



14.09.2018

Agglomerationsprogramm Bern

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

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

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen.....	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	5
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag.....	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	9
4	Beurteilung der Programmwirkung.....	12
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	13
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	16
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	18
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	18
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	21
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	21
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	23
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	23
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	24
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	26
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	28
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	28
6.1.1	Allgemeines	28
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	28
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	29
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms.....	30
ANHANG 1		31

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation Bericht, Genehmigungsexemplar, 27. Oktober 2016
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation Massnahmenblätter, Genehmigungsexemplar, 27. Oktober 2016
- Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Bern-Mittelland 2. Generation Karte, Genehmigungsexemplar, 27. Oktober 2016
- Tabellen zum Umsetzungsreporting Agglomerationsprogramm Bern-Mittelland über die die Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 1. und 2. Generation, Stichtag 30. September 2016
- RGSK: Synthesebericht 2016, Auswertung und Beurteilung der Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte sowie der Agglomerationsprogramme Verkehr und Siedlung aus der Sicht des Kantons, Genehmigt durch den Regierungsrat am 7. Dezember 2016

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

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

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

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

¹ SR 725.13

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

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

2 Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag

Das Agglomerationsprogramm Bern der dritten Generation baut auf den Vorgängergenerationen auf und entwickelt diese kohärent weiter. Der rote Faden von der Analyse über den Handlungsbedarf und die Teilstrategien bis zu den Massnahmen ist vorhanden.

Es sieht vor, die Siedlungsentwicklung konsequent an zentrale Orten im Kern der Agglomeration sowie an den Hauptachsen der S-Bahn zu konzentrieren und stimmt so Siedlung und Verkehr stringent aufeinander ab.

Die Stärken des Programms liegen in einer Umsetzung der Gesamtverkehrsstrategie der 3 V (vermeiden/verlagern/verträglich gestalten). Verkehrszunahmen im Motorisierten Individualverkehr (MIV) sollen mit einer Siedlungsentwicklung an zentralen Orten und dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs (ÖV) sowie des Langsamverkehrs (LV) vermieden werden. Zur Verkehrsverlagerung trägt das Agglomerationsprogramm der 3. Generation mit weiteren Verbesserungen des ÖV in den Kerngebieten, der Forcierung des LV-Ausbaus (insbesondere Velooffensive Stadt Bern) sowie der Stärkung der kombinierten Mobilität bei. Diese Verlagerungspolitik wird mit dem geplanten Verkehrsregime am Bahnhof zusätzlich unterstützt. Im Agglomerationsgürtel werden die Sicherheit und Aufenthaltsqualität von Ortsdurchfahrten systematisch verbessert.

Positiv bewertet wird, dass sich die Agglomeration für die Ermittlung des Wohnbaulandbedarfs strengere Anforderungen an die Bebauungsdichte stellt, als dies im kantonalen Richtplan gefordert ist. Die Region unterstützt die Innenentwicklung mit Informationsarbeiten, Beratungs- und Unterstützungsangeboten zur Baulandmobilisierung. Der öffentliche Raum wird mit Gestaltungsmassnahmen am Hauptbahnhof Bern und im Agglomerationsgürtel aufgewertet.

Schwächen zeigt das Programm bei den Teilstrategien ÖV und MIV, sowie deren Abstimmung untereinander. Die Netz- und Angebotskonzeption im ÖV-Feinverteiler ist unklar und es werden keine Überlegungen zur Weiterentwicklung des Tramnetzes aufgezeigt. Insbesondere bleiben Fragen zum mittel- und langfristigen Angebot nach Köniz sowie zur Zweckmässigkeit der 2. Tramachse in der Innenstadt nach wie vor offen. Auch bei der Entwicklung des Strassennetzes bleiben wichtige Fragen ungeklärt: Das Programm erläutert zu wenig präzise, wie die zukünftige Verkehrsnachfrage auf den Hauptachsen von und zur Nationalstrasse bewältigt werden kann. Eine Gesamtstrategie über die einzelnen Teilgebiete des Verkehrsmanagements hinweg ist schwer erkennbar.

Eine konsequente Umsetzung der Siedlungsstrategie mit griffigen Massnahmen ist insbesondere ausserhalb der zentralen Entwicklungsgebiete zu wenig vorhanden. Das Agglomerationsprogramm weist eine Vielzahl von möglichen Schwerpunkten der Siedlungsentwicklung aus, ohne diese zu priorisieren. Es kann damit die Siedlungsentwicklung zu wenig konsequent limitieren und lenken. So leistet das Agglomerationsprogramm noch nicht den bestmöglichen Beitrag zur Lenkung der Siedlungsentwicklung über die im kantonalen Richtplan festgelegten Instrumente hinaus.

Die Verkehrssicherheit wird mit der Sanierung der Unfallschwerpunkte, mit systematischen und flächendeckenden Strassenraumprojekten nach Berner Modell sowie mit dem konsequenten Ausbau des Velonetzes und sicheren Querungen deutlich verbessert. Diese Massnahmen betreffen sowohl die Stadt Bern, als auch vermehrt die Gemeinden im restlichen Agglomerationsperimeter.

Die Luftschadstoff- und Lärmmissionen können mit der langjährigen konsequenten Verlagerungspolitik trotz Mehrverkehr gesamthaft stabilisiert werden. Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms, insbesondere die Entlastung des Zentrums und die Dosierungsmassnahmen sowie die Verbesserung des Modal Splits tragen wesentlich zu bei. Im Zentrum ist so mit einer deutlichen Reduktion der Immissionen zu rechnen.

Im Bereich Landschaft will die Region Grünräume in der Agglomeration sichern. Zudem hat sie ein gesamtsregionales Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) erarbeitet. Die Massnahmen im Landschaftsbereich sind allerdings noch wenig konkret. Negativ fällt auch ins Gewicht, dass für die weitere Siedlungsentwicklung Flächen beansprucht werden.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen und das Reporting darüber mit. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die

Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Bern ist dies nicht der Fall.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Bern** auf CHF 1952.67 Mio.. Dieser Betrag umfasst CHF 979.53³ Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 486.12⁴ Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation⁵. Die Investitionskosten werden für die betroffene grosse Agglomeration als hoch eingestuft.

