



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Raumentwicklung ARE

12. Dezember 2008

Agglomerationsprogramm Bern

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / H304-0188

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Prof. Pierre-Alain Rumley
Direktor

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
2	Zusammenfassung der Resultate	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	7
4	Beurteilung der Programmwirkung	7
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	10
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)	11
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	11
5.3	Eigenleistungen	12
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)	13
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	13
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	15
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	16
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	16
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	16
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	17
ANHANG	18	

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Bern bestehend aus:

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

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

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 12.12.2008 zusammengefasst.

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

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

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

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

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

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Bern auf Fr. 1060.5 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine grosse Agglomeration als hoch eingestuft.

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

35%

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

A-Liste

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag**</i>
351.010	Verträgliches Strassennetz (Umsetzung nach Berner Modell)	20.0	17.1	6.0
351.014	Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern	100.0	89.3	31.3
351.015	Tram Ostermündigen/Rüti	132.0	123.2	43.1
351.017	Entflechtung Wylerfeld	100.0	93.3	32.7
351.024	Bern: Neue Brücke Breitenrain - Länggasse (Bern)	6.0	6.0	2.1
351.027	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Thunstrasse - Buchserplatz	8.0	6.9	2.4

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag**</i>
351.028	Bern: Erhöhung Verkehrssicherheit Nordring	6.0	5.1	1.8
351.032	Bern: Velostation Bahnhof Bern	12.0	10.1	3.5
351.046	Benchmark LV_A-Liste		16.7	5.9
Summe			367.7	128.8

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

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

B-Liste

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag**</i>
351.006	Ausbau Bolligenstrasse (abhängig von Wankdorfplatz)	13.5	11.6	4.1
351.013	Tiefbahnhof Bern RBS	350.0	350.0	122.5
351.020	Entflechtung Holligen, Etappe 1	88.5	82.6	28.9
351.021	HB Bern: Neue Fussgängerunterführung / Anbindung Stadt und Ortsverkehr	200.0	200.0	70.0
351.037	Bern: Weissensteinstrasse (Weissenbühl - Bümpliz)	20.0	17.1	6.0
351.047	Benchmark LV_B-Liste		31.5	11.0
Summe			692.8	242.5

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

Hinweise zu den Kosten

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

3 Prüfung der Grundanforderungen

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

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

4 Beurteilung der Programmwirkung

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

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

*Wirksamkeits-
kriterium* *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeits- kriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorgeschlagenen Massnahmen aller Verkehrsträger stellen insgesamt eine schlüssige Konzeption dar. ▪ Mit den ÖV-Massnahmen wird die Qualität im ÖV deutlich verbessert. Das Agglomerationsprogramm setzt die in der Gesamtverkehrsstrategie formulierten Grundsätze im S-Bahn-Bereich konsequent um (Integraler ¼ Std. Takt im Agglomerationskern mit Durchbindungen und systematischer ½ Std. Takt in den äusseren Gürteln). Weiter werden beim Feinverteilersystem mit dem Tram Ostermundigen – Schlieren, der neuen Haltestelle Waldegg sowie verschiedenen optimierten Verknüpfungen zwischen Fein- und Mittelverteiler deutliche Verbesserungen erzielt. ▪ Mit flächendeckenden Programmen im Bereich des Verkehrssystemmanagements auf dem nationalen und regionalen Strassennetz wird die Stausituation verbessert, eine Verflüssigung des Verkehrs und eine verstärkte ÖV-Bevorzugung ermöglicht. ▪ Die Zugänge zur Bahn werden mit dem Paket „Veloparkierung Bahnhöfe“ aufgewertet. Zusätzlich tragen die Massnahmen des Pakets „Kombinierte Mobilität“ zur Verbesserung der Intermodalität bei. ▪ Der Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr zeigt eine konsequente Strategie zur Schaffung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes im Bereich des LV auf. Im Agglomerationsprogramm erfolgt eine konsequente Umsetzung nach Themenbereichen: Schliessen von Netzlücken, Reparatur Hauptverkehrsstrassen, Reparatur Quartiere und intermodale Schnittstellen. Mit

den vorgeschlagenen Massnahmen werden Unterwegszeiten beim Langsamverkehr verkürzt und Gefahrenstellen entschärft.

