

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 Langenthal 2. Generation 2011 / 2012 Teil Verkehr und Siedlung

im Folgenden als Agglomerationsprogramm Langenthal 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 Langenthal der 2. Generation geregelt. Die Beteiligung des Bundes am Agglomerationsprogramm Langenthal 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 erlassen worden ist. Er legt einen Beitragssatz von 35 Prozent und einen Höchstbeitrag von 11.89 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).

2 Vertragsparteien und Pflichten

2.1 Vertragsparteien

- 2.1.1 Die Zuständigkeit des UVEK zum Vertragsabschluss stützt sich auf Artikel 24 Absatz 1 MinVV.
- 2.1.2 Die Zuständigkeit der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion und der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern zum Vertragsabschluss stützt sich auf das Baugesetz des Kantons Bern, Art. 101, Abs. 2 vom 28.11.2006 und den Regierungsratsbeschluss vom 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 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 Agglomerationspro- gramm (AP)	Zeithori- zont (Beginn der Um- setzung)
Siedlung (inkl. Landschaft)					
0329.2.085	S-1.1	Siedlungsrichtplankonzept und Siedlungsrichtplan erarbeiten	ARE	Stadt Langenthal	A
0329.2.087	S-2.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	ARE	Stadt Langenthal	A
0329.2.088	S-2.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	ARE	Stadt Langenthal	A
0329.2.089	S-2.3.1	Städtebauliche Anbindungen Stadteile / Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)	ARE	Stadt Langenthal	A
0329.2.090	S-2.3.2	Städtebauliche Anbindungen Stadteile / Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.092	S-3.1	Aufwertung der öffentlichen Räume (Marktgasse)	ARE	Stadt Langenthal	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.

0329.2.093	S-3.2	Strukturerechte Umgestaltung, Verdichtung und Umnutzung	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.095	S-4.1	Städtebauliche Klärung der Kernstadtgrenze zum Markthallenplatz	ARE	Stadt Langenthal	A
0329.2.096	S-4.2	Erarbeitung Richtplan basierend auf neuem Nutzungskonzept	ARE	Stadt Langenthal	A
0329.2.101	S-5.1	Erläss ÜO basierend auf bestehenden raumplanerischen Rahmenbedingungen	ARE	Stadt Langenthal	A
0329.2.102	S-5.2	Städtebauliche Aufwertung Bereich Bhf Langenthal Süd (Neues Quartierzentrum)	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.104	S-6.1	Nutzungsplanung / ÜO (basierend Überbauungskonzept, verdichtete Bauweise)	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.112	S-8.1	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum - Langenthal Nord	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.113	S-8.2	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum - Langenthal Süd	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.115	S-9.1	Umsetzung 1. Projekt zwischen Langenthal und Thunstetten-Bützberg	ARE	BE – JGK AGR	A
0329.2.116	S-9.2	Umsetzung in Region	ARE	BE – JGK AGR	B
0329.2.118	L-1.1	Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften	ARE	Stadt Langenthal	B
Verkehr					
0329.2.015	V-ÖV 2.1	Erschliessung Gebiet Industrie Nord und Hopferfeld	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.016	V-ÖV 2.2	Lösung für die Erschliessung des Gebiets Schoren	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.075	V-NM 1.1	Angleichung der Tarifmodelle privater und öffentlicher Parkierungsanlagen	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.077	V-NM 2.1	Beratung der Angestellten der Stadtverwaltung/Schaffung von Anreizen zur Förderung des Langsamverkehrs und des ÖV für den Arbeitsweg (z.B. Job Ticket)	ARE	Stadt Langenthal	A
0329.2.078	V-NM 2.2	Beratung von Firmen und Privaten	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.079	V-NM 2.3	Information von Eltern bezüglich Schülertransporte mit Privatautos	ARE	Stadt Langenthal	B
0329.2.080	V-NM 2.4	Mobilitätsveranstaltungen zur Sensibilisierung der Bevölkerung	ARE	Stadt Langenthal	A
0329.2.081	V-NM 2.5	Seniorenmobilität, Beratung	ARE	Stadt Langenthal	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. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP
Eisenbahn			
0329.2.067	V-KM 1.1	P+R Bahnhof Langenthal (ESP) ²	6.00
Kapazität Strasse			
0329.2.008	V-MIV 2.5	Ringstrasse/Thunstettenstrasse	0.90
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum			
0329.2.042	V-LV 2.10.1	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	1.00
0329.2.064	V-LV 6.1	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr: Eisenbahnstrasse	0.50
Multimodale Drehscheiben			
0329.2.019	V-ÖV 3.1	Anordnung Bushaltestellen Bahnhofplatz Süd (ESP)	0.20

Tabelle 3.2

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.