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

35 %

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

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
0351.3.003	MIV-E-4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	18.70	18.70	6.55	
0351.3.004	MIV-K-1	Bern/Köniz, Verkehrsoptimierung Turnierstrasse	2.21	2.21	0.77	
0351.3.011	MIV-O-2	Vechigen/Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	6.50	3.88****	1.36	
0351.3.016	MIV-O-6-b	Bern, Weissensteinstrasse TP2 Fischermätteli bis Pestalozzistrasse	6.00	5.66****	1.98	
0351.3.034	ÖV-FV-1-b	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 2: Baustein 2	33.00	33.00	11.55	
0351.3.044	ÖV-Reg-4 (2)	Bern, Verbesserung ÖV-Knotenpunkt Wankdorf (Teil Veloquerung und Erweiterung Velostation)	8.10	8.00	2.80	
0351.3.056	ÖV-Reg-11	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern	2.00	1.95	0.68	
0351.3.058	ÖV-Tram-1	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	64.00	65.33	22.87	
0351.3.122	V-KM-B-2-a	Ostermundigen, Velostation Bahnhof	1.10	1.09	0.38	
0351.3.123	V-KM-B-2-b	Münsingen, Velostation Bahnhof	3.20	3.20	1.12	

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

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

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

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

0351.3.155	ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 1	33.50	33.50	11.73
0351.3.158	ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3a	8.30	8.30	2.91
0351.3.159	ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3b	14.70	14.70	5.15
0351.3.160	-	Paket LV A-Liste	50.17	48.77	17.07
0351.3.161	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	7.15	7.37	2.58
0351.3.165	-	Paket VM A-Liste	4.32	4.11	1.44
Summe			262.95	259.77	69.85 21.09

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

Übrige für die Programmwirkung relevante Massnahmen

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

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

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

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

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

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

Zusammenfassung

Grundsätzlich verfügt das Agglomerationsprogramm über einen gut strukturierten Aufbau. Aufgrund der Art und Weise, wie das Agglomerationsprogramm in das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Bern-Mittelland integriert wurde, ist die Verständlichkeit jedoch deutlich erschwert. Neben der räumlich sehr detaillierten RGSK-Karte gibt es im Strategieteil des Agglomerationsprogramms keine klaren Gesamtkonzepte (ÖV-Netzpläne mit Angebotsniveau und Strassennetzkonzepte inkl. Steuerungs- und Dosierungsstrategie). Ohne Hintergrundwissen zu den bisherigen Konzepten und laufenden Planungen ist die Lesbarkeit erschwert. Dies hat auch zur Folge, dass die Kohärenz und Nachvollziehbarkeit zwischen den Teilbereichen Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen teilweise schwer herzustellen ist. Die behördenverbindlichen RGSK lassen eine klare Priorisierung insbesondere bei der Siedlungsentwicklung noch vermissen, da die Ergebnisse des Syntheseberichts noch nicht in die RGSK eingeflossen sind.

Grundanforderungen 1 und 2

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

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

Stärken

- Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wurde eine ausführliche Mitwirkung durchgeführt. Mittels Umfragen, verschiedener Workshops, Gesprächsrunden mit Gemeinden sowie der Anhörung von Interessenvertretungen etc. wurden sowohl die Gemeinden und die Region als auch die Bevölkerung in die Erarbeitung des Agglomerationsprogrammes einbezogen.
- Im Kanton Bern besteht aufgrund der Verknüpfung von Agglomerationsprogramm und RGSK eine gute regionale Trägerschaft. Die Inhalte des Agglomerationsprogramms werden als Teil des RGSK verbindlich verankert.

Schwächen

- Zur Trägerschaft gibt es keine Informationen im Agglomerationsprogramm. Eine kurze Darstellung der Trägerschaft (Beschrieb, Organigramm) würde die gute institutionelle Verankerung des Agglomerationsprogramms darlegen.

Grundanforderungen 3, 4 und 5

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

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

- GA 5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen

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

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm Bern weist sämtliche notwendigen Inhalte auf und ist insgesamt vollständig. Die Stringenz zwischen den verschiedenen Teilbereichen des Berichts ist grundsätzlich gegeben.
- Die zentralen Ergebnisse der Analysen aus den Grundlagenberichten werden im Hauptbericht zusammenfassend wiedergegeben.
- Der Bezug zu anderen Planungen (wie z. B. regionale Planungsinstrumente, kantonaler Richtplan, STEK Stadt Bern) wird systematisch berücksichtigt und entsprechend ausgewiesen.
- Die Kosten und die Priorisierung der Verkehrsmassnahmen werden detailliert ausgewiesen.

Schwächen

- Die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit des Agglomerationsprogramms ist durch die abgegebene Form als Bestandteil des RGSK Bern-Mittelland erschwert. Es ist nicht klar ausgewiesen, welche Teile des RGSK das Agglomerationsprogramm betreffen und welche nicht. Beispielsweise wird bei den Ausführungen zur Berichterstattung über die Vorgängergeneration nicht zwischen Agglomerationsprogramm und RGSK unterschieden und bei den Massnahmenblättern ist die Trennung zwischen Agglomerationsprogramm- und RGSK-Inhalt sehr aufwändig nachzuvollziehen.
- Der Syntheseberichts 2016 zu den RGSK wird noch nicht gebührend in Wert gesetzt, da seine Ergebnisse noch nicht in die behördenverbindlichen RGSK eingeflossen sind. Die verbindliche Umsetzung der darin vorgenommenen Priorisierung der Siedlungsentwicklung erfolgt erst mit der Anpassung des kantonalen Richtplans. Für die nächste Generation wird empfohlen, diese Schwäche zu beheben.
- Der vermehrte Einsatz von Darstellungen (Plangrafik, Tabellen, etc.) im Hauptteil des Berichts (Analyse, Handlungsbedarf und insbesondere den Teilstrategien) würde die Verständlichkeit und Nachvollziehbarkeit wesentlich erhöhen.
- Das Zukunftsbild zur Agglomeration Bern ist graphisch etwas diffus. Die kartographische Darstellung ist schwer lesbar. Durch den anschliessenden Leitplan wird die Verständlichkeit des Agglomerationsprogramms kaum erhöht. Hier wäre z. B. ein Zoom auf den Perimeter der Agglomeration oder auf Teilbereiche der Region hilfreich. Das Leitbild/Zukunftsbild ist auf Siedlung und Landschaft beschränkt und weist keine Inhalte zum Bereich Verkehr auf.
- Eine tabellarische Verknüpfung der Massnahmen mit den entsprechenden Teilstrategien würde die Nachvollziehbarkeit erhöhen, insbesondere da es sich um einen ausführlichen Massnahmenkatalog handelt.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

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

Stärken

- Die Umsetzung der Massnahmen aus den Agglomerationsprogrammen 1. und 2. Generation wird zusammenfassend im Bericht und detailliert in einer Tabelle nachgewiesen. Es wird zusätzlich eine kurze Wirkungsanalyse vorgenommen.

