

Leistungsvereinbarung

zwischen der

Schweizerischen Eidgenossenschaft,

vertreten durch

das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Kochergasse 10, 3003 Bern,

im Folgenden als Bund bezeichnet,

und dem

Kanton Bern (Trägerschaft),

vertreten durch

die Direktion für Inneres und Justiz,
Münstergasse 2, 3011 Bern

und

die Bau- und Verkehrsdirektion,
Reiterstrasse 11, 3013 Bern,

im Folgenden als Kanton bezeichnet,

betreffend das

Agglomerationsprogramm Langenthal 4. Generation Verkehr und Siedlung

im Folgenden als Agglomerationsprogramm Langenthal bezeichnet

Die Vertragsparteien vereinbaren Folgendes:

1 Ingress

- 1.1 Der Bund beteiligt sich, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG; SR 725.13), an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen. Die Massnahmen sind aus dem Agglomerationsprogramm Langenthal hergeleitet. Dieses Agglomerationsprogramm wurde beim Bund bis September 2021 eingereicht und geprüft. Das Ergebnis ist im Prüfbericht vom 22.02.2023 enthalten (Anhang 2).
- 1.2 In der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird die Mitfinanzierung des Bundes von Massnahmen des Agglomerationsprogramms Langenthal der 4. Generation geregelt. Die Mitfinanzierung stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 4. Dezember 2023 über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (nachfolgend Bundesbeschluss), der auf der Basis der Prüfung aller im Jahr 2021 eingereichten Agglomerationsprogramme der 4. Generation erlassen wurde.
- 1.3 Die vorliegende Vereinbarung stützt sich auf Artikel 24 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (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 Direktion für Inneres und Justiz und der Bau- und Verkehrsdirektion des Kantons Bern zum Vertragsabschluss stützt sich auf das Baugesetz des Kantons Bern, Art. 101, Abs. 2 vom 9. Juni 1985 und den Regierungsratsbeschluss (Anhang 3).

2.2 Pflichten

- 2.2.1 Der Bund verpflichtet sich im Rahmen der übrigen Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung zur Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss Ziff. 3.2 dieser Leistungsvereinbarung. Die jährlichen Kreditanträge und -beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes zu Voranschlag und Finanzplan bleiben vorbehalten.
- 2.2.2 Der Kanton verpflichtet sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten und der übrigen Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung zur Umsetzung der Massnahmen gemäss Ziff. 3.1 (A-Horizont) und Ziff. 3.2 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 Ziff. 3.1 (A-Horizont) und Ziff. 3.2 dieser Leistungsvereinbarung beteiligten Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Umsetzung der Massnahmen verpflichtet haben. Die

planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

2.2.4 Der Kanton verpflichtet sich, die 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.

2.2.5 Der Kanton bestätigt, dass alle gemäss Ziff. 6.2 des Prüfberichts (Anhang 2) richtplanrelevanten und in der vorliegenden Leistungsvereinbarung unter Ziff. 3.1 (A-Horizont) und Ziff. 3.2 aufgeführten Massnahmen im vom Bund genehmigten kantonalen Richtplan den Koordinationsstand "Festsetzung" haben.

3 Relevante Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

In Ziff. 3 werden alle Massnahmen aufgelistet, die für die Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses des Agglomerationsprogramms der 4. Generation mitberücksichtigt worden sind und zur Festsetzung des Beitragssatzes gemäss Ziff. 5.1.2 relevant waren.

3.1 Nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) mitfinanzierbare Massnahmen der 4. Generation

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
Siedlung (inkl. Landschaft)					
0329.4.023	OA.S-SÜ.2	Entwicklung Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld als kantonaler ESP/SAZ	ARE	Region Oberaargau	Bs
0329.4.032	OA.S-UV.2.1	Porzi-Areal, Richtplan	ARE	Stadt Langenthal	As
0329.4.035	OA.S-UV.2.4	Ammann Süd, UeO	ARE	Stadt Langenthal	As
0329.4.037	OA.S-UV.2.6	Bäregg, Erarbeitung Richtprojekt	ARE	Stadt Langenthal	As
0329.4.042	OA.L-Ü.6	Konzept Grüner Ring	ARE	Region Oberaargau	As
0329.4.044	OA.L-Gr.1	Zentraler Park Hard	ARE	Stadt Langenthal	Bs
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration					
0329.4.002	OA.ÖV-Str.2	Planungsstudie ÖV-Erschliessung ESP / SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld	ASTRA	Region Oberaargau	Av E
0329.4.005	OA.LV-Ü.1	Machbarkeitsstudie zu den Vorrangrouten	ASTRA	BE-BVD-TBA	Av E

Tabelle 3.1

3.2 Durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen der 4. Generation (A-Liste)

Die in Ziff. 3.2 aufgeführten Massnahmen werden vom Bund im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr gemäss Ziff. 5 dieser Leistungsvereinbarung mitfinanziert.

3.2.1 Für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen berechnet sich der Bundesbeitrag auf der Grundlage der nachgewiesenen anrechenbaren Kosten (Art. 21 MinVV):

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Investitionskosten [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2020 exkl. Teuerung u. MWST	Höchstbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2020 exkl. Teuerung u. MWST	zuständige kantonale Stelle bei der Trägersch aft
Bus/ÖV-Infrastruktur					
0329.4.001	OA.ÖV- Str.1.1	Langenthal, Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	1.10	0.39	BE-BVD-TBA
0329.4.011	OA-NM- VM.1.1	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.80	0.98	BE-BVD-TBA
Total			3.90	1.37	

Tabelle 3.2.1.

3.2.2 Für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen berechnet sich der Bundesbeitrag auf der Grundlage der in Anhang 1 standardisierten Kosten (Art. 21a MinVV):

ARE-Code	Massnahme	Investitionskosten [Mio. Franken]; inkl. Teuerung u. MWST	Höchstbeitrag [Mio. Franken]; inkl. Teuerung u. MWST	zuständige kantonale Stelle bei der Trägerschaft
Fuss- und Veloverkehr				
0329.4P.045	Paket LV A-Liste	5.86	2.05	BE-BVD-TBA
Aufwertung/Sicherheit Strassenraum				
0329.4P.047	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.77	1.32	BE-BVD-TBA
Verkehrsmanagement				
0329.4P.046	Paket VM A-Liste	1.37	0.48	BE-BVD-TBA
Total		11.00	3.85	

Tabelle 3.2.2

Gerundete Werte: Eine Differenz zwischen den Werten in Tab.3.2.2 und dem Anhang 1 kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen; massgebend sind die Beträge im Anhang 1

3.3 Massnahmen der 4. Generation mit Priorität B (B-Liste)

Die nachfolgende Liste zeigt die Stossrichtung für die weitere Bearbeitung des Agglomerationsprogramms auf. Eine allfällige Änderung einer oder ein Verzicht auf eine Massnahme der Priorität B in einem nachfolgenden Agglomerationsprogramm ist seitens des Kantons oder des Bundes bei der Bearbeitung bzw. der Prüfung der 5. Generation der Agglomerationsprogramme sorgfältig zu begründen. Die Aufführung der entsprechenden Massnahmen ist weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung zur Umsetzung seitens des Kantons verbunden. Insbesondere sichert der Bund die zukünftige Mitfinanzierung dieser Massnahmen nicht zu.

