## Leistungsvereinbarung

zwischen der

## Schweizerischen Eidgenossenschaft

vertreten durch das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation Kochergasse 10, CH-3003 Bern

im Folgenden als Bund bezeichnet

und dem

## **Kanton Bern**

(Trägerschaft)

vertreten durch die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, Münstergasse 2, 3011 Bern und die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

im Folgenden als Kanton bezeichnet

betreffend das

# Agglomerationsprogramm Bern Teil Verkehr und Siedlung

1. Generation 2007

im Folgenden als Agglomerationsprogramm Bern bezeichnet

Die Vertragsparteien vereinbaren Folgendes:

## 1 Ingress

- 1.1 Der Bund beteiligt sich, gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz (IFG; SR 725.13), an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Die Massnahmen sind aus einem Agglomerationsprogramm, welches Siedlungsentwicklung und Verkehr koordiniert und die Umwelt mit einbezieht, hergeleitet. Dieses Agglomerationsprogramm wurde beim Bund eingereicht und geprüft. Das Ergebnis ist im Prüfbericht 2009 enthalten (Anhang 2).
- 1.2 In der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Bern geregelt. Die Beteiligung des Bundes am Agglomerationsprogramm Bern stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr, welcher auf der Basis der Prüfung aller Agglomerationsprogramme erlassen worden ist. Er legt einen Beitragssatz von 35 Prozent und einen Höchstbetrag von 148.93 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) fest. Der Beitragssatz gilt nur für die Massnahmen der A-Liste dieser Etappe.
- 1.3 Die vorliegende Vereinbarung stützt sich auf Artikel 24 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV; SR 725.116.21).
- 1.4 Das Agglomerationsprogramm ist in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton, Verein Region Bern und Regionaler Verkehrskonferenz entstanden. Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat die Leistungsvereinbarung zustimmend zur Kenntnis genommen.

## 2 Vertragsparteien und Pflichten

#### 2.1 Vertragsparteien

- 2.1.1 Die Zuständigkeit des UVEK zum Vertragsabschluss stützt sich auf Artikel 24 Absatz 1 MinVV.
- 2.1.2 Die Zuständigkeit der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion und der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern zum Vertragsabschluss stützt sich auf das Baugesetz des Kantons Bern, Art. 101, Abs. 2 vom 28.11.2006 und den Regierungsratsbeschluss vom 27.10.2010 (Nr. 1491/2010).

#### 2.2 Pflichten

- 2.2.1 Der Bund verpflichtet sich zur Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3. und 4. dieser Leistungsvereinbarung. Die kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes bleiben vorbehalten.
- 2.2.2 Der Kanton verpflichtet sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten, zur Einleitung und Durchführung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2, 3.3 und 3.5 dieser Leistungsvereinbarung. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

- 2.2.3 Der Kanton bestätigt, dass sich alle an den Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2, 3.3 und 3.5 dieser Leistungsvereinbarung beteiligten Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Einleitung und Durchführung der Massnahmen verpflichtet haben (Anhang 3). Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.
- 2.2.4 Der Kanton verpflichtet sich, die Einleitung und Durchführung der Massnahmen durch die verschiedenen Stellen des Kantons und der Gemeinden im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu kontrollieren. Er setzt alles daran, dass die Umsetzung dieser Leistungsvereinbarung nicht gefährdet ist.
- 2.2.5 Unter den Begriffen "Einleitung und Durchführung" gemäss Ziff. 2.2 wird Folgendes verstanden: das Auslösen und Vorantreiben der Projektierung, die Vorlage an die zuständigen Organe zur Beschlussfassung (Plan- und/oder Finanzbeschluss) sowie, im Falle des Vorliegens der nötigen Beschlüsse, die Realisierung der Massnahme.

## 3 Umzusetzende Massnahmen und Massnahmenpakete

Dieses Kapitel listet alle Massnahmen auf, welche für die Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses mitberücksichtigt worden sind und zur Festsetzung des Beitragssatzes relevant waren.

#### 3.1 Nicht durch den Infrastrukturfonds mit-finanzierbare Massnahmen

Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziffer 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten (vom Bund nicht aus dem Infrastrukturfonds finanzierbaren) Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr:

Nr. ARE- Code	Nr. AP	Massnahme	Zustän- dige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerati- onsprogramm (AP)	Zeithori- zont
		Siedlung			
351.202	B11	Sicherstellen einer koordinierten Grundla- genbereitstellung	ARE	BE – JGK AGR / BE - BVE GS	bis 2014
351.203	B12	Kriterien für Einzonungen, Berechnung Bau- landbedarf	ARE	BE – JGK AGR	realisiert
351.204	B13	ESP Arbeiten/Wirtschaft	ARE	BE – JGK AGR	in Reali- sierung
351.205	B14	ESP Wohnen	ARE	BE – JGK AGR	in Reali- sierung
351.206	B15	Standorte für verkehrsintensive Vorhaben von regionaler Bedeutung	ARE	BE – JGK AGR	realisiert
351.207	B16	Regionale Richtpläne und Ortsplanungen koordinieren	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
		Verkehr		r	
351.208	B22	Parkplatzbewirtschaftung	ARE	BE - BVE GS	bis 2014
351.001	B21	Verkehrsbeeinflussungssystem Autobahnen und Verkehrsmanagement	ASTRA	BE - BVE GS	bis 2014
351.011		Bremgarten: Instandst. Felsenaubrücke	ARE	BE - BVE GS	bis 2014
351.029		Paket Optimierung Lichtsignalanlagen	ARE	BE - BVE GS	bis 2014

Nr: ARE- Nr. Code AP	Massnahme.	dige	Koordinierende Stelle Agglomerati- onsprogramm (AP)	Zeithori- zont
351.045	Paket kombinierte Mobilität (Zentrale, Internet, Call-a-bike, City-Logistik)	ARE	BE – BVE GS	bis 2014

Tabelle 3.1

#### 3.2 Eigenleistungen, Priorität A

Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziff. 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten (vom Bund nicht mitfinanzierten) infrastrukturellen Massnahmen und Massnahmenpakete.

Nr. ARE-Code N A	Massnahme Ir. IP	Kosten (Mio Fr.) laut AP
· · · · · ·	Schiene	
351.044	Beiträge an Parkplätze (P+R), S-Bahn-Konzept	7.00
	MIV	
351.007	Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen	3.60
	Langsamverkehr	
351.030	Paket Querungshilfen und Trottoirabsenkungen	6.00
	Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum	
351.031	Paket Verkehrsberuhigung und Platzgestaltungen	12.00

Tabelle 3.2

## 3.3 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität A (A-Liste)

Gestützt auf Artikel 7 IFG (SR 725.13), Artikel 17a-d MinVG (SR 725.116.2) und 24 MinVV (SR 725.116.21) sowie auf den Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr sichert der Bund die Mitfinanzierung folgender Massnahmen und Massnahmenpakete zu. Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziffer 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen und Massnahmenpakete.