4 Beurteilung der Programmwirkung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

¹¹ SR 725.116.2

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

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

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium	Beurteilung mit Begründung
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert	Stärken ▪ Die Gesamtverkehrsstrategie 3V (Verkehrszunahme vermeiden, Verkehr verlagern und verträglich gestalten) des Kantons findet im Agglomerationsprogramm der 3. Generation eine konsequente Fortführung. Insbesondere mit dem forcierten Ausbau des Velonetzes, inklusive Veloschnellrouten, den weiteren Verbesserungen des ÖV in den Kerngebieten sowie dem klaren Bekenntnis zum Ausbau der kombinierten Mobilität wird der Anreiz für weitere modale Verlagerungen geschaffen. Das Strassennetz wird optimiert. Die MIV-Reduktion auf der Bahnhofsachse unterstützt die Verlagerung zusätzlich. ▪ Im LV wird das regionale Velonetz konsequent und unter Berücksichtigung der städtischen Velooffensive und des kantonalen Velorichtplans weiterentwickelt. Es entsteht ein zusammenhängendes, dichtes und attraktives Velonetz. Dieses orientiert sich an den Hauptverkehrsachsen und verbindet die wichtigsten Ziel- und Quellpunkte auf direktem Weg. Zahlreiche kleinere Massnahmen verbessern die Sicherheit auf den Hauptrouten der Netzkorridore sowie den Ausbaustandard. Vereinzelt werden auch Netzlücken geschlossen. Grössere Projekte zur Aufwertung des Strassenraums messen der Veloroutenführung eine hohe Bedeutung bei (z.B. Weissensteinstrasse, Bahnhofsachse). ▪ Die Intermodalität wird weiter verbessert. Insbesondere die Verkehrsmassnahmen des 1. Ausbaus Schritts Zukunft Bahnhof Bern und die Verbesserung des ÖV-Knotenpunkts Wankdorf verbessern den Zugang des LV zur Bahn erheblich. ▪ Die Tramverlängerung nach Kleinwaben erschliesst einen wichtigen Berner Entwicklungsschwerpunkt. Der neue ÖV-Knotenpunkt in Kleinwaben, der das Tramnetz mit der S-Bahn verknüpft, steigert dessen Erreichbarkeit. Jedoch stehen übergeordnete Entscheide zur neuen S- Bahnhaltestelle noch aus. ▪ Die umfangreichen Massnahmen im Verkehrsmanagement, wie die konsequente Buspriorisierung und die Verflüssigung des MIV, verbessern die Fahrplanstabilität im strassengebundenen ÖV vor allem in der Kernagglomeration. ▪ Die angestrebte MIV-Reduktion und die grosszügigere Strassenraumgestaltung zwischen Bubenberplatz und Bollwerk sowie auf der Schanzenstrasse bringen eine Aufwertung für den LV. Diese gilt es jedoch mit der Weiterentwicklung des Tramnetzes abzustimmen. ▪ Im Agglomerationsgürtel werden systematisch Sicherheit und Aufenthaltsqualität auf den Ortsdurchfahrten verbessert. Mit der Entlastungsstrasse Nord in Münsingen wird der westliche Ortsteil besser erschlossen und die Ortsdurchfahrt entlastet. Die Abstimmung mit den weiteren Massnahmen zur Aufwertung der Ortsdurchfahrt ist jedoch noch ungenügend. Schwächen ▪ Die Strategie zur weiteren Entwicklung des regionalen Tramnetzes ist aufgrund der aktuell laufenden Planungen (u.a. 2. Tramachse Zentrum, ZMB Tram Wyler-Länggasse und Insel/Güterbahnhof) und des negativen Volksentscheids zum Ast Köniz noch unklar. Die mittel- und langfristigen Vorstellungen zum Angebot nach Köniz, die allfällige Umstellung des Asts Weissenbühl auf Busbetrieb sowie die genaue Funktion und der Umsetzungsplan der 2. Tramachse im Zentrum werden im Programm noch zu wenig klar dargestellt. ▪ Die Auswirkungen des neuen Verkehrsregimes zwischen Bubenberplatz und Bollwerk auf die Route Stadtbachstrasse-kleine Westtangente-Henkerbrünli sind im Agglomerationsprogramm nur sehr knapp dargelegt. ▪ Die MIV-seitigen Dosierungsmassnahmen im Kerngebiet sind noch wenig konkret und zeitlich noch nicht aufeinander abgestimmt. Eine Gesamtstrategie über die einzelnen

Teilgebiete im Verkehrsmanagement ist schwer erkennbar. Der MIV soll zwar verstärkt am Rand des urbanen Kerngebiets dosiert und auf den Nationalstrassen kanalisiert werden, um die Wohn- und Zentrumsgebiete zu entlasten. Die dazu notwendige Abstimmung mit der Entwicklung des übergeordneten Strassennetzes ist jedoch zu wenig erfolgt. Es wird nicht aufgezeigt, wie die zukünftige Verkehrsnachfrage auf den Hauptachsen von und zur Nationalstrasse bewältigt werden kann.

- Der Fussverkehr wird im Programm nicht separat mit eigener Netzanalyse und -entwicklung behandelt, sondern nur in Ergänzung zum Veloverkehr.
- In der 3. Generation gibt es keine Massnahmen zum Mobilitätsmanagement in Betrieben sowie zur Parkraumbewirtschaftung in den Gürtelgemeinden.