² Abhängigkeit zu Massnahmen 0329.2.023 beachten. Der Bund und der Kanton haben Kenntnis, dass diese Massnahme unabhängig vom Agglomerationsprogramm finanziert wird

Nr.		Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Höchstbeiträge	Zuständige Stelle Bund	Zuständige Stelle Agglomerationsprogramm (kantonale Stelle)
ARE-Code	Nr. AP					
Eisenbahn						
0329.2.028	V-LV 1.1	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bhf. Plätze)	26.55	9.29	BAV	BE – BVE TBA
Langsamverkehr						
0329.2.119		LV A-Liste (Anhang 1)	0.99	0.35	ASTRA	BE – BVE TBA
Multimodale Drehscheiben						
0329.2.022	V-ÖV 4.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.65	0.58	ASTRA	BE – BVE TBA
0329.2.023	V-ÖV 4.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	1.48	0.52	ASTRA	BE – BVE TBA
0329.2.069	V-KM 2.1.1	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	1.89	0.66	ASTRA	BE – BVE TBA
0329.2.070	V-KM 2.1.2	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.40	0.49	ASTRA	BE – BVE TBA
Total			33.96	11.89		

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 Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen des Bundes zum Zeit- punkt des Prüfberichts
ARE-Code	Nr. AP		
			Langsamverkehr
0329.2.120		7.41	LV B-Liste (Anhang 1)
			Aufwertung/Sicherheit Strasse
0329.2.038	V-LV 2.7	1.80	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse - Aarwangenstrasse)

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 11.89 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MwSt. und Teuerung, vgl. Ziff. 1.2) zugunsten des Agglomerationsprogramms Langenthal 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 Langenthal 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 ab³.
- 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).
- 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.

³ Zu einer Massnahme, das heisst unter einem ARE-Code, können eine oder entsprechend der Aufteilung in Teilmassnahmen mehrere Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

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 5 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 Langenthal 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 Gesuchunterlagen, 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 Massnahmen⁴ 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).

⁴ 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 Langenthal 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 darauffolgende 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
4. Agglomerationsprogramm Langenthal, Teil Verkehr und Siedlung, 2011
5. Weisung von 14.12.2010 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation
6. ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen
7. Controlling- Richtlinie Agglomerationsprogramme des BAV

Die Vereinbarung wird in 3 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

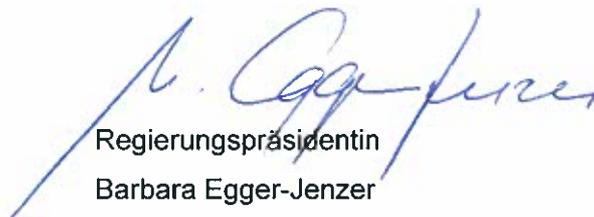
Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des
Kantons Bern



Regierungsrat
Christoph Neuhaus

Bern, - 6. MAI 2015

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des
Kantons Bern



Regierungspräsidentin
Barbara Egger-Jenzer

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

Anhänge:

- Anhang 1: Liste der Massnahmen zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3)
- Anhang 2: Prüfbericht des Bundes vom 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: 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*	Bundes- beitrag [Mio. Franken]; Preis- stand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teue- rung*
ARE-Code	Nr. AP			
0329.2.029	V-LV 1.2	Personenunterführung Bahnhof West	0.16	0.06
0329.2.071	V-KM 2.2.1	B+R-Anlage Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Nord	0.41	0.14
0329.2.072	V-KM 2.2.2	B+R-Anlage Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Süd	0.41	0.14
Summe			0.98	0.34
0329.2.119		Konzept LV A-Liste	0.99	0.34

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 LVA-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	
0329.2.046	V-LV 3.1	Langenthal Süd: Vernetzung Langsamverkehr (neuer Fuss- und Veloweg)
0329.2.047	V-LV 3.2	Bereich Hardau: Neue Verbindung Langsamverkehr parallel zu SBB-Trasse (asm-Unterführung)
0329.2.048	V-LV 3.3	Bern-Zürich Strasse: Radstreifen
0329.2.050	V-LV 3.5	St. Urbanstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen Abschnitt Waldhofstrasse-Schiessanlage: Radstreifen Abschnitt Schiessanlage - St. Urban
0329.2.056	V-LV 4.1.2	Schulwegsicherung
0329.2.058	V-LV 4.2.2	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger an Strassenzügen und Knoten
0329.2.059	V-LV 4.3	Sicherheitsmassn. entlang stark befahrener Achsen (Fusswege, Radstreifen)
0329.2.062	V-LV 5.2	Signaletik Wegführung: Aufzeigen öffentlichen Anlagen/Einrichtungen

Tabelle A1.2



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Langenthal

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N034-0122

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

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Langenthal bestehend aus:

- Agglomerationsprogramm Langenthal, Schlussbericht, 21. November 2011

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 27. Dezember 2011 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 drei Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

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

Die isolierte Stadt Langenthal hat in ihrem vorliegenden Agglomerationsprogramm gegenüber dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation wesentliche Fortschritte gemacht und unternimmt deutliche Anstrengungen, um im Kernstadtbereich die Siedlungsentwicklung nach innen zu fördern. Auf Basis einer umfassenden Analyse und eines räumlichen Zukunftsbildes werden in den Teilstrategien neue Akzente gesetzt, welche von der Konzeption bis zur Konkretisierung in Massnahmen nachvollziehbar sind.