Die nachfolgend aufgeführten Massnahmen sind beitragsatzrelevant:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Investitionskosten [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2020 exkl. MWST. u. Teuerung	Bemerkungen des Bundes zum Zeitpunkt des Prüfberichts
Fuss- und Veloverkehr				
0329.4.048	LV-B	Paket LV B-Liste	2.20	

Tabelle 3.3

4 Massnahmenänderung

- 4.1 Die Änderung einer Massnahme gemäss Ziff. 3.1 im A-Horizont und Ziff. 3.2.1 bedarf der schriftlichen Zustimmung des ARE, wenn sie einen wesentlichen Einfluss auf die Wirkung dieser Massnahme haben kann. Die Zustimmung wird erteilt, wenn von der geänderten Massnahme eine vergleichbare oder bessere Wirkung zu erwarten ist oder wenn aufgezeigt wird, wie eine Wirkungseinbusse anderweitig kompensiert wird. Über die Genehmigung eines Gesuchs auf Massnahmenänderung ist möglichst rasch, i.d.R. innert 30 Tagen nach Vorliegen der vollständigen Gesuchsunterlagen, zu entscheiden.
- 4.2 Als Massnahmenänderung gilt auch der Ersatz einer Teilmassnahme eines Massnahmenpakets.
- 4.3 Die Änderung oder der Ersatz von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (Ziff. 3.2.2.) bedürfen keiner Zustimmung durch den Bund. Die geänderten oder ersetzten Massnahmen müssen sich an der Konzeption des Agglomerationsprogramms ausrichten (Art. 21a Abs. 3 MinVV).
- 4.4 Die Voraussetzungen für die Änderung einer Massnahme nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung werden in der Finanzierungsvereinbarung geregelt.

5 Finanzierung der Massnahmen gemäss Ziff. 3.2.

5.1 Bundesbeitrag

- 5.1.1 Die Finanzierung der Massnahmen gemäss Ziff. 3.2 wird vom Bund, dem Kanton und gegebenenfalls weiteren Beteiligten (regionale Körperschaft, Gemeinden, ausländische Körperschaften) gemeinsam sichergestellt.
- 5.1.2 Gemäss Bundesbeschluss gilt für das Agglomerationsprogramm Langenthal ein Beitragssatz von 35 Prozent. Daraus ergibt sich ein Bundesbeitrag von
 - a) höchstens 1.37 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2020, exkl. Teuerung und MWST) für Massnahmen nach Artikel 21 MinVV;
 - b) höchstens 3.85 Millionen Franken (inkl. Teuerung und MWST) für Massnahmen nach Artikel 21a MinVV (Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).
- 5.1.3 Der Bund leistet den sich aus dem Beitragssatz gemäss Ziff. 5.1.2 ergebenden Anteil
 - a) an die (nach den gesetzlichen Vorgaben gemäss Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer

für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel [MinVG; SR 725.116.2] und MinVV) anrechenbaren und ausgewiesenen Kosten der in Ziff. 3.2.1 aufgeführten Massnahmen;

- b) an die (gemäss Anhang 1) standardisierten Kosten pro umgesetzte Leistungseinheit der in Ziff. 3.2.2 aufgeführten Massnahmen.

5.2 Befristung der Verpflichtung des Bundes

- 5.2.1 Der Beginn der Ausführung der Bauvorhaben für Massnahmen nach Ziff. 3.2.1 und Ziff. 3.2.2 muss vor dem 31. März 2029 erfolgen (Art. 18 Abs. 1 Bst. b der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr [PAVV; SR 725.116.214]).
- 5.2.2 Der Anspruch auf die Ausrichtung von Beiträgen an eine Massnahme erlischt, wenn der Beginn der Ausführung des entsprechenden Bauvorhabens nicht innerhalb der festgelegten Frist von Ziff. 5.2.1 erfolgt (Art. 17e Abs. 2 MinVG), soweit im Einzelfall nicht schriftlich eine Nachfrist gewährt wurde (Art. 18 Abs. 2 PAVV) oder die Frist infolge Stillstands (Art. 18 Abs. 3 PAVV) später abläuft.
- 5.2.3 Ein Antrag für die Gewährung einer Nachfrist ist spätestens vier Monate vor Ablauf der Frist dem ARE einzureichen, andernfalls kann keine Nachfrist gewährt werden
- 5.2.4 Die Trägerschaft verpflichtet sich, dem ARE spätestens bis 30. Juni 2028 mitzuteilen, welche Massnahmen von einem Fristenstillstand betroffen sind. Versäumt die Trägerschaft die Mitteilung, kann sie sich nicht auf den Fristenstillstand berufen.
- 5.2.5 Bei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind Nachfrist und Fristenstillstand ausgeschlossen (Art. 18 Abs. 4 PAVV).
- 5.2.6 Der Nachweis, dass die Frist eingehalten wurde, obliegt der Trägerschaft.

5.3 Finanzierungsvereinbarungen

- 5.3.1 Ist eine Massnahme der A-Liste bau- und finanzreif und entspricht sie der Eingabe gemäss Agglomerationsprogramm Langenthal sowie den im Prüfbericht gemachten Feststellungen bzw. hat das ARE einer allfälligen Änderung im Sinn von Ziff. 4.1 zugestimmt, schliesst das Bundesamt für Strassen (ASTRA) gestützt auf die vorliegende Vereinbarung mit dem für die Massnahme zuständigen Kanton i.d.R. innert einer Frist von vier Monaten ab Vorliegen der vollständigen Antragsunterlagen die Finanzierungsvereinbarung ab.
- 5.3.2 Das ASTRA kann auf Antrag der Trägerschaft Massnahmen oder Massnahmenpakete in Teilmassnahmen aufteilen und für jede Teilmassnahme eine separate Finanzierungsvereinbarung abschliessen, soweit die Umsetzung der Teilmassnahme für sich allein mit Blick auf die erwartete Wirkung sinnvoll erscheint. Beim Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für eine Teilmassnahme muss die Trägerschaft über die noch nicht realisierten Teilmassnahmen der aufgeteilten Massnahme und über die dafür vorgesehenen Bundesbeiträge informieren.
- 5.3.3 Für die in Ziff. 3.2.2 aufgeführten Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen wird pro Paket (Langsamverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums, Verkehrssystemmanagement, Aufwertung Bushaltestellen) eine einzige Finanzierungsvereinbarung mit dem federführenden Kanton abgeschlossen. Die einzelnen Massnahmen müssen noch nicht baureif sein.

5.4 Baubeginn

- 5.4.1 Mit dem Bau von Massnahmen, die durch den Bund mitfinanziert werden, darf unter Vorbehalt von Ziff. 5.4.2 erst nach Abschluss der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung begonnen werden.
- 5.4.2 Das ASTRA 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 den Antrag ist möglichst rasch zu entscheiden. Ein vorzeitiger Baubeginn ohne vorgängige Bewilligung durch das ASTRA führt zur Verwirkung aller Ansprüche auf Bundesbeiträge für die entsprechende Massnahme (Art. 26 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990 [SuG; SR 616.1]). Aus dieser Bewilligung ergibt sich kein Anspruch auf Finanzhilfe durch die Eidgenossenschaft (Art. 26 Abs. 2 SuG).

5.5 Auszahlungsmodalitäten

- 5.5.1 Die Auszahlung der Bundesbeiträge erfolgt nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung auf Antrag des Kantons, der die Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet hat.
- 5.5.2 Für die Massnahmen gemäss Ziff. 3.2.1 werden Beiträge nur für effektiv nach Baufortschritt erbrachte Leistungen ausbezahlt. Der Kanton kann dem ASTRA jährlich bis zum 30. November einen Antrag zur Auszahlung stellen. Die letzten 20% der zugesicherten Beiträge werden erst nach Einreichung der Schlussabrechnung ausbezahlt (Art. 23 Abs. 2 SuG).
- 5.5.3 Für die Massnahmen gemäss Ziff. 3.2.2 werden die Beiträge nach Umsetzungsfortschritt ausgerichtet. Der Kanton meldet den Stand der Umsetzung periodisch dem ASTRA und stellt einen Antrag zur Auszahlung der Beiträge. Die letzte Auszahlung muss spätestens bis zum 30. November 2031 beantragt werden. Nach Ablauf dieser Frist erlischt der Anspruch auf Ausrichtung der verbleibenden Beiträge. Es bedarf keiner Schlussabrechnung.
- 5.5.4 Eine allfällige Vorfinanzierung richtet sich nach Artikel 24a MinVV.

