

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 Bern 2. Generation 2011 / 2012 Teil Verkehr und Siedlung

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 2014 enthalten (Anhang 2).
- 1.2 In der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Bern der 2. Generation geregelt. Die Beteiligung des Bundes am Agglomerationsprogramm Bern stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr, welcher auf der Basis der Prüfung aller 2011/2012 eingereichten Agglomerationsprogramme der 2. Generation unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation erlassen worden ist. Er legt einen Beitragssatz von 35 Prozent und einen Höchstbeitrag von 304.62 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) für die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen (A-Liste der 2. Generation, vgl. Kap. 3.3) fest.
- 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 Die Bestimmungen in Ziff. 4.2 und Ziff. 5 dieser Leistungsvereinbarung sind auf die Massnahmen der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Bern der 1. Generation sinngemäss anwendbar. Im Anhang 5 dieser Leistungsvereinbarung werden alle definitiv nicht umsetzbaren mitfinanzierten Massnahmen der 1. Generation aufgeführt.

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 Baugesetz des Kantons Bern, Art. 101, Abs. 2 vom 28.11.2006 und den Regierungsratsbeschluss vom 01. April 2015 (Nr. 382/2015). (Anhang 3).

2.2 Pflichten

- 2.2.1 Der Bund verpflichtet sich im Sinne von Ziff. 4 dieser Leistungsvereinbarung zur Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 dieser Leistungsvereinbarung. Die kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes bleiben vorbehalten.

- 2.2.2 Der Kanton verpflichtet sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten zur Vorbereitung und Umsetzung 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 die an den Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 dieser Leistungsvereinbarung beteiligten Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen gemäss Anhang 4 verpflichtet haben. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.
- 2.2.4 Der Kanton verpflichtet sich, die Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen durch die verschiedenen Stellen des Kantons und der Gemeinden im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu überwachen. Er setzt alles daran, dass die Umsetzung dieser Leistungsvereinbarung nicht gefährdet ist.

3 Relevante Massnahmen¹ der Agglomerationsprogramme 2. Generation

Dieses Kapitel listet alle Massnahmen auf, welche nebst den Massnahmen der Leistungsvereinbarung bezüglich des Agglomerationsprogramms 1. Generation für die Prüfung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses des Agglomerationsprogramms der 2. Generation mitberücksichtigt worden sind und zur Festsetzung des entsprechenden Beitragssatzes relevant waren.

3.1 Nicht durch den Infrastrukturfonds mit-finanzierbare Massnahmen der 2. Generation

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	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
Siedlung (inkl. Landschaft)					
0351.2.098	S1	Regionale Zentralitätsstruktur (Bezeichnung Zentrenstufen 4 und 5)	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A
0351.2.099	S2	Umsetzung Zielszenario (v.a. Durchführung einer Informations- und Sensibilisierungskampagne)	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A
0351.2.100	S3	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A
0351.2.101	S4	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpakete“ gemeint. Mit der Bezeichnung „Teilmassnahme/n“ („Projekte“ bei Schienenmassnahmen) sind Etappen von Einzelmassnahmen oder einzelne Massnahmen von Massnahmenpaketen gemeint.

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
0351.2.102	S5	Siedlungsentwicklung nach innen (Nutzungsreserven für Verdichtung und Umstrukturierung identifizieren und mobilisieren)	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A
0351.2.103	S6	Verkehrsintensive Vorhaben	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A
0351.2.104	S7	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A
0351.2.105	L2	Natur, Landschaft und Erholung (siedlungsprägende Grünräume, grünes Band, Vorranggebiete Natur/Landschaft, Landwirtschaft, Erholung/Freizeit, Schwerpunkte Erholung/Freizeit, regionale Vernetzungskorridore, ökologische Aufwertungsgebiete definieren)	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A
Verkehr					
0351.2.067	V - ÖV 5.1	Verbesserungen des Angebotes der S-Bahn	ARE	BE - BVE AöV	A
0351.2.068	V - ÖV 5.2a	Verbesserungen Tram- und Busangebot Kernagglomeration	ARE	BE - BVE AöV	A
0351.2.069	V - ÖV 5.2b	Verbesserungen Busangebot ländlicher Raum	ARE	BE - BVE AöV	A
0351.2.096	V - NM 2	Parkplatz-bewirtschaftung und Tempo-30-Zonen	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A
0351.2.097	V - NM 3	Freizeitparkplätze im ländlichen Raum	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration					
0351.2.086	V - KM 1	P+R-Anlagen	ARE	Regionalkonferenz Bern-Mittelland	A

Tabelle 3.1

Die Planung und Realisierung von Siedlungsmassnahmen muss in Übereinstimmung mit der revidierten Raumplanungsgesetzgebung (RPG/RPV) und den entsprechenden kantonalen Richtplananpassungen erfolgen.

3.2 Eigenleistungen, Priorität A der 2. Generation

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

Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	
ARE-Code	Nr. AP		
Eisenbahn			
0351.2.040	V-ÖV 2.1.1b	ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl	0.80
Tram/Strasse			
0351.2.111	V-ÖV 3.2	Doppelspurausbau Tram 6, Muri, Teil Eigenleistung	15.00*
Kapazität Strasse			
0351.2.013	V-MIV 5.2a	Köniz, Regionale Verbindung Landorfstrasse	2.00
0351.2.018	V-MIV 5.2f	Muri, Strassenkorrektio n Haco - Scheyenholz	3.00
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum			
0351.2.014	V-MIV 5.2b	Köniz, Wabern, Kirchstrasse	3.50
0351.2.017	V-MIV 5.2e	Muri, Sanierung Schlossmauer	2.90
0351.2.019	V-MIV 5.2g	Belp, Sanierung Käsestrasse	2.20

Tabelle 3.2

*Die Massnahme 0351.2.058 wurde aufgeteilt und wird getrennt berücksichtigt. Massnahme 0351.2.111 Doppelspurausbau Tram 6, Muri, Teil Eigenleistung siehe 3.2; Massnahme 0351.2.112 Doppelspurausbau Tram 6, Muri, Teil BAV siehe Tab. 5.3 im Anhang 3 des Prüfberichts.

3.3 Liste der Massnahmen, Priorität A (A-Liste der 2. Generation)

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 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr sichert der Bund die Mitfinanzierung folgender Massnahmen zu. Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziffer 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen.

