen, die zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen. (Massnahmen Verträgliches Strassennetz, Knotensanierungen Strasse, Massnahmen des Langsamverkehrs, Aufwertung öffentliche Räume).
- Der Kanton Bern betreibt ein Hot-Spot-Management zur Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten.

Schwächen

- Trotz Schwachstellenanalyse und der Darlegung des Handlungsbedarfs für alle Verkehrsmittel ist keine systematische Herangehensweise zur Verbesserung der Sicherheit ersichtlich. So folgen einer im Verkehrsrichtplan ausgewiesenen Hierarchisierung des Strassennetzes keine Massnahmen. Ebenso bleibt unklar, mit welchen Massnahmen den im Stadtzentrum durch den Schwerverkehr ausgelösten Sicherheitsproblemen entgegengewirkt werden soll.
- Die Umsetzung von in der Fläche wirksamen Verkehrsberuhigungen, Begegnungszonen oder Tempo-30-Zonen (erst C-Horizont) werden nicht angegangen.

WK4:

Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Stärken

- Aufgrund der Planungen am zentralen ESP Bahnhof und einiger flächenwirksamer Massnahmen zum ÖV und zum Langsamverkehr kann eine Verbesserung des Modal Splits zu Gunsten dieser Verkehrsmittel erwartet werden. Insgesamt ist von einer gewissen Reduktion der Luftschadstoffemissionen auszugehen.
- Massnahmen wie die Planungen des ESP Bahnhof, des Wohnschwerpunkts Hardau, der Umstrukturierung des Porzi- und des Markthallenareals wirken mindernd auf die künftige Flächenbeanspruchung.
- Aus dem Agglomerationsprogramm ist ein entsprechender konzeptioneller

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium*

Ansatz zur Bearbeitung des Themas Landschaft ersichtlich. Das Grünsystem wird mit der Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften zusätzlich gestärkt.

Schwächen

- Ein strategischer oder konzeptioneller Ansatz zur gezielten Reduktion der Umweltbelastungen ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich. Die Lärmimmissionen dürften trotz Betriebs- und Gestaltungskonzepten kaum reduziert werden.
- Gezielte Massnahmen zur weiteren Verringerung des MIV und insbesondere des Güterverkehrsaufkommens im Zentrum und in dicht besiedelten städtischen Räumen werden kaum eingesetzt. Eine Verringerung der MIV-Fahrleistung wird nicht direkt angestrebt.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	6

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 43.18 Mio. und werden als mittel eingestuft⁴.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

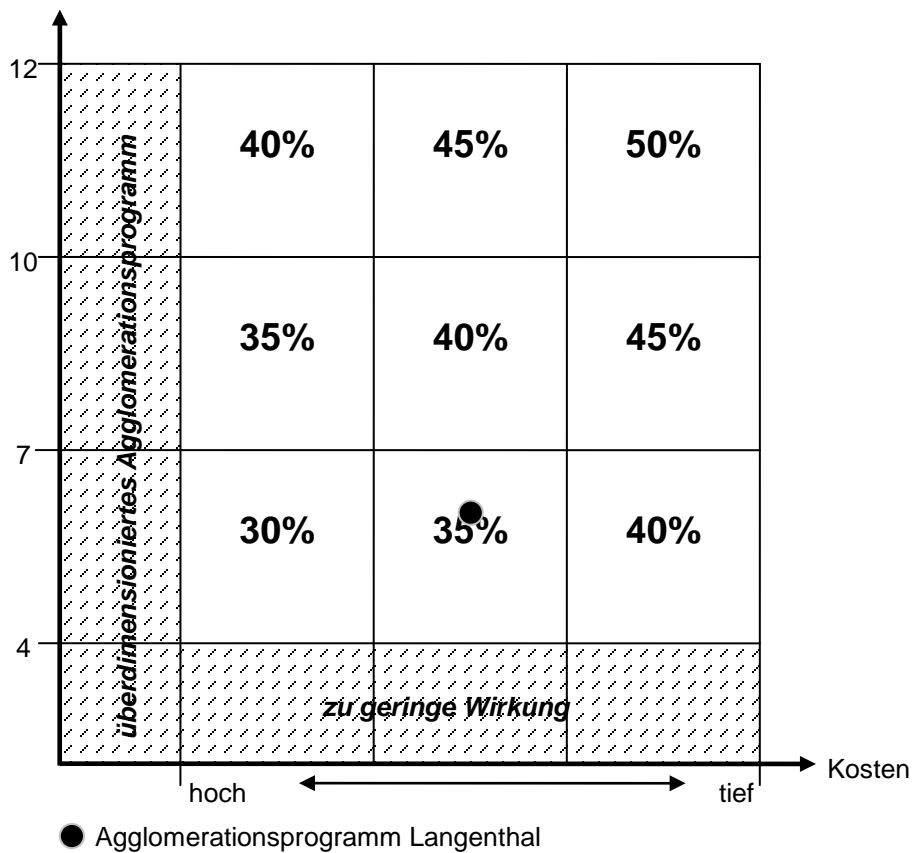


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

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 Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 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 vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (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, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle 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 vorhanden