Nr. ARE-Code N	Massnahme r P	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Zustän- dige Stelle Bund	Koordinierende Stelle AP (kantonale Stelle)
	Schiene				
351.017	Entflechtung Wylerfeld	93.35	32.67	BAV	BE - BVE AöV
	Trams/Stadtbahnen				

Nr: ARE-Code	Massnahme Nr. AP	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Zustän- dige Stelle Bund	Koordinierende Stelle AP (kantonale Stelle)
351.014	Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/ Schliern	89.33	31.27	BAV	BE - BVE AöV
351.015	Tram Ostermundigen/Rüti	123.22	43.13	BAV	BE - BVE AöV
	MIV				
351.008	Verkehrssanierung Worb *	57.69	20.19	ASTRA	BE - BVE TBA
	Langsamverkehr				
351.024	Bern: Neue Brücke Breitenrain - Länggasse (Bern) *;**	6.01	2.10	ASTRA	BE - BVE TBA
351.046	Konzept LV_A-Liste	16.7	5.85	ASTRA	BE - BVE TBA
	Aufwertungen Ortsdurchfahr- ten bzw. Sicherheit Strassen- raum			,	
351.010	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)	17.14	6.00	ASTRA	BE - BVE TBA
351.027	Bern: Erhöhung Verkehrssi- cherheit Thunstrasse - Buch- serplatz	6.86	2.40	ASTRA	BE - BVE TBA
351.028	Bern: Erhöhung Verkehrssi- cherheit Nordring	5.14	1.80	ASTRA	BE - BVE TBA
	Multimodale Drehscheiben				
351.032	Bern: Velostation Bahnhof Bern	10.06	3.52	ASTRA	BE - BVE TBA
	Total	425.51	148.93		

Tabelle 3.3 (\* umweltrelevante Projekte, die während dem Auflageverfahren dem BAFU zur Anhörung zu unterbreiten sind; \*\*Der Bund und der Kanton haben Kenntnis, dass die Massnahme nicht umgesetzt werden kann)

#### 3.4 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität B (B-Liste)

Die nachfolgende Liste zeigt die Stossrichtung der weiteren Bearbeitung auf. Eine allfällige Änderung einer oder ein Verzicht auf eine B-Massnahme ist seitens des Kantons oder des Bundes bei der Bearbeitung und Prüfung der 2. Generation der Agglomerationsprogramme sorgfältig zu begründen. Die Liste ist weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung seitens des Kantons verbunden.

Nr. ARE-Code Nr. AP	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bernerkungen
	Schiene		
351.013	Tiefbahnhof Bern RBS	350.00	Die grundsätzliche Zweckmässig-keit des Lösungsansatzes muss im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten in einer grossräumigen Gesamtsystem- betrachtung noch nachgewiesen bzw. bestätigt werden.
351.020	Entflechtung Holligen, Etappe 1	82.61	Die Kosten beziehen sich auf den Teil Agglomerationsverkehr (S-Bahn), der provisorisch auf 50% gesetzt ist. Der Realisierungs-horizont (Inbetriebnahme) ist mit 2. Teilergänzung S-Bahn Bern auf Ende 2018 geplant. Entsprechend wird die Priorität angepasst. Die Zweckmässigkeit muss im Zusammenhang mit den Ausbauten im Knoten Bahnhof Bern noch bestätigt werden.
351.021	HB Bern: Neue Fussgängerun- terführung / Anbindung Stadt und Ortsverkehr	200.00	·
	MIV		•
351.006	Ausbau Bolligenstrasse (ab- hängig von Wankdorfplatz)	11.57	Die Massnahme ist hinsichtlich der flankierenden Massnahmen für die Ortsdurchfahrt Ostermundigen sowie in Bezug auf die Koordination mit einer mittel- bis langfristigen Optimierung der Buslinien(-struktur) im Nordosten von Bern zu verbessern.
	Langsamverkehr		
351.047	Konzept LV_B-Liste	31.46	
	Aufwertungen Ortsdurchfahr- ten bzw. Sicherheit Strassen- raum		
351.037	Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl - Bümpliz)	17.14	

Tabelle 3.4

## 3.5 Massnahmen im Bereich Schiene ohne Beteiligung aus dem Infrastrukturfonds (Finanzierung noch offen)

Im Prüfbericht und in den Anhängen 17 und 18 der Botschaft über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr sind Massnahmen im Bereich Schiene aufgelistet, für welche eine finanzielle Beteiligung des Bundes nicht aus dem Infrastrukturfonds, sondern über eine andere Finanzierung geprüft werden. Auch wenn für diese Massnahmen keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds erfolgt, werden diese in der Wirkung des Agglomerationsprogramms mit berücksichtigt.

## 4 Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete der A-Liste (Ziffer 3.3)

#### 4.1 Beitrag

- 4.1.1 Die Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete wird von Bund und dem Kanton und gegebenenfalls weiteren Beteiligten (regionale Körperschaft, Gemeinden) gemeinsam gemäss der Liste der Massnahmen, Priorität A (Ziff. 3.3) sichergestellt.
- 4.1.2 Bei der festgelegten Kostenbeteiligung des Bundes von 148.93 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) (Ziff. 1.2) zugunsten des Agglomerationsprogramms Bern handelt es sich um einen Höchstbetrag der Subvention, der nicht überschritten werden kann (Art. 2 Abs. 1 und 2 Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.3 Der Beitragssatz (Ziffer 1.2) für eine Agglomeration gilt für die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen und Massnahmenpakete (Ziff. 3.3 bzw. Art. 2 Abs. 2 Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.4 Der Bund finanziert die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete maximal bis zum Höchstbeitrag (zzgl. MWSt und Teuerung) gemäss der A-Liste (Ziff. 3.3). Die weitere Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete ist Sache des Kantons sowie gegebenenfalls weiterer Beteiligter (regionale Körperschaft, Gemeinden).
- 4.1.5 Verringern sich die Kosten für die Umsetzung einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets, übernimmt der Bund nur die Kosten im Rahmen seines prozentualen Anteils.