Die besondere Stärke des Agglomerationsprogramms sind die Planungen um die Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs (ÖV) beim Bahnhof Langenthal. Mit der neuen Bahnhofunterführung, den Gestaltungsmaßnahmen am Bahnhof, punktuellen Angebotsverbesserungen im Stadtbussystem und weiteren Massnahmen beim Langsamverkehr wird die Qualität des Verkehrssystems insbesondere in den Bereichen Intermodalität und Erreichbarkeit deutlich verbessert. Mit neuen oder verbesserten Verbindungen wird der Langsamverkehr direkter und sicherer geführt und mit zahlreichen Gestaltungsmaßnahmen, z.B. auf der Nord-Süd-Achse, attraktiver gestaltet. Im Bereich Siedlung fördern die Arealentwicklungen mit dem Schlüsselprojekt des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts Bahnhof Langenthal sowie dem Hardau-, dem Porzi- und dem Markthallenareal die Siedlungskonzentration im Zentrum überzeugend. Die kantonalen Regelungen und Instrumente (Richtplan/RGSK Oberaargau) und die darin enthaltenen Steuerungsansätze zeigen eine gewisse positive Wirkung. Darüber hinausgehende Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen werden jedoch nicht ergriffen.

Als Schwäche ist die trotz ausgewiesenem Handlungsbedarf fehlende bzw. noch unreife Erarbeitung von gezielten Massnahmen zur Lenkung und Steuerung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) im stark belasteten Zentrumsbereich zu nennen. Insbesondere werden nachfrageorientierte Massnahmen nur umrissen und die Bündelung auf Durchgangsstrassen ist trotz Verkehrsberuhigung in den Quartieren nicht flächendeckend vorgesehen. Im Programm ist weiter ein Wille zur Abstimmung des Regionalbusverkehrs mit der Bahn kaum ersichtlich. Die Schwächen im Bereich Siedlung liegen im Umgang mit Siedlungserweiterungen innerhalb und ausserhalb von Langenthal. Es werden keine Auszonungen oder Kompensationsmechanismen im Umgang mit Bauzonen(-reserven) als Konzept angedacht oder als Massnahmen ergriffen.

In Bezug auf die Verkehrssicherheit werden mit einigen Massnahmen gewisse Verbesserungen erzielt. Mit den vorgeschlagenen Massnahmen an der ÖV-Drehscheibe und mit den in der Fläche wirksamen Langsamverkehrsmassnahmen können gewisse positive Veränderungen des Modal Splits zu Gunsten des ÖV und des Langsamverkehrs erwartet werden, welche sich auch leicht positiv auf die Umweltbelastungen auswirken dürften.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die Agglomeration Langenthal belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 43.18 Mio. Dieser Betrag umfasst die A- und B-Massnahmen. Die Investitionskosten werden als mittel eingestuft².

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

35%

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.

² Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

A-Liste

<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>
0329.2.022	V-ÖV 4.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	2.00	1.65	0.58
0329.2.023	V-ÖV 4.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord (ESP): Nutzungskonzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung ³	1.80	1.48	0.52
0329.2.028	V-LV 1.1	Erweiterung der Personenunterführung zur Bahnhofspassage (Ausgestaltung als velogängige Stadtverbindung, Verbindung neue Bhf. Plätze)	32.00	26.55	9.29
0329.2.069	V-KM 2.1.1	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Nord	2.30	1.89	0.66
0329.2.070	V-KM 2.1.2	B+R-Anlagen im Bahnhofgebiet (ESP): Velostation, Bahnhofplatz Süd	1.70	1.40	0.49
0329.2.119		LV A-Liste (Anhang 1)	1.20	0.99	0.35
	Summe			33.96	11.89

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

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

<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>
0329.2.038	V-LV 2.7	Bützbergstrasse (Abschnitt Kreisel Weststrasse - Kreisel Hasenmattstrasse; Abschnitt Bahnhofstrasse - Aarwangenstrasse)	3.70	1.80**	0.63
0329.2.120		LV B-Liste (Anhang 1)	9.00	7.41	2.59
	Summe			9.21	3.22

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

³ Mitfinanzierung vorbehaltlich einer adequaten Dimensionierung der Massnahme 0329.2.067 P+R Bahnhof Langenthal (siehe Tab. 5-3).

