



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Bern

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N032-0110

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	17
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	20
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	21
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes.....	21
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	22
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	23
ANHANG 1	24
ANHANG 2	25
ANHANG 3	26

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Bern bestehend aus:

- RGSK: Synthesebericht 2012, 13. Juni 2012
- RGSK Bern-Mittelland, Bericht, 10. Mai 2012
- RGSK Bern-Mittelland, Massnahmenblätter, 10. Mai 2012
- RGSK Bern-Mittelland, Übersichtskarten 1:25'000 und 1:50'000, 10. Mai 2012
- Umsetzungsbericht Teil A und Teil B [digital]

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 28. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier 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.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

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

Das Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation behandelt alle Themen eines Agglomerationsprogramms und überzeugt vor allem mit seiner Gesamtverkehrskonzeption. Hier sind namentlich die Anstrengungen im öffentlichen Verkehr (ÖV) und zur Verbesserung der Intermodalität für den Gesamtraum sowie die konsequente Umsetzung der Langsamverkehrskonzeption zu nennen. Mit der Integration des Agglomerationsprogramms in das RGSK wird die koordinierte Weiterentwicklung in einem grösseren Perimeter gestärkt. Der rote Faden durch das Programm von der Analyse über das Zukunftsbild sowie die Herausforderungen und Teilstrategien zu den Massnahmen ist ersichtlich, die Kohärenz zwischen 1. und 2. Generation gegeben.

Aufbauend auf dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation legt die Agglomeration Bern in Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen überzeugend dar, wie die bereits hohe Qualität im Gesamtverkehrssystem weiter verbessert und gleichzeitig das Verkehrswachstum insbesondere des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gegenüber dem Trend verringert wird. Der Ausbau des Bahnhofs Bern bildet dabei die Schlüsselmassnahme und trägt mit der Umsetzung der 2. Teilergänzung S-Bahn entscheidend zur Verbesserung des ÖV-Systems in der gesamten Agglomeration und darüber hinaus bei. Weiter wird die Qualität des ÖV-Systems hinsichtlich des Angebotes und der kombinierten Mobilität deutlich verbessert und durch flächendeckendes Verkehrsmanagement und eine Kanalisierung des MIV auf den Hauptachsen unterstützt, was die Umsetzung des Konzepts der intermodalen Transportketten im äusseren Agglomerationsgürtel ermöglicht. Der Langsamverkehr wird als wichtiger Bestandteil der Verkehrskette insbesondere in der Kernagglomeration verstärkt.

Schwächen weist das Programm hingegen noch in den Teilstrategien und Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft auf. Trotz vieler guter Instrumente im Siedlungsbereich auf kantonaler Ebene, welche durch die vorgeschlagenen Verkehrsmassnahmen unterstützt werden, könnten im Agglomerationsperimeter, mit lenkungsstärkeren Massnahmen und abgestimmt auf eine noch zu konkretisierende Landschaftskonzeption eine Siedlungsentwicklung nach innen konsequenter umgesetzt werden. Im Bereich Verkehr bestehen im äusseren Agglomerationsgürtel noch Schwächen in Bezug auf die Erschliessung kleinerer Entwicklungsschwerpunkte (ESP) und Arbeitsplatzgebiete.

Aus einer Vielzahl von Massnahmen ergeben sich Verbesserungen in Bezug auf die Verkehrssicherheit. Durch die 3V-Strategie und die darauf aufbauenden Massnahmen im ÖV, MIV und Langsamverkehr kann von einer weiteren Erhöhung des Modal Split-Anteils des ÖV und des Langsamverkehrs und einer Reduktion der Umweltbelastungen gegenüber dem Trend ausgegangen werden. Aufgrund der noch zu wenig lenkungsstarken Siedlungsmassnahmen erreicht das Agglomerationsprogramm in Bezug auf den Flächenverbrauch erst eine gewisse, aber noch keine deutliche Wirkung..