#### 4.2 Finanzierungsvereinbarungen

4.2.1 Ist eine Massnahme oder ein Massnahmepaket der A-Liste bau- und finanzreif und entspricht inhaltlich dem Agglomerationsprogramm Bern sowie den im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund gemachten Auflagen, schliesst das zuständige Bundesamt (Ziff. 3.3) gestützt auf die vorliegende Vereinbarung mit dem für die Massnahme zuständigen Kanton, und für Massnahmen der Eisenbahninfrastrukturen (Ziff. 4.2.3) zusätzlich noch mit der Transportunternehmung, die Finanzierungsvereinbarung ab (Art. 17b Abs. 1 und 3 MinVG). Für Massnahmenpakete des Langsamverkehrs (Anhang 1) kann das zuständige Bundesamt ebenfalls

- nur eine Finanzierungsvereinbarung abschliessen. Dafür muss die Bau- und Finanzreife für mindestens eine Einzelmassnahme vorliegen.
- 4.2.2 Massnahmen oder Massnahmenpakete der Ziffer 3.3 können vom zuständigen Bundesamt auf mehrere Finanzierungsvereinbarungen aufgeteilt werden, wenn sie in die Zuständigkeit von verschiedenen Gemeinden oder verschiedenen Kantonen fallen und/oder verschiedene Massnahmenkategorien (z.B. MIV Massnahme mit Aufwertung Ortsdurchfahrt oder ein Tramprojekt) beinhalten. Wenn eine Massnahme oder ein Massnahmenpaket Gegenstand mehrerer Finanzierungsvereinbarungen ist, kann die erste Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden, wenn eine verbindliche Regelung vorliegt, die für jeden Massnahmenteil oder jede Massnahme des Pakets den Anteil des entsprechenden Bundesbeitrags festlegt.
- 4.2.3 Nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung bedürfen wesentliche Massnahmenänderungen einer schriftlichen Absprache zwischen dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sowie dem für die Finanzierungsvereinbarung zuständigen Bundesamt und dem für die Massnahme zuständigen Kanton (Ziff. 3.3). Als wesentlich gelten Massnahmenänderungen, welche zu Mehrkosten führen oder eine Verschlechterung der Wirksamkeit gemäss den Prüfkriterien des Bundes zu Folge haben, die die Umsetzung des Gesamtkonzepts des Agglomerationsprogramms Bern gefährden könnten. Der Bund kann keine Mehrkosten übernehmen (Ziff. 4.1.4).
- 4.2.4 Die Beiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr werden an die Transportunternehmungen (Bahnunternehmungen) über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung ausbezahlt.

#### 4.3 Baubeginn und Anspruch auf Bundesbeiträge

- 4.3.1 Der Baubeginn darf, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.2, erst nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und der Finanzierungsvereinbarung für die entsprechende Massnahme oder das entsprechende Massnahmenpaket erfolgen.
- 4.3.2 Der Bau einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets vor Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung kann nur mit der Bewilligung der Bundesbehörde, welche für die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zuständig ist, beginnen. Diese Bewilligung kann aber nur erteilt werden, wenn die Leistungsvereinbarung schon unterzeichnet ist und es mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden wäre, die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung abzuwarten. Die Bewilligung gibt keinen Anspruch auf die Finanzhilfe. Beginnt der Bau ohne Bewilligung, so werden keine Bundesbeiträge gewährt (Art 26 SuG, SR 616.1).
- 4.3.3 Der Baubeginn von Massnahmen und Massnahmenpaketen der A-Liste (Ziff. 3.3) ist, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.1, an keine fixe Frist gekoppelt. Bei der zeitlichen Staffelung der einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete soll aber der ursprüngliche Programmgedanke beachtet werden. Sollte sich im Rahmen des im 4-Jahresrhythmus zu erstattenden Umsetzungsberichts (Ziff. 5) zeigen, dass die Realisierung einzelner Vorhaben definitiv nicht während der Laufdauer des Infrastrukturfonds umgesetzt werden kann, erlöscht der Anspruch auf die Finanzhilfe.

#### 4.4 Auszahlungsmodalitäten

4.4.1 Auf Antrag des Kantons, der für die Massnahme verantwortlich ist, zahlt der Bund vorbehältlich der Ziffern 4.4.2 und 4.4.3 sowie im Rahmen der vereinbarten Bundesbeiträge, gemäss Ziffer 3.3 die benötigten Mittel aus.

- 4.4.2 Die Auszahlung der Bundesbeiträge erfolgt unter dem Vorbehalt der Genehmigung der jeweiligen Voranschlagskredite durch das Parlament (Budgethoheit Bundesversammlung, Art. 10 IFG) und von Änderungen im Bundesrecht.
- 4.4.3 Es werden nur für effektiv erbrachte Leistungen Bundesbeiträge ausbezahlt. Der Antrag zur Auszahlung mit Nachweis der Kosten ist an das für die Massnahme zuständige Bundesamt gemäss Ziffer 3.3 zu richten.
- 4.4.4 Bei einer allfälligen ungenügenden Liquidität des Infrastrukturfonds können die für die Umsetzung der Massnahmen(-pakete) der A-Liste (Ziff. 3.3) freigegebenen Mittel durch den für die Massnahme zuständigen Kanton und gegebenenfalls weitere Beteiligte (z.B. regionale Körperschaft, Gemeinden) vorfinanziert werden. Eine Verzinsung dieser Mittel durch den Bund ist ausgeschlossen. Die Bedingungen werden vom Bundesrat festgelegt.

## 5 Umsetzungskontrolle, Wirkungskontrolle und Controlling (Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling)

#### 5.1 Umsetzungskontrolle

Der Kanton gewährleistet, dass alle vier Jahre der Stand der Umsetzung für alle hier vereinbarten Massnahmen(-pakete) in einem Umsetzungsbericht zuhanden des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) nach den Vorgaben der Weisung des UVEK (Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation) dargestellt wird. Der Bund wird insbesondere prüfen, wie die Massnahmen gestaffelt sind, welche Massnahmen, die unabhängig von infrastrukturellen Massnahmen sind, umgesetzt worden sind und im Falle von Vorfinanzierungen, welche Prioritäten gesetzt worden sind.

### 5.2 Wirkungskontrolle

- 5.2.1 Die Wirkungskontrolle des Agglomerationsprogramms vergleicht die angestrebte mit der tatsächlichen Entwicklung anhand von Indikatoren.
- 5.2.2 Die Festlegung der Indikatoren für die Wirkungskontrolle erfolgt durch das ARE, die beteiligten Körperschaften und Bundesämter werden konsultiert. Das Monitoring wird alle 4-5 Jahre durch das ARE erstellt und veröffentlicht.

## 5.3 Controlling (Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling)

- 5.3.1 Im Bereich Strassen- und Langsamverkehr wird das Controlling in den Weisungen des ASTRA für die Teilaufgaben Strassen- und Langsamverkehr geregelt.
- 5.3.2 Im Bereich Schienenverkehr wird das Controlling in den BAV Controlling-Richtlinien (Projekttyp D) geregelt.

#### 5.4 Stichprobenkontrollen

Die zuständige Stelle beim Bund kann, nach Vorankündigung, jederzeit Stichprobenkontrollen durchführen. Der Kanton erlaubt ihr die Einsicht in alle relevanten Unterlagen.

## 6 Erfüllung der Leistungsvereinbarung

#### 6.1 Erfüllung der Vereinbarung

Die Vereinbarung gilt als erfüllt, wenn die Massnahmen gemäss Ziffern 3.1, 3.2 und 3.3 umgesetzt, die Beiträge gemäss Ziffern 3.3. und 4 durch den Bund ausbezahlt (inkl. Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen), und die darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarungen erfüllt sind.

