



30. Oktober 2009

Agglomerationsprogramm Biel

Prüfbericht des Bundes

N° de référence: 321.1 / I411-0163

Département fédéral de l'environnement,
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen, 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).....	12
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.....	14
6	Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen	15
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	15
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	15
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	16
ANHANG		17

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Biel bestehend aus:

- Synthesebericht 2007, 4. Dezember 2007
- Hauptbericht, Entwurf für die Vernehmlassung, 16.11.2004
- Zusatzbericht, Bereinigung aufgrund der Vernehmlassung und der Grobprüfung durch den Kanton, 16.06.2005,
- Zusatzbericht 2007, 12.07.2007
- Fuss- und Veloverkehr, Umsetzungskonzept 2007, 19.09.2007
- Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität, Schlussbericht 08.2007
- Massnahmen zur Busbevorzugung (Teilprojekt 4), Bericht zur Vernehmlassung, 12.10.2007
- Agglomeration Biel, Richtplan Siedlung und Verkehr, Erläuterungsbericht, Entwurf für die Vernehmlassung 10.2007
- Agglomeration Biel, Richtplan Siedlung und Verkehr, Aktionsmodule/Objektblätter, Richtplankarten, Entwurf für die Vernehmlassung 10.2007
- Agglomeration Biel, Richtplan Siedlung und Verkehr, Massnahmenplan/Projektblätter, Entwurf für die Vernehmlassung 10.2007

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 eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

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

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

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

1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

2 Zusammenfassung der Resultate

Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Mit dem Agglomerationsprogramm Biel wird dank einer neuen prägenden Tram-Achse durch den Agglomerationskern der ÖV aufgewertet. Daraus ergeben sich grosse Chancen für die Siedlungsentwicklung nach innen. Die Stadt und die umliegenden Agglomerationsgemeinden erhalten zudem mit den flankierenden Massnahmen zur A5 und die A5 die Chance, die Lebensqualität und die Attraktivität deutlich zu verbessern.

Weitere Stärken des Agglomerationsprogramms Biel sind die ÖV-Massnahmen mit Buspriorisierungen sowie flächendeckende ÖV-Angebotsverbesserungen. Ebenso positiv werden die umfassenden LV-Massnahmen und die über die flankierenden Massnahmen zur A5 hinausgehenden Aufwertungen der Ortsdurchfahrten gewertet. Diese tragen massgeblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements und der kombinierten Mobilität werden positiv bewertet. Strategien und Instrumente zur Steuerung der Siedlungsentwicklung sind durch das kantonale ESP-Programm Arbeiten sowie mit dem Richtplan VE vorhanden.

Schwächen weist der Entwurf des regionalen Siedlungsrichtplans auf. Im Besonderen werden deutlichere Impulse und griffigere Siedlungsmassnahmen erwartet, um mit einer Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die zukünftige Tramachse ein genügendes Nachfragepotential sicher zu stellen.

Trotz der deutlichen Ambitionen, mit dem Agglomerationsprogramm den ÖV und LV zu forcieren, kann der allgemeine Zuwachs des MIV durch die Umfahrung der A5 nicht unberücksichtigt bleiben. Er wird zu Mehrbelastungen in der Agglomeration führen und aufgrund der Attraktivitätssteigerung für den MIV nur eine moderate Modal Split-Veränderung zu Gunsten des ÖV und LV bewirken. Langfristig wird es daher gegenüber dem Trend nur zu einer mässigen Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in der Agglomeration kommen.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Biel auf Fr. 170.84 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

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

40%

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

A-Liste

M-Nr.*	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005**	beantragter Bundesbei- trag**
	Regio -Tram, Busvorlauf	16.00	14.76	5.90
	SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	7.40	6.91	2.76
371.013	MP Bus-Bevorzugung I	2.00	1.84	0.74
371.025	Konzept LV_A		28.69	11.48
Summe			52.20	20.88

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>
371.004	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	6.00	5.53	2.21
371.004	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Sutz-Lattrigen	3.00	2.77	1.11
371.007	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Aegerten	2.70	2.49	1.00
371.012	Regio-Tram	108.60	101.38	40.55
371.026	Konzept LV_B-Liste		6.47	2.59
Summe			118.64	47.46

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. Das Agglomerationsprogramm Biel ist wegen der mehrfachen Aktualisierungsberichte sowie dem zusätzlich nachgereichten, separaten Richtplan Siedlung sehr schwierig nachvollziehbar.