Nr.	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Zuständige Stelle Bund	Zuständige Stelle Agglomerationsprogramm (kantonale Stelle)
ARE-Code	Nr. AP				
Eisenbahn					
0351.2.034	V-ÖV 1.1a	Realisierung Bahnhof RBS	466.00	163.10	BAV BE – BVE AÖV
0351.2.035	V-ÖV 1.1b	Realisierung Publikumsanlagen SBB	309.17	108.21	BAV BE – BVE AÖV
Kapazität Strasse					
0351.2.006	V-MIV 4.1	Bern / Ostermündigen, Korrektio n Bolligenstrasse	15.00	5.25	ASTRA BE – BVE TBA
0351.2.033	V- MIV 6.1	Korrektio n Wangental	8.99	3.15	ASTRA BE – BVE TBA

Nr.		Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Zuständige Stelle Bund	Zuständige Stelle Agglomerationsprogramm (kantonale Stelle)
ARE-Code	Nr. AP					
Langsamverkehr						
0351.2.106		LV A-Liste (Anhang 1)	4.82	1.69	ASTRA	BE - BVE TBA
Aufwertung/Sicherheit Strasse						
0351.2.015	V - MIV 5.2c	Ittigen, Grauholzstrasse	1.78	0.62	ASTRA	BE - BVE TBA
0351.2.016	V - MIV 5.2d	Bolligen, Umgestaltung Bolligen-/Krauchtalstrasse	4.45	1.56	ASTRA	BE - BVE TBA
0351.2.020	V - MIV 5.2h	Konolfingen, Sanierung Emmentalstrasse	1.33	0.47	ASTRA	BE - BVE TBA
0351.2.064	V-ÖV 3.5a	Stadt Bern, Breitenrainplatz	3.60	1.26	ASTRA	BE - BVE TBA
0351.2.065	V-ÖV 3.5b	Stadt Bern, Eigerplatz	6.00	2.10	ASTRA	BE - BVE TBA
0351.2.066	V-ÖV 3.5c	Stadt Bern, Viktoriaplatz	5.40	1.89	ASTRA	BE - BVE TBA
Multimodale Drehscheiben						
0351.2.090	V-KM 2.1a	Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf	2.14	0.75	ASTRA	BE - BVE TBA
0351.2.108	V-ÖV 2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bernstrasse und PU Mitte	29.40	10.29	ASTRA	BE - BVE A&V
Verkehrssystemmanagement						
0351.2.093	V-NM 1.1	Verkehrsmanagement Region Bern-Nord	7.78	2.72	ASTRA	BE - BVE TBA
0351.2.094	V-NM 1.2	Verkehrsmanagement Tram Region Bern	4.45	1.56	ASTRA	BE - BVE TBA
Total			870.31	304.62		

Tabelle 3.3

Der Kanton bestätigt, dass alle gemäss Prüfbericht richtplanrelevanten Massnahmen dieser Ziffer im genehmigten kantonalen Richtplan den Koordinationsstand Festsetzung haben.

3.4 Liste der Massnahmen, Priorität B (B-Liste der 2. Generation)

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 3. Generation der Agglomerationsprogramme sorgfältig zu begründen. Die Liste ist weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung seitens des Kantons verbunden. Insbesondere ist zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Leistungsvereinbarung die zukünftige Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert.

Nr.	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen des Bundes zum Zeitpunkt des Prüfberichts	
ARE-Code	Nr. AP			
Tram/Strasse				
0351.2.057	V - ÖV 3.1	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	41.68	Kurzfristig ist die Dichte des umliegenden Siedlungsgebietes nicht ausreichend für die Verbesserung der ÖV-Erschliessung durch S-Bahn und Tram, das Potenzial als Umsteigeknoten ist erst mit der weiteren Ansiedlung von Einwohnern und Arbeitsplätzen am Standort Kleinwabern gegeben. Das ÖV-Angebot soll zuerst mit der S-Bahn Haltestelle und einem Busvorlauf verbessert und die Entwicklung vorangetrieben werden, bevor eine Trammerschliessung erfolgt.
0351.2.059	V - ÖV 3.3	Netzentwicklung Zentrum (2. Trama- chse / Redundanzen)	95.17	
Kapazität Strasse				
0351.2.003	V-MIV 3.3	Kehrsatz, Neukonzeption Umfahrung	4.45	
0351.2.004	V-MIV 3.4	Münsingen, Entlastungsstrasse Nord	13.50	
0351.2.008	V-MIV 4.3	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.40	Die Planung und Finanzierung der Massnahme müssen noch vertieft werden, damit die nötige Reife für die A-Liste erreicht werden kann.
Langsamverkehr				
0351.2.072	V-LV 1.3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg	17.79	Die Abhängigkeit von der Realisierung des Autobahnanschlusses durch das ASTRA erfordert eine Umpriorisierung in den B-Horizont.
0351.2.073	V-LV 1.4	Bern, LV-Brücke Breitenrain - Länggasse	12.45	
0351.2.077	V-LV 2.2	Bern - Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	11.12	

Nr.	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen des Bundes zum Zeit- punkt des Prüfberichts
ARE-Code	Nr. AP		
		Aufwer- tung/Sicher- heit Strasse	
0351.2.022	V-MIV 5.4a	Vechigen, Boll, Anpassung Orts- durchfahrt	2.49
0351.2.025	V-MIV 5.4d	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	1.50
0351.2.078	V-LV 2.3	Bern- Köniz, Kö- nizstrasse, Lo- ryplatz - Tur- nierstrasse - Neuhausplatz	8.89
		Multimodale Dreh- scheiben	
0351.2.091	V-KM 2.1b	Velostation Bahnhof Oster- mundigen	1.77 Für den ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen stehen in erster Priorität die Anpassungen für die Traminie 10 im Vordergrund. Das Konzept für die Veloparkierung ist daran angepasst in einer 2. Etappe zu realisieren.
		Verkehrssystem- management	
0351.2.007	V-MIV 4.2	Bern, Ver- kehrsoptimierung	4.00 Die Massnahme muss für ihre Umsetzung verfeinert und auf die Bewirtschaftung des Anschlusses durch das ASTRA abgestimmt werden.
0351.2.095	V-NM 1.3	Verkehrsma- nagement Region Bern	40.03

Tabelle 3.4

3.5 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Im Prüfbericht (Kap. 5.3) sind Massnahmen aufgelistet, welche nicht über den Infrastrukturfonds sondern allenfalls mit anderen Bundesmitteln mitfinanziert werden können. Der Prüfbericht ist das Ergebnis der Beurteilung aus gesamtplanerischer Sicht. Die Stellungnahmen, Entscheide, Genehmigungsverfahren und Finanzierungsentscheide der zuständigen Bundesämter bleiben vorbehalten.

4 Finanzierung der Massnahmen der A-Liste der 2. Generation (Ziff. 3.3)

4.1 Beitrag

- 4.1.1 Die Finanzierung der Massnahmen der A-Liste der 2. Generation wird von Bund, dem Kanton und gegebenenfalls weiteren Beteiligten (regionale Körperschaft, Gemeinden, ausländische Körperschaften) gemeinsam gemäss der Liste der Massnahmen, Priorität A (Ziff. 3.3) sichergestellt.
- 4.1.2 Bei der festgelegten Kostenbeteiligung des Bundes von 304.62 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MwSt. und Teuerung, vgl. Ziff. 1.2) zugunsten des Agglomerationsprogramms Bern der 2. Generation handelt es sich um einen Höchstbeitrag, der nicht überschritten werden kann (Art. 2 Abs. 1 und 2 Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.3 Der Beitragssatz (Ziff. 1.2) für ein Agglomerationsprogramm gilt für die darin enthaltenen, mitfinanzierten Massnahmen (Ziff. 3.3 bzw. Art. 2 Abs. 2 Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.4 Der Bund finanziert die einzelnen Massnahmen maximal bis zum Höchstbeitrag (zzgl. MwSt. und Teuerung) gemäss der A-Liste (Ziff. 3.3). Die weitere Finanzierung der Massnahmen ist Sache des Kantons sowie gegebenenfalls weiterer Beteiligter (regionale Körperschaft, Gemeinden, ausländische Körperschaften).
- 4.1.5 Bei Kostenunterschreitungen leistet der Bund lediglich den prozentualen Anteil an den effektiven, anrechenbaren Kosten.
- 4.1.6 Mitfinanziert werden nur die nach den gesetzlichen Vorgaben anrechenbaren und ausgewiesenen Kosten (MinVG; MinVV).