6 Nichterfüllung und mangelhafte Erfüllung der Leistungsvereinbarung

6.1 Erlöschen des Anspruchs auf Mitfinanzierung infolge Fristablauf oder Abstandnahme

- 6.1.1 Wird mit dem Bau einer mitfinanzierten Massnahme des Agglomerationsprogramms der 4. Generation nicht innert der Frist gemäss Ziff. 5.2.1 begonnen, erlischt der Anspruch auf den Bundesbeitrag für die entsprechende Massnahme. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.3 und 6.4 bleiben vorbehalten.
- 6.1.2 Im Anhang 4 sind alle Massnahmen aufgeführt, welche definitiv nicht umsetzbar sind. Der Anspruch auf die entsprechenden Bundesbeiträge ist erloschen.

6.2 Kürzung bzw. Verzicht auf Auszahlung des Bundesbeitrags

- 6.2.1 Wird eine Massnahme gemäss Ziff. 3.2.1 nur teilweise umgesetzt oder ohne schriftliche Zustimmung des Bundes geändert und ist deswegen eine wesentlich geringere Wirkung zu erwarten, als sie der ursprünglichen Massnahme im Rahmen der Prüfung durch den Bund zugrunde gelegt wurde, kann der Bund den gemäss Ziff.

5.1.3 zugesicherten Bundesbeitrag für die entsprechende Massnahme angemessen kürzen.

6.2.2 Sofern bei einer Massnahmenänderung eine massiv geringere Wirkung zu erwarten ist, kann der Bund auf die Auszahlung des gemäss Ziff. 5.1.3 für die entsprechende Massnahme zugesicherten Bundesbeitrags verzichten sowie eine Rückzahlung der bereits für die entsprechende Massnahme ausbezahlten Beiträge (inkl. Zinsen) verlangen. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.3 und 6.4 bleiben vorbehalten.

6.3 Sistierung durch den Bund

Zeigt sich im Rahmen der Berichterstattung zur Umsetzung oder einer Stichprobenkontrolle, dass eine Massnahme nicht oder mangelhaft umgesetzt wird, kann der Bund den Abschluss neuer Finanzierungsvereinbarungen für Massnahmen sistieren, die mit der nicht bzw. mangelhaft umgesetzten Massnahme eng zusammenhängen. In Fällen, in denen die fehlende oder mangelhafte Umsetzung mit erheblichen Auswirkungen auf die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms verbunden ist, kann der Abschluss von neuen Finanzierungsvereinbarungen für alle Massnahmen sistiert werden. Die Sistierung wird aufgehoben, sobald der Mangel in der Umsetzung behoben ist oder der Anspruch auf die Finanzhilfe infolge Fristablaufs oder Abstandnahme erlischt (vgl. Ziff. 6.1).

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

Der Stand der Umsetzung der Massnahmen wird im Rahmen der Beurteilung der 6. Generation des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigt. Für die Beurteilung des Stands der Umsetzung wird auf den Zeithorizont gemäss Prüfbericht abgestellt.

7 Berichtswesen, Controlling und Aufsicht

7.1 Berichterstattung zur Umsetzung

Der Kanton berichtet dem ARE grundsätzlich alle vier Jahre über den Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen nach den jeweils gültigen Vorgaben des Bundes (Art. 20 Abs. 3 PAVV).

7.2 Information auf Anfrage

Der Bund führt eine periodische Wirkungskontrolle des Programms Agglomerationsverkehr durch. Diese vergleicht die angestrebte mit der tatsächlichen Entwicklung anhand von Indikatoren und ermittelt den Beitrag des Agglomerationsprogramms zu dieser. Der Kanton stellt dem Bund die für die Durchführung der Wirkungskontrolle erforderlichen Informationen zur Verfügung (Art. 20 Abs. 2 PAVV).

7.3 Controlling

7.3.1 Das Controlling des Bundes betrifft die mitfinanzierten Massnahmen (Ziff. 3.2.1), für welche eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet wurde. Es beinhaltet ein Termin-, Finanz-, und Kostencontrolling. Für Massnahmen der Ziff. 3.2.1, für welche noch keine Finanzierungsvereinbarung vorliegt, sowie für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (Ziff. 3.2.2) werden im Rahmen des Finanzcontrollings nur wenige Kennzahlen erhoben. Die ausbezahlten Bundesbeiträge werden im Finanzcontrolling ausgewiesen.

7.3.2 Das Controlling erfolgt gemäss den ASTRA-Richtlinien für die Strassen-, Tram- und Langsamverkehrsmassnahmen in der jeweils gültigen Fassung.

7.4 Aufsicht

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.

8 Anpassung der Leistungsvereinbarung

8.1 Ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

Die vorliegende Leistungsvereinbarung für das Agglomerationsprogramm Langenthal der 4. Generation wird in der Regel alle vier Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Soweit möglich erfolgt die Anpassung im Rahmen von Abschlüssen der Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme künftiger Generationen.

8.2 Ausserordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

8.2.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zur gegenseitigen Information bei Änderungen von Rahmenbedingungen mit Auswirkungen, die nicht durch die ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung oder im Rahmen von Ziff. 4 bereinigt werden können.

8.2.2 Eine ausserordentliche Anpassung einer Leistungsvereinbarung bedingt einen schriftlichen und begründeten Antrag an die Vertragspartei. Sie ist nur im gegenseitigen Einvernehmen möglich. Vorbehalten bleibt die *clausula rebus sic stantibus*.

9 Salvatorische Klausel

9.1 Ist eine Bestimmung dieser Leistungsvereinbarung ganz oder teilweise unwirksam, berührt dies nicht die Rechtswirksamkeit der gesamten Leistungsvereinbarung.

9.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich in diesem Fall, die unwirksame Bestimmung der Leistungsvereinbarung durch eine wirksame Bestimmung zu ersetzen, die inhaltlich der ursprünglichen Absicht der Vertragsparteien am nächsten kommt.

10 Anwendbare Bestimmungen und Rechtsschutz

10.1 Es gelten namentlich die Bestimmungen

- der Bundesbeschluss vom 4. Dezember 2023 über die Verpflichtungskredite ab 2024 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr
- des Bundesgesetzes vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr,
- des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel,
- der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel,
- der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr und
- subsidiär des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990.

- 10.2 Der Rechtsschutz richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesverwaltungsrechtspflege (vgl. Art. 35 Abs. 1 SuG).

11 Rangordnung

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

1. Wortlaut der vorliegenden Leistungsvereinbarung inkl. Anhänge
2. Erläuterungen zur Leistungsvereinbarung
3. Richtlinien des ARE vom 13. Februar 2020 über das Programm Agglomerationsverkehr (RPAV)
4. ASTRA-Richtlinien für die Strassen-, Tram- und Langsamverkehrsmassnahmen in der jeweils gültigen Fassung
5. Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme der 2. und 3. Generation
6. Agglomerationsprogramm Langenthal Teil Verkehr und Siedlung

Die Vereinbarung wird in 3 Originalfassungen ausgefertigt. Jede Partei erhält ein Exemplar.

Bern, 1.2.23.....

Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK



Albert Rösti, Departementsvorsteher

Direktion für Inneres und Justiz Kanton Bern

Bern, 9.1.24.....



Regierungsrätin Evi Allemann

Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern

Bern, 17.1.24.....