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die grosse Agglomeration Bern belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 1'556.50 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 1'130.98 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 425.52 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als hoch eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

35%

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

³ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

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.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag**
0351.2.006	V-MIV 4.1	Bern / Ostermundigen, Korrektio n Bolligenstrasse	15.00	15.00	5.25
0351.2.015	V - MIV 5.2c	Ittigen, Grauholzstrasse	2.00	1.78	0.62
0351.2.016	V - MIV 5.2d	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/ Krauchtalstrasse	5.00	4.45	1.56
0351.2.020	V - MIV 5.2h	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	1.50	1.33	0.47
0351.2.033	V - MIV 6.1	Korrektion Wangental	10.00	8.99	3.15
0351.2.034	V - ÖV 1.1a	Realisierung Bahnhof RBS	520.00	466.00	163.10
0351.2.035	V - ÖV 1.1b	Realisierung Publikumsanlagen SBB	345.00	309.17	108.21
0351.2.064	V - ÖV 3.5a	Stadt Bern, Breitenrainplatz	10.00	3.60***	1.26
0351.2.065	V - ÖV 3.5b	Stadt Bern, Eigerplatz	30.00	6.00***	2.10
0351.2.066	V - ÖV 3.5c	Stadt Bern, Viktoriaplatz	15.00	5.40***	1.89
0351.2.090	V - KM 2.1a	Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	2.60	2.14	0.75
0351.2.093	V - NM 1.1	Verkehrsmanagement Region Bern- Nord	8.75	7.78	2.72
0351.2.094	V - NM 1.2	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	5.00	4.45	1.56
0351.2.108	V-ÖV 2.1.1a§	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bernstrasse und PU Mitte	35.70	29.40	10.29
0351.2.106		LV A-Liste (Anhang 1)		4.82	1.69
	Summe			870.31	304.62

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

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*	Bundes- beitrag*
0351.2.003	V - MIV 3.3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	5.00	4.45	1.56
0351.2.004	V - MIV 3.4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	13.50	13.50	4.73
0351.2.007	V - MIV 4.2	Bern, Verkehrsoptimierung	4.50	4.00	1.40

<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>
0351.2.008	V.MIV 4.3	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.70	2.40	0.84
0351.2.022	V - MIV 5.4a	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	2.80	2.49	0.87
0351.2.025	V - MIV 5.4d	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	2.00	1.50**	0.53
0351.2.057	V - ÖV 3.1	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	49.00	41.68	14.59
0351.2.059	V - ÖV 3.3	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)	106.20	95.17	33.31
0351.2.072	V - LV 1.3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg	20.00	17.79	6.23
0351.2.073	V - LV 1.4	Bern, LV-Brücke Breitenrain - Länggasse	14.00	12.45	4.36
0351.2.077	V - LV 2.2	Bern - Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	12.50	11.12	3.89
0351.2.078	V - LV 2.3	Bern- Köniz, Könizstrasse, Loryplatz - Turnierstrasse - Neuhausplatz	10.00	8.89	3.11
0351.2.091	V - KM 2.1b	Velostation Bahnhof Ostermundigen	2.15	1.77	0.62
0351.2.095	V - NM 1.3	Verkehrsmanagement Region Bern	45.00	40.03	14.01
0351.2.107		LV B-Liste (Anhang 1)		3.41	1.19
	Summe			257.24	91.24