4.2 Finanzierungsvereinbarungen

- 4.2.1 Ist eine Massnahme oder Teilmassnahme der A-Liste bau- und finanzreif und entspricht sie der Eingabe gemäss Agglomerationsprogramm Bern sowie den im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund gemachten Auflagen und hat das ARE allfälligen wesentlichen Änderungen zugestimmt, schliesst das zuständige Bundesamt (Ziff.3.3) gestützt auf die vorliegende Vereinbarung mit dem für die Massnahme zuständigen Kanton i.d.R. innert einer Frist von 4 Monaten ab Vorliegen der vollständigen Gesuchsunterlagen die Finanzierungsvereinbarung ab².
- 4.2.2 Beim Schienenverkehr kann das zuständige Bundesamt auch für eine Massnahme, die insgesamt finanzreif, aber nur teilweise (mindestens eine Teilmassnahme bzw. ein Projekt) baureif ist, eine Finanzierungsvereinbarung abschliessen. Zudem wird zusätzlich die Transportunternehmung Vertragspartei (Art. 17b Abs. 1 und 3 MinVG).

² Zu einer Massnahme, das heisst unter einem ARE-Code, können eine oder entsprechend der Aufteilung in Teilmassnahmen mehrere Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

- 4.2.3 Das zuständige Bundesamt kann auf Antrag der Trägerschaft für den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen Massnahmenpakete oder Einzelmassnahmen in Teilmassnahmen aufteilen, soweit die Umsetzung der zum Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung vorgesehenen Teilmassnahme für sich allein mit Blick auf die erwartete Wirkung sinnvoll erscheint. Bei jeder Finanzierungsvereinbarung müssen die noch nicht realisierten Teilmassnahmen dargelegt werden und dafür anteilmässig die mit der vorliegenden Leistungsvereinbarung vereinbarten Bundesmittel reserviert bleiben.

4.3 Baubeginn

- 4.3.1 Der Baubeginn von durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen oder Teilmassnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation darf, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.2, erst nach der Unterzeichnung der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung erfolgen.
- 4.3.2 Das zuständige Bundesamt kann auf Antrag der Trägerschaft vor Abschluss der Finanzierungsvereinbarung den vorzeitigen Baubeginn bewilligen, wenn ein Zuwarten mit dem Baubeginn mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden wäre. Über das Gesuch ist möglichst rasch zu entscheiden. Ein vorzeitiger Baubeginn ohne vorgängige Bewilligung durch das zuständige Bundesamt führt zur Verwirkung aller Ansprüche auf Bundesbeiträge für die entsprechende Massnahme (Art 26 SuG; SR 616.1).
- 4.3.3 Der Baubeginn von Massnahmen und Teilmassnahmen der A-Liste der 2. Generation (Ziff. 3.3) soll grundsätzlich innerhalb von vier Jahren ab Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung erfolgen. Fixe Fristen ergeben sich aus den Ziffern 4.3.1 und 6.2.1. Bei der zeitlichen Staffelung der einzelnen Massnahmen und Teilmassnahmen ist zu beachten, dass die angestrebte Wirkung baldmöglichst erreicht werden soll (vgl. dazu auch Ziff. 6.3.). Insbesondere gilt es, die Vorbereitung und Umsetzung der mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen aufeinander abgestimmt voranzutreiben.

4.4 Auszahlungsmodalitäten

- 4.4.1 Sind die Leistungsvereinbarung und die zur Massnahme oder Teilmassnahme gehörende Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet, zahlt der Bund auf Antrag des Kantons, der für die Massnahme bzw. Teilmassnahme verantwortlich ist, bzw. der Transportunternehmern gemäss Ziff. 4.4.5 vorbehaltlich der Ziffern 4.4.2, 4.4.3 und 6.2.1 - 6.2.3 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 und von Änderungen im Bundesrecht.
- 4.4.3 Es werden nur für effektiv nach Baufortschritt 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 einem allfälligen Liquiditätsengpass kommt Art. 24a MinVV zur Anwendung. Für den Baubeginn gelten die Bestimmungen gemäss Ziffer 4.3.
- 4.4.5 Die Beiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr werden an die Transportunternehmungen (Bahnunternehmungen) über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung ausbezahlt.

5 Umsetzungs- und Wirkungskontrolle sowie Controlling (Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling)

5.1 Umsetzungskontrolle

Der Kanton gewährleistet, dass alle vier Jahre der Stand der Umsetzung für alle hier vereinbarten Massnahmen in einem Umsetzungsreporting zuhanden des ARE nach den Vorgaben des Anhangs 6 dargestellt wird. Der Bund wird insbesondere prüfen, wie die Massnahmen gestaffelt sind und welche Massnahmen umgesetzt worden sind.

5.2 Wirkungskontrolle

Der Bund führt eine periodische Wirkungskontrolle des Agglomerationsprogramms durch. Diese vergleicht die angestrebte mit der tatsächlichen Entwicklung anhand von Indikatoren. Die Festlegung der Indikatoren für die Wirkungskontrolle erfolgt durch das ARE, die beteiligten Körperschaften und Bundesämter werden konsultiert. Der Kanton stellt dem Bund die für die Durchführung der Wirkungskontrolle erforderlichen Informationen zur Verfügung.

5.3 Controlling

5.3.1 Das Controlling des Bundes betrifft die mitfinanzierten Massnahmen (Ziff. 3.3), für welche eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet ist und umfasst ein Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling.

5.3.2 Im Bereich Strassen- und Langsamverkehr wird das Controlling der Massnahmen und Teilmassnahmen in den ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen geregelt.

5.3.3 Im Bereich Schienenverkehr wird das Controlling der Massnahmen und Teilmassnahmen (Projekte) in der Controlling- Richtlinie Agglomerationsprogramme des BAV geregelt.

5.4 Stichprobenkontrollen

Die zuständige Stelle beim Bund kann, nach Vorankündigung, jederzeit Stichprobenkontrollen durchführen. Der Kanton stellt die notwendigen Unterlagen zur Verfügung bzw. erlaubt dem Bund die Einsicht in alle relevanten Unterlagen.