Regierungsrat Christoph Neuhaus

Verteiler: Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK; Direktion für Inneres und Justiz Kanton Bern; Bau- und Verkehrsdirektion Kanton Bern

Anhänge:

- Anhang 1: Liste der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen
- Anhang 2: Prüfbericht des Bundes vom 22.02.2023
- Anhang 3: Beschluss des zuständigen Organs des Kantons
- Anhang 4: Liste der Massnahmen, die definitiv nicht umsetzbar sind

Anhang 1 - Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

0329.4P.045 Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	9	Stück	47'867	17'189	154'700
Längsführung Kat.1	500	m	215	77	38'675
Längsführung Kat.3	3'000	m	1'723	619	1'856'403

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.05
-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

0329.4P.046 Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
VM Kat.1	6	Knoten	233'333	79'380	476'280

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.48
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

0329.4P.047 Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	11'000	m2	352	120	1'316'574

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.32
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr,
Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Agglomerationsverkehr

22.02.2023

Agglomerationsprogramm Langenthal

4. Generation

Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-6/4/2



ARE-D-EFAF3401/15

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE



Lezzi Lauper Maria QZOAGC
15.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Maria Lezzi
Direktorin



Seewer Ulrich FZ4UYO
07.02.2023

Info: admin.ch/esignature | validator.ch

Dr. Ulrich Seewer
Vizedirektor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
2	Zusammenfassung der Prüfergebnisse	5
2.1	Beitragssatz	5
2.2	Gesamtwürdigung	5
2.3	Mitfinanzierte Massnahmen	7
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen	7
3.1	Eingangsprüfung	7
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Massnahmenbeurteilung	8
4.1	Angepasste Massnahmen	8
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	9
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	9
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	10
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	10
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	11
4.5	B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	11
5	Programmbeurteilung	11
5.1	Gesamtnutzen	12
5.2	Gesamtkosten	12
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	12
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	14
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	14
6.1.1	Allgemeines	14
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	14
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	14
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	15
	ANHANG 1	17
	ANHANG 2	18

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Langenthal bestehend aus:

- Teil 1: Hauptbericht, 21. Juni 2021
- Teil 2: Massnahmenband, 18. Mai 2021
- Teil 3: Umsetzungstabellen, 18. Mai 2021
- Berner Agglomerationsprogramme der 4. Generation, Kantonale Synthese, 1. September 2021
- Weitere Referenzdokumente (Massnahmenlisten, Sachinformationen, GIS-Daten)

Mit dem Agglomerationsprogramm (AP) stellt die Trägerschaft ein Gesuch um Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund, gestützt auf das Bundesgesetz vom 30. September 2017 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG)¹. Die Voraussetzungen für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen richten sich nach den Art. 17a – 17f des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel (MinVG)² und der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV)³.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung des Agglomerationsprogramms dient dazu, den Beitragssatz und die Bundesbeiträge für das Agglomerationsprogramm Langenthal nachvollziehbar herzuleiten.

Auf der Grundlage des Prüfberichts erarbeitet der Bund die Botschaft des Bundesrats zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr ab 2024 (vierte Generation) zuhanden der eidgenössischen Räte.

Im Rahmen der Erarbeitung des Prüfberichts werden die in den Agglomerationsprogrammen enthaltenen Massnahmen nicht auf deren Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen geprüft. Der Prüfbericht enthält daher keine Aussagen zur Bewilligungsfähigkeit der einzelnen Massnahmen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Die Prüfung der Agglomerationsprogramme richtet sich im Rahmen von MinVG und MinVV nach der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2019 über das Programm Agglomerationsverkehr (PAVV) und den Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr vom 13. Februar 2020 (RPAV). Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden die Vorgaben der PAVV und der RPAV in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert.

Das Prüfverfahren gliedert sich gemäss Art. 11 ff. PAVV in folgende Schritte:

1. Eingangsprüfung;
2. Prüfung der Grundanforderungen;
3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Langenthal (Massnahmenbeurteilung)

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

4. Beurteilung des Agglomerationsprogramms aufgrund
 - des Gesamtnutzens der (geprüften und priorisierten) Massnahmen und dessen Relation zu den Gesamtkosten (Kosten-Nutzen-Verhältnis)
 - des Stands der Umsetzung des Agglomerationsprogramms der 2. Generation.

Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 22.02.2023 dargelegt.

2 Zusammenfassung der Prüfergebnisse

2.1 Beitragssatz

Aufgrund der Programmbeurteilung (vgl. Kap. 2.2 und Kap. 5) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms Langenthal 4. Generation festzulegen:

35%

2.2 Gesamtwürdigung

Nachfolgend werden die Beurteilung des Bundes für die Wirkungsziele des Agglomerationsprogramms erläutert und die einzelnen Stärken und Schwächen dargelegt. Im Kapitel 7 werden ausserdem wichtige Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms gegeben.

Das Agglomerationsprogramm Langenthal vierter Generation (AP) wurde zeitgleich mit dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK) Oberaargau 2021 erarbeitet. Es ist klar nachvollziehbar, welche Ergebnisse einerseits in das behördenverbindliche RGSK und andererseits in das AP eingeflossen sind. Im vorliegenden Programm hat die Agglomeration Langenthal zusammen mit sieben Nachbargemeinden gestützt auf eine systematische Analyse ein neues Zukunftsbild für die Agglomeration und den erweiterten Bearbeitungssperimeter erarbeitet und so die Vision einer Gartenagglo entwickelt. Die Teilstrategien und der Handlungsbedarf sind kohärent abgeleitet und bilden einen durchgehenden roten Faden. Die wenigen Massnahmen des AP wurden hingegen nur für die Stadt Langenthal abgeleitet. Im vorliegenden AP fehlt der Ausblick, da mit Ausnahme weniger Pauschalmassnahmen für den Fuss- und Veloverkehr (FVV) keine mittel- und längerfristigen Verkehrsmassnahmen ausgewiesen sind.

Das AP Langenthal berücksichtigt die laufenden übergeordneten Planungen. Diese betrifft vor allem die Verkehrssanierung Aarwangen (VSA), für welche das vorliegende Programm verschiedene flankierende Massnahmen realisiert. Die im vorliegenden Programm enthaltenen Verkehrsmassnahmen ergänzen die VSA. Die Abstimmung mit der übergeordneten Planung ist damit gut gelöst. Verkehr und Siedlung sind aufeinander abgestimmt, indem die Siedlungsentwicklung in den bestehenden Bauzonen und konzentriert an Entwicklungsschwerpunkten (ESP) bzw. der geplanten strategischen Arbeitszone (SAZ) vorangetrieben wird.

Zur Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems entfaltet das AP eine leicht positive Wirkung. Die bisherigen Strategien werden konsistent weitergeführt und es erfolgt eine Abstimmung mit dem Massnahmenpaket der VSA. Die Massnahmen des vorliegenden AP sind vor allem punktueller Art. Einen positiven Beitrag für die Verbesserung des Strassennetzes leisten insbesondere die Einführung eines Parkleitsystems, die Erhöhung des Netzwidestands an der Mittelstrasse sowie die Aufwertung des Ortseingangs Dennli. Insgesamt haben die eher niederschweligen Verkehrsmassnahmen aber kaum eine spürbare Wirkung zur Reduktion der Fahrleistungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV). Das Konzept zur Lenkung des MIV schützt vornehmlich das Stadtzentrum und ist nicht in einem Erschliessungskonzept für die gesamte Agglomeration eingebettet. Bei der Einführung des Parkleitsys-

tems wird die Chance verpasst, die hohe Anzahl an Parkplätzen im Zentrum nachfragegerecht zu straffen. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zum Verkehrsmanagement sowie zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder.

Durch das Verkehrsmanagement am Dreilindenkreisel und die Verschiebung der Haltestelle Wiesenstrasse kann das Busnetz hinsichtlich Fahrzeit und Fahrplanstabilität wirkungsvoll optimiert werden. Eine spürbare Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr (ÖV) dürfte alleine damit jedoch nicht erfolgen. Schliesslich werden verschiedene punktuelle Schwachstellen im FVV-Netz behoben. Diese wirken nur lokal. Es ist keine Konzeption erkennbar, wie der hohe Anteil MIV-Fahrten über kurze Distanzen bis zu 5 km auf den FVV verlagert werden könnte, obwohl die topografischen Voraussetzungen gegeben sind. Zu den Velovorrangrouten wird eine Machbarkeitsstudie erstellt. Jedoch sind dazu kurz- und mittelfristig noch keine Massnahmen ausgewiesen. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen des FVV nieder.