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

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 Beitragsatzes 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 Bern handelt es sich um eine grosse 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 Standortbestimmung 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 verpflichten 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"> ▪ Das erarbeitete Zukunftsbild beschränkt sich nicht nur auf die Agglomeration, sondern erstreckt sich über den gesamten RGSK Raum. Stärken und Schwächen sowie ein Handlungsbedarf beim Verkehr sind abgeleitet. Die Massnahmen sind grösstenteils nachvollziehbar dargelegt. ▪ Die Zentrumsfunktion der Kernagglomeration wird mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm und den darin vorgeschlagenen ÖV-Massnahmen klar gestärkt. Das Gesamtverkehrssystem inkl. Netzhierarchie stellt insbesondere für den Kern eine schlüssige Konzeption dar und ist gut unter den Verkehrsmitteln abgestimmt. Im Agglomerationsgürtel sind diesbezüglich jedoch noch Verbesserungen notwendig. ▪ Der Ausbau des Bahnhofs Bern stellt die Schlüsselmassnahme des Gesamtverkehrskonzeptes dar. Die gesamtheitliche Planung umfasst eine zusätzliche Publikumsanlage SBB sowie den neuen RBS-Bahnhof. Die Ausbauten ermöglichen die Umsetzung der 2. Teilergänzung S-Bahn, erhöhen die Kapazitäten und verbessern die Umsteigebeziehungen. Auch der Zugang zum Feinverteiler wird verbessert. ▪ Im ÖV-Feinverteilersystem sind wirkungsvolle Massnahmen zum weiteren Ausbau sowie zur Stabilisierung und Flexibilisierung des Tramnetzes (Tramlinie 10, 2. Tramachse Innenstadt) und zur Aufwertung von Umsteigeknoten (Eigerplatz, Viktoriaplatz und Ostermundigen) enthalten. Dazu werden das städtische Bus- und das Regionalbusnetz mit Tangentiallinien ausgebaut, um

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

den Kern zu entlasten und die Pendlerströme möglichst früh auf die S-Bahn zu lenken.

- Im MIV wird das bestehende Verkehrsmanagement weiter ausgebaut. Aus dem ländlichen Raum wird der MIV auf die Zugangsachsen bis zu gut gelegenen P+R-Anlagen gelenkt. Für das Zentrum ist eine klare Netzhierarchie ersichtlich. Engpässe im Hauptnetz werden mit Massnahmen angegangen (z.B. Verkehrsoptimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse, Korrektion Bolligenstrasse), um einen ausreichenden Verkehrsfluss zu gewährleisten. Die Parkplatzpolitik der Agglomeration unterstützt die Lenkung auf den ÖV und Langsamverkehr. Ferner werden verschiedene Ortsdurchfahrten verträglich gestaltet, um die Aufenthaltsqualität sowie die Koexistenz der verschiedenen Verkehrsmittel zu erhöhen.
- Das Agglomerationsprogramm strebt deutliche Verbesserungen der intermodalen Transportketten an. So ist die flächendeckende Aufwertung der Haltestellen als multimodale Drehscheiben mit Velostationen, B+R- und P+R-Anlagen vorgesehen.
- Basierend auf einer guten Ausgangslage baut die Agglomeration das Langsamverkehrsnetz weiter aus mit dem Ziel, das Velo zum zentralen Verkehrsmittel für kurze Distanzen zu machen.

Schwächen

- Die Funktion des MIV-Systems der Agglomeration ist zum Teil von Kapazitätsausbauten im Nationalstrassennetz abhängig. Trotz einer abgestimmten Planung inkl. einem übergeordneten Verkehrsmanagementsystem sollte das Agglomerationsprogramm aufzeigen, wie sich das Verkehrssystem entwickeln müsste, wenn der Bund die Engpässe auf dem übergeordneten Strassennetz nicht vollumfänglich beseitigen kann.
- Einzelne ESP und Arbeitsplatzgebiete (Muri Gümligenfeld, Moosseedorf Moosbühl) sind primär durch den MIV erschlossen und werden ohne Verbesserung der Erreichbarkeit durch ÖV und Langsamverkehr weiterentwickelt.
- Das Agglomerationsprogramm 2. Generation macht keine Aussagen zum Stand des Mobilitätsmanagements, insbesondere des betrieblichen.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Für den Siedlungsbereich steht insbesondere die Zusammenführung der Planungsinstrumente RGSK und Agglomerationsprogramm im Vordergrund. Damit wird anhand der geforderten Bausteine transparent aufgezeigt, wie die Raumentwicklung auch ausserhalb des Agglomerationsperimeters gestaltet wird.
- Die Siedlungsentwicklung nach innen wird durch die kantonalen Neueinzonungsregelungen sowie durch die kantonale ESP- und VE-Politik unterstützt, wobei die Fahrtenkontingente für VE lediglich bis 2015 verbindlich festgelegt sind. Eine Reihe von stringent erarbeiteten Verkehrsmassnahmen trägt zur weiteren Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten im Agglomerationsraum bei. Einzelne ESP liegen jedoch peripher und sind mit dem ÖV schlecht erschlossen.
- Die RGSK-Massnahmen regionale Wohn- und Arbeitsplatzgebiete sowie Vorranggebiete Siedlungserweiterung stellen gute Ansätze zu einer Siedlungsentwicklung nach innen dar, die konsequente Umsetzung verbunden mit entsprechend lenkungsstarken Kriterien ist im Agglomerationsprogramm