6 Erfüllung, Nichterfüllung und mangelhafte Erfüllung der Leistungsvereinbarung

6.1 Erfüllung der Vereinbarung

6.1.1 Die Vereinbarung gilt als erfüllt, wenn die Massnahmen gemäss Ziffern 3.1, 3.2 und 3.3 entsprechend dem Agglomerationsprogramm Bern und dem Prüfbericht des Bundes umgesetzt, die Bestimmungen der vorliegenden Leistungsvereinbarung sowie der darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarung erfüllt und die Beiträge gemäss Ziffern 3.3. und 4 durch den Bund ausbezahlt sind (inkl. Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen).

- 6.1.2 Wesentliche Änderungen von Massnahmen gemäss Ziff. 3.1. mit Zeithorizont A und von Massnahmen gemäss Ziff. 3.3. bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE). Wesentliche Änderungen von Massnahmen gemäss Ziff. 3.2. bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), sofern eine Abhängigkeit mit einer mitfinanzierten Massnahme besteht. Als wesentlich gelten Änderungen, wenn sie einen spürbaren Einfluss auf die Wirkung der Massnahme haben können. Die Zustimmung wird erteilt, wenn mit der geänderten Massnahme eine vergleichbare oder bessere Wirkung zu erwarten ist oder wenn aufgezeigt wird, wie eine Wirkungseinbusse anderweitig kompensiert wird. Über die Genehmigung ist auf Gesuch der Trägerschaft möglichst rasch, i.d.R. innert 30 Tagen nach Vorliegen der vollständigen Gesuchsunterlagen, zu entscheiden.
- 6.1.3 Als Massnahmenänderung gilt auch der Ersatz von Teilmassnahmen eines Massnahmenpakets.
- 6.1.4 Die Änderung von Massnahmen nach Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung wird in der Finanzierungsvereinbarung geregelt. Die Zustimmung zu (i.S. von Ziff. 6.1.2) wesentlichen Änderungen darf vom zuständigen Bundesamt nur nach Absprache mit dem ARE erfolgen.

6.2 Mangelhafte Erfüllung oder Nichterfüllung der Vereinbarung

- 6.2.1 Werden einzelne mitfinanzierte Massnahmen³ bis 2027 nicht umgesetzt, erlischt der Anspruch auf die entsprechende Finanzhilfe. Der Anspruch erlischt ebenfalls, wenn der Kanton dem Bund schriftlich mitteilt, dass von der Vorbereitung oder Umsetzung einer Massnahme definitiv Abstand genommen worden ist. Bereits erhaltene Bundesbeiträge sind zurückzuerstatten. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.2.3 – 6.2.5 bleiben vorbehalten.
- 6.2.2 Wird eine Massnahme nur teilweise umgesetzt oder ohne schriftliche Zustimmung des Bundes verändert, kann er – sofern eine spürbar geringere Wirkung als sie der Massnahme im Rahmen der Prüfung durch den Bund zugrunde gelegt wurde zu erwarten ist – den dafür reservierten Beitrag reduzieren oder – sofern eine massiv geringere Wirkung zu erwarten ist – den dafür reservierten Betrag gänzlich verweigern sowie eine Rückzahlung bereits für die entsprechende Massnahme ausbezahlter Beiträge verlangen. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.2.3 bis 6.2.5 bleiben vorbehalten.
- 6.2.3 Zeigt sich im Rahmen der Umsetzungskontrolle oder einer Stichprobenkontrolle, dass eine Massnahme, Teilmassnahme oder Gruppe von Massnahmen nicht oder nur in ungenügender Masse vorbereitet und umgesetzt wird, kann der Bund den Abschluss neuer Finanzierungsvereinbarungen für Massnahmen, die mit der nicht umgesetzten Massnahme zusammen hängen, sistieren. In Fällen, wo diese fehlende oder ungenügende Vorbereitung und Umsetzung mit erheblichen Auswirkungen auf die Umsetzung des Gesamtkonzepts des Agglomerationsprogramms bzw. auf dessen Wirkung verbunden ist, kann der Abschluss von neuen Finanzierungsvereinbarungen für alle Massnahmen und Teilmassnahmen sistiert werden. Die Sistierung wird aufgehoben, sobald der Mangel in der Umsetzung behoben ist oder der Anspruch auf die Finanzhilfe infolge Zeitablauf oder Abstand erlischt (vgl. Ziff. 6.2.1).

³ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpakete“ gemeint. Mit der Bezeichnung „Teilmassnahme/n“ („Projekte“ bei Schienenmassnahmen) sind Etappen von Einzelmassnahmen oder einzelne Massnahmen von Massnahmenpaketen gemeint

6.2.4 Mittel, die für Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 vorgesehen waren, aber gestützt auf Art. 6.2.1 und 6.2.2. nicht beansprucht werden können, verbleiben im Infrastrukturfonds. Sie stehen der Gesamtheit der Agglomerationen für Massnahmen der nächsten Generationen des Programms Agglomerationsverkehr zur Verfügung. Nicht beanspruchte Bundesmittel können somit vom Kanton (bzw. der regionalen Körperschaft) nicht für andere zur Mitfinanzierung vorgesehene Massnahmen derselben Generation beansprucht werden. Eine Ausnahme bilden Teilmassnahmen, die innerhalb des gleichen Massnahmenpakets durch neue Teilmassnahmen mit vergleichbarer Wirkung ersetzt werden können.

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

6.3 Berücksichtigung des Stands der Umsetzung der Massnahmen bei der Prüfung des Agglomerationsprogramms der nächsten Generationen

Der Stand der Umsetzung der Massnahmen und die Wirkung des Agglomerationsprogramms (Ziff. 5.1, 5.2) werden im Rahmen der Beurteilung der nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigt werden.

7 Anpassung der Leistungsvereinbarung

7.1 Ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

7.1.1 Die vorliegende Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Bern 2. Generation wird in der Regel alle vier Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Soweit möglich erfolgt die Anpassung im Rahmen von Abschlüssen von Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen zukünftiger Generationen.

7.1.2 Falls die für das Agglomerationsprogramm zuständigen Stellen kein überarbeitetes Agglomerationsprogramm einreichen, verzichten sie auf Bundesmittel für die darauf folgende Finanzierungsetappe. Die Ansprüche für die Finanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 bleiben unter Vorbehalt von Ziffer 6.2.3 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 Eine ausserordentliche Anpassung einer Leistungsvereinbarung bedingt einen schriftlichen und begründeten Antrag an den Vertragspartner und ist nur im gegenseitigen Einvernehmen möglich. Vorbehalten bleibt die *clausula rebus sic stantibus*.

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 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

Die Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft.

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 zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3); Anhang 1
3. Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014 inkl. Anhang 3 mit Anpassungen nach 26.02.2014; Anhang 2
4. Leistungsvereinbarung der 1. Generation vom 31.01.2011 inkl. Anhang 5 der vorliegenden Leistungsvereinbarung 2. Generation
5. Agglomerationsprogramm Bern, Teil Verkehr und Siedlung, 2012
6. Weisung von 14.12.2010 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation
7. ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen
8. Controlling- Richtlinie Agglomerationsprogramme des BAV

Die Vereinbarung wird in 4 Originalfassungen ausgefertigt. Jede Partei erhält ein Exemplar.