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

Schwächen

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

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

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

Schwächen

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

<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die indirekt sicherheitsrelevanten Verträglichkeitskonflikte und Engpässe wurden aufgezeigt und an neuralgischen Punkten Massnahmen abgeleitet. ▪ Flächendeckende Strategien und daraus folgende Massnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit sind für den Agglomerationskern im MIV-Bereich (Verträgliches Strassennetz: Umsetzung nach Berner Modell) sowie für das gesamte Agglomerationsgebiet im LV-Bereich ersichtlich, aber noch wenig konkret verortet. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Im gesamten Agglomerationsgebiet ist kein systematisches Konzept zur konsequenten Entschärfung von konfliktträchtigen Verkehrsachsen und -knoten ersichtlich.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die vorgeschlagenen flächenwirksamen Verkehrsmassnahmen tragen zur Veränderung des Modal Split zu Gunsten des ÖV/LV bei. Insbesondere die Verbesserungen am Knoten Bern, die Tram- und S-Bahn-Ausbauten holen das vorhandene Potential im Agglomerationsraum ab und vermeiden ein allfälliges Umsteigen auf den MIV. Gegenüber dem Trend sind daher deutliche Reduktionen der Luftschadstoff- und Lärmbelastungen zu erwarten. ▪ Mit der ESP und VE-Politik des Kantons Bern wurden Instrumente zur nachhaltigen Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen geschaffen, die im Agglomerationsprogramm der Region Bern gewisse Wirkungen bezüglich Flächenverbrauch entfalten. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Über den kantonalen Richtplan hinausgehende konzeptionelle Vorstellungen zur koordinierten Landschaftsentwicklung, die indirekt eine Siedlungsentwicklung nach innen unterstützen würden, werden im Agglomerationsprogramm nicht aufgegriffen und weiterentwickelt.
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>Der konsequente Ausbau des S-Bahn- und Tramsystems in Bern hat gemäss Agglobenchmark zu einem schweizweit hohen ÖV-Anteil geführt. Der Kanton Bern gilt als Vorreiter im Bereich ESP-Politik. Das Programm läuft bereits seit vielen Jahren erfolgreich und wird vom Kanton aktiv gefördert. Diese Politik hat namentlich in der Agglomeration Bern Erfolge gezeigt. Die Positivplanung von verkehrsintensiven Einrichtungen mit dem Einsatz des Fahrleistungsmodells sind weitere Vorleistungen, welche für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr für die Region Bern wesentliche Beiträge geleistet haben.</p>

Tabelle 4-1

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

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

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 1060.5 Mio. für eine grosse Agglomeration werden diese Kosten als hoch eingestuft.

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

Nutzen (WK1-4)