WK2: Siedlungs-
entwicklung
nach innen

Stärken

- Das Zukunftsbild gibt die Absicht der Agglomeration wieder, das Siedlungswachstum an zentralen und gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen im Kern der Agglomeration und entlang von Hauptachsen der S-Bahn oder Trams zu konzentrieren. Zudem sollen Grünräume auch in den zentralen Bereichen der Agglomeration erhalten werden. Die Siedlungsstrategie setzt kohärent zur Analyse und dem Handlungsbedarf Ziele pro Raumtyp fest.
- Das Agglomerationsprogramm leistet einen guten Beitrag zur Siedlungsentwicklung nach innen. Die Umsetzung des Zielszenarios erfolgt durch die Region mit Informationsarbeit. Sie bietet Beratungs- und Unterstützungsangebote an, namentlich mit dem Pilotprojekt "Innenentwicklungspotenziale aktivieren". Für die Ermittlung des Wohnbaulandbedarfs setzt die Agglomeration strengere Anforderungen an die Bebauungsdichte, als dies im kantonalen Richtplan gefordert ist. Auch den Schwierigkeiten bei der Mobilisierung von Umstrukturierungsgebieten wird aktiv begegnet.
- Mit der fortgeschrittenen Planung des Entwicklungsgebiets Kleinwabern wird die Strategie weiterverfolgt, Entwicklungsschwerpunkte an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen zu fördern.
- Diverse Massnahmen tragen zur Aufwertung des öffentlichen Raums bei. Im Agglomerationszentrum sind Massnahmen rund um den Bahnhof Bern vorgesehen. Die umliegenden Gemeinden tragen mit Betriebs- und Gestaltungsmassnahmen und Tempo 30-Zonen zur Aufwertung des Strassenraums bei.

Schwächen

- Die in der Teilstrategie Siedlung gesetzten Ziele für die verschiedenen Raumtypen in der Agglomeration werden noch zu wenig konkretisiert. Die Umsetzung der Verdichtungsprozesse wird aus dem Agglomerationsprogramm noch nicht überall klar.
- Neben den zentralen, gut gelegenen Entwicklungsgebieten werden zahlreiche weitere mögliche Entwicklungsschwerpunkte für Wohnen und Arbeiten ausgewiesen. Teilweise liegen diese in schlecht mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Trotz einem proaktiven Ansatz ist aber eine Priorisierung und Lenkung der Siedlungsentwicklung nur begrenzt ersichtlich. Es wird zudem nicht konkret aufgezeigt, wie eine Konkurrenzierung zentraler durch periphere Standorte verhindert wird. Das Agglomerationsprogramm geht damit nicht bestmöglich über die im kantonalen Richtplan festgelegten Instrumente zur Lenkung der Siedlungsentwicklung und zur Begrenzung der Zersiedelung hinaus.

WK3: Verkehrs-
sicherheit erhöht

Stärken

- Das Black Spot Management (BSM) des Kantons Bern wird flächendeckend und systematisch betrieben. Zusätzlich liegt eine gute Schwachstellenanalyse vor. Die Unfallschwerpunkte werden entweder über das BSM oder mit Massnahmen des Agglomerationsprogramms behoben. Auch die systematische Umsetzung von Projekten zur Aufwertung des Strassenraums nach Berner Modell und ein konsequenter Ausbau des Velonetzes tragen zu einer deutlichen Verbesserung der Sicherheit bei.

- Massnahmen zur Schliessung von Netzlücken im LV, verbesserte Zugänge zu den ÖV-Haltestellen und sichere Verbindungen und Querungen erhöhen auch die subjektive Sicherheit deutlich.

Schwächen

- Es wird nicht vollständig nachvollziehbar aufgezeigt, ob die Gemeindestrassen bei der Analyse und der Definition von Massnahmen ebenso systematisch wie die Kantonsstrassen berücksichtigt wurden. Zudem sind vereinzelt die Planungen zu den Betriebs- und Gestaltungskonzepten noch zu wenig konkret (z.B. Gestaltungsfragen). Ihre Wirkung auf die Sicherheit kann deshalb nicht abschliessend beurteilt werden.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Stärken

- Der kontinuierliche Ausbau des ÖV- und Velonetzes beeinflusst den Modal Split positiv. Die Luftschadstoff- und Lärmemissionen können mit der langjährigen konsequenten Verlagerungspolitik trotz Mehrverkehr gesamthaft stabilisiert werden. Zusätzlich wirken Beruhigungs- und Gestaltungs- sowie Dosierungsmassnahmen. So kann im Agglomerationskern und vor allem im Zentrum dank der Entlastung der Bahnhofachse mit einer deutlichen Reduktion der Immissionen im Verhältnis zum Referenzzustand gerechnet werden.
- Im Bereich Landschaft wurde ein gesamtregionales LEK erarbeitet und in die Siedlungsstrategie integriert. Die Massnahme des grünen Bands kann zu gut zugänglichen und vernetzten Freiräumen beitragen.
- Es werden Freiräume für die ökologische Vernetzung und die Landschaft reserviert und im RGSK werden natur- und landschaftssichernde Räume festgesetzt.

Schwächen

- Für die weitere Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum werden freie Flächen beansprucht, bevor die Entwicklung von Gebieten im Bestand abgeschlossen ist.
- Die Massnahmen im Bereich Landschaft sind noch wenig konkret und deren Wirkung zur Verbesserung der Qualität der Landschaft und der ökologischen Vernetzung innerhalb der reservierten Freiräume noch nicht absehbar. Zum Beispiel wird die Durchlässigkeit des Wildtierkorridors von überregionaler Bedeutung BE 06 durch keine Massnahme gefördert.

UR: Umsetzungsreporting

Stärken

- Das Umsetzungsreporting ist von guter Qualität. Es ist im Bericht klar ersichtlich integriert.
- Mit Angebotsmassnahmen auf der Buslinie 10 wird kurzfristig auf die Umsetzungsverzögerung des Tram Region Bern nach der negativen Volksabstimmung reagiert.
- Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen wie auch der Siedlungsmassnahmen der vorangehenden Generationen ist insgesamt zufriedenstellend. Die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen der A-Liste der 1. Generation erfolgt allerdings leicht verzögert.

