

# **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, Münsterstrasse 2, 3011 Bern  
und  
die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

im Folgenden als Kanton bezeichnet

betreffend das

# **Agglomerationsprogramm Burgdorf Teil Verkehr und Siedlung**

**1. Generation  
2007**

im Folgenden als Agglomerationsprogramm Burgdorf 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 Burgdorf geregelt. Die Beteiligung des Bundes am Agglomerationsprogramm Burgdorf 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 40 Prozent und einen Höchstbetrag von 3.74 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, Region Emmental und Regionaler Verkehrskonferenz entstanden.

## **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 und 3.3 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 und 3.3 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:

		Siedlung			
404.201	S1	Ortsplanung – Ausscheidung von Bauzonen Wohnen	ARE	BE – JGK AGR	realisiert
404.202	S2	Ortsplanung – Ausscheidung von Bauzonen Arbeiten	ARE	BE – JGK AGR	realisiert
404.203	S3	Ortsplanung – Koordination der Siedlungsentwicklung	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
404.204	S4	Ortsplanung – Information	ARE	BE – JGK AGR	realisiert
404.205	S5	Wohnen – besonders attraktive Wohnlagen mit guter öV-Erschliessung	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
404.206	S6	Arbeiten – Entwicklungsschwerpunkte, Bestandspflege	ARE	BE – JGK AGR	in Realisierung
404.207	U1	Umsetzung	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
		Verkehr			
404.208	ÖV2	Stärkung des öffentlichen Agglomerationsverkehrs	ARE	BE - BVE GS	bis 2014
404.001		Neue Strasse ESP Schachen-Buchmatt	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	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP
Schiene			
404.005		Erhöhung P+R-Plätze bei Bahnhöfen	3.60

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	Nr. AP	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Koordinierende Stelle Bund	Koordinierende Stelle AP (kantonale Stelle)
Langsamverkehr						
404.011		Konzept LV_A-Liste	4.34	1.74	ASTRA	BE - BVE TBA
Aufwertungen Ortsdurchfahrten bzw. Sicherheit Strassenraum						
404.002		Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	5.00	2.00	ASTRA	BE - BVE TBA
<b>Total</b>			<b>9.34</b>	<b>3.74</b>		

Tabelle 3.3

### 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 der Agglomeration 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.	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen
ARE-Code	Nr. AP		
	MIV		
404.004	Einzelmassnahmen Oberburg (Kreisel)	1.40	
	Langsamverkehr		
404.012	Konzept LV_B-Liste	11.31	

Tabelle 3.4

## 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 3.74 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) (Ziff. 1.2) zugunsten des Agglomerationsprogramms Burgdorf 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 Massnahmenpaket der A-Liste bau- und finanzreif und entspricht inhaltlich dem Agglomerationsprogramm Burgdorf 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 Burgdorf 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 725.116.1).

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 Stafelung 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 vorbehaltlich 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 Controlling-Richtlinien des BAV über die Projektsteuerung, Projektaufsicht und Berichterstattung 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**

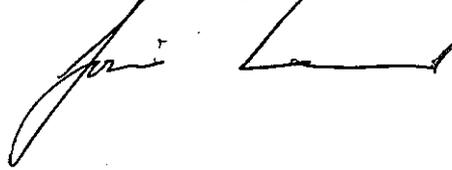
Folgende Dokumente bilden einen integrierenden Bestandteil dieser Vereinbarung und stehen im Fall von Widersprüchen nacheinander in angeführter Rangordnung:

1. 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 Burgdorf, Abstimmung Verkehr und Siedlung, 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 Originalfassungen ausgefertigt. Jede Partei erhält ein Exemplar.

Bern, ...31.1.2011...

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation



Departementschefin Doris Leuthard

Bern, ...11.1.11...

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des  
Kantons Bern



Regierungsrat  
Christoph Neuhaus

Bern, ...24.12.2010...

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des  
Kantons Bern



Regierungsrätin  
Barbara Egger-Jenzer

Die Region Emmental hat von der Leistungsvereinbarung Kenntnis genommen.