Tabelle 5-1

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 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
0329.2.085	S-1.1	Siedlungsrichtplankonzept und Siedlungsrichtplan erarbeiten	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0329.2.087	S-2.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	A	
0329.2.088	S-2.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	A	
0329.2.089	S-2.3.1	Städtebauliche Anbindungen Stadtteile / Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
0329.2.090	S-2.3.2	Städtebauliche Anbindungen Stadtteile / Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)	B	
0329.2.092	S-3.1	Aufwertung der öffentlichen Räume (Marktgasse)	A	
0329.2.093	S-3.2	Strukturgerechte Umgestaltung, Verdichtung und Umnutzung	B	
0329.2.095	S-4.1	Städtebauliche Klärung der Kernstadtgrenze zum Markthallenplatz	A	
0329.2.096	S-4.2	Erarbeitung Richtplan basierend auf neuem Nutzungskonzept	A	
0329.2.101	S-5.1	Erlass ÜO basierend auf bestehenden raumplanerischen Rahmenbedingungen	A	
0329.2.102	S-5.2	Städtebauliche Aufwertung Bereich Bhf Langenthal Süd (Neues Quartierzentrum)	B	
0329.2.104	S-6.1	Nutzungsplanung / ÜO (basierend Überbauungskonzept, verdichtete Bauweise)	B	
0329.2.112	S-8.1	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum - Langenthal Nord	B	
0329.2.113	S-8.2	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum - Langenthal Süd	B	
0329.2.115	S-9.1	Umsetzung 1. Projekt zwischen Langenthal und Thunstetten-Bützberg	A	
0329.2.116	S-9.2	Umsetzung in Region	B	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
0329.2.118	L-1.1	Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften	B	
Verkehrsmassnahmen				
0329.2.015	V-ÖV 2.1	Erschliessung Gebiet Industrie Nord und Hopferfeld	B	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0329.2.016	V-ÖV 2.2	Lösung für die Erschliessung des Gebiets Schoren	B	
0329.2.075	V-NM 1.1	Angleichung der Tarifmodelle privater und öffentlicher Parkieranlagen	B	
0329.2.077	V-NM 2.1	Beratung der Angestellten der Stadtverwaltung/Schaffung von Anreizen zur Förderung des Langsamverkehrs und des ÖV für den Arbeitsweg (z.B. Job Ticket)	A	
0329.2.078	V-NM 2.2	Beratung von Firmen und Privaten	B	
0329.2.079	V-NM 2.3	Information von Eltern bezüglich Schülertransporte mit Privatautos	B	
0329.2.080	V-NM 2.4	Mobilitätsveranstaltungen zur Sensibilisierung der Bevölkerung	A	
0329.2.081	V-NM 2.5	Seniorenmobilität, Beratung	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
Keine vorhanden				

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der

Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0329.2.004	V-MIV 2.1	St. Urbanstrasse/Spitalgasse (Spitalplatzkreisel)	B	0.40
0329.2.006	V-MIV 2.3	Bahnhofstrasse/Marktgasse	B	0.30
0329.2.007	V-MIV 2.4	Lotzwilstrasse/Marktgasse	B	0.20
0329.2.008	V-MIV 2.5	Ringstrasse/Thunstettenstrasse	A	0.90
0329.2.009	V-MIV 2.6	Bahnhofstrasse/Aarwangenstrasse	B	0.30
0329.2.019	V-ÖV 3.1	Anordnung Bushaltestellen Bahnhofplatz Süd (ESP)	A	0.20
0329.2.020	V-ÖV 3.2	Wendeschlaufe Industrie Nord	B	0.10
0329.2.025	V-ÖV 4.4	Personeninformationssystem bei wichtigen Haltestellen (8)	B	0.70
0329.2.031	V-LV 2.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Bützbergstrasse - Bahnhof)	B	0.70
0329.2.033	V-LV 2.2.2	Jurastrasse (Abschnitt Aarwangenstrasse - Bahnhof)	B	1.50
0329.2.034	V-LV 2.3	Talstrasse	B	1.20
0329.2.035	V-LV 2.4	Lotzwilstrasse (ab Talstrasse) - Farbgasse - Spitalgasse	B	1.20
0329.2.036	V-LV 2.5	St. Urbanstrasse (Abschnitt Spitalplatz - Spital)	B	2.70
0329.2.039	V-LV 2.8.1	Ringstrasse (Abschnitt Schorenstrasse - Thunstettenstrasse)	B	1.70
0329.2.040	V-LV 2.8.2	Ringstrasse (Abschnitt Thunstettenstrasse - Industrieplatz)	B	1.80
0329.2.041	V-LV 2.9	Waldhofstrasse (Abschnitt Spital - Murgenthalstrasse)	B	2.20
0329.2.042	V-LV 2.10.1	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	A	1.00
0329.2.043	V-LV 2.10.2	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	B	1.00
0329.2.044	V-LV 2.11	Aarwangenstrasse (Abschnitt Murgenthalstrasse - Bahnhofstrasse)	B	1.00
0329.2.064	V-LV 6.1	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr: Eisenbahnstrasse	A	0.50
0329.2.067	V-KM 1.1	P+R Bahnhof Langenthal (ESP) ⁵	A	6.00