Schwächen

- Die Analyse des Handlungsbedarfs wurde für die 3. Generation nicht systematisch aktualisiert. Es ist deshalb teilweise nicht gut nachvollziehbar, welche Schwachstellen bereits mit Massnahmen der Vorgängergenerationen bereinigt werden und wo noch weiterer Handlungsbedarf für die 3. Generation besteht.
- Die Abgrenzung zwischen den verschiedenen Generationen der Agglomerationsprogramme ist deutlich verbesserungswürdig. Es ist aufwendig nachzuvollziehen, wie die Massnahmen über die Generationen aufeinander aufbauen resp. wie sich die Teilmassnahmen zwischen den Generationen voneinander unterscheiden. Die Informationen dazu sind zwar den separaten Excel-Tabellen zum Umsetzungsreporting zu entnehmen. Diese Informationen sind jedoch nicht in die Massnahmenblätter oder den Hauptbericht integriert.
- Unter die verzögerten Massnahmen fallen auch grosse Massnahmen wie die Umstellung der Buslinie 10, das Tram nach Ostermundigen. Auf dem Ast Köniz kann bis jetzt noch

keine Lösung aufgezeigt werden, wie die Wirkung vollständig erreicht wird. Auch die Auswirkungen der Verzögerungen bei den übergeordneten Massnahmen im Schienenverkehr (Wankdorf, Ausserholligen, Gümligen-Süd) auf die Umsetzung der 2. Teilergänzung S-Bahn und auf das Strassennetz sind zu wenig klar aufgezeigt resp. gar nicht thematisiert.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (-1 bis 3 Punkte)	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (-1 bis 3 Punkte)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (-1 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (-1 bis 3 Punkte)	2
UR: Umsetzungsreporting (-2 bis 0 Punkte)	0
Summe (Nutzen)	8

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A-Liste in Kap. 2 und B-Liste in Kap. 5.5) liegen bei CHF 487.02 Mio. einschliesslich CHF 133.55 Mio. für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen und zuzüglich von CHF 1'465.65 Mio. für die A-Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation. Für eine grosse Agglomeration werden diese Kosten als hoch eingestuft.

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

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

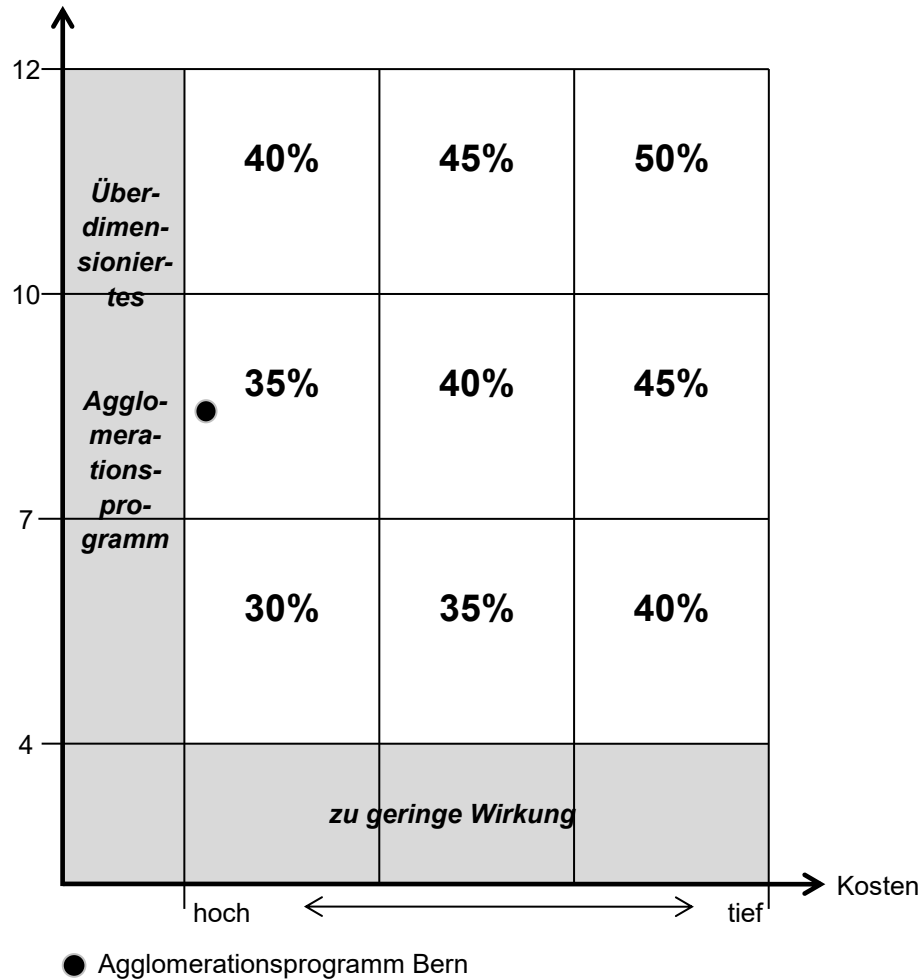


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

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

- Anpassung der Massnahmen (Kap. 5.1)
- Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 5.2.1)
 - Eigenleistungen der Agglomeration (Kap. 5.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 5.2.2)
- Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
- Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund (Kap. 2 sowie Kap. 5.5)
 - Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2019-2022 bau- und finanzreif.
 - Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.
- Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit Handlungsbedarf nach Überprüfung durch den Bund (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm.

Die in den Tabellen 2-1, 5-2 und 5-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

5.1 Anpassung der Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
0351.3.033	ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Teil 1: Bausteine 1, 3 und 4	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: ▪ 0351.3.155, Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 1, 33.50 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund ▪ 0351.3.157, Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 4, 3.50 Mio. AP, Priorität B-Liste Bund ▪ 0351.3.158, Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt, Baustein 3a, 8.30 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund ▪ 0351.3.159, Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbauschritt,

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
			Baustein 3b, 14.70 Mio. AP, Priorität A-Liste Bund

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0351.3.072	LV-N-5	Köniz, LV-Verbindung Wabern – Kehrsatz Nord	4.60
0351.3.076	LV-N-11	Münsingen, Bahnhof LV-Verbindungen	3.75
0351.3.079	LV-S-4	Ittigen – Zollikofen, Länggasse	2.04
0351.3.080	LV-S-5	Gümmenen – Laupen, Velo- und Fussgängersicherheit	1.81
0351.3.081	LV-S-6	Moosseedorf – Zollikofen, Bernstrasse-Zürichstrasse	4.10
0351.3.088	LV-S-13 (1)	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter Kantonsstrassen	5.30
0351.3.091	LV-S-14 (1)	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter Gemeindestrassen	5.00
0351.3.095	LV-W-1-a	Jegenstorf – Fraubrunnen	2.00
0351.3.105	LV-W-1-k- a	Bern, Velohaupttrouten A-Massnahmen	9.80
0351.3.119	V-KM-B-1 (1)	B + R-Anlagen	1.98