Verteiler: Eidgenössische 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.	Massnahme/Massnahmepakete	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung
ARE-Code	Nr. AP		
404.007	Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 1)	4.29	1.71
404.008	Ausbau kant. und regionaler Velowegnetze	3.86	1.54
404.009	Velostation / Veloparkierung	1.71	0.69
	<b>Summe</b>	<b>9.86</b>	<b>3.94</b>
404.011	<b>Konzept LV_A-Liste</b>	<b>4.34*</b>	<b>1.74</b>

Tabelle A1.1 (\* Kürzung lt. Benchmark Prüfbericht Bund)

Priorität B

Nr.	Massnahme/Massnahmepakete
ARE-Code	Nr. AP
404.010	Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 2)
404.012	<b>Konzept LV_B-Liste</b>

Tabelle A1.2



30. Oktober 2009

---

# **Agglomerationsprogramm Burgdorf**

## **Prüfbericht des Bundes**

---

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / I411-0177

Eidgenössisches Departement für  
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen</b> .....	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Resultate</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen</b> .....	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung</b> .....	<b>7</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis).....	10
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)</b> .....	<b>11</b>
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung .....	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen .....	12
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete) .....	12
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	13
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	13
<b>6</b>	<b>Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen</b> .....	<b>14</b>
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	14
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	14
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms</b> .....	<b>15</b>
<b>ANHANG</b>	.....	<b>16</b>

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Burgdorf bestehend aus:

- Synthesebericht 2007, 4. Dezember 2007
- Agglomerationsprogramm Burgdorf, Dezember 2007
- ZMB Verkehrserschliessung Emmental

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 Burgdorf ist in erster Linie auf die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Burgdorf ausgerichtet. Dementsprechend kann es bei der Verbesserung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit eine gute Wirkung erzielen. Das Agglomerationsprogramm kann einen Qualitätssprung im LV erzielen. Die verschiedenen Verkehrsmassnahmen haben einen indirekten positiven Effekt bei der Siedlungsqualität. Die kantonalen Vorgaben für Neueinzonungen vermögen im burgdorfer Kontext eine gewisse Wirkung auf eine Siedlungsentwicklung nach innen zu erzielen.

Trotz eines bereits gut installierten öffentlichen Verkehrsnetzes in Burgdorf bleiben Lücken in der ÖV-Erschliessung bestehen. Eine weitere grosse Schwäche ist das Fehlen konzeptioneller Vorstellungen zur Siedlungsentwicklung nach innen sowie die fehlende Umsetzung einer restriktiven ESP- und VE-Politik. Die Problematik des ESP Schachen – Kirchberg wird mit dessen Ausweitung tendenziell verschärft.

Insgesamt werden gegenüber dem Trend beim LV merkliche, beim ÖV nur geringfügige Umsteigeeffekte erwartet. Dadurch ist eine gewisse Verminderung der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen zu erwarten.

Für eine kleine Agglomeration kann Burgdorf als Fussgänger- und Velomodellstadt und im ÖV auf einen verhältnismässig guten Standard verweisen. Deshalb wird ein Vorleistungspunkt im Bereich Verkehrssysteme vergeben.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Burgdorf auf Fr. 22.05 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine kleine Agglomeration als tief eingestuft.

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

40%
-----

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.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005**	beantragter Bundesbei- trag**
404.002	Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf	5.70	5.00	2.00
404.011	Konzept LV_A-Liste		4.34	1.74
Summe			9.34	3.74

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**
404.004	Einzelmassnahmen Oberburg (Kreisel)	1.60	1.40	0.56
404.012	Konzept LV_B-Liste		11.31	4.52
Summe			12.71	5.08

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 Unterhalts- und 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 grundsätzlich erfüllt sind. Der Bund hat schon im Rahmen der Zwischenbeurteilung auf einzelne Lücken verwiesen. Die Ende 2007 eingereichte Fassung des Agglomerationsprogramms hat diese Anregungen nicht berücksichtigt. Das Verständnis des Agglomerationsprogramms könnte deutlich verbessert werden, wenn diese Lücken in der Analyse und in der Darstellung der Massnahmen gezielt geschlossen würden.

Hinweise zur Trägerschaft: Das Agglomerationsprogramm äussert sich nur ungenügend dazu, wie die Umsetzung des Agglomerationsprogramms gewährleistet werden soll und wer für das Controlling verantwortlich ist.