#### 6.2 Umsetzung des Programms

Werden die Massnahmen(-pakete) des Programms nur teilweise umgesetzt, kann dies im Rahmen der Beurteilung der nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms bei der Festlegung des Beitragssatzes berücksichtigt werden.

#### 6.3 Wirkung des Programms

Die Ergebnisse aus der Wirkungskontrolle (Ziff. 5.2) sind Bestandteil der Beurteilung der darauf folgenden Generationen des Agglomerationsprogramms.

## 6.4 Kürzung/Rückzahlung der Bundesmittel für Massnahmen und Massnahmenpakete

Es gelten die Bestimmungen des Subventionsgesetzes (Art. 28 ff. SuG).

#### 6.5 Nicht beanspruchte Gelder

Mittel, die für Massnahmen oder Massnahmenpakete gemäss Ziffer 3.3 vorgesehen waren, welche aber nicht realisiert werden (Ziff. 4.3.3) oder die wegen Kürzung / Rückzahlung des Bundesbeitrags nicht beansprucht werden, verbleiben im Infrastrukturfonds. Sie stehen der Gesamtheit der Agglomerationen für Massnahmen der nächsten Etappen des Programms Agglomerationsverkehr zur Verfügung. Die Bundesbeiträge können somit vom Kanton nicht für die Realisierung von anderen als in der entsprechenden Etappe ursprünglichen vorgesehenen Massnahmen oder Massnahmenpaketen eingesetzt werden.

## 7 Anpassung der Leistungsvereinbarung

#### 7.1 Ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

- 7.1.1 Der Kanton überarbeitet alle vier Jahre sein Agglomerationsprogramm gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. Gestützt auf die Prüfung des überarbeiteten Agglomerationsprogramms durch den Bund gibt das Parlament die Mittel für die nächste Finanzierungsetappe frei. Auf der Basis des Bundesbeschlusses und des Prüfberichts zum Agglomerationsprogramm wird die Leistungsvereinbarung aktualisiert.
- 7.1.2 Falls die für das Agglomerationsprogramm zuständigen Stellen kein überarbeitetes Agglomerationsprogramm einreichen, verzichten sie auf Bundesmittel für die darauffolgende Finanzierungsetappe. Die Ansprüche für die Finanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 bleiben bestehen.

#### 7.2 Ausserordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

- 7.2.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zur gegenseitigen Information bei Änderungen von Rahmenbedingungen mit Auswirkungen, die nicht durch die ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung erledigt werden können.
- 7.2.2 Ändern sich während der Vertragsdauer die Rahmenbedingungen in einem Ausmass, dass die Erfüllung der Vereinbarung über Gebühr erschwert oder erleichtert wird, definieren die Vertragsparteien den Vertragsgegenstand gemeinsam neu oder lösen die Vereinbarung gemeinsam vorzeitig auf. Vorbehalten bleibt die clausula rebus sic stantibus.
- 7.2.3 Um eine ausserordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung auszulösen, ist dem jeweiligen Vertragspartner ein schriftlicher Antrag zu stellen unter Nachweis von Gründen.

## 8 Salvatorische Klausel

Ist eine Bestimmung dieser Leistungsvereinbarung ganz oder teilweise unwirksam, berührt dies die Rechtswirksamkeit der gesamten Leistungsvereinbarung nicht. Die unwirksame Bestimmung ist dann so zu verstehen, dass der mit ihr angestrebte Zweck so weit wie möglich erreicht wird.

## 9 Anwendbare Bestimmungen und Rechtsschutz

- 9.1 Es gelten namentlich die Bestimmungen des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG; SR 725.13), des Bundesgesetzes und der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2/ MinVV; SR 725.116.21) und subsidiär des Subventionsgesetzes (SuG; SR 616.1).
- 9.2 Der Rechtsschutz richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesverwaltungsrechtspflege (Art. 35 Abs. 1 SuG).

## 10 Inkrafttreten der Leistungsvereinbarung

- 10.1 Die Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft.
- 10.2 Diese Vereinbarung gilt solange die darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarungen gelten, bis zum Abschluss des Monitoring und bis zur Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen.

## 11 Rangordnung

Folgende Dokumente bilden einen integrierenden Bestandteil dieser Vereinbarung und stehen im Fall von Widersprüchen nacheinander in angeführter Rangordnung:

- Wortlaut der vorliegenden Vereinbarung
- 2. Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3); Anhang 1
- 3. Prüfbericht des Bundes 2009; Anhang 2
- 4. Agglomerationsprogramm Verkehr+Siedlung Region Bern, Hauptbericht 2005, Zusatzbericht 2007, Aktualisierte Massnahmenblätter 2007
- 5. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme (Dezember 2007)
- 6. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation
- 7. Weisungen des ASTRA für die Teilaufgaben Strassen- und Langsamverkehr, Version 1.2 vom 31.05.2010
- 8. Controlling-Richtlinien des BAV über die Projektsteuerung, Projektaufsicht und Berichterstattung vom 11.08.2008.

Die Vereinbarung wird in 3 Originalfassung	en ausgefertigt. Jede Partei erhält ein Exemplar.
Bern, 31. 1. 2011	Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
· ·	Departementschefin Doris Leuthard
Bern, ///. /. //	Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern
	a. Nerhaus
	Regierungsrat Christoph Neuhaus
Bern, 24.17.2010	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern
	Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer
Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland h Kenntnis genommen.	at die Leistungsvereinbarung zustimmend zu
Bern, 21.42.2040	Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Präsident Regionalkonferenz Beat Giauque

<u>Verteiler</u>: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion und Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

#### Anhänge:

- Anhang 1: Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3).
- Anhang 2: Prüfbericht des Bundes 2009
- Anhang 3: Bestätigung betreffend Einleitung und Durchführung der Massnahmen. (inkl. Übersichtsliste der Beschlüsse, Verträge und/oder ggf. Querverweise auf regionale und/oder kantonale Richtpläne betreffend Verpflichtung der Gemeinden und/oder der regionalen Körperschaften)

## Anhang 1 (Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzeptes)

## Priorität A

Nr. ARE-Code N A	Massnahme/Massnahmepakete Ir P	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	
351.025	Bern/Köniz: Schliessen von Netzlücken (Massnahmenpaket)	9.00	3.15
351.033	Veloparkierung Bahnhöfe (Belp, Bern, O.digen, M.buchsee, Schönbühl)	6.00	2.10
351.034	Paket: Veloparkierung in den Gemeinden	1.71	0.60
	Summe	16.71	5.85
351.046	Konzept LV_A-Liste	16.71	5.85

Tabelle A1.1

## Priorität B

Nr.	Massnahme/Massnahmepakete
ARE-Code N	k i kanalina nga katalan iki mangangan kanaling nga pakan ini nga katalan nga palangan nga palangan nga palang Pangangan nga pangangan ng
351.035	Schliessen von Netzlücken (neue Brücken, Unterführungen, Wegstücke)
351.036	Neuenegg, Laupen, Wünnewil-Flamatt (Ortsverbindung)
351.039	Wangental (Bern, Köniz, Neuenegg)
351.041	Kirchlindach (Uettligenstr Bernstrasse)
351.042	Erweiterung Bike & Ride
351.047	Konzept ŁV_B-Liste