Tabelle 5-1a

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0351.3.025	MIV-O-17	Stettlen, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	3.65
0351.3.026	MIV-O-18	Deisswil, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	2.97

Tabelle 5-1b

Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0351.3.132	NM-VM- 1-e	Verkehrsmanagement Köniz - Bern Südwest	4.00

Tabelle 5-1c

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0351.3.069	LV-N-2	Bern, LV-Verbindung Bahnhofweg	4.88
0351.3.077	LV-N-12	KLV-N, LV-Verbindung Neuhausplatz-Liebefeldpark	1.76
0351.3.082	LV-S-7	Herrenschwanden- Uetligen, Sicherheit des Veloverkehrs	2.86
0351.3.083	LV-S-8	Rubigen – Worb SBB, Sicherheit des Veloverkehrs	1.98
0351.3.085	LV-S-10	Münsingen – Konolfingen, Veloverkehr- und Fussgängersicherheit	2.00
0351.3.087	LV-S-12	Worb, Rubigenstrasse, Sicherheit des Veloverkehrs	1.47
0351.3.089	LV-S-13 (2)	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter Kantonsstrassen	10.00
0351.3.092	LV-S-14 (2)	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Agglomerationsperimeter Gemeindestrassen	5.00
0351.3.106	LV-W-1-k- b	Bern, Velohaupttrouten B-Massnahmen	11.80
0351.3.120	V-KM-B-1 (2)	B + R-Anlagen	0.99
0351.3.126	V-KM-B-2- d	Bern, Velostation S-Bahnhaltestellen Europaplatz	3.46

Tabelle 5-1d

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0351.3.005	MIV-K-2	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.63
0351.3.013	MIV-O-4	Konolfingen, Umgestaltung Kreuzplatz	1.95
0351.3.015	MIV-O-6-a	Bern, Weissensteinstrasse TP1 Turnierstrasse bis Fischermätteli	3.96
0351.3.017	MIV-O-6-c	Bern, Weissensteinstrasse TP3+4 Pestalozzistrasse bis Kreisel Beaumont	4.00
0351.3.027	MIV-O-19	Grosshöchstetten, verträgliche Gestaltung Ortsdurchfahrt	1.00
0351.3.030	MIV-S-1	Köniz, Erhöhung Verkehrssicherheit Könizstrasse	3.56

Tabelle 5-1e

Paket VM B-Liste (Verkehrsmanagement)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0351.3.130	NM-VM- 1-c	Verkehrsmanagement Muri - Bern Südost	5.00
0351.3.131	NM-VM- 1-d	Verkehrsmanagement Köniz Wabern - Bern Süd	5.00

Tabelle 5-1f

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer im Strassenverkehr (MinVV)¹⁵) und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung¹⁶ können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
0351.3.133	S-1	Regionale Zentralitätsstruktur	As
0351.3.134	S-2	Umsetzung Zielszenario	As
0351.3.135	S-3	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte	As
0351.3.136	S-4	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung	As
0351.3.137	S-5	Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete	As
0351.3.138	S-6	Verkehrsintensive Vorhaben	As
0351.3.139	S-7	Siedlungsbegrenzung von regionaler Bedeutung	As
0351.3.140	L-1	Regionaler Naturpark Gantrisch	As
0351.3.141	L-2	Grünes Band	As
0351.3.142	L-3	Vorranggebiete siedlungsprägende Grünräume	As
0351.3.143	L-4	Vorranggebiete Naturlandschaften/Gewässer	As
0351.3.144	L-5	Vorranggebiete Kulturlandschaften	As
0351.3.145	L-6	Vorranggebiete Wildtierkorridore	As
0351.3.146	L-7	Vorranggebiete Siedlungstrenngürtel	As
0351.3.147	L-8	Erholungsschwerpunkte	As
Verkehrsmassnahmen			
0351.3.032	MIV-W-1	Zollikofen, konsolidierte Studie Autobahnzubringer	Av
0351.3.060	ÖV-W-1	Verbesserungen des Angebots der S-Bahn	Av
0351.3.061	ÖV-W-2-a	Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration	Av
0351.3.062	ÖV-W-2-b	Verbesserungen Busangebot Agglomeration und ländlicher Raum	Av
0351.3.063	ÖV-W-3	Kernagglomeration Bern, Zweckmässigkeitsbeurteilungen und Weiterentwicklung Tram- und Busnetz	Av
0351.3.064	ÖV-W-3-a	ZMB Wyler und Länggasse	Av
0351.3.065	ÖV-W-3-b	ZMB Güterbahnhof / Insel	Av