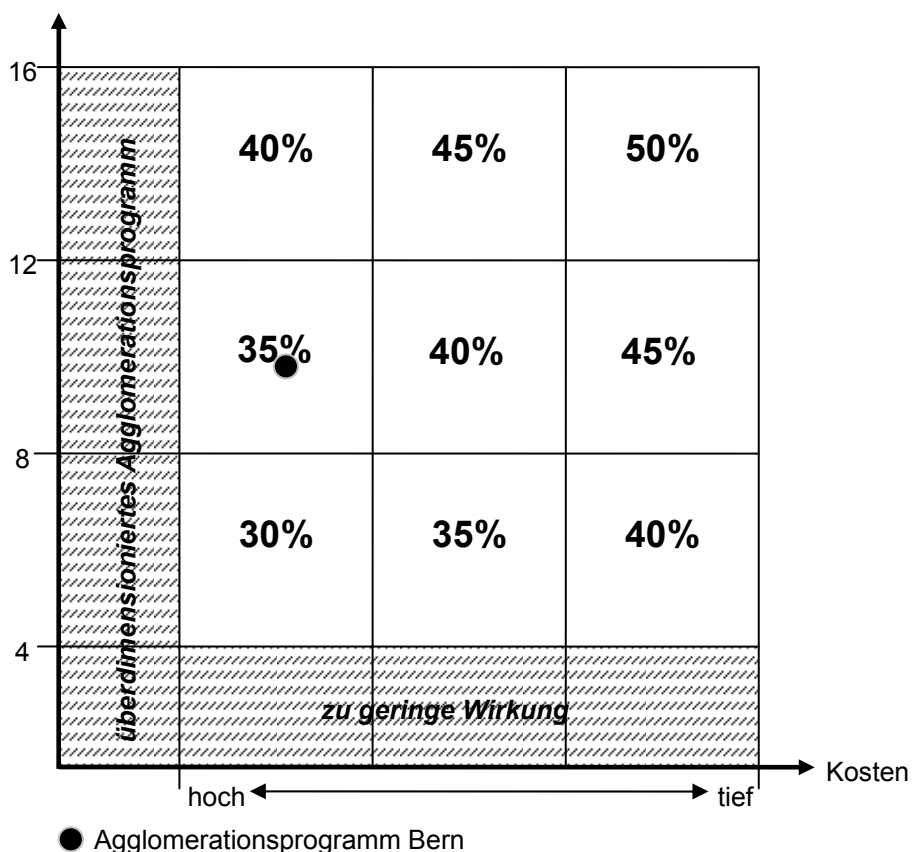


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

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

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

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

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

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

5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

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

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

Keine vorhanden

Tabelle 5-1

5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

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

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

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

5.3 Eigenleistungen

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

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio-rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
351.007	Neugestaltung Verkehrsknoten Papiermühle Ittigen	A	3.6
351.030	Paket Querungshilfen und Trottoirabsenkungen	A	6.0
351.031	Paket Verkehrsberuhigung und Platzgestaltungen	A	12.0
351.040	Laupen - Gümmenen (Ortsverbindung)	B	5.0
351.043	Veloparkierung in der Altstadt Bern	B	10.0
351.044	Beiträge an Parkplätze (P+R), S-Bahn-Konzept	A	7.0

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

5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
351.016	Neue S-Bahn Haltestelle Waldegg	2.0	Ordentliches Budget Transportunternehmen
	Doppelspur Liebefeld	9.0	Ordentliches Budget Transportunternehmen
351.023	Automatisierung STB Laupen	6.0	Ordentliches Budget Transportunternehmen

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

5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

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

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
351.020	Entflechtung Holligen, Etappe 1	88.5	A → B	B: Die Kosten beziehen sich auf den Teil Agglomerationsverkehr (S-Bahn), der provisorisch auf 50% gesetzt ist. Der Realisierungshorizont (Inbetriebnahme) ist mit 2. Teilergänzung S-Bahn Bern auf Ende 2018 geplant. Entsprechend wird die Priorität angepasst.
351.013	Tiefbahnhof Bern RBS	350	A → B	B: Die frühest mögliche Erreichung der Bau- und Finanzreife liegt im B-Horizont. An eine Aufnahme in die A-Liste bei der nächsten Finanzierungsphase sind aus Sicht Bund gewisse Bedingungen geknüpft (**siehe weiter unten).
351.006	Ausbau Bolligenstrasse	13.5	A → B	B: Kosten/Nutzen-Verhältnis genügend. Die Massnahme ist hinsichtlich der flankierenden Massnahmen für die Ortsdurchfahrt Ostermündigen sowie in Bezug auf die Koordination mit einer mittel- bis langfristigen Optimierung der Buslinien(-struktur) im Nordosten von Bern zu verbessern.
351.008	Verkehrssanierung Worb	54	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme weist angesichts der beträchtlichen Kosten einen zu geringen

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
				<p>Nutzen auf. Die Entlastungswirkung wird aus folgenden Gründen als mässig eingestuft:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ die relative Verkehrsreduktion wäre aufgrund der flankierenden Massnahmen merklich. ▪ Die zu erwartende Verkehrsbelastung (2020) bleibt aber im vertretbaren Rahmen, auch wenn ein gewisser Transit- resp. Schwerverkehr aus dem Emmental zu berücksichtigen ist. ▪ Die Betroffenheit im zu entlastenden Ortsteil ist zudem eher gering. <p>Weiter stellt diese Massnahme im Gesamtglomerationskontext keinen bedeutenden Wirkungsträger dar.</p>
351.018	3. Gleis Gümligen Münsingen, Entflechtung Gümligen, Wendegleis Münsingen	110	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Der Nutzen eines ¼-h-Takts S-Bahn nach Münsingen steht in einem ungünstigen Verhältnis zu den hohen Kosten.
351.019	Verlängerung Tram 9 nach Kleinwabern und neue S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern	61.3	A → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Ziele einer besseren Verknüpfung zw. S-Bahn und städtischem Feinverteiler auf dem Gürbetaler Korridor sowie einer direkten Bahn-Erschliessung von zusätzlichen Wohn- und Arbeitsgebieten auf diesem Korridor sind verfolgenswert. Das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss aber optimiert werden. Die hohen, durch eine neue Haltestelle ausgelösten Kostenfolgen, in Form eines Doppelspurausbaus, sind stärker in Wert zu setzen. Weitere (neue) Haltestellenstandorte und damit Verknüpfungspunkte mit Tram/Bus zwischen Ausserholligen und Kleinwabern, für die nicht-beschleunigten S-Bahn-Züge, könnten dabei eine Rolle spielen.
351.009	Münsingen Entlastungsstrasse Nord	11.7	B → C	C: Reifegrad ungenügend. Es ist noch kein Konsens für die Bestlösung gefunden worden.