Die Siedlungsentwicklung nach innen wird mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms geringfügig gefördert. Dazu tragen die neuen Massnahmen wie der regionale Wohnschwerpunkt Hopfenfeld oder die regionalen Arbeitsschwerpunkte Steinachermatte I und Zelgli bei. Die präsentierte Strategie ist überzeugend, da sie neben der Siedlungsentwicklung mit der sanften Verdichtung im Bestand auch die Entwicklung grösserer Areale und regionaler Schwerpunkte sowie die Sicherstellung von Vorranggebieten für die Entwicklung künftiger Arbeitsplätze vorsieht. Da die Innenverdichtung genügend Potenzial ausweist, um die prognostizierte Bevölkerungszunahme aufzunehmen, sieht die Agglomeration keine Siedlungserweiterungsgebiete Wohnen vor. Die zeitliche Priorisierung der verschiedenen Arealentwicklungen ist aber nicht immer nachvollziehbar. So werden manche regionalen Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete aus der 2. Generation weiterbearbeitet (Bsp. Porzi-Areal, Ammann Süd und Bäregg), andere hingegen noch einmal auf einen späteren Umsetzungshorizont verschoben (Bsp. Markthallenareal). Trotz der vorgenommenen Priorisierung der Entwicklungsgebiete ist das Potenzial zur Schaffung zusätzlichen Wohnraums deutlich höher als das prognostizierte Einwohnerwachstum. Trotzdem werden alle Entwicklungsareale weiterverfolgt und allfällige Auszonungen nicht thematisiert. Für die Entwicklung der Arbeitsplatzgebiete fehlt eine Prognose. Die Einbindung dieser Flächen ins FVV-Netz wird nur wenig thematisiert, obwohl sie eher am Rande der Stadt liegen und sehr gut an das Strassennetz angeschlossen sind (Bsp. strategische Arbeitszone des Kantons für hochwertige Arbeitsplätze Oberhard/Wolfhusenfeld). Schliesslich macht das AP keine über den kantonalen Richtplan hinausgehenden Vorgaben zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung von Arbeitsgebieten oder zu Mobilitätskonzepten und es fehlen (quantitative oder zumindest qualitative) Einschätzungen der Auswirkungen von Siedlungsmassnahmen auf das Verkehrssystem.

Der Handlungsbedarf der Gartenstadttagglo für die Aufwertung der öffentlichen Freiräume ist dargelegt. Konzepte wie die Daueraufgabe zu Bäumen und Hecken im Strassenraum gehen in diese Richtung. Eine erste Massnahme wird mit dem zentralen Park Hard in Langenthal umgesetzt. Allerdings ist noch zu wenig erkennbar, wie weitgehend die qualitative Aufwertung konkret ausgestaltet wird. Insgesamt wird die Qualität des öffentlichen Raumes und des Freiraums im AP sowohl in den Strategien wie auch bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten (BGK) nur wenig thematisiert.

Mit den Massnahmen im vorliegenden Agglomerationsprogramm wird eine leicht positive Wirkung zugunsten der Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielt. Die Massnahmen basieren auf einer systematischen Erfassung der Unfallschwerpunkte und auf einem Verkehrssicherheitskonzept. Der ausgewiesene Handlungsbedarf ist gering. Er wird mit den Massnahmen zur Aufwertung und Erhöhung der Sicherheit im Strassenraum sowie den kleinen Massnahmen zugunsten des FVV abgedeckt. In der Teilstrategie für den FVV wird die Verkehrssicherheit aber lediglich am Rande berücksichtigt. Die Wirkung der wenigen und kaum konkretisierten Massnahmen ist insgesamt als gering einzustufen.

Die Massnahmen im vorliegenden AP erzielen eine punktuelle Wirkung zur Reduktion der Umweltbelastung und des Ressourcenverbrauchs. Zwar liegen keine Grenzwertüberschreitungen bei Luftschadstoffen und Lärmemissionen vor und der Handlungsbedarf wird darum als gering eingeschätzt. Aufgrund der Massnahmen ist aber auch keine signifikante Reduktion der MIV-Fahrleistungen erkennbar.

Mit der Vision «Gartenagglo» und den verschiedenen Daueraufgaben wird die Aufwertung von Natur- und Grünräumen thematisiert. Allerdings sind konkrete Umsetzungsschritte nur schwer ersichtlich und

es lässt sich noch kaum eine Wirkung abschätzen. Mit den zahlreichen geplanten Vorranggebieten für die regionale Siedlungsentwicklung gehen zudem ein grosser Flächenbedarf und bedeutende Verluste von Fruchtfolgeflächen einher, zum Beispiel im Gebiet der Strategischen Arbeitszone Oberhard/Wolfhusenfeld.

Das Agglomerationsprogramm Langenthal weist einen vollständigen Umsetzungsbericht auf. Der Umsetzungsstand der Verkehrsmassnahmen aus der zweiten Generation ist im gesamtschweizerischen Vergleich quantitativ ungenügend. Die Verzögerungen sind aber nachvollziehbar. Auch die Umsetzung der Siedlungsmassnahmen ist teilweise verzögert. Leider ist im Umsetzungsbericht die Begründung für eine Verzögerung nicht immer erkennbar. Dieses Manko konnte behoben werden. Damit ist der Umsetzungsstand der Massnahmen der zweiten Generation insgesamt knapp genügend.

2.3 Mitfinanzierte Massnahmen

Auf der Grundlage dieses Beitragssatzes werden den eidgenössischen Räten die in der nachfolgenden A-Liste aufgeführten Massnahmen zur Mitfinanzierung und die entsprechenden Bundesbeiträge zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF)*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
0329.4.001	OA.ÖV- Str.1.1	Langenthal, Bushaltestelle Wiesenstrasse Verlegung	1.10	1.10	0.39	
0329.4.011	OA-NM- VM.1.1	Verkehrsmanagement Dreilinden	2.80	2.80	0.98	
0329.4.045	LV-A	Paket LV A-Liste	5.30	5.86		2.05
0329.4.046	VM-A	Paket VM A-Liste	1.30	1.37		0.48
0329.4.047	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	3.60	3.77		1.32
Summe			14.10	14.90	1.37	3.85

Tabelle 2-1 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand Oktober 2020 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation

3 Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen

3.1 Eingangsprüfung

Der Bund prüft nur Agglomerationsprogramme, welche die Anforderungen gemäss Art. 1-3 und Art. 8 PAVV erfüllen (Art. 11 PAVV und Anhang 1 RPAV)⁴. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des Programms an die Hand genommen wurde.

3.2 Prüfung der Grundanforderungen

Ein Agglomerationsprogramm muss die Grundanforderungen gemäss Art. 7 PAVV erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad können die Grundanforderungen den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁵.

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

Im Agglomerationsprogramm Langenthal sind die Grundanforderungen erfüllt.

4 Massnahmenbeurteilung

Das Ergebnis der Massnahmenbeurteilung gemäss Art. 13 PAVV und Kap. 3.3. RPAV wird nachfolgend im Sinne einer Übersicht wie folgt dargestellt.

- Angepasste Massnahmen (Kap. 4.1)
- Nicht mitfinanzierte Massnahmen (Kap. 4.2)
 - Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen (Kap. 4.2.1)
 - Eigene Leistungen der Agglomeration (Kap. 4.2.1)
 - nicht programmrelevante Massnahmen (Kap. 4.2.2)
- Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen (Kap. 4.3)
- Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap.4.4)

Eine Zusammenstellung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung durch den Bund ist in Kap. 2 resp. Kap. 4.5 ersichtlich

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2024-2027 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen und/oder deren Kosten-Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Die in den Tabellen 2-1, 4-2, und 4-6 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Die Wirkung von Massnahmen die von der Agglomeration mit Priorität C eingereicht wurden, wird vom Bund nicht beurteilt.