Hinweise

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

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

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Langenthal handelt es sich um eine kleine 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 Zwischenbeurteilung 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 verpflichtet 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"> ▪ Die Teilstrategie Verkehr zeigt die groben strategischen Stossrichtungen der Agglomeration auf und stellt einen roten Faden bis zu den vorgeschlagenen Massnahmen her. Eine Schwachstellenanalyse und der Handlungsbedarf für alle Verkehrsmittel sind dargelegt. Die Gesamtverkehrskonzeption basiert auf dem kommunalen Verkehrsrichtplan 2011. Jedoch ist keine konsequente Umsetzung ersichtlich. Wichtige Massnahmen (z.B. Gestaltung Bahnhofstation Süd, Tempo 30 in Quartieren) werden lediglich als langfristige Absichten bezeichnet. ▪ Die Entwicklung des Bahnhofs als zentrale ÖV-Drehscheibe ist das Herzstück des Agglomerationsprogramms. Die verbesserten Zugänge und Abstellplätze für den Langsamverkehr und die neuen Platzgestaltungen beinhalten wichtige qualitative Aufwertungen der Verbindungen zwischen den Gebieten nördlich und südlich des Bahnhofs. Dadurch werden die Erreichbarkeit und die Intermodalität des ESP Bahnhofs und damit des Zentrums deutlich verbessert. ▪ Die Massnahmen im Langsamverkehr von Umgestaltungen der Haupt- und Nebenstrassen zu Gunsten des Langsamverkehrs bis hin zu Netzlückenschliessungen fördern ein dichtes, attraktives Langsamverkehrsnetz im gesamten Stadtgebiet und verbessern die Durchlässigkeit von Quartieren. Allerdings sind die Schaffung von Fussgängerzonen und die Limitierung des MIV zu Gunsten des Langsamverkehrs nicht thematisiert.

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

- Die Installierung von Personeninformationssystemen an wichtigen Haltestellen und die Vielzahl der Langsamverkehrsmassnahmen verbessern die Zugänge zur Bahn und damit die Intermodalität im ganzen Stadtgebiet.
- Die Erreichbarkeit ist für den Langsamverkehr flächendeckend, für alle übrigen Verkehrsmittel durch punktuelle Massnahmen (u.a. Haltestellenaufwertungen, Knotensanierungen) verbessert. Eine wesentliche Verbesserung ergibt sich für das Einzugsgebiet des Bahnhofs.

Schwächen

- Trotz ausgewiesenen Schwachstellen im MIV zeigt das Agglomerationsprogramm erst ein unreifes Verkehrslenkungskonzept auf und es werden noch kaum Massnahmen gesetzt, die den MIV auf die Hauptverkehrsachsen lenkt und dort steuert. Die vorgeschlagenen Massnahmen im Bereich MIV tragen kaum zur Verstetigung des Verkehrsflusses bei. Die Knotensanierungen verbessern jedoch die Koexistenz verschiedener Verkehrsteilnehmer.
- Dem Agglomerationsprogramm fehlen noch ein Konzept zur Verbesserung der Abstimmung des Regionalbusverkehrs mit der Bahn und daraus abgeleitete Massnahmen. Ebenso fehlt eine Konkretisierung der Gestaltungsgrundsätze für das ÖV-Angebot im kommunalen/regionalen Busverkehr. Entsprechend offen ist die geplante mittel- bis langfristige Entwicklung des Busangebots. Einzelne Verbesserungen im Stadtbusverkehr erfolgen im Liniennetz (Erschliessung Gebiet Industrie Nord, Hopfenfeld sowie Gebiet Schoren). Die Busse werden jedoch im MIV belasteten Strassenverkehr nicht konsequent priorisiert.
- Einzelne Massnahmen zur Beeinflussung der Mobilitätsnachfrage werden vorgeschlagen. Ihr Konkretisierungsgrad ist jedoch weitgehend noch gering. Im Bereich Parkierung stehen Angebotsausbauten aber nicht die Nachfragelenkung mittels Bewirtschaftung des Parkplatzangebotes im Vordergrund.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Das räumliche Zukunftsbild der Stadt Langenthal erläutert die siedlungsplanerischen Leitvorstellungen. Die vorgeschlagenen Siedlungsmassnahmen der verschiedenen Teilstrategien von Siedlung und Landschaft sind nachvollziehbar zugeordnet und aus dem ermittelten Handlungsbedarf abgeleitet.
- Mit der Entwicklung des kantonalen ESP Bahnhof wird eine Schlüsselplanung im Zentrum von Langenthal in Angriff genommen und das Gebiet nördlich des Bahnhofs deutlich aufgewertet. Ebenso werden die Planung des neuen Wohnquartiers Hardau sowie die Umnutzung der Markthallen- und Porzi-Areale (Mischnutzung) positiv beurteilt. Sie lösen Innenentwicklungen in Langenthal aus. Alle vier Arealplanungen tragen zur Konzentration von Arbeitsplätzen und Bevölkerung an geeigneten Standorten mit guter ÖV- und Langsamverkehr-Erschliessung der Agglomeration Langenthal bei.
- Mit den Massnahmen zur Umgestaltung und Aufwertung des Stadtkerns, zur städtebaulichen Vernetzung und mit der Palette an Langsamverkehrsmassnahmen werden deutliche Akzente zur systematischen Verbesserung der öffentlichen Stadträume gesetzt. Damit erfolgen weitere Bemühungen zu einer qualitätsvollen Entwicklung.
- Der kantonale Richtplan und das RGSK enthalten Vorgaben im Bereich von Neueinzonungsregelungen und Siedlungsbegrenzungen. Darüber hinaus

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

werden im Agglomerationsprogramm keine weiteren Massnahmen mit deutlichem Lenkungscharakter ergriffen.