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

** Bedingungen an die weiteren Planungsarbeiten für eine Aufnahme des Tiefbahnhofs Bern RBS in die A-Liste für die nächsten Finanzierungsphase:

- Angesichts der hohen Investitionskosten und der Tragweite des Vorhabens für allfällige künftige Folgeinvestitionen ist ein unabhängiges Zweitgutachten erforderlich, das einerseits die grundsätzliche Zweckmässigkeit des Gesamtentwicklungskonzepts Knoten Bern (Normalspur und

Schmalspur) und andererseits die Zweckmässigkeit eines neuen Schmalspur-Tiefbahnhofs bestätigt.

- Das Zweitgutachten verifiziert dabei, ob die Funktionalität des nationalen Bahnknotens in den verschiedenen Ausbaustufen für alle Schienenverkehrsarten gewährleistet ist.
- Das Zweitgutachten soll ebenfalls die Dimensionierung eines neuen Tiefbahnhofs überprüfen, dies unter Berücksichtigung der nachfolgenden Punkte.
- Die möglichen langfristigen Durchbindungsvarianten durch den neuen Tiefbahnhof, samt deren Kostenfolgen sind aufzuzeigen.
- Für die anstehenden Herausforderungen hinsichtlich der Streckenkapazitäten (Taktfolgen, Gefässgrößen) sind allfällige Lösungsbeiträge eines ausgebauten und optimierten Tram- und Busnetzes, insbesondere im Nordosten der Agglomeration Bern zu prüfen.
- Bezüglich der Städteverbindung zwischen Bern und Solothurn sind Optimierungsmöglichkeiten punkto Fahrzeit und/oder Takt aufzuzeigen und unter Berücksichtigung einer alternativen Führung auf dem (allfällig ergänzten) Normalspurnetz von SBB und BLS, zu prüfen.

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

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

C-Liste

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

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
351.018	3. Gleis Gümligen Münsingen, Entflechtung Gümligen, Wendegleis Münsingen	110.0
351.019	Verlängerung Tram 9 nach Kleinwabern und neue S-Bahn-Haltestelle Kleinwabern	61.3

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

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

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

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

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

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
14 - Umstellung Buslinie 10 nach Köniz/Schliern (TRAM)	Ev. Anpass. 06/B_04: VO (Bern Süd/Köniz ZMB Bern S)	Verankerung im RP überprüfen
B36a - Tram Ostermundigen/Rüti	Anpass. 06/B_04: VO	
351.017 - Entflechtung Wylerfeld	Anpass. 06/B_04: Rahmenpl. ZE Anpass. 06/B_04: nach 2012/VO	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen

Tabelle 6-1

B-Liste:

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

Tabelle 6-2

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

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

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

ANHANG

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

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**/***</i>
351.025	Bern/Köniz: Schliessen von Netzlücken (Massnahmenpaket)	A	10.5	9.0
351.033	Veloparkierung Bahnhöfe (Belp, Bern, O.digen, M.buchsee, Schönbühl)	A	7.0	6.0
351.034	Paket: Veloparkierung in den Gemeinden	A	2.0	1.7
351.035	Schliessen von Netzlücken (neue Brücken, Unterführungen, Wegstücke)	B	15.5	13.3
351.036	Neuenegg, Laupen, Wünnewil-Flamatt (Ortsverbindung)	B	5.0	4.3
351.039	Wangental (Bern, Köniz, Neuenegg)	B	5.0	4.3
351.041	Kirchlindach (Uettligenstr. - Bernstrasse)	B	5.0	4.3
351.042	Erweiterung Bike & Ride	B	6.2	5.3
Summe	LV_A/B-Liste		56.2	48.2

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

351.046	Benchmark LV_A-Liste	A		16.7
351.047	Benchmark LV_B-Liste	B		31.5

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