Wirksamkeits-
kriterium Beurteilung mit Begründung

jedoch nicht ersichtlich. Damit bleibt die effektive Entwicklung ungewiss.

- Siedlungsbegrenzungen werden erstmals im Agglomerationsprogramm als Massnahme vorgeschlagen. Sie müssen jedoch konsequenter festgelegt werden, damit eine deutliche Lenkungswirkung erreicht werden kann.
- Viele Verkehrsmassnahmen zur verträglichen Gestaltung und Aufwertung von Ortsdurchfahrten und Umsteigeorten, die Umsetzung von Strassenraumgestaltungsmassnahmen nach dem „Berner Modell“ aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation und die Langsamverkehrsmassnahmen tragen zur Verbesserung der Qualität der öffentlichen Räume insbesondere im Agglomerationskern und im inneren Agglomerationsgürtel bei.

Schwächen

- Die Strategie Siedlung und Landschaft ist sehr allgemein gehalten. Die Themen Siedlungsentwicklung nach innen und Baulandverflüssigung werden zwar als wichtig für die Agglomerationsentwicklung erkannt. Konkrete leistungsstarke Massnahmen zur Unterstützung sind aber erst angedacht. Z.B. werden Kompensationsmechanismen für bereits eingezonte, ungünstig gelegene Flächen zur Vermeidung eines Überangebots nicht weiter ausgeführt
- Das Berechnungsmodell für die Dimensionierung der Siedlungsflächen des RGSK wird auf der Stufe Agglomeration als wenig lenkungsstark beurteilt.
- Eine gesamtäumliche Konzeption zur Aufwertung der Qualität öffentlicher Räume ist aus dem Programm nicht ersichtlich.

WK3:

Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Die Umsetzung von Massnahmen im Rahmen des Berner Modells zur Verbesserung der Sicherheit und Verträglichkeit sowie zahlreiche Langsamverkehrsmassnahmen im Rahmen der Agglomerationsprogramme tragen zur deutlichen Erhöhung der Sicherheit bei.
- Der Kanton Bern betreibt ein Hot-Spot-Management zur Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten.
- Die verträgliche Gestaltung der Hauptachsen in der Kernagglomeration sowie die Umsetzung verbleibender Teile des 30/50-Modells erhöhen die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer im Agglomerationsraum. Auch wenn mit der Aufwertung von Hauptachsen einige Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit umgesetzt werden, wird die Sicherheitsthematik am Rande der Agglomeration weniger konsequent angegangen als im Zentrum.

Schwächen

- Die Unfallschwerpunktanalysen und darauf aufbauende Konzepte und Strategien zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sind im Agglomerationsprogramm nicht enthalten.