Tabelle A1.2

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

30. Oktober 2009

# **Agglomerationsprogramm Bern** Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / H304-0188

Agglomerationsprogramm Bern - Prüfbericht des Bundes

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
1.3	2 Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	3 Vorgehen, Prüfprozess	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.	2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	11
5.	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	11
5.	2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)	11
5.	3 Eigenleistungen	12
5.4	4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)	13
5.	5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	13
5.	6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	14
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	15
6.	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr	15
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen	15
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	16
ANF	łang	17

## 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

#### 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Bern bestehend aus:

- Synthesebericht 2007, 4. Dezember 2007
- Hauptbericht, 15. Juli 2005
- Fuss- und Veloverkehr, Vertiefungsbericht 2007, 13.08.2007
- Aktualisierte Massnahmenblätter, 30.10.2007
- Mobilitätsstrategie Region Bern Synthese
- Zusatzbericht 2007, 30. November 2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 21.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

#### 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet. Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

#### 1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

## 2 Zusammenfassung der Resultate

#### Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Das Agglomerationsprogramm Bern stellt mit seinen vorgeschlagenen Massnahmen insgesamt eine schlüssige Konzeption dar. Positiv fallen namentlich die S-Bahnausbauten, die substanziellen Verbesserungen für den ÖV-Knoten Bern sowie die neue Tramlinie ins Gewicht. Eine ausgezeichnete Qualität weist das Programm im Bereich des Langsamverkehrs auf. Weitere Stärken des Agglomerationsprogramms sind im Siedlungsbereich zu finden. Die bereits laufende Umsetzung der kantonalen ESP und VE Politiken in der Agglomeration Bern werden positiv gewertet. Die Tram- und S-Bahn-Ausbauten führen zu einer nochmaligen deutlichen Verbesserung der Erschliessung zentraler ESP und VE.

Eine Schwäche des Agglomerationsprogramms liegt darin, dass die Schwachstellenanalyse und entsprechende Massnahmenentwicklung nicht für alle Handlungsbereiche und Teilräume in derselben Stringenz durchgeführt wird. Ferner sind konzeptionelle Vorstellungen zur Siedlungsentwicklung erst in Erarbeitung, sodass eine Siedlungsentwicklung nach innen, insbesondere im äusseren Agglomerationsgürtel, noch nicht im genügenden Ausmass erwartet werden kann. Die Vorgaben zur Siedlungslenkung im kantonalen Richtplan (Verknüpfung von Neueinzonungen mit ÖV-Erschliessungsqualität) wirken innerhalb des Agglomerationsperimeters nur bedingt lenkend.

Die vorgeschlagenen Massnahmen ermöglichen eine deutliche Veränderung des Modal Split zu Gunsten des LV und auf hohem Niveau auch zu Gunsten des ÖV. Durch die vorgeschlagenen Massnahmen kann eine deutliche Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffbelastungen gegenüber dem Trend erwartet werden.

Aufgrund der Vorinvestitionen in das S-Bahn-System und einer bereits guten Abstimmung zwischen Mittel- und Feinverteiler wird ein Vorleistungspunkt im Wirkungsbereich Verkehrssystem vergeben. Der Kanton Bern hat im Siedlungsbereich eine konsequente ESP- und VE-Politik verfolgt, die in der Agglomeration Bern bereits an mehreren Standorten erfolgreich umgesetzt wird. Deshalb wird im Bereich der Siedlungsentwicklung ein Vorleistungspunkt vergeben.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Bern auf Fr. 1118.29 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine grosse Agglomeration als hoch eingestuft.

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

35%

Darauf gestützt werden zur Mitfinanzierung der unten stehenden Massnahmen(pakete) folgende Bundesbeiträge beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt:

#### A-Liste

M-Nr*.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.)	Kosten (Mio Fr.)	beantragter Bundesbei-
		laut AP	2005**	trag**
351.008	Verkehrssanierung Worb	54.00	57.69	20.19
351.010	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach	20.00	17.14	6.00
	Berner Modell)			
351.014	Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern	100.00	89.33	31.27
351.015	Tram Ostermundigen/Rüti	132.00	123.22	43.13
351.017	Entflechtung Wylerfeld	100.00	93.35	32.67
351.024	Bern: Neue Brücke Breitenrain - Länggasse (Bern)	6.00	6.01	2.10

M-Nr*.	Massnahme	Kosten	Kosten	beantragter
		(Mio Fr.)	(Mio Fr.)	Bundesbei-
		laut AP	2005**	trag**
351.027	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse -	8.00	6.86	2.40
	Buchserplatz			
351.028	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	6.00	5.14	1.80
351.032	Bern: Velostation Bahnhof Bern	12.00	10.06	3.52
351.046	Konzept LV_A-Liste		16.71	5.85
Summe			425.51	148.93

Tabelle 2-1 (\* M-Nr. des ARE, \*\* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

Für folgende Massnahmen(pakete) ist die Bau- und Finanzreife für die nächsten 4 Jahre nicht erreichbar oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Der Bund plant die für diese Massnahmen voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, beantragt sie jedoch noch nicht zur Freigabe durch das Parlament:

#### **B-Liste**

M-Nr.*	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005**	beantragter Bundesbei- trag**
351.006	Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	13.50	11.57	4.05
351.013	Tiefbahnhof Bern RBS	350.00	350.00	122.50
351.020	Entflechtung Holligen, Etappe 1	88.50	82.61	28.91
351.021	HB Bern: Neue Fussgängerunterführung / Anbindung Stadt und Ortsverkehr	200.00	200.00	70.00
351.037	Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl - Bümpliz)	20.00	17.14	6.00
351.047	Konzept LV_B-Liste		31.46	11.01
Summe			692.78	242.47

Tabelle 2-2 (\* M-Nr. des ARE, \*\* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

#### Hinweise zu den Kosten

Die angeführten Kosten wurden aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen entnommen. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft und dem zuständigen Bundesamt wird die Details der beantragten Bundesbeiträge inkl. Maximalbeitrag regeln. Insbesondere können Unterhaltsund Sanierungskosten nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Ortsdurchfahrten werden maximale Kosten pro Quadratmeter festgelegt. Auf diese Weise soll ein guter Standard ermöglicht und Luxusmassnahmen vermieden werden.

## 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. Bereits in der Zwischenbeurteilung eines Entwurfs des vorliegenden Agglomerationsprogramms hat der Bund aufgezeigt, wo noch Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen liegen.