Schwächen

- Trotz Umnutzungs-/Verdichtungsmassnahmen (Arealentwicklungen) im Stadtkern, welche sich mindernd auf die künftige Flächenbeanspruchung auswirken, werden keine möglichen Reduktionen von Bauzonen(-reserven) oder Kompensationsmassnahmen thematisiert, insbesondere für die grossflächigen Siedlungserweiterungsgebiete ausserhalb der Kernstadt. Das Berechnungsmodell für die Dimensionierung der Siedlungsflächen des RGSK wird auf der Stufe Agglomeration als wenig lenkungsstark beurteilt. Positiv zu vermerken ist demgegenüber, dass Siedlungserweiterungsgebiete erst dann (langfristig) realisiert werden sollen, wenn die inneren Potenziale ausgeschöpft sind.
- Das Agglomerationsprogramm macht keine Aussagen über Umgang und allfällige Lage von verkehrsintensiven Einrichtungen. Das im kantonalen Richtplan verankerte Fahrleistungsmodell sorgt jedoch für eine gewisse Steuerung.
- Es werden kaum Massnahmen gesetzt, welche eine erhöhte Siedlungsqualität zum Ziel haben. Die MIV-Massnahmen verflüssigen den Verkehr, tragen jedoch nicht zu einer Reduktion der Belastungen im Zentrum bei.

WK3:
Verkehrssicherheit erhöht

Stärken

- Auf der Ebene der Massnahmen sind konkrete Schritte zu erkennen, die zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führen. (Massnahmen Verträgliches Strassennetz, Knotensanierungen Strasse, Massnahmen des Langsamverkehrs, Aufwertung öffentliche Räume).
- Der Kanton Bern betreibt ein Hot-Spot-Management zur Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten.

Schwächen

- Trotz Schwachstellenanalyse und der Darlegung des Handlungsbedarfs für alle Verkehrsmittel ist keine systematische Herangehensweise zur Verbesserung der Sicherheit ersichtlich. So folgen einer im Verkehrsrichtplan ausgewiesenen Hierarchisierung des Strassennetzes keine Massnahmen. Ebenso bleibt unklar, mit welchen Massnahmen den im Stadtzentrum durch den Schwerverkehr ausgelösten Sicherheitsproblemen entgegengewirkt werden soll.
- Die Umsetzung von in der Fläche wirksamen Verkehrsberuhigungen, Begegnungszonen oder Tempo-30-Zonen (erst C-Horizont) werden nicht angegangen.

WK4:
Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

Stärken

- Aufgrund der Planungen am zentralen ESP Bahnhof und einiger flächenwirksamer Massnahmen zum ÖV und zum Langsamverkehr kann eine Verbesserung des Modal Splits zu Gunsten dieser Verkehrsmittel erwartet werden. Insgesamt ist von einer gewissen Reduktion der Luftschadstoffemissionen auszugehen.
- Massnahmen wie die Planungen des ESP Bahnhof, des Wohnschwerpunkts Hardau, der Umstrukturierung des Porzi- und des Markthallenareals wirken mindernd auf die künftige Flächenbeanspruchung.
- Aus dem Agglomerationsprogramm ist ein entsprechender konzeptioneller

*Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung
kriterium*

Ansatz zur Bearbeitung des Themas Landschaft ersichtlich. Das Grünsystem wird mit der Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften zusätzlich gestärkt.

Schwächen

- Ein strategischer oder konzeptioneller Ansatz zur gezielten Reduktion der Umweltbelastungen ist aus dem Agglomerationsprogramm nicht ersichtlich. Die Lärmimmissionen dürften trotz Betriebs- und Gestaltungskonzepten kaum reduziert werden.
- Gezielte Massnahmen zur weiteren Verringerung des MIV und insbesondere des Güterverkehrsaufkommens im Zentrum und in dicht besiedelten städtischen Räumen werden kaum eingesetzt. Eine Verringerung der MIV-Fahrleistung wird nicht direkt angestrebt.