WK4:

Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Stärken

- Mit den zahlreichen, konsequent abgeleiteten und unter allen Verkehrsmitteln abgestimmten Verkehrsmassnahmen ist zu erwarten, dass der bereits günstige Modal Split gehalten bzw. weiter zugunsten des ÖV und Langsamverkehrs verbessert und die MIV-Fahrleistung im Kern reduziert werden kann. Dies dürfte sich positiv auf die Reduktion der Luftbelastung auswirken. Der Ausbau des Bahnhofs Bern stellt diesbezüglich die Schlüsselmasnahme dar.
- Die Kanalisierung und Verstetigung beziehungsweise Beruhigung des Verkehrs trägt in den dicht besiedelten Gebieten auch zu einer Reduktion der

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

	Lärmbelastung bei.
	Schwächen
	<ul style="list-style-type: none"> Die Konzeption zur Aufwertung von Natur und Landschaft ist erst auf strategischer Ebene angedacht (Grünes Band). Es fehlen Vernetzungsmassnahmen in der Kernagglomeration und konkrete Massnahmen zur Umsetzung der Strategie.
Umsetzungsbericht	Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Bern und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap, 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).

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	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	8

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 1'130.98 Mio. zuzüglich von CHF 425.52 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 1'556.50 Mio. werden als hoch 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)

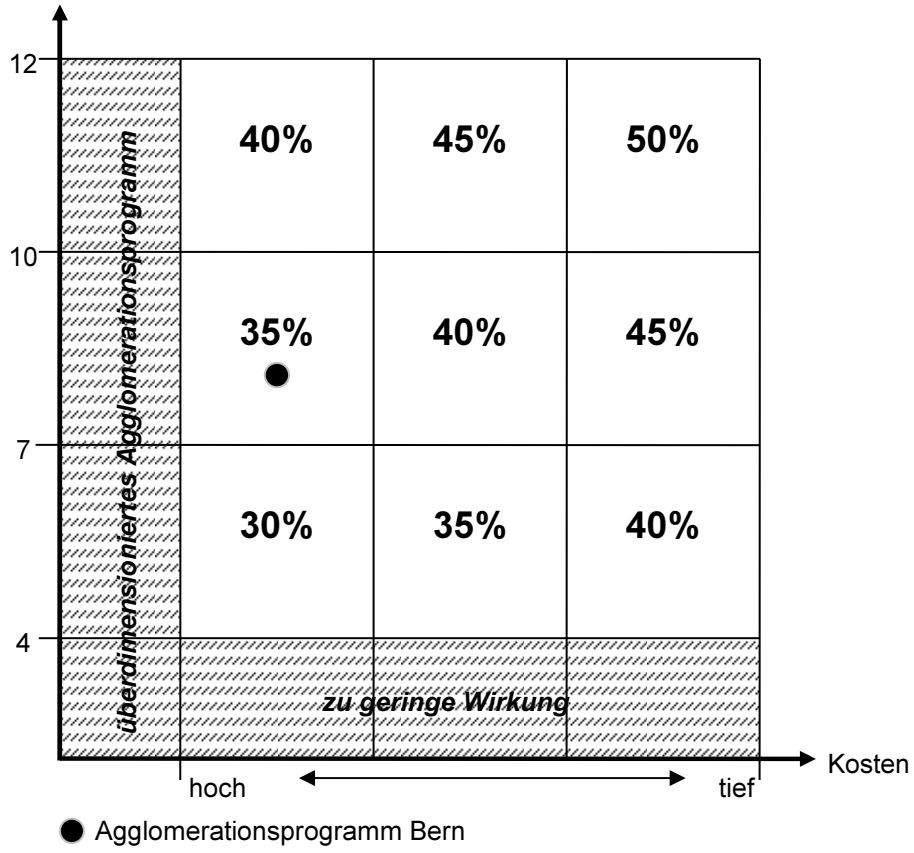


Abbildung 4-1

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>
0351.2.039	V - ÖV 2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0351.2.108, ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bernstrasse und PU Mitte, CHF 35.70 Mio., Priorität A ▪ 0351.2.109, ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bahnüberführung, CHF 6.00 Mio., siehe Tab. 5-5 ▪ 0351.2.110, ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Perronanlagen, CHF 7.20 Mio., siehe Tab. 5-5