### 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

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung  
kriterium*

WK1:	<b>Stärken</b>
Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<ul style="list-style-type: none"> <li data-bbox="432 1615 1394 1783">▪ Das Agglomerationsprogramm sieht gewisse Taktverdichtungen und Frequenzerhöhungen im Bus-Angebot in Spitzenzeiten und auf bestimmten Linienabschnitten vor. Zusammen mit den Massnahmen zur Aufwertung und Verbesserung des Verkehrsflusses im Stadtbereich von Burgdorf (Umbau Ortsdurchfahrt Burgdorf) wird die Qualität für den ÖV leicht gesteigert.</li> <li data-bbox="432 1794 1394 1962">▪ Der Umbau der Ortsdurchfahrt Burgdorf und die Gestaltung des Kreisels in Oberburg tragen zur Verflüssigung des Strassenverkehrs und damit zur Stauminderung bei. Diese Massnahmen setzen an den zentralen Punkten der Agglomeration an und werten den Strassenraum auch für den Fussgängerverkehr auf.</li> <li data-bbox="432 1973 1394 2067">▪ Die Erreichbarkeit des Zentrums Burgdorf wird durch den Ausbau des Busangebotes sowie durch die verkehrsverflüssigenden Massnahmen in der Stadt Burgdorf etwas verbessert. Ferner wirken die vorgeschlagenen LV-</li> </ul>

Massnahmen positiv auf die Erreichbarkeit der Entwicklungsschwerpunkte in Burgdorf.

- Insgesamt tragen die vorgeschlagenen Massnahmen in einigen Teilgebieten der Agglomeration zur Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs bei. Das Netz wird im Agglomerationskern verdichtet, wo insbesondere die Aufwertung von Strassenräumen die Qualität im LV deutlich unterstützt.

#### **Schwächen**

- Die aufgezeigten Schwachstellen in der ÖV-Erschliessung werden nicht konsequent angegangen (z.B. Erschliessungslücken).
- Im ÖV wird weiter kein Handlungsbedarf aufgrund der ausgewiesenen überlasteten Strassenknoten aufgezeigt.
- Es ist nicht nachvollziehbar, wie die vorliegenden LV-Massnahmen aus dem Teilprojekt Langsamverkehr der ZMB Burgdorf/Emmental in ein LV-Konzept eingebettet sind. Ein feinmaschiges LV-Netz in der Agglomeration wird nicht definiert. Eben so wenig wird aufgezeigt, wie das Agglomerationsprogramm von den Erfahrungen der Velomodellstadt profitieren könnte.

WK2:

Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen  
gefördert

#### **Stärken**

- Städtebaulich gute und Lebensqualität fördernde Wohnprojekte sollen durch die Beteiligung am kantonalen ESP-Wohnen-Programm unterstützt werden.
- Die städtebauliche Qualität wird durch die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Burgdorf sowie mit verschiedenen LV-Massnahmen verbessert. Zusätzlich werden weitere verkehrsberuhigte Zonen und Begegnungszonen umgesetzt.
- Die kantonalen Vorgaben für Neueinzonungen vermögen im burgdorfer Kontext eine gewisse Wirkung auf eine Siedlungsentwicklung nach innen zu erzielen.

#### **Schwächen**

- Eine Schwäche ist das Fehlen konzeptioneller Vorstellungen zur Siedlungsentwicklung nach innen sowie die fehlende Umsetzung einer restriktiven ESP- und VE-Politik auf regionaler Stufe.
- Die Problematik des ESP Schachen – Kirchberg wird mit dessen Ausweitung tendenziell verschärft.
- Die Konsequenzen der beabsichtigten ESP-Erweiterung Schachen-Buchmatt auf das nationale und regionale Verkehrsnetz sind ungenügend aufgezeigt.

WK3:

Verkehrssicherheit  
erhöht

#### **Stärken**

- An neuralgischen Achsen und Punkten (Ortsdurchfahrten Burgdorf, Kreisel Oberburg) werden Massnahmen vorgesehen, die die Verkehrssicherheit deutlich erhöhen.
- Zusätzlich wird durch eine Reihe von LV-Massnahmen die Verkehrssicherheit verbessert.