Tabelle 4-1

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

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	6

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 43.18 Mio. und werden als mittel 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

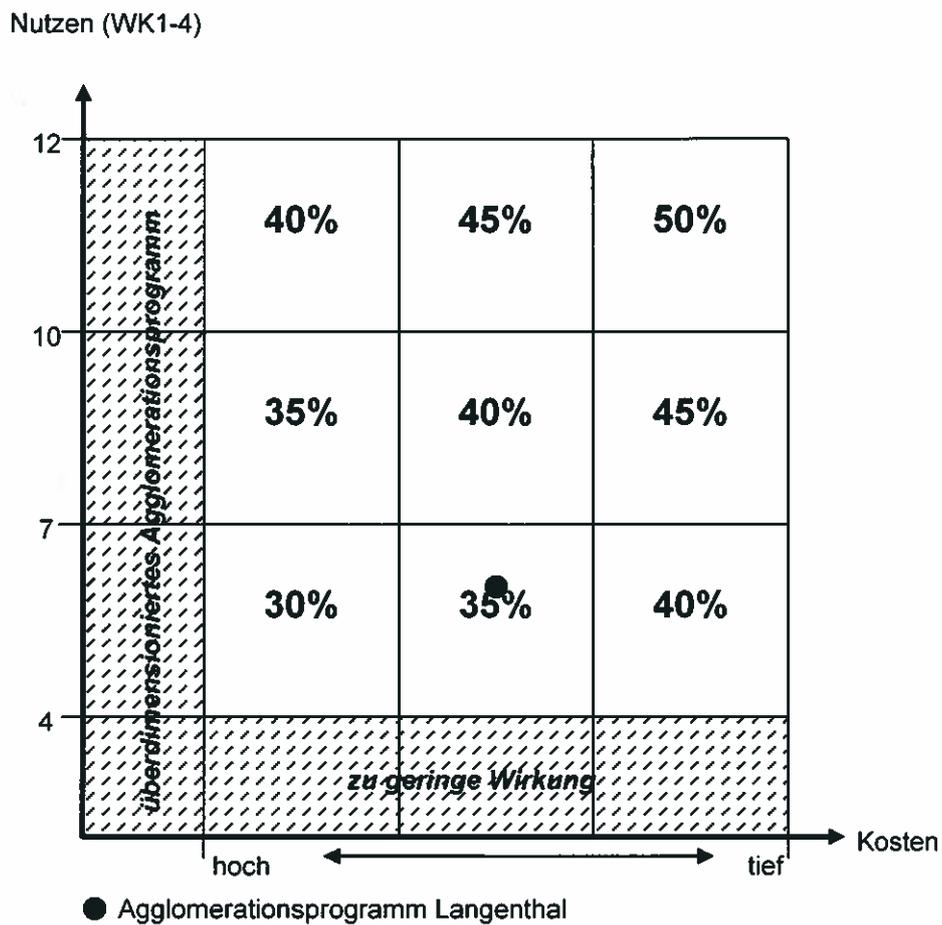


Abbildung 4-1

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>
-----------------	---------------	------------------	-----------------------------------------

Keine vorhanden

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				
0329.2.085	S-1.1	Siedlungsrichtplankonzept und Siedlungsrichtplan erarbeiten	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0329.2.087	S-2.1	Gestaltung Bahnhofplatz Süd: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	A	
0329.2.088	S-2.2	Gestaltung Bahnhofplatz Nord: Städtebauliches Konzept, Wettbewerb, Nutzungsplanung, Umsetzung	A	
0329.2.089	S-2.3.1	Städtebauliche Anbindungen Stadtteile / Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)	A	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
0329.2.090	S-2.3.2	Städtebauliche Anbindungen Stadtteile / Öffentlicher Raum (inkl. Zufahrten Nord)	B	
0329.2.092	S-3.1	Aufwertung der öffentlichen Räume (Marktgasse)	A	
0329.2.093	S-3.2	Strukturgerechte Umgestaltung, Verdichtung und Umnutzung	B	
0329.2.095	S-4.1	Städtebauliche Klärung der Kernstadtgrenze zum Markthallenplatz	A	
0329.2.096	S-4.2	Erarbeitung Richtplan basierend auf neuem Nutzungskonzept	A	
0329.2.101	S-5.1	Erlass ÜO basierend auf bestehenden raumplanerischen Rahmenbedingungen	A	
0329.2.102	S-5.2	Städtebauliche Aufwertung Bereich Bhf Langenthal Süd (Neues Quartierzentrum)	B	
0329.2.104	S-6.1	Nutzungsplanung / ÜO (basierend Überbauungskonzept, verdichtete Bauweise)	B	
0329.2.112	S-8.1	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum - Langenthal Nord	B	
0329.2.113	S-8.2	Städtebauliche Vernetzung Langenthal Zentrum - Langenthal Süd	B	
0329.2.115	S-9.1	Umsetzung 1. Projekt zwischen Langenthal und Thunstetten-Bützberg	A	
0329.2.116	S-9.2	Umsetzung in Region	B	