Bern, ..27.5.2015.....

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation



Departementschefin Doris Leuthard

Bern, ..30.4.15.....

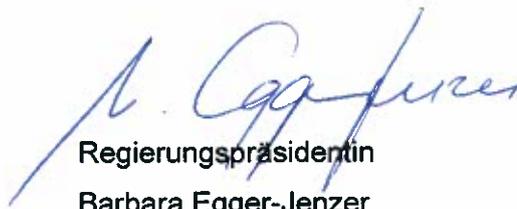
Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des
Kantons Bern



Regierungsrat
Christoph Neuhaus

Bern,- 6. MAI 2015.

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des
Kantons Bern



Regierungspräsidentin
Barbara Egger-Jenzer

Die Regionalkonferenz Bern-Mittelland hat die Leistungsvereinbarung zustimmend zur Kenntnis genommen.

Bern, ..23.04.2015.....

Regionalkonferenz Bern-Mittelland



Präsident der Geschäftsleitung

Ruedi Flückiger

Verteiler: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern, Regionalkonferenz Bern-Mittelland

Anhänge:

- Anhang 1: Liste der Massnahmen zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3).
- Anhang 2: Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014 inkl. Anhang 3 mit Anpassungen nach 26.02.2014;
- Anhang 3: Regierungsratsbeschluss (Kanton Bern)
- Anhang 4: Bestätigung betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen. (inkl. Übersichtsliste der Beschlüsse, Vereinbarungen und/oder ggf. Querverweise auf regionale und/oder kantonale Richtpläne betreffend Verpflichtung der Gemeinden und/oder der regionalen Körperschaften)
- Anhang 5: Listen der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarung 1. Generation, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind. (Leistungsvereinbarung 1. Gen., Kap.3.3)
- Anhang 6 Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Kapitel 6.3

Anhang 1 Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

Priorität A

Nr.	Massnahme/Massnahmenpakete		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			
0351.2.070	V-LV 1.1	Belp - Muri, Verbesserung Zufahrten Auguet- brücke	0.89	0.31
0351.2.071	V-LV 1.2	Wohlen, Uferweg	1.98	0.69
0351.2.076	V-LV 2.1	Uettligen - Zollikofen, Velo- und Fussgängersi- cherheit	0.71	0.25
0351.2.087	V-KM 2	B+R-Anlagen und Velostationen (A-Liste)	1.25	0.44
Summe			4.83	1.69
0351.2.106		Konzept LV A-Liste	4.82	1.69

Tabelle A1.1 *Eine Differenz zwischen Summe und Konzept LV_A-Liste kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen; massgebend sind die Beträge des Konzepts LV A-Liste.

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

Für Massnahmenänderungen gelten die Bestimmungen gemäss Ziff. 6.1.2 und 6.1.3.

Priorität B

Nr.	Massnahme/Massnahmenpakete	
ARE-Code	Nr. AP	
0351.2.079	V-LV 2.4	Worb, Velosicherheit Rubigenstrasse
0351.2.088	V-KM 2	B+R-Anlagen und Velostationen (B-Liste)

Tabelle A1.2



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Bern

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N032-0110

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	15
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	17
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	20
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	21
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes	21
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	22
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	23
ANHANG 1	24
ANHANG 2	25
ANHANG 3	26

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Bern bestehend aus:

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

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

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

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

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

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

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

35%

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

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

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

A-Liste

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

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

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
0351.2.008	V.MIV 4.3	Muri, Ausbau Knoten Melchenbühlplatz	2.70	2.40	0.84
0351.2.022	V - MIV 5.4a	Vechigen, Boll, Anpassung Ortsdurchfahrt	2.80	2.49	0.87
0351.2.025	V - MIV 5.4d	Konolfingen, Sanierung Kreuzplatz	2.00	1.50**	0.53
0351.2.057	V - ÖV 3.1	Verlängerung Tramlinie 9 nach Kleinwabern	49.00	41.68	14.59
0351.2.059	V - ÖV 3.3	Netzentwicklung Zentrum (2. Tramachse / Redundanzen)	106.20	95.17	33.31
0351.2.072	V - LV 1.3	Bern, LV-Führung Knoten Bolligenstrasse - Schermenweg	20.00	17.79	6.23
0351.2.073	V - LV 1.4	Bern, LV-Brücke Breitenrain - Länggasse	14.00	12.45	4.36
0351.2.077	V - LV 2.2	Bern - Köniz, Morillonstrasse und Bahnübergang BLS	12.50	11.12	3.89
0351.2.078	V - LV 2.3	Bern- Köniz, Könizstrasse, Loryplatz - Turnierstrasse - Neuhausplatz	10.00	8.89	3.11
0351.2.091	V - KM 2.1b	Velostation Bahnhof Ostermundigen	2.15	1.77	0.62
0351.2.095	V - NM 1.3	Verkehrsmanagement Region Bern	45.00	40.03	14.01
0351.2.107		LV B-Liste (Anhang 1)		3.41	1.19
	Summe			257.24	91.24

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

Hinweise

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

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

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

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

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

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

Hinweise zum Controlling:

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

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

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

4 Beurteilung der Programmwirkung

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

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

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

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
WK1:	Stärken
Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das erarbeitete Zukunftsbild beschränkt sich nicht nur auf die Agglomeration, sondern erstreckt sich über den gesamten RGSK Raum. Stärken und Schwächen sowie ein Handlungsbedarf beim Verkehr sind abgeleitet. Die Massnahmen sind grösstenteils nachvollziehbar dargelegt. ▪ Die Zentrumsfunktion der Kernagglomeration wird mit dem vorliegenden Agglomerationsprogramm und den darin vorgeschlagenen ÖV-Massnahmen klar gestärkt. Das Gesamtverkehrssystem inkl. Netzhierarchie stellt insbesondere für den Kern eine schlüssige Konzeption dar und ist gut unter den Verkehrsmitteln abgestimmt. Im Agglomerationsgürtel sind diesbezüglich jedoch noch Verbesserungen notwendig. ▪ Der Ausbau des Bahnhofs Bern stellt die Schlüsselmasnahme des Gesamtverkehrskonzeptes dar. Die gesamtheitliche Planung umfasst eine zusätzliche Publikumsanlage SBB sowie den neuen RBS-Bahnhof. Die Ausbauten ermöglichen die Umsetzung der 2. Teilergänzung S-Bahn, erhöhen die Kapazitäten und verbessern die Umsteigebeziehungen. Auch der Zugang zum Feinverteiler wird verbessert. ▪ Im ÖV-Feinvertailersystem sind wirkungsvolle Massnahmen zum weiteren Ausbau sowie zur Stabilisierung und Flexibilisierung des Tramnetzes (Tramlinie 10, 2. Tramachse Innenstadt) und zur Aufwertung von Umsteigeknoten (Eigerplatz, Viktoriaplatz und Ostermundigen) enthalten. Dazu werden das städtische Bus- und das Regionalbusnetz mit Tangentiallinien ausgebaut, um

**Wirksamkeits-
kriterium** *Beurteilung mit Begründung*

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

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

Schwächen

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

WK2:
Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

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

**Wirksamkeits-
kriterium** *Beurteilung mit Begründung*

jedoch nicht ersichtlich. Damit bleibt die effektive Entwicklung ungewiss.