4.1 Angepasste Massnahmen

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST
0329.4.006	OA.LV- V.1.1	Langenthal, Bern-Zürich-Strasse / Chasseralstrasse: Verbindung als Fuss- und Radweg	0.10
0329.4.007	OA.LV- V.1.2	Langenthal, Verkehrssicherheit Langsamverkehr: Veloverkehr	4.80
0329.4.008	OA.LV- V.1.3	Langenthal, Verkehrssicherheit Langsamverkehr: Fussverkehr	0.40

Tabelle 4-1a

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
	OA.MIV-		
0329.4.003	Auf.1.1	Langenthal, Erhöhung MIV-Netzwidestand Mittelstrasse	2.50
	OA.MIV-		
0329.4.004	Auf.1.2	Langenthal Sanierung Bleienbachstrasse, Ortseingang Dennli	1.10

Tabelle 4-1b

Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
	OA-NM-		
0329.4.012	VM.1.2	Langenthal, Parkierungskonzept Parkleitsystem	1.30

Tabelle 4-1c

Paket Langsamverkehr B-Liste (LV B-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
	OA.LV-		
0329.4.009	V.2.1	Langenthal: Verlängerung Radstreifen Kreisel Hard bis Bahnübergang asm	0.50
	OA.LV-		
0329.4.010	V.2.2	Langenthal, Verkehrssicherheit Langsamverkehr	1.70

Tabelle 4-1d

4.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen**4.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen**

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV und der ergänzenden Ausführungen der RPAV (Kap. 2.7) können folgende Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Sie waren jedoch für die Beurteilung der Wirkung relevant und sind daher in den ausgewiesenen Zeithorizonten umzusetzen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>
Siedlungsmassnahmen			
0329.4.018	OA.S-SW.2.1	Hopferenfeld	As
0329.4.019	OA.S-SW.2.2	Hardau	Bs
0329.4.021	OA.S-SA.2.1	Steinachermatte I	As
0329.4.022	OA.S-SA.2.2	Zelgli	Bs
0329.4.023	OA.S-SÜ.2	Entwicklung Gebiet Oberhard-Wolfhusenfeld als kantonal- tonaler ESP/SAZ	Bs
0329.4.026	OA.S-VA.2.1	Dennli-Ost	Bs
0329.4.027	OA.S-VA.2.2	Steinacker	Bs

0329.4.028	OA.S-VA.2.3	Unterhard	Bs
0329.4.029	OA.S-VA.2.4	Oberhard	Bs
0329.4.030	OA.S-VA.2.5	Wolfhusenfeld	Bs
0329.4.032	OA.S-UV.2.1	Porzi-Areal	As
0329.4.033	OA.S-UV.2.2	Markthallenareal	Bs
0329.4.034	OA.S-UV.2.3	Reitplatz	Bs
0329.4.035	OA.S-UV.2.4	Ammann Süd	As
0329.4.036	OA.S-UV.2.5	Rankmatte Südwest	Bs
0329.4.037	OA.S-UV.2.6	Bäregg	As
0329.4.042	OA.L-Ü.6	Konzept Grüner Ring	As
0329.4.044	OA.L-Gr.1	Zentraler Park Hard	Bs
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0329.4.002	OA.ÖV-Str.2	Planungsstudie ÖV-Erschliessung ESP / SAZ Oberhard-Wolfhusenfeld	Av E
0329.4.005	OA.LV-Ü.1	Machbarkeitsstudie zu den Vorrangrouten	Av E

Tabelle 4-2

4.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als eigene Leistung eingereicht wurden, die aber vom Bund im Rahmen der Wirkungsbeurteilung als nicht programmrelevant eingestuft wurden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-3

4.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen fliessen nicht direkt in die Wirkungsbeurteilung ein, hingegen wird bei der Wirkungsbeurteilung berücksichtigt, wie gut das Agglomerationsprogramm auf diese Massnahmen abgestimmt ist:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt.

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt; sie sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
0329.4.013	OA.MIV-Nat.1	A1: Luterbach – Härkingen
0329.4.014	OA.MIV-Reg.1	Verkehrssanierung Aarwangen: Ortsdurchfahrt Aarwangen

Tabelle 4-4

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.

4.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf Planungsstand, Kosten-Nutzen-Verhältnis und Bau- und Finanzreife gemäss den RPAV (Kap. 3.3.) führt zu untenstehenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

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

Keine Massnahmen

Tabelle 4-5

4.5 B-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2024–2027 nicht erreichbar oder muss das Kosten-Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (22.02.2023) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration 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) 2020*</i>	<i>Bundes- beitrag **</i>
0329.4.048	LV-B	Paket LV B-Liste	2.20	2.20	0.77
Summe			2.20	2.20	0.77

Tabelle 4-6 * Preisstand Oktober 2020; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

5 Programmbeurteilung

Im Rahmen der Programmbeurteilung werden in einem ersten Schritt der Gesamtnutzen und die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms ermittelt. Die Gesamtkosten werden ins Verhältnis gesetzt zur Grösse der Agglomeration. Die Agglomeration Langenthal ist als kleine Agglomeration einzustufen (vgl. dazu Erläuterungsbericht zur Prüfung). Im zweiten Schritt wird mittels Gegenüberstellung von Gesamtnutzen und Gesamtkosten das Kosten-Nutzen-Verhältnis ermittelt (Art. 14 Abs. 1 PAVV, Kap. 3.4 RPAV, vgl. dazu Ziff. 5.2.).

Im letzten Schritt wird der Stand der Umsetzung der verbindlich vereinbarten A-Massnahmen gemäss der Leistungsvereinbarung der vorletzten Generation beurteilt (Art. 14 Abs. 1 i.V.m. Abs. 3 PAVV, vgl. dazu Ziff. 5.3.). Aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis und der Berücksichtigung des Stands der Umsetzung resultiert die Programmbeurteilung. Aus der Programmbeurteilung ergibt sich der Beitragssatz.

Der Erläuterungsbericht zur Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation legt die einzelnen Schritte der Programmbeurteilung detaillierter dar.

5.1 Gesamtnutzen

Der Gesamtnutzen eines Agglomerationsprogramms bildet dessen Beitrag ab zur Verwirklichung der gemäss Artikel 17d MinVG vorgegebenen Wirkungsziele. Diese umfassen eine bessere Qualität des Verkehrssystems, mehr Siedlungsentwicklung nach innen, mehr Verkehrssicherheit und weniger Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch.

In die Beurteilung des Gesamtnutzens des Agglomerationsprogrammes Langenthal der 4. Generation fliessen folgende Massnahmen ein:

- Massnahmen der A- Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap.2);
- die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Landschaft und Verkehr (Kap. 4.2.1);
- Massnahmen der B-Liste des Agglomerationsprogramms der 4. Generation gemäss Priorisierung des Bundes (Kap. 4.5).

Aufgrund der durchgeführten Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen pro Wirkungskriterium, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirkungskriterium</i>	<i>Nutzen</i>
WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert (0 bis 3 Punkte)	1
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen (0 bis 3 Punkte)	1
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
Summe (Nutzen)	4

Tabelle 5-1

Weitere durch den Bund (mit)finanzierbare Massnahmen gemäss Tabelle 4-4 (vgl. Kap. 4.3), deren Realisierungsbeginn (voraussichtlich) in den A- oder B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 4. Generation fällt, sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Nutzenbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt.

5.2 Gesamtkosten

Die Gesamtkosten enthalten alle durch den Bund im A- und B-Horizont priorisierten Massnahmen des Agglomerationsprogramms der 4. Generation (inkl. Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).

Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Langenthal belaufen sich auf 17.1 Mio. CHF. Für die kleine Agglomeration Langenthal werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