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				
0351.2.098	S1	Regionale Zentralitätsstruktur (Bezeichnung Zentrenstufen 4 und 5)	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0351.2.099	S2	Umsetzung Zielszenario (v.a. Durchführung einer Informations- und Sensibilisierungskampagne)	A	
0351.2.100	S3	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte	A	
0351.2.101	S4	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
0351.2.102	S5	Siedlungsentwicklung nach innen (Nutzungsreserven für Verdichtung und Umstrukturierung identifizieren und mobilisieren)	A	
0351.2.103	S6	Verkehrsentensive Vorhaben	A	
0351.2.104	S7	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	A	
0351.2.105	L2	Natur, Landschaft und Erholung (siedlungsprägende Grünräume, grünes Band, Vorranggebiete Natur/Landschaft, Landwirtschaft, Erholung/Freizeit, Schwerpunkte Erholung/Freizeit, regionale Vernetzungskorridore, ökologische Aufwertungsgebiete definieren)	A	
Verkehrsmassnahmen				
0351.2.067	V - ÖV 5.1	Verbesserungen des Angebotes der S-Bahn	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0351.2.068	V - ÖV 5.2a	Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration	A	
0351.2.069	V - ÖV 5.2b	Verbesserungen Busangebot ländlicher Raum	A	
0351.2.096	V - NM 2	Parkplatzbewirtschaftung und Tempo-30-Zonen	A	
0351.2.097	V - NM 3	Freizeitparkplätze im ländlichen Raum	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
0351.2.086	V - KM 1	P+R-Anlagen	A	Es handelt sich um eine infrastrukturelle Massnahme, für die keine Mitfinanzierung durch den IF beantragt wurde.

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.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0351.2.001	V - MIV 3.1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse	B	2.00
0351.2.010	V - MIV 4.5	Belp, Kapazitätssteigerung Knoten Linde	B	2.00
0351.2.011	V - MIV 4.6	Rubigen, Korrektion Belpstrasse	B	5.00
0351.2.012	V - MIV 5.1	Laupen, Verkehrssanierung Laupen	A	7.00
0351.2.013	V - MIV 5.2a	Köniz, Regionale Verbindung Landorfstrasse	A	2.00
0351.2.014	V - MIV 5.2b	Köniz, Wabern, Kirchstrasse	A	3.50
0351.2.017	V - MIV 5.2e	Muri, Sanierung Schlossmauer	A	2.90
0351.2.018	V - MIV 5.2f	Muri, Strassenkorrektion Haco - Scheyenholz	A	3.00
0351.2.019	V - MIV 5.2g	Belp, Sanierung Käsereistrasse	A	2.20
0351.2.021	V - MIV 5.3	Bern, Helvetiaplatz	B	2.50
0351.2.023	V - MIV 5.4b	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	B	3.00
0351.2.024	V - MIV 5.4c	Wichtrach, Sanierung Ortsdurchfahrt	B	3.30
0351.2.040	V - ÖV 2.1.1b	ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl	A	0.80
0351.2.058	V - ÖV 3.2	Doppelspurausbau Tram 6, Muri	A	25.00

Tabelle 5-3

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
0351.2.092	V - KM 3	Carterminal Neufeld	Die Massnahme ist für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.