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

Schwächen

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

WK3:
Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

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

Schwächen

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

WK4:
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Stärken

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

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

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

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen</i> <i>(-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	8

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 1'130.98 Mio. zuzüglich von CHF 425.52 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 1'556.50 Mio. werden als hoch eingestuft⁴.

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

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

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

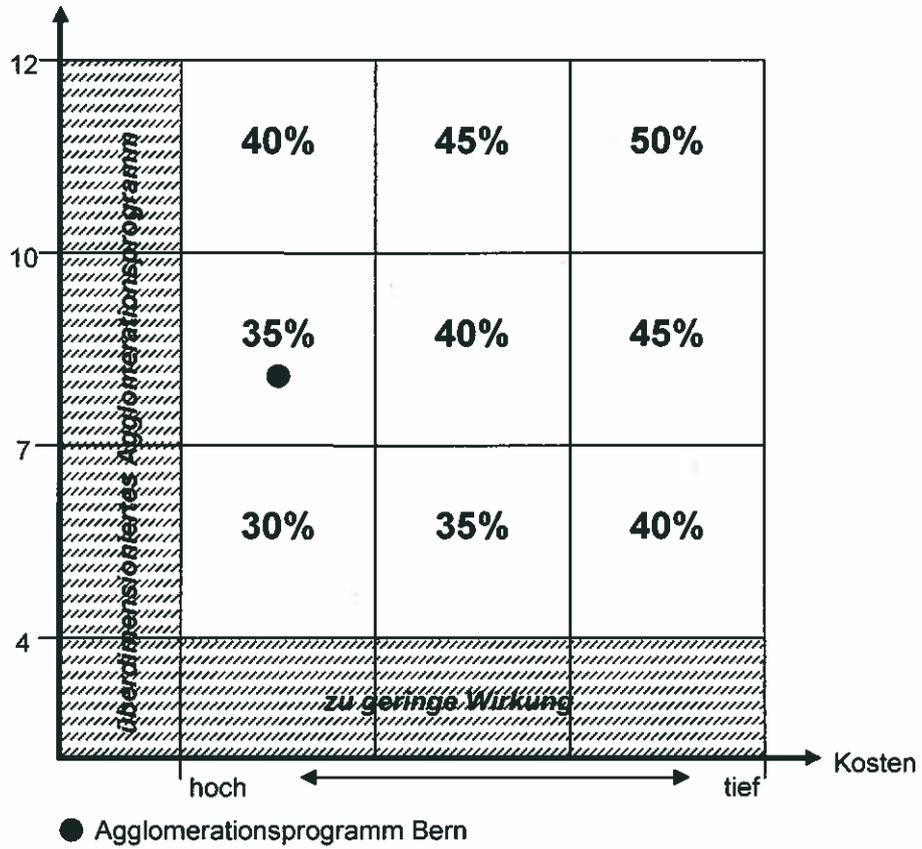


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

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

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

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

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

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

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

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

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen.

Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
Siedlungsmassnahmen				
0351.2.098	S1	Regionale Zentralitätsstruktur (Bezeichnung Zentrenstufen 4 und 5)	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0351.2.099	S2	Umsetzung Zielszenario (v.a. Durchführung einer Informations- und Sensibilisierungskampagne)	A	
0351.2.100	S3	Regionale Wohn- und Arbeitsplatzschwerpunkte	A	
0351.2.101	S4	Vorranggebiete regionale Siedlungserweiterung	A	

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

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

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

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

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
0351.2.092	V - KM 3	Carterminal Neufeld	Die Massnahme ist für die Wirkung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio CHF) laut AP	Finanzierungsmittel
0351.2.037	V - ÖV 1.2	Entflechtung Holligen	310.00	STEP 1. Ausbauschritt
0351.2.038	V - ÖV 1.3	3. Gleis Gümligen - Münsingen, Entflechtung Gümligen Süd, Wendegleis Münsingen	600.00	STEP 1. Ausbauschritt (Variante SR)
0351.2.041	V - ÖV 2 1.1c	ÖV-Knotenpunkt Kleinwabern	8.00	Zusammen mit DS Wabern - Kehrsatz in LV 13-16 enthalten
0351.2.042	V - ÖV 2.1.2	ÖV-Knotenpunkt Ittigen	7.00	LV > 17 für Bahninfrastrukturen, exkl. Publikumsanlagen
0351.2.044	V - ÖV 2.1.4a	ÖV-Knotenpunkt Stettlen	20.00	STEP 2. Dringlichkeit
0351.2.045	V - ÖV 2.1.4b	ÖV-Knotenpunkt Jegenstorf	50.00	STEP 1. Ausbauschritt
0351.2.048	V - ÖV 2.2.1	Doppelspur Wabern - Kehrsatz Nord	38.00	Zusammen mit öV-Knoten Kleinwabern in LV 13-16 enthalten
0351.2.049	V - ÖV 2.2.2	Doppelspur Zollikofen Nord	40.00	1. Etappe in LV 13-16 enthalten, 2. Etappe ist LV > 2017 zu realisieren
0351.2.050	V - ÖV 2.2.3	Doppelspur Jegenstorf - Grafenried	30.00	STEP 1. Ausbauschritt
0351.2.051	V - ÖV 2.2.4	Doppelspur Schalunen - Büren zum Hof	30.00	STEP 1. Ausbauschritt
0351.2.055	V - ÖV 2.4	Umfahrungslinie Sinneringen (inkl. Station Boll-Utzigen)	30.00	LV > 2017
0351.2.056	V - ÖV 2.5.2	S-Bahn Perronverlängerungen Meterspur	55.00	LV 2013-16 und > 2017
0351.2.109	V - ÖV 2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Bahnüberführung	6.00	LV 2013-16
0351.2.110	V - ÖV 2.1.1a	ÖV-Knotenpunkt Ostermundigen - Perronanlagen	7.20	LV 2013-16
--	--	N1 Wankdorf - Schönbühl	140.00	Engpassbeseitigung 2014, Modul 2
--	--	N1 Schönbühl - Kirchberg	--	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3
--	--	N6 Wankdorf – Muri mit Bypass Ost	--	Engpassbeseitigung 2014, Modul 3

Tabelle 5-5

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

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

Tabelle 5-6

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

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

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

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

Tabelle 5-7

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

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

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

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

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

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

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

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

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

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

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

Tabelle 6-1

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

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

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

A-Liste:

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

Tabelle 6-2

B-Liste:

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

Tabelle 6-3

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

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

Tabelle 6-4

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

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Bern der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Konkretisierung der Siedlungsstrategien und -massnahmen oder die Erschliessung verschiedener ESP und Arbeitsplatzgebiete im äusseren Agglomerationsgürtel. Auf der Massnahmenebene sollten ebenfalls Konkretisierungen z.B. der weiteren Etappen des Tramkonzepts vorgenommen werden.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
0351.2.070	V - LV 1.1	Beip - Muri, Verbesserung Zufahrten Auguetbrücke	A	1.00	0.89
0351.2.071	V - LV 1.2	Wohlen, Uferweg	A	2.20	1.98
0351.2.076	V - LV 2.1	Uetligen - Zollikofen, Velo- und Fussgängersicherheit	A	0.80	0.71
0351.2.087	V - KM 2	B+R-Anlagen und Velostationen (A-Liste)	A	1.50	1.25
0351.2.079	V - LV 2.4	Worb, Velosicherheit Rubigenstrasse	B	1.50	1.33
0351.2.088	V - KM 2	B+R-Anlagen und Velostationen (B-Liste)	B	2.50	2.08
	Summe	A/B-Liste		9.50	8.24

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

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

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

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

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

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

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2

ANHANG 3 vom 17. November 2014

Anpassungen des Prüfberichts des Bundes nach dem 26. Februar 2014

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0351.2.001	V - MIV 3.1	Bern, Umgestaltung Murtenstrasse, Autobahn - Steigerhubelstrasse	B	2.00
0351.2.010	V - MIV 4.5	Belp, Kapazitätssteigerung Knoten Linde	B	2.00
0351.2.011	V - MIV 4.6	Rubigen, Korrektion Belpstrasse	B	5.00
0351.2.012	V - MIV 5.1	Laupen, Verkehrssanierung Laupen	B	7.00
0351.2.013	V - MIV 5.2a	Köniz, Regionale Verbindung Landorfstrasse	A	2.00
0351.2.014	V - MIV 5.2b	Köniz, Wabern, Kirchstrasse	A	3.50
0351.2.017	V - MIV 5.2e	Muri, Sanierung Schlossmauer	A	2.90
0351.2.018	V - MIV 5.2f	Muri, Strassenkorrektion Haco - Scheyenholz	A	3.00
0351.2.019	V - MIV 5.2g	Belp, Sanierung Käsestrasse	A	2.20
0351.2.021	V - MIV 5.3	Bern, Helvetiaplatz	B	2.50
0351.2.023	V - MIV 5.4b	Belp, Umgestaltung Dorf- und Bahnhofstrasse	B	3.00
0351.2.024	V - MIV 5.4c	Wichtrach, Sanierung Ortsdurchfahrt	B	3.30
0351.2.040	V - ÖV 2.1.1b	ÖV-Knotenpunkt Weissenbühl	A	0.80
0351.2.058	V - ÖV 3.2	Doppelspurausbau Tram 6, Muri	A	10.00

Tabelle 5-3

Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.: 382/2015
Datum RR-Sitzung: 1. April 2015
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 473057
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Leistungsvereinbarungen über die Agglomerationsprogramme Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken, 2. Generation 2011 / 2012, Teil Verkehr und Siedlung Ermächtigung zur Vertragsunterzeichnung

- 1) Der Regierungsrat hat Kenntnis genommen vom Vortrag und den vorgelegten Fassungen der Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken.
- 2) Der Regierungsrat ermächtigt die Vorsteherin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion sowie den Vorsteher der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, die Leistungsvereinbarungen für den Kanton Bern zu unterzeichnen und den Kanton bei allfälligen Vereinbarungsanpassungen zu vertreten.



Im Namen des Regierungsrates
Der Staatsschreiber
Auer



Verteiler

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Anhang 4: Bestätigung betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen

Gemeindebeschlüsse betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen

- Stadt Bern: 05.03.2015 (Kopie als Musterbeispiel im Anhang)
- Gemeinde Belp: 06.03.2015
- Gemeinde Ittigen: 23.02.2015
- Gemeinde Köniz: 18.02.2015
- Gemeinde Muri: 17.02.2015
- Gemeinde Wohlen: 17.03.2015

AMT FÜR ÖFFENTLICHEN VERKEHR DES KANTONS BERN	
09. MRZ. 2015	
EINGANG	



Stadt Bern
Gemeinderat

Erlacherhof, Junkerngasse 47
Postfach 3000 Bern 8

Telefon 031 321 62 16
Fax 031 321 60 10
stadtkanzlei@bern.ch
www.bern.ch

Amt für öffentlichen Verkehr und Ver-
kehrskoordination des Kantons Bern
Herr Tobias Ramser
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Bern, 5. März 2015

Leistungsvereinbarungen über die Agglomerationsprogramme; Anhörung und Bestätigung betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen

Sehr geehrter Herr Ramser

Der Gemeinderat der Stadt Bern dankt Ihnen für die Gelegenheit, zum rubrizierten Geschäft Stellung nehmen zu können. Der Gemeinderat stellt mit Genugtuung fest, dass Bund und Kanton bereit sind, auch die A-Massnahmen gemäss Agglomerationsprogramm der zweiten Generation mitzufinanzieren.

Der Gemeinderat nimmt zustimmend zum vorliegenden Vereinbarungsentwurf Stellung. Die A-Massnahmen sind bezüglich der Stadt Bern vollständig und korrekt aufgeführt. In der Beilage 2 (Liste der zu bestätigenden Massnahmen pro Gemeinde) zu Ihrem Schreiben vom 27. Januar 2014 fehlen allerdings die Vorhaben Eigerplatz und Viktoriaplatz.

Der Gemeinderat verpflichtet sich, gemäss Entwurf der Leistungsvereinbarung folgende A-Massnahmen aus dem RGSK Bern-Mittelland im Rahmen seiner Zuständigkeit umzusetzen respektive zu gegebener Zeit die für die Umsetzung notwendigen Beschlüsse dem zuständigen Organ zu beantragen:

- 0351.2.064, V-ÖV 3.5a, Breitenrainplatz und 0351.2.066, V-ÖV 3.5c, Viktoriaplatz; Volksabstimmung voraussichtlich im Juni 2015
- 0351.2.065, V-ÖV 3.5b, Eigerplatz; Volksabstimmung voraussichtlich im Spätherbst 2015
- 0351.2.090, V-KM 2.1a, Velostation S-Bahnhaltestelle Wankdorf. Dazu ist zurzeit ein Konzept in Arbeit (Standort, Grösse); die weiteren Arbeiten erfolgen in Abstimmung mit den geplanten Schritten der SBB (Arealentwicklung, Sanierung S-Bahnstation).

Vorbehalten bleiben dabei selbstverständlich die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe.

Freundliche Grüsse



Alexander Tschäppät
Stadtpräsident



Dr. Jürg Wichtermann
Stadtschreiber

Anhang 5

Liste der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarung 1. Generation, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind (Leistungsvereinbarung 1. Gen., Kap.3.3)

Werden einzelne Massnahmen oder Teilmassnahmen aus der Liste der mitfinanzierten Massnahmen bis 2027 nicht realisiert, erlischt der Anspruch auf eine allfällige Finanzhilfe. Der Anspruch erlischt ebenfalls, sobald die verpflichtete Vertragspartei definitiv Abstand von der Vorbereitung oder Umsetzung einer Massnahme nimmt. Bereits erhaltene Bundesbeiträge für nicht bis 2027 realisierbare Massnahmen sind zurückzuerstatten.