¹⁵ SR 725.116.21

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

0351.3.066	ÖV-W-3-c	Prüfen von neuen Durchmesserlinien	Av
0351.3.067	ÖV-W-3-d	Prüfen von Tramverlängerungen im Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung	Av
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0351.3.001	MIV-E-1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn – Steigerhubelstrasse	Av E
0351.3.007	MIV-K-4	Belp, Optimierung Kreisel Linde/Busspur + Dosierung	Bv E
0351.3.008	MIV-K-5	Rubigen, Korrektion Belpstrasse	Av E
0351.3.010	MIV-O-1	Bern, Helvetiaplatz	Av E
0351.3.012	MIV-O-3	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	Av E
0351.3.021	MIV-O-9	Konolfingen, Neue Veloführung Unterführung Bahnhof	Av E
0351.3.031	MIV-S-2	Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Sanierung von Unfallschwerpunkten	Av E
0351.3.057	ÖV-Reg-12	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Niederwangen	Av E
0351.3.094	LV-S-15	Erhöhung Sicherheit des Veloverkehrs, Laufende Schwachstellenbehebung der RVNP	Av E
0351.3.096	LV-W-1-b	Fraubrunnen – Bätterkinden	Av E
0351.3.097	LV-W-1-c	Münsingen – Bern	Av E
0351.3.098	LV-W-1-d	Mühlethurnen – Belp	Av E
0351.3.099	LV-W-1-e	Worb – Deisswil	Av E
0351.3.100	LV-W-1-g	Ostermundigen	Av E
0351.3.101	LV-W-1-h	Belp – Bern	Av E
0351.3.102	LV-W-1-i	Köniz	Av E
0351.3.103	LV-W-1-j	Raum Zollikofen	Av E
0351.3.104	LV-W-1-k	Bern, Velohaupttruten, Velokorridore und Netz	Av E
0351.3.108	LV-W-2-a	Reduktion Widerstände an LSA	Av E
0351.3.109	LV-W-2-b (1)	Reduktion Widerstände Regionale Velonetzplanung	Av E
0351.3.110	LV-W-2-b (2)	Reduktion Widerstände Regionale Velonetzplanung	Bv E
0351.3.111	LV-W-3-a	Korridorstudie Neuenegg – Laupen	Av E
0351.3.112	LV-W-3-b	Planungsstudie Raum Konolfingen	Bv E
0351.3.113	LV-W-3-c	Planungsstudie Aarequerungen	Av E
0351.3.114	LV-W-3-d	Freizeitnetz, Bereinigung Parallelrouten Region/SchweizMobil	Av E
0351.3.115	LV-W-3-e	Freizeittruten RKBM	Av E
0351.3.116	LV-W-3-f	Freizeitnetz, Routenumlegungen SchweizMobil	Av E
0351.3.117	V-KM-P-1 (1)	P + R-Anlagen	Av E

0351.3.118 V-KM-P- P + R-Anlagen
1 (2)

Bv E

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
0351.3.020	MIV-O-8	Konolfingen, vertragliche Gestaltung Burgdorfstrasse	Da der DTV zu gering ist, wird die Massnahme als nicht agglomerationsrelevant betrachtet.
0351.3.024	MIV-O-16	Köniz, vertragliche Gestaltung Wabersacker-/Hessstrasse	Da der DTV zu gering ist, wird die Massnahme als nicht agglomerationsrelevant betrachtet.
0351.3.086	LV-S-11	Rümligen – Riggisberg, Sicherheit des Veloverkehrs	Die Hauptwirkung der Massnahme liegt ausserhalb des BFS-Perimeters. Deshalb kann die Massnahme nicht über den NAF mitfinanziert werden.

Tabelle 5-3

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

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

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

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
0351.3.006	MIV-K-3	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz
0351.3.036	ÖV-FV-2	Bern, Entflechtung Holligen
0351.3.037	ÖV-FV-3	Gümligen – Münsingen, 3. Gleis, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen
0351.3.038	ÖV-Reg-1	Stettlen, Verlegung Station Deisswil
0351.3.040	ÖV-Reg-2 (2)	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Bahninfrastruktur)
0351.3.045	ÖV-Reg-5	Jegenstorf, ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf
0351.3.048	ÖV-Reg-8-a	Jegenstorf – Grafenried, Doppelspurausbau
0351.3.049	ÖV-Reg-8-b	Bätterkinden – Büren zum Hof, Ausbau
0351.3.050	ÖV-Reg-8-c	Köniz, Doppelspurausbau Liebefeld – Köniz

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0351.3.051	ÖV-Reg-8-e	Muri b.B., Doppelspurausbau Tram 6 Melchenbühl – Gümligen
0351.3.052	ÖV-Reg-8-f	Muri b.B., Doppelspurausbau Tram 6 Gümligen – Siloah
0351.3.053	ÖV-Reg-9	Bern, Wendegleis Brünnen
0351.3.054	ÖV-Reg-10 1	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur 1. Priorität
0351.3.070	LV-N-3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse – Schermenweg
0351.3.152	ÜM 1	PUN N6 Verzweigung Bern Wankdorf - Muri
0351.3.154	ÜM 2	Anschluss N6 Bern Wankdorf

Tabelle 5-4

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung¹⁷ führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
0351.3.018	MIV-O-6-d	Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse	1.50	Abhängigkeit mit BGK Weissensteinstrasse TP 3 + 4 (0351.3.017): Die vorliegende Massnahme ist abhängig von der Ausgestaltung des BGK auf der Weissensteinstrasse.
0351.3.029	MIV-O-21	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	7.00	Abhängigkeit Talgutzentrum und Ausbau Haltestelle RBS: Die Abstimmung mit der Weiterentwicklung des Talgutzentrums sowie des Ausbaus der RBS- Haltestelle ist aufzuzeigen.
0351.3.039	ÖV-Reg-2 (1)	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	3.00	Bau- und Finanzreife: Die Realisierung der S-Bahn Haltestelle in Verbindung mit Doppelspurausbau erfolgt erst im B- Horizont.
0351.3.128	NM-VM-1-a	Verkehrsmanagement Stadt Bern	11.00	Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Massnahme sowie die geplante Betriebsgemeinschaft sind weiter zu konkretisieren.
0351.3.157	ÖV-FV-1-a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im	3.50	Bau- und Finanzreife unzureichend: Die Umsetzung des Bausteins 4 kann erst nach dem Rückbau der Bauinstallationen der SBB (1.

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

		1. Ausbauschritt, Baustein 4	Ausbauschritt ZBB) erfolgen und ist somit frühestens im B-Horizont relevant.	
B → C				
0351.3.002	MIV-E-3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	10.00	Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der Nutzen der Massnahme wird kritisch beurteilt. Einerseits ist der Mehrwert für den Veloverkehr aufgrund mangelnder Attraktivität und Nachfrage fraglich. Andererseits ist die Wirkung für den MIV zu gering und im Widerspruch zur Strategie, den Modal Split auf der Zufahrtsachse Seftigenstrasse durch den neuen ÖV-Knotenpunkt Kleinwaben nachhaltig zu verbessern.
B → C*				
0351.3.028	MIV-O-20	Bern, Seftigenstrasse	30.00	Reifegrad und Kosten-Nutzen-Verhältnis ungenügend: Der Handlungsbedarf der Aufwertung der Veloverbindung wird anerkannt. Es liegt aber keine aktuelle Planungsstudie vor, womit der nötige Reifegrad nicht erreicht wird. Zudem erscheinen die Kosten im Verhältnis zum erreichten Nutzen unverhältnismässig hoch.
0351.3.074	LV-N-7	Bern, LV-Brücke Erschliessung Wankdorf	12.40	Reifegrad ungenügend: Da keine spezifische Vorstudie zum Vorhaben existiert, wird der nötige Reifegrad nicht erreicht. Die zeitliche Abstimmung mit LV-Brücke Länggasse-Breitenrain ist bei der weiteren Planung ebenfalls zu berücksichtigen.
0351.3.078	LV-S-1	Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	12.50	Reifegrad ungenügend: Da keine spezifische Vorstudie zum Vorhaben existiert, wird der nötige Reifegrad nicht erreicht.
0351.3.124	V-KM-B-2-c (1)	Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern	19.60	Reifegrad ungenügend und Abhängigkeiten mit Ausbau ZBB: Da keine spezifischen Vorstudien zu den einzelnen Vorhaben existieren, wird der nötige Reifegrad nicht erreicht. Zudem bestehen Abhängigkeiten und Unklarheiten mit dem Ausbau Zukunft Bahnhof Bern. Der aktuelle Handlungsbedarf ist aufgrund eines bereits guten Angebots nur mittel.