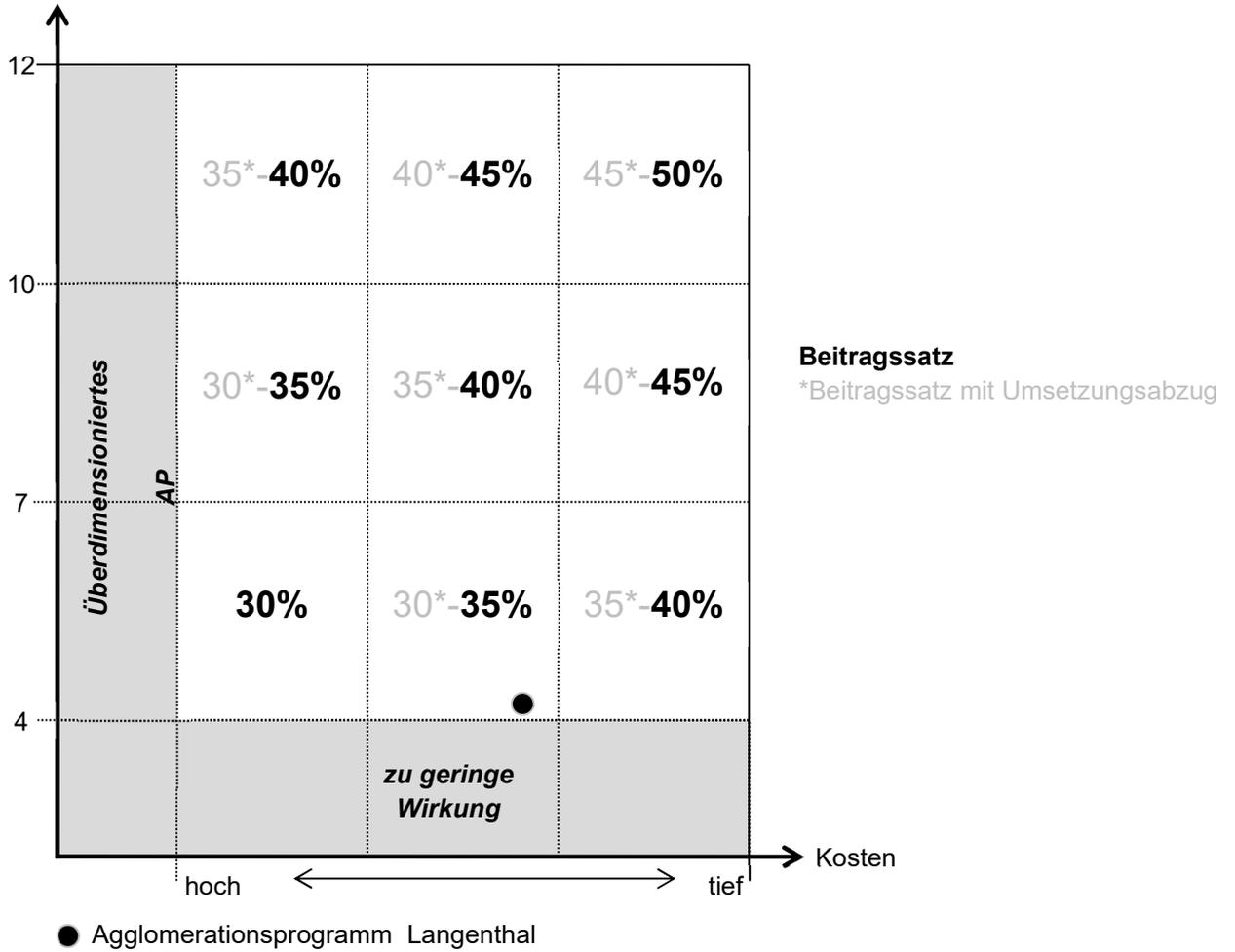
5.3 Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz

Im Rahmen der 4. Generation bewertet der Bund den Umsetzungsstand der Massnahmen in Verkehr und Siedlung der 2. Generation sowie den Umsetzungsbericht. Mängel in diesen Bestandteilen können

einen Abzug von 5% Bundesbeitrag zur Folge haben. Die Umsetzung wurde als genügend beurteilt. Demnach ergibt sich der Beitragssatz direkt aus dem Kosten-Nutzen-Verhältnis.⁶

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm resultiert damit ein Beitragssatz von 35%.

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)



⁶ Art. 22 MinVV und RPAV Kap. 3.4.4.

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen namentlich «Mobilität und Raum 2050», Sachplan Verkehr Teil Programm sowie den Teilen Infrastruktur Schiene und Strasse wie auch mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes summarisch überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer summarischen Prüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung):

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüf-be-richt</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-hori-zont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
Keine Massnahmen					

Keine Massnahmen

Tabelle 6-1

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

Sämtliche richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen, die im Rahmen des PAV mitfinanziert werden und in die A-Listen aufgenommen wurden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bund genehmigt sein. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
Keine Massnahmen				

Keine Massnahmen

Tabelle 6-2

Dies gilt auch für richtplanrelevante Siedlungs- und allfällige Landschaftsmassnahmen, die eng mit einer Verkehrsinfrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind (z.B. Entwicklungsschwerpunkt, der mit einer neuen Tramlinie erschlossen werden soll). Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Koordinationsstand im Richtplan</i>	<i>Handlungsbedarf</i>
Keine Massnahmen				

Tabelle 6-3

Es wird empfohlen, die übrigen richtplanrelevanten Siedlungs-, Landschafts-, und nicht infrastrukturellen Verkehrsmassnahmen der A-Liste spätestens vier Jahre nach Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» einzutragen und vom Bund genehmigen zu lassen.

Der Umgang mit Fruchtfolgeflächen (FFF) ist insbesondere in der Raumplanungsverordnung (RPV)⁷ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere entsprechende Vorbehalte in der Leistungsvereinbarung angebracht.

7 Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Der Prüfbericht weist in der Gesamtwürdigung in Kapitel 2.2 für die einzelnen Wirkungskriterien Stärken und Schwächen des Agglomerationsprogramms aus. Nachfolgend werden – ohne Anspruch auf Vollständigkeit – Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Für das vorliegende Agglomerationsprogramm wird die Erweiterung des Bearbeitungsperimeters und die bessere Zusammenarbeit über den beitragsberechtigten Perimeter heraus vom Bund begrüsst. Die konkrete Arbeit auf Konzeptionsstufe bis hin zu konkreten Lenkungsmassnahmen sollte vertieft angegangen werden. Der Agglomeration wird empfohlen, im Zusammenhang mit der Realisierung der Verkehrssanierung Aarwangen eine Konzeption zur Gestaltung des Gesamtverkehrs zu erarbeiten, welche den Quell-, Ziel- und Binnenverkehr berücksichtigt. Ein Lenkungs- oder Erschliessungskonzept für die Agglomeration könnte den übergeordneten Rahmen abstecken. Zur Umsetzung sollten gezielt Push-Massnahmen entwickelt werden, die zur anvisierten Modalsplit-Verschiebung zugunsten von ÖV und FVV beitragen. Dazu zählen Massnahmen zur Verkehrslenkung oder eine Optimierung der kommunalen Parkraumkonzepte. Bei Letzterem könnte auch eine Pflicht zu Mobilitätskonzepten für grössere Firmen oder Areale sowie eine Überprüfung des Parkplatzangebots anhand einer Angebots- und Nachfrageerhebung ins Auge gefasst werden. Die Massnahmen sollten regional abgestimmt sein, damit eine massgebliche Wirkung erreicht werden kann. Um den ÖV als attraktive Alternative zum MIV auszugestalten, könnte die ÖV-Erschliessung von wichtigen Wohn- und Arbeitsgebieten im Kern der Agglomeration auch über das im kantonalen Richtplan festgelegte Minimum hinausgehen. Die Aufwertung von Haltestellen sowie eine optimale Anbindung des Ortsverkehrs an S-Bahn und Fernverkehr sollte den ÖV weiter fördern. Auch könnten die Verbesserung der Intermodalität sowie die Förderung innovativer Mobilitätsformen wie E-Mobilität mit zur Erreichung des Modalsplit-Zieles beitragen. Im ländlich geprägten Umfeld der Agglomeration muss damit gerechnet werden, dass der ÖV als Alternative zum MIV nicht im gleichen Ausmass ausgebaut werden kann wie in dichter besiedelten Gebieten. Hier sollte der Förderung des FVV grössere Aufmerksamkeit gewidmet werden. Zur Abschöpfung des hohen Anteils von MIV-Fahrten über kurze (bis 5 km) und mittlere (bis 15 km) Distanzen könnte ein Konzept mit entsprechenden FVV-Massnahmen zielführend sein. Insbesondere die Schaffung von (über)regionalen Velovorrangrouten dürfte eine grosse Wirkung entfalten. In Anbetracht der kurzen Distanzen und der flachen Topografie sollte auch der Fussverkehr stärker gefördert werden.