Die nachfolgenden Tabellen des Anhangs 5 basieren auf den Tabellen des Kapitels 3.3 sowie dem Anhang 1 der Leistungsvereinbarung 1. Generation. Es sind die Massnahmen der Tabellen gemäss Leistungsvereinbarung 1. Generation auszufüllen, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind. In der Spalte Begründung sind nachvollziehbare, zwingende Gründe aufzuführen, welche eine definitive Umsetzung bis 2027 verhindern (z.B. definitive Verweigerung der für die Umsetzung nötigen Beschlüsse durch die Stimmberechtigten oder das Parlament, rechtskräftiger Gerichtsentscheid sowie erfolgloses Ausschöpfen aller zur Verfügung stehenden Möglichkeiten um die Umsetzung der (allenfalls veränderten) Massnahme doch noch zu erreichen). Allfällige Massnahmenänderungen sind nicht hier aufzuführen.

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die im vorliegenden Anhang aufgelisteten Massnahmen nicht umgesetzt werden. Die Leistungsvereinbarung 1. Generation ist dementsprechend angepasst.

A5.1 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität A (A-Liste)

Nr.	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Zuständige Stelle Bund	Begründung
ARE-Code	Nr. AP				
	Langsamverkehr				
351.024	Bern: Neue Brücke Breitenrain - Langgasse (Bern)	6.01	2.10		Die im Agglomerationsprogramm der 1. Generation enthaltene Variante für die neue Brücke kann aufgrund baulicher Rahmenbedingungen nicht realisiert werden. Ein überarbeitetes Projekt mit neuer Linienführung ist in Absprache mit dem Bund Bestandteil der Agglomerationsprogramme der 2. und 3. Generation.

Tabelle A 5.1

A5.2 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzeptes

Nr.	Massnahme/Massnahmepakete	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Begründung
ARE-Code Nr. AP				
Keine Massnahmen				

Tabelle A 5.2

Anhang 6: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Kapitel 6.3

6.3 Umsetzungsreporting

Das beschreibende Teil des Umsetzungsreportings soll neu Teil des Agglomerationsprogramms sein. Es muss nicht wie bisher, ein eigener Umsetzungsbericht mehr erstellt werden. Das Umsetzungsreporting wird so – neben dem Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien – eine weitere wichtige Grundlage für die Herleitung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm der dritten Generation bilden. Dies aus folgenden Überlegungen: Mit der zunehmenden Anzahl Generationen von Agglomerationsprogrammen gewinnt die Prüfung der inhaltlichen Konsistenz der Massnahmen über die verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen an Bedeutung. Es soll nachvollzogen werden können, wie die Massnahmen aus verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen aufeinander aufbauen und wie im aktuellen Agglomerationsprogramm darauf reagiert wird, wenn einzelne Massnahmen von früheren Programmen nicht wie erwartet umgesetzt werden können. Es soll deshalb im Agglomerationsprogramm selbst kurz verbal auf den Stand der Umsetzung der Massnahmen der vorangehenden Generationen von Agglomerationsprogrammen eingegangen werden. Dies kann summarisch erfolgen für Massnahmen, die wie geplant umgesetzt werden und massnahmenspezifisch, wenn die Umsetzung zeitlich oder materiell nicht wie geplant erfolgt. Für die anstehende dritte Generation von Agglomerationsprogrammen ist dabei vorab die Umsetzung der Massnahmen aus der ersten Generation der Agglomerationsprogramme zu diskutieren, während für die zweite Generation von Agglomerationsprogrammen interessiert, ob die Umsetzung der A-Liste-Massnahmen wie geplant vorankommt.

Während der beschreibende Teil des Umsetzungsreportings direkt in das Agglomerationsprogramm aufzunehmen ist, werden auch in Zukunft die Tabellen zum Stand der Umsetzung der in der Leistungsvereinbarung enthaltenen Massnahmen in einem eigenen Anhang zum Agglomerationsprogramm auszufüllen sein.⁴ Diese Tabellen sollen möglichst aktuell den Umsetzungsstand der Massnahmen bei Einreichung des Agglomerationsprogramms dokumentieren.

Die Tabellen sollen auch über den Fortschritt der so genannten dringenden Projekte informieren. Um ein einheitliches Bild über die Umsetzung über alle Agglomerationen zu gewährleisten, sollen sich die Angaben in den Tabellen auf den **Stichtag 31.3.2016** zu beziehen.

Über folgende Massnahmen-Listen ist im Tabellenteil des Umsetzungsreportings zu berichten:

- Dringende Projekte
- Infrastrukturelle Massnahmen der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Eigenleistungen der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen – Verkehr der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen – Siedlung der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Massnahmen der B-Liste der ersten / zweiten Generation (B-Liste gemäss Prüfberichte inkl. Eigenleistungen)

Soweit kein Agglomerationsprogramm 3. Generation eingereicht wird, kann auf den beschreibenden Teil des Umsetzungsreportings verzichtet werden; das Umsetzungsreporting erfolgt in diesem Fall anhand der Tabellen.

Die Tabellen werden vom ARE vorbereitet (Liste der Massnahmen mit Angaben zur Einreichung Agglomerationsprogramm und Überprüfung des Bundes) und spätestens Sommer 2015 den Agglomerationen zugestellt. Über folgende Inhalte ist von Seiten der Agglomeration zu berichten:

Verkehrsmassnahmen

Investitionskosten -	Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung, inkl. MWSt
----------------------	-----------------------------------------------------

⁴ Dies ersetzt das jährliche Finanzcontrolling der Fondsverwaltung nicht sondern ergänzt es, insbesondere auch um die Massnahmen, die nicht mitfinanziert werden, aber Teil der der Leistungsvereinbarung sind, wie beispielsweise Massnahmen im Siedlungsbereich.

	(Ja/nein) sowie Datum des Kostenstandes
Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Jahr des Umsetzungsbeginn/Baubeginn
Zeitpunkt der Inbetriebnahme	Jahr der Inbetriebnahme
Erläuterungen / Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Beschrieb der vorgesehenen Schritte und der Verfahren, welche bis zur geplanten Umsetzung/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine. Erläuterungen bei Nicht-Realisierung oder Massnahmenänderung
Siedlungsmassnahmen	
Erläuterungen / Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zur geplanten Umsetzung noch notwendig sind inkl. Termine/Meilensteine der Umsetzung (Konsultationen / Vernehmlassung, in Kraft Setzung bzw. Prozedur-Schritte bei Festsetzungen der Inhalte über Richt- und Nutzungspläne), Erläuterungen bei Nicht-Realisierung oder Massnahmenänderung
Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Jahr des Umsetzungsbeginn / Baubeginn