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

## 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. 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.

#### 4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium Beurteilung mit Begründung

#### WK1:

#### Qualität der Verkehrssysteme verbessert

#### Stärken

- Die vorgeschlagenen Massnahmen aller Verkehrsträger stellen insgesamt eine schlüssige Konzeption dar.
- Mit den ÖV-Massnahmen wird die Qualität im ÖV deutlich verbessert. Das Agglomerationsprogramm setzt die in der Gesamtverkehrsstrategie formulierten Grundsätze im S-Bahn-Bereich konsequent um (Integraler ¼ Sdt. Takt im Agglomerationskern mit Durchbindungen und systematischer ½ Std. Takt in den äusseren Gürteln). Weiter werden beim Feinverteilersystem mit dem Tram Ostermundigen – Schlieren, der neuen Haltestelle Waldegg sowie verschiedenen optimierten Verknüpfungen zwischen Fein- und Mittelverteiler deutliche Verbesserungen erzielt.
- Mit flächendeckenden Programmen im Bereich des Verkehrssystemmanagements auf dem nationalen und regionalen Strassennetz wird die Stausituation verbessert, eine Verflüssigung des Verkehrs und eine verstärkte ÖV-Bevorzugung ermöglicht.
- Die Zugänge zur Bahn werden mit dem Paket "Veloparkierung Bahnhöfe" aufgewertet. Zusätzlich tragen die Massnahmen des Pakets "Kombinierte Mobilität" zur Verbesserung der Intermodalität bei.
- Der Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr zeigt eine konsequente Strategie zur Schaffung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes im Bereich des LV auf. Im Agglomerationsprogramm erfolgt eine konsequente Umsetzung nach Themenbereichen: Schliessen von Netzlücken, Reparatur Hauptverkehrsstrassen, Reparatur Quartiere und intermodale Schnittstellen. Mit

- den vorgeschlagenen Massnahmen werden Unterwegszeiten beim Langsamverkehr verkürzt und Gefahrenstellen entschärft.
- Die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich des ÖV, LV und der kombinierten Mobilität stellen eine schlüssige Konzeption dar, die einen weiteren Verlagerungseffekt (bereits heute hoher Modal Split) von MIV auf andere Verkehrsmittel ermöglicht.

#### Schwächen

- Die Schwachstellenanalyse und die entsprechende Massnahmenentwicklung wird nicht für alle Handlungsbereiche und Teilräume in derselben Stringenz durchgeführt. Dies betrifft z.B. die öV-Erschliessung von ESP oder Teilen davon, die Stärkung von Tangentialbusverbindungen sowie die Aufwertung von Ortsdurchfahrten.
- Über die klassischen Massnahmen im Bereich des Verkehrssystemmanagements hinaus (Dosierung/Pförtnerung) werden weitergehende, in der Mobilitätsstrategie angedachte Lösungen nicht weiterverfolgt.

#### WK2:

#### Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

#### Stärken

- Gewisse Konzentrationseffekte an Siedlungsschwerpunkten sind durch die kantonalen ESP-Programme Arbeiten sowie Wohnen weiterhin zu erwarten. Indirekt unterstützen die Verkehrsmassnahmen die Siedlungsentwicklung nach innen. Auf diese Weise werden zentrale ESP und dichte Siedlungsgebiete deutlich besser erschlossen.
- Die Erschliessung zentraler ESP wird mit der Erweiterung des S-Bahn-Netzes, dem Tramprojekten sowie mit LV- Massnahmen verbessert.
- Es bestehen Lenkungsmassnahmen im Siedlungsbereich für VE und Neueinzonungen (Fahrleistungsmodell, ÖV-Erschliessungskriterien).
- Die Wettbewerbe im Rahmen des ESP-Programms Wohnen mit entsprechender finanzieller Beteiligung des Kantons werden als gute Anreizpolitik zur Förderung von qualitätsvollen Projekten bewertet.
- Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Gestaltung werden bei neuralgischen Strassenzügen (Thunstrasse/Nordring) umgesetzt und durch das Paket "Verkehrsberuhigung /Platzgestaltung" und "Verträgliches Strassennetz" ergänzt. Ferner werden verkehrsberuhigte Zonen (Tempo 30) und Begegnungszonen in allen Agglomerationsgemeinden erweitert.

#### Schwächen

- Konzeptionelle Vorstellungen zur Siedlungsentwicklung nach innen sind erst in Bearbeitung. Eine konzentrierte Siedlungsentwicklung, insbesondere im äusseren Agglomerationsgürtel, kann derzeit noch nicht im genügenden Ausmass erwartet werden.
- Die kantonalen Ansätze für Lenkungsmassnahmen im Siedlungsbereich können dieses Manko teilweise auffangen. Namentlich die ÖV-Erschliessungskriterien sind aber zu wenig restriktiv, um innerhalb der Agglomeration entscheidend zur Lenkung beizutragen.
- Einzelne ESP und VE-Standorte müssen noch besser an den ÖV angeschlossen werden (z.B. Gümligenfeld).
- Es ist keine systematische Politik ersichtlich, um die Trennwirkung von Verkehrsinfrastrukturen in den Siedlungsgebieten abzubauen. Es erfolgen lediglich Aufwertungen einzelner Einfallsachsen im Agglomerationskern und punktuelle Aufwertungen von Ortsdurchfahrten.

#### WK3:

#### Verkehrssicherheit erhöht

#### Stärken

- Die indirekt sicherheitsrelevanten Verträglichkeitskonflikte und Engpässe wurden aufgezeigt und an neuralgischen Punkten Massnahmen abgeleitet.
- Flächendeckende Strategien und daraus folgende Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind für den Agglomerationskern im MIV-Bereich (Verträgliches Strassennetz: Umsetzung nach Berner Modell) sowie für das gesamte Agglomerationsgebiet im LV-Bereich ersichtlich, aber noch wenig konkret verortet.

#### Schwächen

 Im gesamten Agglomerationsgebiet ist kein systematisches Konzept zur konsequenten Entschärfung von konfliktträchtigen Verkehrsachsen und -knoten ersichtlich.

#### WK4:

#### Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

#### Stärken

- Die vorgeschlagenen flächenwirksamen Verkehrsmassnahmen tragen zur Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖV/LV bei. Insbesondere die Verbesserungen am Knoten Bern, die Tram- und S-Bahn-Ausbauten holen das vorhandene Potential im Agglomerationsraum ab und vermeiden ein allfälliges Umsteigen auf den MIV. Gegenüber dem Trend sind daher deutliche Reduktionen der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen zu erwarten.
- Mit der ESP und VE-Politik des Kantons Bern wurden Instrumente zur nachhaltigen F\u00f6rderung der Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen, die im Agglomerationsprogramm der Region Bern gewisse Wirkungen bez\u00fcglich Fl\u00e4chenverbrauch entfalten.

#### Schwächen

 Über den kantonalen Richtplan hinausgehende konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung, die indirekt eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen würden, werden im Agglomerationsprogramm nicht aufgegriffen und weiterentwickelt.

## Vorleistungen WK 1-4

Der konsequente Ausbau des S-Bahn- und Tramsystems in Bern hat gemäss Agglobenchmark zu einem schweizweit hohen ÖV-Anteil geführt.