#### **Schwächen**

- Eine systematische Beseitigung von Unfallschwerpunkten, beziehungsweise die Wirkung der einzelnen Massnahmen auf die Verkehrssicherheit ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich.

WK4:

Umwelt-  
belastung und  
Ressourcen-  
verbrauch  
vermindert

#### **Stärken**

- Die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Burgdorf trägt zur Verflüssigung des Verkehrs bei, was sich leicht positiv auf die Verkehrsimmissionen auswirkt. Die LV-Massnahmen und die Angebotsverbesserungen im ÖV führen zu gewissen Verlagerungseffekten auf LV und ÖV. Insgesamt sind geringe Verminderungen der Luftschadstoff- und Lärmbelastung zu erwarten.

**Schwächen**

- Es sind keine Siedlungsmassnahmen ersichtlich, die zu einer Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend beitragen.
- Das Agglomerationsprogramm zeigt kaum konkrete, konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung auf, die indirekt auch eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen würden.

Vorleistungen WK 1-4 Burgdorf ist Fussgänger- und Velomodellstadt und hat dafür einige Vorleistungen erbracht, die für eine kleine Agglomeration beachtlich sind. Für eine kleine Agglomeration verfügt Burgdorf über ein verhältnismässig gutes ÖV-Netz.

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>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	1	1	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	1	0	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2	0	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
<b>Summe WK1 – WK4 (Nutzen)</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>6</b>

Tabelle 4-2

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

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 22.05 Mio. für eine kleine Agglomeration werden diese Kosten als tief eingestuft.