Der Spielraum des AP zur Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen im Verhältnis zu den kantonalen Vorgaben könnte gezielt genutzt werden, um z.B. Dichtevorgaben zu fixieren. Diese sollten über die kantonalen Richtwerte zur Abschätzung des Wohnbaulandbedarfs hinausgehen. Auch die Erschliessungsgüte für den FVV könnte im ländlich geprägten Umfeld stärker berücksichtigt werden, als dies in den kantonalen Vorgaben der Fall ist. Wichtig für die Bewertung des Programms wären ausserdem

⁷ SR 700.1

ausführlicher beschriebene Siedlungsmassnahmen. Für die Daueraufgaben ist klarer auszuweisen, was bereits an die Hand genommen wurde und was zukünftig noch zu unternehmen ist. Auflistungen aus den RGSK ohne Veränderung zu vorherigen Generationen sollten als solche ausgewiesen und nicht als Massnahmen des AP aufgeführt werden. Generell sollte künftig eine quantitative oder zumindest qualitative Einschätzung der Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf das Verkehrssystem (MIV und ÖV) gemacht werden. Zudem könnten die in Umsetzung befindlichen Gebiete mit ihren grossen Potenzialen noch vermehrt priorisiert werden. So sollte insbesondere der Bedarf an Vorranggebieten zur Siedlungserweiterung kritisch überprüft werden. Die grossen Flächen, welche mit der SAZ Oberhard/Wolfhusenfeld entwickelt werden sollen, könnten hinterfragt und gegebenenfalls etappiert werden. Schliesslich gilt es die Vision der Gartenstadttagglo mit konkreten Massnahmen in Wert zu setzen und die landschaftlichen Dauer-Massnahmen in zeitlich priorisierte Massnahmen überzuführen, beziehungsweise ihre Inhalte pro Umsetzungshorizont zu konkretisieren. So kann den Massnahmen künftig eine Wirkung attestiert werden.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren⁸ als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms vom Zielbild über die Strategien und bis zu seinen Massnahmen. Das vorliegende Agglomerationsprogramm setzt sich zum Ziel, den MIV-Anteil von 55% im Jahr 2015 moderat auf 50 – 52% im Jahr 2040 zu reduzieren. Im Weiteren soll die Dichte von 72 Einwohnern und Beschäftigten pro Hektar im Jahre 2017 bis auf 85 im Jahr 2040 erhöht werden. Allein aus den Teilstrategien und den vorgeschlagenen Massnahmen der 4. Generation kann die vollständige Zielerreichung nicht erwartet werden. Insbesondere im Hinblick auf die 5. Generation sollte ein deutlicher Fortschritt der Wirkung des AP in Richtung Zielkurs erreicht werden. Dies dürfte ohne eine konsequente Gesamtverkehrskonzeption abgestimmt mit einer klaren Siedlungsentwicklung nach Innen (z.B. ambitionierte Dichtevorgaben) sowie gezielten Push-Massnahmen beim MIV schwierig zu erreichen sein.

Auf operationeller Ebene sind schliesslich die Massnahmenblätter der Verkehrsmassnahmen entsprechend der RPAV-Vorgaben zu erarbeiten. Insbesondere sollten der Handlungsbedarf, der konkrete Inhalt der Massnahme, Skizzen oder Pläne sowie der Planungsstand angegeben werden. Ausführlicher beschriebene Siedlungsmassnahmen wären ebenfalls hilfreich für das Verständnis des AP. Die Lesbarkeit der Karten könnte durch deutlichere farbliche Unterscheidungen verbessert werden. Im Umsetzungsbericht soll über die Umsetzungstabellen hinaus darauf eingegangen werden, was in den Vorgängergenerationen bereits erreicht wurde. Dies würde die Nachvollziehbarkeit der aktuellen Generation des Agglomerationsprogramms erleichtern.

⁸ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	9	Stück	47'867	35%	5%	8%	17'189	154'700
Längsführung Kat.1	500	m	215	35%	5%	8%	77	38'675
Längsführung Kat.3	3'000	m	1'723	35%	5%	8%	619	1'856'403

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.05
-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
VM Kat.1	6	Knoten	233'333	35%	10%	8%	79'380	476'280

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	0.48
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

Paket Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums A-Liste (Aufw. Str. A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragsatz	Konzeptkürzung	Teuerungszuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Aufw. Str.	11'000	m2	352	35%	10%	8%	120	1'316'574

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	1.32
-----------------------------------	------

Tabelle A1-c

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierten Massnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierten Massnahmen aufgelistet, die Bestandteil des eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung</i>
0329.4.042	OA.L-Ü.6	Konzept Grüner Ring	Möglicher Konflikt mit BLN Nr. 1312

Tabelle A2-1



Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.: 1269/2023
Datum RR-Sitzung: 22. November 2023
Direktion: Bau- und Verkehrsdirektion
Geschäftsnummer: 2023.BVD.1095
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Leistungsvereinbarungen über die Agglomerationsprogramme Bern, Biel-Bienne/Lyss, Thun, Burgdorf, Langenthal und Grenchen 4. Generation Ermächtigung zur Vertragsunterzeichnung

1. Der Regierungsrat hat Kenntnis genommen vom Vortrag und den vorgelegten Entwürfen der Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen 4. Generation Bern, Biel-Bienne/Lyss, Thun, Burgdorf, Langenthal und Grenchen.
2. Der Regierungsrat ermächtigt den Vorsteher der Bau- und Verkehrsdirektion sowie die Vorsteherin der Direktion für Inneres und Justiz, die Leistungsvereinbarungen für den Kanton Bern zu unterzeichnen und den Kanton bei allfälligen ausserordentlichen Vereinbarungsanpassungen zu vertreten.
3. Bezüglich der Ziffer 2.2.2 sowie der Ziffern 3.1 und 3.2 der Leistungsvereinbarungen hält der Regierungsrat fest, dass er sich gegenüber dem Bund nur zur Umsetzung derjenigen Massnahmen verpflichten kann, für die der Kanton zuständig ist. Dies im Sinne von Ziffer 2.2.2 der Erläuterungen des ARE zur Leistungsvereinbarung für die Agglomerationsprogramme der 4. Generation.

Im Namen des Regierungsrates



Christoph Auer
Staatsschreiber

Verteiler

- Direktion für Inneres und Justiz
- Bau- und Verkehrsdirektion

Beilagen

- Entwürfe für die Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen 4. Generation Bern, Biel/Bienne-Lyss, Thun, Burgdorf, Langenthal, Grenchen

Anhang 4

Liste der Massnahmen, die definitiv nicht umsetzbar sind

Für die **mitfinanzierten** Massnahmen der 1., 2., 3. und 4. Generation müssen folgende Fristen eingehalten werden:

- Für Massnahmen der 1. und 2. Generation (Leistungsvereinbarung der 1. und 2. Generation Ziff. 3.3) muss eine Finanzierungsvereinbarung vor dem **31. Dezember 2027** unterzeichnet sein.
- Für Massnahmen der 3. Generation muss der Baubeginn vor dem **31. Dezember 2025** und für Massnahmen der 4. Generation vor dem **31. März 2029** erfolgen (ausgenommen Massnahmen mit Fristenstillstand und/oder Nachfrist gemäss Art. 18 Abs. 2 und Abs. 3 PAVV).

Andernfalls erlischt der Anspruch auf die entsprechende Finanzhilfe und die Massnahmen sind in untenstehender Tabelle A 4.1 aufzuführen. Die Unterzeichner bestätigen, dass die in diesem Anhang aufgeführten Massnahmen nicht umgesetzt werden. Die Leistungsvereinbarungen der 1., 2., 3. und 4. Generation sind damit entsprechend angepasst.

Für die Umsetzung der **nicht mitfinanzierten** Massnahmen (Leistungsvereinbarung 1., 2., 3. und 4. Generation) hat sich die Trägerschaft ebenfalls verpflichtet. Falls eine Massnahme nicht umgesetzt werden kann, ist sie in der untenstehenden Tabelle A 4.2 aufzuführen.

Hinweis: In der Spalte «Begründung» sind jeweils zwingende Gründe anzugeben, die eine fristgerechte Realisierung verhindern

A 4.1 Liste der mitfinanzierten Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität A (A-Liste)

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; gemäss der entsprechenden Leistungsvereinbarung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; gemäss der entsprechenden Leistungsvereinbarung	Begründung
Keine Massnahmen					

Tabelle A 4.1.

A 4.2 Liste der nicht-mitfinanzierten Massnahmen

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
----------	--------	-----------	------------

Keine Massnahmen

Tabelle A 4.2