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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
0351.2.037	V - ÖV 1.2	Entflechtung Holligen	310.00	STEP 1. Ausbauschnitt
0351.2.038	V - ÖV 1.3	3. Gleis Gümligen - Münsingen, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen	600.00	STEP 1. Ausbauschnitt (Variante SR)
0351.2.041	V - ÖV 2.1.1c	ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern	8.00	Zusammen mit DS Wabern - Kehrsatz in LV 13-16 enthalten
0351.2.042	V - ÖV 2.1.2	ÖV-Knotenpunkt Ittigen	7.00	LV > 17 für Bahninfrastrukturen, exkl. Publikumsanlagen
0351.2.044	V - ÖV 2.1.4a	ÖV-Knotenpunkt Stettlen	20.00	STEP 2. Dringlichkeit
0351.2.045	V - ÖV 2.1.4b	ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	50.00	STEP 1. Ausbauschnitt
0351.2.048	V - ÖV 2.2.1	Doppelspur Wabern - Kehrsatz Nord	38.00	Zusammen mit öV-Knoten Kleinwabern in LV 13-16 enthalten
0351.2.049	V - ÖV 2.2.2	Doppelspur Zollikofen Nord	40.00	1. Etappe in LV 13-16 enthalten, 2. Etappe ist LV > 2017 zu realisieren
0351.2.050	V - ÖV 2.2.3	Doppelspur Jegenstorf - Grafenried	30.00	STEP 1. Ausbauschnitt
0351.2.051	V - ÖV 2.2.4	Doppelspur Schalunen - Büren zum Hof	30.00	STEP 1. Ausbauschnitt
0351.2.055	V - ÖV 2.4	Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen)	30.00	LV > 2017
0351.2.056	V - ÖV 2.5.2	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur	55.00	LV 2013-16 und > 2017
0351.2.109	V - ÖV 2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bahnüberführung	6.00	LV 2013-16
0351.2.110	V - ÖV 2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Perronanlagen	7.20	LV 2013-16
--	--	N1 Wankdorf - Schönbühl	140.00	Engpassbeseitigung 2014, Modul 2
--	--	N1 Schönbühl - Kirchberg	--	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3
--	--	N6 Wankdorf – Muri mit Bypass Ost	--	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3

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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0351.2.009	V - MIV 4.4	Worb, Anpassung und Sanierung Kreisel Scheyenholz

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.

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				
0351.2.007	V - MIV 4.2	Bern, Verkehrs- optimierung Weissenstein-, Turnier-, Könizstrasse	4.50	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Massnahme muss für ihre Umsetzung verfeinert und auf die Bewirtschaftung des Anschlusses durch das ASTRA abgestimmt werden.
0351.2.008	V - MIV 4.3	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.70	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Planung und Finanzierung der Massnahme müssen noch vertieft werden, damit die nötige Reife für die A-Liste erreicht werden kann.
0351.2.057	V - ÖV 3.1	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	49.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Kurzfristig ist die Dichte des umliegenden Siedlungsgebietes nicht ausreichend für die Verbesserung der ÖV-Erschliessung durch S-Bahn und Tram, das Potenzial als Umsteigeknoten ist erst mit der weiteren Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen am Standort Kleinwabern gegeben. Das ÖV-Angebot soll zuerst mit der S-Bahn Haltestelle und einem Busvorlauf verbessert und die Entwicklung vorangetrieben werden, bevor eine Trammerschliessung erfolgt.
0351.2.072	V - LV 1.3	Bern, LV- Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg	20.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Abhängigkeit von der Realisierung des Autobahnanschlusses durch das ASTRA erfordert eine Umpriorisierung in den B-Horizont.
0351.2.091	V - KM 2.1b	Velostation Bahnhof	2.15	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
		Ostermundigen		Für den ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen stehen in erster Priorität die Anpassungen für die Tramlinie 10 im Vordergrund. Das Konzept für die Veloparkierung ist daran angepasst in einer 2. Etappe zu realisieren.
A → C				
Keine vorhanden				
B → C				
0351.2.002	V - MIV 3.2	Niederbottigen, Niederwangen, Regionale Verbindung	11.50	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die Verbindung wird als nicht notwendig beurteilt. Zudem werden negative Folgewirkungen und Probleme bezüglich der Leistungsfähigkeit des Anschlusses in Niederwangen befürchtet.