Der Kanton Bern gilt als Vorreiter im Bereich ESP-Politik. Das Programm läuft bereits seit vielen Jahren erfolgreich und wird vom Kanton aktiv gefördert. Diese Politik hat namentlich in der Agglomeration Bern Erfolge gezeigt. Die Positivplanung von verkehrsintensiven Einrichtungen mit dem Einsatz des Fahrleistungsmodells sind weitere Vorleistungen, welche für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr für die Region Bern wesentliche Beiträge geleistet haben.

Tabelle 4-1

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

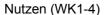
Wirksamkeitskriterium	Nutzen (-1 bis 3 Punkte)	Vorleistung (0 oder 1 Punkt)	Total
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2	1	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2	1	3
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2	0	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	2	0	2
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	8	2	10

Tabelle 4-2

#### 4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 1118.29 Mio. 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.



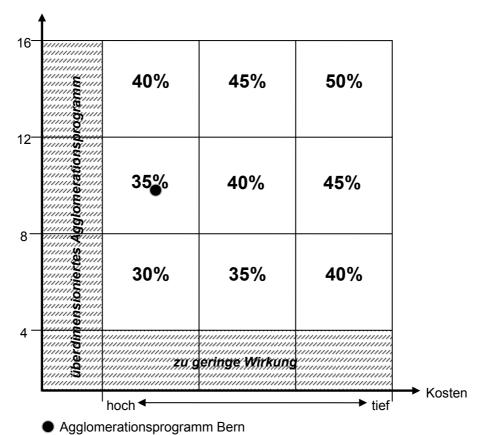


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Weil die eingereichten Massnahmen die verfügbaren Bundesmittel bei weitem überschreiten, ist der Bund gezwungen, die Prioritätensetzung der Massnahmen(pakete) im Agglomerationsprogramm zu überprüfen. Dies erfolgt gemäss UVEK-Weisung (insb. Kap. 4.4). Es werden hierfür je eine bereinigte A- und eine B-Liste erstellt.

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht durch den Bund unterstützt werden können (Kap. 5.2).
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

Kapitel 5.5. beinhaltet die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B. Kapitel 5.6 verweist nochmals auf die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt.

#### 5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, und gestützt auf die Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.4) betreffend Kriterien für die Paketbildung, müssen folgende Massnahmen(pakete) in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

Massnahmen- Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung (paket) gemäss
AP

Keine vorhanden

Tabelle 5-1

#### 5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.3) können folgende Massnahmen(pakete) nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden:

M-Nr.*	Massnahme	Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)
351.011	Bremgarten: Instandstellung Felsenaubrücke	Die Massnahme dient primär der Instandhaltung der Brücke und kann deshalb nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden.

M-Nr.*	Massnahme	Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)
351.029	Paket Optimierung Lichtsignalanlagen	Die Massnahme beinhaltet Betriebskosten, deshalb ist sie nicht durch den Infrastrukturfonds finanzierbar.
351.001	Verkehrsbeeinflus- sungssystem Autobahnen	Die Massnahme wird auf einer übergeordneten Strasseninfrastruktur umgesetzt, deshalb kann sie nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden.
351.045	Paket kombinierte Mobilität (Zentrale, Internet, Call-a-bike, City-Logistik)	Die Massnahme beinhaltet Betriebskosten und keine Kosten für Strassen- und Schieneninfrastrukturen, deshalb ist sie nicht mittels Infrastrukturfonds finanzierbar.

Tabelle 5-2 (\* M-Nr. des ARE)

#### 5.3 Eigenleistungen

Aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds ist der Bund gezwungen, sich in seiner Mittelvergabe auf zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen zu konzentrieren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden. Die folgenden Massnahmen werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie werden jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt:

M-Nr.*	Massnahmen	Prio- rität	Kosten (Mio Fr.)
			laut AP
351.007	Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen	Α	3.60
351.030	Paket Querungshilfen und Trottoirabsenkungen	Α	6.00
351.031	Paket Verkehrsberuhigung und Platzgestaltungen	Α	12.00
351.040	Laupen - Gümmenen (Ortsverbindung)	В	5.00
351.043	Veloparkierung in der Altstadt Bern	В	10.00
351.044	Beiträge an Parkplätze (P+R), S-Bahn-Konzept	Α	7.00

Tabelle 5-3 (\* M-Nr. des ARE)

### 5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

Für die folgenden Massnahmen ist die (Mit)finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds bereits vorgesehen und gesichert oder sie können durch die Agglomeration/Kanton beim Bund zur Unterstützung über diese Finanzierungsinstrumente beantragt werden:

M-Nr.*	Massnahmen	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Finanzierungsmittel
351.016	Neue S-Bahn Haltestelle Waldegg	2.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen
	Doppelspur Liebefeld	9.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen
351.023	Automatisierung STB Laupen	6.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen
T-1-11- F 4	(* M N = -1 ADE)		

Tabelle 5-4 (\* M-Nr. des ARE)

#### 5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme ("Massnahmenportfolio") aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

M-Nr.*	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Ände- rung	Begründung
351.020	Entflechtung Holligen, Etappe 1	88.50	A → B	B: Die Kosten beziehen sich auf den Teil Agglomerationsverkehr (S-Bahn), der provisorisch auf 50% gesetzt ist. Der Realisierungshorizont (Inbetriebnahme) ist mit 2. Teilergänzung S-Bahn Bern auf Ende 2018 geplant. Entsprechend wird die Priorität angepasst. Die Zweckmässigkeit muss im Zusammenhang mit den Ausbauten im Knoten Bahnhof Bern noch bestätigt werden.
351.013	Tiefbahnhof Bern RBS	350.00	A → B	B: Die frühest mögliche Erreichung der Bau- und Finanzreife liegt im B-Horizont. Die grundsätzliche Zweckmässigkeit des Lösungsansatzes muss zudem im Rahmen der weiteren Planungsarbeiten in einer grossräumigen Gesamtsystembetrachtung noch nachgewiesen bzw. bestätigt werden.
351.006	Ausbau Bolligenstrasse	13.50	A → B	B: Kosten/Nutzen-Verhältnis genügend. Die Massnahme ist hinsichtlich der flankierenden Massnahmen für die Ortsdurchfahrt Ostermundigen sowie in Bezug auf die Koordination mit einer mittel- bis langfristigen Optimierung der Buslinien(-struktur) im Nordosten von Bern zu verbessern.
351.018	3. Gleis Gümligen Münsingen,	110.00	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Der Nutzen eines ¼-h-Takts S-Bahn nach Münsingen steht in einem ungünstigen Verhältnis