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit</i>
0329.2.118	L-1.1	Planerische Sicherung und Aufwertung der inneren und äusseren Landschaften	B	
Verkehrsmassnahmen				
0329.2.015	V-ÖV 2.1	Erschliessung Gebiet Industrie Nord und Hopferfeld	B	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0329.2.016	V-ÖV 2.2	Lösung für die Erschliessung des Gebiets Schoren	B	
0329.2.075	V-NM 1.1	Angleichung der Tarifmodelle privater und öffentlicher Parkieranlagen	B	
0329.2.077	V-NM 2.1	Beratung der Angestellten der Stadtverwaltung/Schaffung von Anreizen zur Förderung des Langsamverkehrs und des ÖV für den Arbeitsweg (z.B. Job Ticket)	A	
0329.2.078	V-NM 2.2	Beratung von Firmen und Privaten	B	
0329.2.079	V-NM 2.3	Information von Eltern bezüglich Schülertransporte mit Privatautos	B	
0329.2.080	V-NM 2.4	Mobilitätsveranstaltungen zur Sensibilisierung der Bevölkerung	A	
0329.2.081	V-NM 2.5	Seniorenmobilität, Beratung	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
Keine vorhanden				

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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0329.2.004	V-MIV 2.1	St. Urbanstrasse/Spitalgasse (Spitalplatzkreisel)	B	0.40
0329.2.006	V-MIV 2.3	Bahnhofstrasse/Marktgasse	B	0.30
0329.2.007	V-MIV 2.4	Lotzwilstrasse/Marktgasse	B	0.20
0329.2.008	V-MIV 2.5	Ringstrasse/Thunstettenstrasse	A	0.90
0329.2.009	V-MIV 2.6	Bahnhofstrasse/Aarwangenstrasse	B	0.30
0329.2.019	V-ÖV 3.1	Anordnung Bushaltestellen Bahnhofplatz Süd (ESP)	A	0.20
0329.2.020	V-ÖV 3.2	Wendeschleufe Industrie Nord	B	0.10
0329.2.025	V-ÖV 4.4	Personeninformationssystem bei wichtigen Haltestellen (8)	B	0.70
0329.2.031	V-LV 2.1	Bahnhofstrasse (Abschnitt Bützbergstrasse - Bahnhof)	B	0.70
0329.2.033	V-LV 2.2.2	Jurastrasse (Abschnitt Aarwangenstrasse - Bahnhof)	B	1.50
0329.2.034	V-LV 2.3	Talstrasse	B	1.20
0329.2.035	V-LV 2.4	Lotzwilstrasse (ab Talstrasse) - Farbgasse - Spitalgasse	B	1.20
0329.2.036	V-LV 2.5	St. Urbanstrasse (Abschnitt Spitalplatz - Spital)	B	2.70
0329.2.039	V-LV 2.8.1	Ringstrasse (Abschnitt Schorenstrasse - Thunstettenstrasse)	B	1.70
0329.2.040	V-LV 2.8.2	Ringstrasse (Abschnitt Thunstettenstrasse - Industrieplatz)	B	1.80
0329.2.041	V-LV 2.9	Waldhofstrasse (Abschnitt Spital - Murgenthalstrasse)	B	2.20
0329.2.042	V-LV 2.10.1	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	A	1.00
0329.2.043	V-LV 2.10.2	Massnahmen zur siedlungsverträglichen Abwicklung des Verkehrs in Sammel- und Erschliessungsstrassen	B	1.00
0329.2.044	V-LV 2.11	Aarwangenstrasse (Abschnitt Murgenthalstrasse - Bahnhofstrasse)	B	1.00
0329.2.064	V-LV 6.1	Senkung Geschwindigkeitsniveau / Unterbindung Durchgangsverkehr: Eisenbahnstrasse	A	0.50
0329.2.067	V-KM 1.1	P+R Bahnhof Langenthal (ESP) ⁵	A	6.00

Tabelle 5-3

⁵ Abhängigkeit zu Massnahmen 0329.2.023 beachten.

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
0329.2.083	C-1.1	Periodisches Monitoring/ Controlling der Planung, Umsetzung und Finanzierung der einzelnen Massnahmen	Die Massnahme ist nicht priorisiert, da es sich um die Umsetzung des Agglomerationsprogramms handelt.

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
0329.2.026	V-ÖV 4.5	Definitive Ausgestaltung /Nutzung der asm-Haltestelle Industrie Nord	0.5	Leistungsvereinbarung 2013 - 2016 BAV

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
----------	--------	-----------

Keine vorhanden⁶

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.

⁶ Gemäss Agglomerationsprogramm war die Finanzierung des Autobahnzubringers Oberaargau im Rahmen von NEB vorgesehen. Die Massnahme wurde jedoch nicht in den - zwischenzeitlich per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnten - NEB-Beschluss aufgenommen. Sie verbleibt unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahme ist zu prüfen.

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten</i> <i>(Mio CHF)</i> <i>laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
Keine vorhanden				
A → C				
0329.2.052	V-LV 3.7	Unterführung Aarwangen- strasse (Anhebung Fuss-/Velowege)	3.50	Kosten/Nutzen-Verhältnis: ungenügend. Die bestehende Unterführung ermöglicht bereits die Querung der Bahngleise. Je nach Verhalten und Bedarf kann diese Unterführung in einem späteren Planungsschritt für den Langsamverkehr umgebaut werden.
B → C				
Keine vorhanden				

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>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
0329.2.050	V-LV 3.5	Anhang	St. Urbanstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen Abschnitt Waldhofstrasse- Schiessanlage: Radstreifen Abschnitt Schiessanlage - St. Urban	B	Bei der Umsetzung muss das betroffene BLN-Gebiet besonders beachtet werden.