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>Zeit-horizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
0351.2.011	V - MIV 4.6	5-3	Rubigen, Korrektion Belpstrasse	B	Auengebiet und Moorlandschaft nat. Bedeutung, BLN
0351.2.049	V - ÖV 2.2.2	-	Doppelspur Zollikofen Nord	B	Wildtierkorridor nationaler Bedeutung
0351.2.070	V - LV 1.1	Anhang	Belp - Muri, Verbesserung Zufahrten Auguetbrücke	A	Tangiert Moorlandschaft und Auenlandschaft von nationaler Bedeutung und BLN sowie Smaragdgebiet
0351.2.071	V - LV 1.2	Anhang	Wohlen, Uferweg	A	Tangiert Wasser- und Zugvogelreservat von internationaler und nationaler Bedeutung sowie Biberhabitate

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:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0351.2.034	V - ÖV 1.1a	Realisierung Bahnhof RBS
0351.2.035	V - ÖV 1.1b	Realisierung Publikumsanlagen SBB
0351.2.108	V-ÖV 2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bernstrasse und PU Mitte
0351.2.006	V - MIV 4.1	Bern / Ostermundigen, Korrektion Bolligenstrasse

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0351.2.095	V - NM 1.3	Verkehrsmanagement Region Bern
0351.2.057	V - ÖV 3.1	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern

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:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0351.2.109	V - ÖV 2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bahnüberführung
0351.2.110	V - ÖV 2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Perronanlagen

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 Bern 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 Konkretisierung der Siedlungsstrategien und -massnahmen oder die Erschliessung verschiedener ESP und Arbeitsplatzgebiete im äusseren Agglomerationsgürtel. Auf der Massnahmenebene sollten ebenfalls Konkretisierungen z.B. der weiteren Etappen des Tramkonzepts vorgenommen werden.



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>
0351.2.070	V - LV 1.1	Belp - Muri, Verbesserung Zufahrten Auguetbrücke	A	1.00	0.89
0351.2.071	V - LV 1.2	Wohlen, Uferweg	A	2.20	1.98
0351.2.076	V - LV 2.1	Uetligen - Zollikofen, Velo- und Fussgängersicherheit	A	0.80	0.71
0351.2.087	V - KM 2	B+R-Anlagen und Velostationen (A-Liste)	A	1.50	1.25
0351.2.079	V - LV 2.4	Worb, Velosicherheit Rubigenstrasse	B	1.50	1.33
0351.2.088	V - KM 2	B+R-Anlagen und Velostationen (B-Liste)	B	2.50	2.08
	Summe	A/B-Liste		9.50	8.24

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	4.82
	LV B-Liste	B	3.41

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

ANHANG 3 vom 17. November 2014

Anpassungen des Prüfberichts des Bundes nach dem 26. Februar 2014

<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)				
0351.2.001	V - MIV 3.1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse	B	2.00
0351.2.010	V - MIV 4.5	Belp, Kapazitätssteigerung Knoten Linde	B	2.00
0351.2.011	V - MIV 4.6	Rubigen, Korrektion Belpstrasse	B	5.00
0351.2.012	V - MIV 5.1	Laupen, Verkehrssanierung Laupen	B	7.00
0351.2.013	V - MIV 5.2a	Köniz, Regionale Verbindung Landorfstrasse	A	2.00
0351.2.014	V - MIV 5.2b	Köniz, Wabern, Kirchstrasse	A	3.50
0351.2.017	V - MIV 5.2e	Muri, Sanierung Schlossmauer	A	2.90
0351.2.018	V - MIV 5.2f	Muri, Strassenkorrektion Haco - Scheyenholz	A	3.00
0351.2.019	V - MIV 5.2g	Belp, Sanierung Käsereistrasse	A	2.20
0351.2.021	V - MIV 5.3	Bern, Helvetiaplatz	B	2.50
0351.2.023	V - MIV 5.4b	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	B	3.00
0351.2.024	V - MIV 5.4c	Wichtrach, Sanierung Ortsdurchfahrt	B	3.30
0351.2.040	V - ÖV 2.1.1b	ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl	A	0.80
0351.2.058	V - ÖV 3.2	Doppelspurausbau Tram 6, Muri	A	10.00

Tabelle 5-3