M-Nr.*	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Ände- rung	Begründung
	Entflechtung Gümligen, Wendegleis Münsingen			zu den hohen Kosten.
351.019	Verlängerung Tram 9 nach Kleinwabern und neue S- Bahn- Haltestelle Kleinwabern	61.30	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend, anerkannter Handlungsbedarf.  Die Ziele einer besseren Verknüpfung zw. S-Bahn und städtischem Feinverteiler auf dem Gürbetaler Korridor sowie einer besseren öV-Erschliessung des bestehenden und küftigen Siedlungsgebiets von Kleinwabern sind verfolgenswert.  Das Ziel der Verknüpfung kann im Gebiet Bahnhof Weissenbühl West im Zusammenhang mit dem künftigen Tram 10 besser erreicht werden. Insbesondere weil dieser Verknüpfungspunkt stadtnaher liegt und die Möglichkeit bietet, weitere wichtige Siedlungsgebiete an den Gürbetaler Korridor anzubinden.  Zur besseren öV-Erschliessung Kleinwaberns bedarf es nicht einer Erschliessung mit Tram und S-Bahn. Die geeignete Lösung hängt insbesondere auch von der weiteren Siedlungsentwicklung im Raum Kleinwabern ab, deren Stossrichtung im Agglomerationsprogramm zu wenig ersichtlich ist.
351.009	Münsingen Entlastungsstra sse Nord	11.70	B → C	C: Reifegrad ungenügend. Es ist noch kein Konsens für die Bestlösung gefunden worden.

Tabelle 5-5 (\* M-Nr. des ARE)

## 5.6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

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

#### **C-Liste**

Die nachfolgende C-Liste ist nicht vollständig. Es werden nur jene C-Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Vormerkung in der B-Liste nicht rechtfertigt.

M-Nr.*	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP
351.018	<ol><li>Gleis Gümligen Münsingen, Entflechtung Gümligen, Wendegleis Münsingen</li></ol>	110.00
351.019	Verlängerung Tram 9 nach Kleinwabern und neue S-Bahn- Haltestelle Kleinwabern	61.30

Tabelle 5-6 (\* M-Nr. des ARE)

## 6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

## 6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

### 6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand "Festsetzung" (FS), Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand "Zwischenergebnis" (ZE) aufweisen. Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

#### A-Liste:

Massnahmen(paket)	Stand der Verankerung	Handlungsbedarf / Konsequenz
351.008 - Verkehrssanierung	Anpass. 06/C_04: FS (nur ESP9	
Worb		
14 - Umstellung Buslinie 10	Anpass. 06/B_04: VO	Verankerung im RP überprüfen
nach Köniz/Schliern (TRAM)	(Bern Süd/Köniz ZMB Bern S)	
B36a - Tram	Anpass. 06/B_04: VO	
Ostermundigen/Rüti		
351.017 - Entflechtung	Anpass. 06/B_04: Rahmenpl. ZE	Handlungsbedarf im Hinblick auf
Wylerfeld	Anpass. 06/B_04: nach 2012/VO	Festsetzung prüfen
Tabelle 6-1		

#### **B-Liste:**

;	Massnahmen(paket) 351.006 - Doppelspur Liebefeld-Köniz, inkl.	Stand der Verankerung Anpass. 06/B_04: VO (Bern Süd/Köniz ZMB Bern S)	Handlungsbedarf / Konsequenz Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen
	Anpassung Haltestelle Liebefeld		
;	351.013 - Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)		Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen
-;	351.020 - Tiefbahnhof Bern RBS	Anpass. 06/B_04: ZE (Knoten Bern Rahmenplan)	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen
	B31c - Entflechtung Holligen	Anpass. 06/B 04: nach 2012/VO	

Tabelle 6-2

Die erforderlichen Richtplananpassungen im Bereich Siedlungsentwicklung zur Sicherstellung der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen sind ebenfalls bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung vorzunehmen.

## 7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung wird auf die unter den Wirksamkeitskriterien erwähnten Stärken und Schwächen verwiesen.

Zentraler Punkt für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms wird es sein, dass die in Bearbeitung befindlichen konzeptionellen Vorstellungen der Siedlungsentwicklung nach innen und die daraus abgeleiteten Massnahmen für die Agglomeration konkretisiert werden. Im Bereich Verkehr gilt es die Massnahmenentwicklung für alle Handlungsbereiche und Teilräume in gleicher Stringenz durchzuführen.

#### **ANHANG**

Liste der Massnahmen, welche Bestandteil des LV-Benchmarks des Bundes sind.

M-Nr.*	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005**/***
351.025	Bern/Köniz: Schliessen von Netzlücken	Α	10.50	9.00
	(Massnahmenpaket)			
351.033	Veloparkierung Bahnhöfe (Belp, Bern, O.digen,	Α	7.00	6.00
	M.buchsee, Schönbühl)			
351.034	Paket: Veloparkierung in den Gemeinden	Α	2.00	1.71
351.035	Schliessen von Netzlücken (neue Brücken,	В	15.50	13.29
	Unterführungen, Wegstücke)			
351.036	Neuenegg, Laupen, Wünnewil-Flamatt	В	5.00	4.29
	(Ortsverbindung)			
351.039	Wangental (Bern, Köniz, Neuenegg)	В	5.00	4.29
351.041	Kirchlindach (Uettligenstr Bernstrasse)	В	5.00	4.29
351.042	Erweiterung Bike & Ride	В	6.20	5.31
Summe	LV_A/B-Liste		56.20	48.18

Keine Kürzung It. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

351.046	Konzept LV_A-Liste	А	16.71
351.047	Konzept LV_B-Liste	В	31.46

Tabelle Anhang (\* M-Nr. des ARE, \*\* Preisstand 2005 exkl. MWSt.; \*\*\* Eine Differenz zwischen Summe LV\_A/B-Liste und der Summe der aggregierten Einzelmassnahmen (Konzept LV\_A- und B-Liste) kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen. Die Kosten der Massnahmen Konzept LV\_A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

	•	****

#### Anhang 3 (Bestätigung betreffend Einleitung und Durchführung der Massnahmen)

- Stellungnahme des Gemeinderates der Stadt Bern, vom 2. September 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates Belp, vom 27. August 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates Ittigen, vom 3. September 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates Münchenbuchsee, vom 17. August 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates Münsingen, vom 2. September 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates Neuenegg, vom 1. September 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates Wohlen, vom 3. September 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates Worb, vom 8. September
- Kantonaler Richtplan Veloverkehr, vom 22. Dezember 2004
- Richtplan "ESP Ittigen Papiermühle", genehmigt durch den Kanton Bern am 20. Juli 2010
- Zonenplan ZPP G "ESP Ittigen Papiermühle"
- Regionaler Richtplan Teil 2a Naherholung+Landschaft (Worbletalweg), vom 24. Mai 2004, genehmigt durch den Kanton im Mai 2005.
- Überbauungsordnung ZPP VIII "Gewerbe Süd", genehmigt durch den Gemeinderat Belp am 18. Oktober 2007
- Legislaturplanung 2010 2013 der Gemeinde Köniz, vom Gemeinderat verabschiedet am 11. August 2010