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>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

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

Keine vorhanden

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>
-----------------	---------------	------------------

Keine vorhanden

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 Langenthal 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 Weiterentwicklung von Massnahmen für die Siedlungsentwicklung nach innen und gegen die Zersiedlung sowie von griffigen verkehrslenkenden und nachfrageseitigen Massnahmen.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP	Kosten (Mio CHF) 2005*/**
0329.2.029	V-LV 1.2	Personenunterführung Bahnhof West	A	0.20	0.16
0329.2.071	V-KM 2.2.1	B+R-Anlage Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Nord	A	0.50	0.41
0329.2.072	V-KM 2.2.2	B+R-Anlage Bahnhof Langenthal, Bahnhofplatz Süd	A	0.50	0.41
0329.2.046	V-LV 3.1	Langenthal Süd: Vernetzung Langsamverkehr (neuer Fuss- und Veloweg)	B	0.20	0.16
0329.2.047	V-LV 3.2	Bereich Hardau: Neue Verbindung Langsamverkehr parallel zu SBB-Trasse (asm-Unterführung)	B	2.70	2.22
0329.2.048	V-LV 3.3	Bern-Zürich Strasse: Radstreifen	B	2.10	1.73
0329.2.050	V-LV 3.5	St. Urbanstrasse: Radwegumgestaltung in Radstreifen Abschnitt Waldhofstrasse- Schiessanlage: Radstreifen Abschnitt Schiessanlage - St. Urban	B	2.70	2.22
0329.2.056	V-LV 4.1.2	Schulwegsicherung	B	0.20	0.16
0329.2.058	V-LV 4.2.2	Querungsmöglichkeiten für Fussgänger an Strassenzügen und Knoten	B	0.20	0.16
0329.2.059	V-LV 4.3	Sicherheitsmassn. entlang stark befahrener Achsen (Fusswege, Radstreifen)	B	0.60	0.49
0329.2.062	V-LV 5.2	Signaletik Wegführung: Aufzeigen öffentlichen Anlagen/Einrichtungen	B	0.30	0.25
	Summe	A/B-Liste		10.20	8.37

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

LV A-Liste	A	0.99
LV B-Liste	B	7.41

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

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

Gemeindebeschluss betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen

- Stadt Langenthal: 03.03.2015 (Kopie im Anhang)

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

stadtlangenthal


Gemeinderat, Jurastrasse 22, 4901 Langenthal

Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination
des Kanton Bern
z.H. Herr Tobias Ramser
Reiterstrasse 11
3011 Bern

Gemeinderat
Telefon 062 916 22 30
Telefax 062 923 21 76
praesidialamt@langenthal.ch

3. März 2015

Bestätigung

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Schreiben vom 27. Januar 2015 fordern Sie den Gemeinderat zur Anhörung und speziellen Bestätigung der gemeindeseitigen Absicht zur Vorbereitung und Umsetzung der wesentlichsten Massnahmen auf, die im Agglomerationsprogramm Langenthal der 2. Generation enthalten sind.

Folgend können wir dazu Stellung nehmen:

- Die Massnahme V-MIV 2.5 (0329.2.008) wurde als Eigenleistung bereits fertig ausgeführt und der Nutzung übergeben.
- Im Rahmen seiner Zuständigkeit verpflichtet sich der Gemeinderat, die Massnahmen
 - V-KM 1.1 (0329.2.067) Eigenleistung
 - V-LV 6.1 (0329.2.064) Eigenleistung
 - V-ÖV 3.1 (0329.2.019) Eigenleistung
 - V-LV 1.1 (0329.2.028) A-Liste
 - V-ÖV 4.1 (0329.2.022) A-Liste
 - V-ÖV 4.2 (0329.2.023) A-Liste
 - V-KM 2.1.1 (0329.2.069) A-Liste
 - V-KM 2.1.2 (0329.2.070) A-Liste
 - V-LV 1.2 (0329.2.029) LV A-Liste
 - V-KM 2.2.1 (0329.2.071) LV A-Liste
 - V-KM 2.2.2 (0329.2.072) LV A-Liste

aus dem Agglomerationsprogramm Langenthal umzusetzen respektive zu gegebener Zeit die für die Umsetzung notwendigen Beschlüsse dem zuständigen Organ zu beantragen.

Freundliche Grüsse



Reto Müller
Vize-Stadtpräsident



Mirjam Tschumi
Stv. Stadtschreiberin

Anhang 5: 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.⁵ 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 (Ja/nein) sowie Datum des Kostenstandes
Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Jahr des Umsetzungsbeginn/Baubeginn
Zeitpunkt der Inbetriebnahme	Jahr der Inbetriebnahme

⁵ 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.

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