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

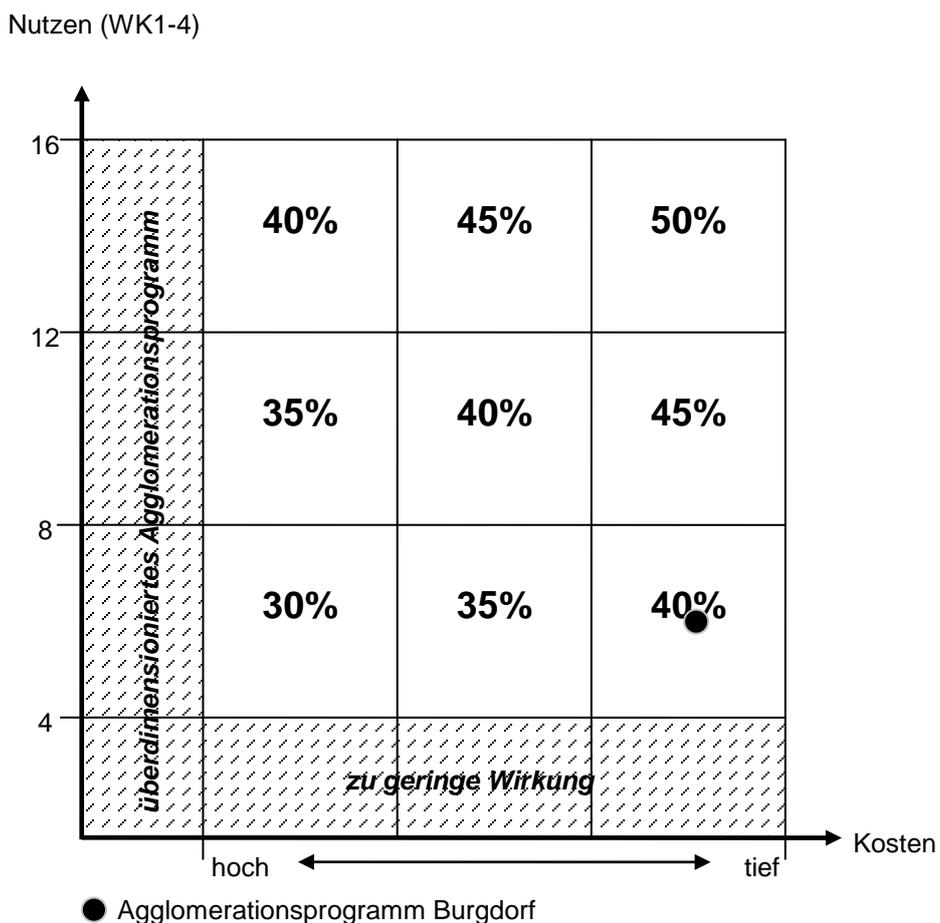


Abbildung 4-1

## 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  
Agglomerations-  
programm\**

Stärkung Langsamverkehr /umwelt- schonende Mobilitätsarten (Paket 2) - 404.010	Das Massnahmenpaket ergibt sich aus dem Teilprojekt LV, welches für Fr. 60.00 Mio Massnahmen vorsieht. Dies ist ein sehr hoher Kostenbestandteil. Aus diesem Grund wird die Massnahmen in zwei Teile geteilt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 2), Priorität B LV_Benchmark, 30.00 Mio.</li> <li>▪ Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 2), Priorität C, 30.00 Mio.</li> </ul>
--	---

Tabelle 5-1 (\* M-Nr. des ARE)

## 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:

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
404.001	Neue Strasse ESP Schachen-Buchmatt	Mit der Massnahme wird ein Teilgebiet besser erschlossen. Die Massnahme hat derzeit eine reine Erschliessungsfunktion und bewirkt nur eine geringfügige Verbesserung der Verkehrssysteme. Sie kann laut UVEK-Weisung nicht über den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden.

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:

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
404.005	Erhöhung P+R-Plätze bei Bahnhöfen	A	3.60

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:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
Keine vorhanden			

Tabelle 5-4

## 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:

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
404.010	Stärkung Langsamverkehr/ umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 2)	30.00	B → C	C: aufgrund überdimensioniertem LV-Paket
404.003	Aufhebung 2 Niveauübergänge Burgdorf (abhängig von Realisierung VEE)	40.00	B → C	C: Der Handlungsbedarf muss nach erfolgter Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Burgdorf, sowie aufgrund des Standes der Planung eines allfälligen Zubringers Emmental neu beurteilt werden. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis hängt stark davon ab. Die Massnahme wird daher vorerst in Priorität C vorgesehen.

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.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 5-6

## 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:

<i>Massnahmen(paket)*</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
404.007 Stärkung Langsamverkehr/umwelt- schonende Mobilitätsarten (Paket 1)		RP-Relevanz klären

Tabelle 6-1 (\* M-Nr. des ARE)

#### B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)*</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
404.010 Stärkung Langsamverkehr/umwelt- schonende Mobilitätsarten (Paket 2)		RP-Relevanz klären

Tabelle 6-2 (\* M-Nr. des ARE)

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, die Realisierungschancen eines allfälligen Zubringers Emmental definitiv zu klären. Bei einem positiven Entscheid sind die Planungen in das Agglomerationsprogramm zu integrieren und darauf abgestimmte Massnahmen im Bereich Verkehr und Siedlung zu erarbeiten. Ferner müssen klare konzeptionelle Vorstellungen der Siedlungsentwicklung nach innen im Agglomerationsprogramm konkretisiert werden.

## ANHANG

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

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**/**</i>
404.007	Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 1)	A	5.00	4.29
404.008	Ausbau kant. und regionaler Velowegnetze	A	4.50	3.86
404.009	Velostation / Veloparkierung	A	2.00	1.71
404.010	Stärkung Langsamverkehr/umweltschonende Mobilitätsarten (Paket 2)	B	30.00	25.72
Summe	LV_A/B-Liste		41.50	35.58

Infolge des Benchmarks werden die LV-Kosten wie folgt gekürzt:

Summe LV\_A-Liste: Fr. 9.86 Mio\*\* / Summe LV\_B-Liste: Fr. 25.72 Mio\*\*

Kürzung lt. Benchmark insges. Fr. 19.93 Mio\*\*

404.011	Konzept LV_A-Liste gekürzt	A		4.34
404.012	Konzept LV_B-Liste gekürzt	B		11.31

Die Kürzung erfolgt proportional zu den Summen der LV-A/B-Liste – genaue Beschreibung der Methode siehe Erläuterungsbericht.

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)

- Schwerpunktprogramm Region Burgdorf, vom 17. März 2008, genehmigt durch den Kanton Bern am 14. Oktober 2008