Tabelle 5-5

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

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

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

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **
0351.3.018	MIV-O-6-d	Bern, Weissensteinstrasse Knoten Schwarzenburgstrasse	1.50	1.50	0.53
0351.3.029	MIV-O-21	Ittigen, Umgestaltung Knoten Station Ittigen	7.00	6.91	2.42
0351.3.039	ÖV-Reg-2 (1)	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Kleinwaben (Teil Ausgestaltung ÖV-Knoten)	3.00	2.96	1.04
0351.3.041	ÖV-Reg-3 (1)	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Liebefeld (Teil Ausgestaltung ÖV Knoten)	2.00	1.98	0.69
0351.3.059	ÖV-Tram- 2	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	106.20	108.41	37.94
0351.3.068	LV-N-1	Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse	18.00	17.81	6.23
0351.3.128	NM-VM- 1-a	Verkehrsmanagement Stadt Bern	11.00	10.88	3.81
0351.3.157	ÖV-FV-1- a	Bern, Zukunft Bahnhof Bern: Verkehrsmassnahmen im 1. Ausbau schritt, Baustein 4	3.50	3.50	1.23
0351.3.162	-	Paket LV B-Liste	46.20	46.20	16.17
0351.3.163	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	17.10	17.10	5.99
0351.3.164	-	Paket VM B-Liste	10.00	10.00	3.50
Summe			225.50	227.25	79.55

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

¹⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

In der folgenden **C*- Liste** werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

C*-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>
0351.3.028	MIV-O-20	Bern, Seftigenstrasse	30.00
0351.3.074	LV-N-7	Bern, LV-Brücke Erschliessung Wankdorf	12.40
0351.3.078	LV-S-1	Bern – Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	12.50
0351.3.124	V-KM-B- 2-c (1)	Bern, Ausbau Angebot Velostationen Bahnhof Bern	19.60

Tabelle 5-7

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

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

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

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

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

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

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

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeit-horizont	Hinweis Konflikt / Schwierigkeit
0351.3.056	ÖV-Reg-11	2-1	Köniz, ÖV-Knotenpunkt Wabern	A	Lebensräume von schutzwürdiger Bedeutung
0351.3.068	LV-N-1	5-6	Bern, LV-Verbindung Breitenrain – Länggasse	B	Landschaftliche Eingliederung und Gestaltung
0351.3.098	LV-W-1-d	5-2	Mühlethurnen – Belp	AvE	Gewässerraum der Gürbe
0351.3.099	LV-W-1-e	5-2	Worb – Deisswil	AvE	Gewässerraum der Worble
0351.3.113	LV-W-3-c	5-2	Planungsstudie Aarequerungen	AvE	Mehrere Biotope und eine Landschaft von nationaler Bedeutung: BLN Nr 1314 "Aarelandschaft Thun-Bern", Auengebiet Nr° 69 "Belper Giessen", Moorlandschaft Nr° 280

"Aare/Giessen", IANB BE71, BE 569, BE 968, BE 574, Flachmoore Nr 2635 "Au bei Kleinhöchstetten" und 2634 "Au bei Märchingen".

0351.3.136	S-4	5-2	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung	As	Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung (Anhang 4: Ziegelei Rehhag)
------------	-----	-----	---	----	---

Tabelle 6-1

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

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste sollen mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
0351.3.003	MIV-E-4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	FS	Kein Handlungsbedarf
0351.3.058	ÖV-Tram-1	Köniz, Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	FS	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-2

B-Liste:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz
0351.3.059	ÖV-Tram-2	Bern, Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse)	ZE	Kein Handlungsbedarf

Tabelle 6-3

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Koordinationsstand im Richtplan	Handlungsbedarf / Konsequenz	Zeithorizont
Keine Massnahmen vorhanden					

Tabelle 6-4

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

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

¹⁹ SR 700.1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

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

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

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

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

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.2	1'500	Stück	1'440	35%	0%	500	750'000
Veloabstellanlagen Kat.3	175	Stück	3'919	35%	0%	1'370	239'750
Fussgängerstreifenmarkierung	15	Stück	10'000	35%	0%	3'500	52'500
Fussgängerschutzinseln ohne Strassenaufweitung	26	Stück	20'188	35%	0%	7'070	183'820
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	18	Stück	43'200	35%	0%	15'120	272'160
Langsamverkehrsüberführungen	655	m2	437	35%	0%	150	98'250
Langsamverkehrsunterführung	1'376	m2	4'746	35%	0%	1'660	2'284'160
Längsführung Kat.1	9'130	m	410	35%	0%	140	1'278'200
Längsführung Kat.2	28'400	m	643	35%	0%	230	6'532'000
Längsführung Kat.3	4'600	m	1'315	35%	0%	460	2'116'000
Längsführung Kat.4	2'810	m	3'305	35%	0%	1'160	3'259'600

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	17.07
--------------------------------------	-------

Tabelle A1-a

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

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	23'400	m2	306	35%	0%	110	2'574'000
						Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.58

Tabelle A1-b

Paket VM A-Liste (Verkehrsmanagement)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
VM Kat.1	17	Knoten	254'118	35%	5%	84'490	1'436'330
						Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.44

Tabelle A1-c