Tabelle 5-3

⁵ Abhängigkeit zu Massnahmen 0329.2.023 beachten.

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
0329.2.083	C-1.1	Periodisches Monitoring/ Controlling der Planung, Umsetzung und Finanzierung der einzelnen Massnahmen	Die Massnahme ist nicht priorisiert, da es sich um die Umsetzung des Agglomerationsprogramms handelt.

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden -Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
0329.2.026	V-ÖV 4.5	Definitive Ausgestaltung /Nutzung der asm-Haltestelle Industrie Nord	0.5	Leistungsvereinbarung 2013 - 2016 BAV

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
----------	--------	-----------

Keine vorhanden⁶

Tabelle 5-6

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.

⁶ Gemäss Agglomerationsprogramm war die Finanzierung des Autobahnzubringers Oberaargau im Rahmen von NEB vorgesehen. Die Massnahme wurde jedoch nicht in den - zwischenzeitlich per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnten - NEB-Beschluss aufgenommen. Sie verbleibt unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahme ist zu prüfen.

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 (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
Keine vorhanden				
A → C				
0329.2.052	V-LV 3.7	Unterführung Aarwangen- strasse (Anhebung Fuss-/Velowege)	3.50	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die bestehende Unterführung ermöglicht bereits die Querung der Bahngleise. Je nach Verhalten und Bedarf kann diese Unterführung in einem späteren Planungsschritt für den Langsamverkehr umgebaut werden.
B → C				
Keine vorhanden				

Tabelle 5-7

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

Die A und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

In der folgenden 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).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
-----------------	---------------	------------------	---

Keine vorhanden

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
0329.2.050	V-LV 3.5	Anhang	St. Urbanstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen Abschnitt Waldhofstrasse- Schiessanlage: Radstreifen Abschnitt Schiessanlage - St. Urban	B	Bei der Umsetzung muss das betroffene BLN-Gebiet besonders beachtet werden.

Tabelle 6-1

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

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

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) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

ARE-Code *Nr. AP* *Massnahme*

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

ARE-Code *Nr. AP* *Massnahme*

Keine vorhanden

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

ARE-Code *Nr. AP* *Massnahme*

Keine vorhanden

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z. B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Langenthal der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Weiterentwicklung von Massnahmen für die Siedlungsentwicklung nach innen und gegen die Zersiedlung sowie von griffigen verkehrslenkenden und nachfrageseitigen Massnahmen.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
0329.2.029	V-LV 1.2	Personenunterführung Bahnhof West	A	0.20	0.16
0329.2.071	V-KM 2.2.1	B+R-Anlage Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Nord	A	0.50	0.41
0329.2.072	V-KM 2.2.2	B+R-Anlage Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Süd	A	0.50	0.41
0329.2.046	V-LV 3.1	Langenthal Süd: Vernetzung Langsamverkehr (neuer Fuss- und Veloweg)	B	0.20	0.16
0329.2.047	V-LV 3.2	Bereich Hardau: Neue Verbindung Langsamverkehr parallel zu SBB-Trasse (asm-Unterführung)	B	2.70	2.22
0329.2.048	V-LV 3.3	Bern-Zürich Strasse: Radstreifen	B	2.10	1.73
0329.2.050	V-LV 3.5	St. Urbanstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen Abschnitt Waldhofstrasse- Schiessanlage: Radstreifen Abschnitt Schiessanlage - St. Urban	B	2.70	2.22
0329.2.056	V-LV 4.1.2	Schulwegsicherung	B	0.20	0.16
0329.2.058	V-LV 4.2.2	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger an Strassenzügen und Knoten	B	0.20	0.16
0329.2.059	V-LV 4.3	Sicherheitsmassn. entlang stark befahrener Achsen (Fusswege, Radstreifen)	B	0.60	0.49
0329.2.062	V-LV 5.2	Signaletik Wegführung: Aufzeigen öffentlichen Anlagen/Einrichtungen	B	0.30	0.25
	Summe	A/B-Liste		10.20	8.37

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	0.99
	LV B-Liste	B	7.41

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
-----------------	---------------	------------------	-------------------

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2