Bezüglich Trägerschaft ist vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung genauer darzulegen, wie die Umsetzungsorganisation im Rahmen des Vereins Seeland-Biel-Bienne ausgestaltet werden soll und mit welchen personellen Ressourcen diese Umsetzung vorangetrieben werden soll.

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

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Qualität der Verkehrssysteme wird durch die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sowohl im Agglomerationskern als auch im Agglomerationsgürtel flächendeckend verbessert. Die Agglomeration Biel plant eine neue starke ÖV-Achse im Agglomerationskern, Massnahmen zur Angebotsverbesserung im ÖV und zur Fahrplanoptimierung sowie ein Verkehrssystemmanagement mit konsequenter Busbevorzugung. ▪ Im Agglomerationsgürtel sind Massnahmen zur ÖV Angebotsverbesserung und -optimierung sowie die Aufwertung von Ortsdurchfahrten am rechten Bielerseeufer und im östlichen Teilgebiet der Agglomeration vorgesehen. ▪ Die neue ÖV-Achse Agglomeration Biel ermöglicht einen Qualitätssprung im ÖV an der zentralen Entwicklungsachse der Kernagglomeration Biel. Sie verbessert die Erreichbarkeiten mit dem ÖV entlang der zentralen Entwicklungsachse von Biel deutlich. ▪ Der Neubau der Umfahrung A5, ihre flankierenden Massnahmen und Busbevorzugungsmassnahmen nehmen erheblichen Problemdruck aus dem Kernstadtbereich und bewirken deutliche Verlagerungseffekte auf den ÖV und LV.

- Die Massnahmen im Paket „Intermodale Schnittstellen“ tragen zur Verbesserung der Intermodalität (B+R, Veloabstellplätze) bei. Der Auf- und Ausbau des Mobilitätsmanagements wird positiv bewertet. Zusätzlich wird die Aufenthaltsqualität in den Bahnhofsbereichen des Agglomerationskerns verbessert. Ferner sind Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung im Agglomerationskern und bei Einkaufszentren vorgesehen.
- Der Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr zeigt eine konsequente Strategie zur Schaffung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes im Bereich des LV auf, die im Agglomerationsprogramm konsequent nach Themenbereichen umgesetzt wird. Die vorgeschlagenen LV Massnahmen im Agglomerationsprogramm erscheinen konsequent aus dem Analyseteil abgeleitet und sind mit den flankierenden Massnahmen (zur A5) abgestimmt. Somit werden Reisezeiten beim Langsamverkehr verkürzt, Gefahrenstellen entschärft und ein guter Beitrag zur Ausschöpfung des vorhandenen Langsamverkehrspotentials geleistet.

Schwächen

- Der Handlungsbedarf und die Schwachstellen sind dargelegt, jedoch sind aufgrund des offenen Planungsstandes über den Westast der Umfahrung A5 einige Probleme im Gesamtverkehrssystem noch nicht gelöst (insbesondere betrifft dies Querungsmöglichkeiten für den ÖV/LV im Gebiet Nidau).
- Die Belastbarkeit und die vorhandene Funktionsstörungen im ÖV und MIV sind nur im Kernbereich analysiert. Auf einige Kapazitätsengpässe in der Gesamttagglomeration wird zwar hingewiesen (beispielsweise den Kreuzweg, das linke Bielerseeufer und oder längs der T6 Lyss-Biel), konkrete Massnahmen zur Verbesserung fehlen jedoch im Programm.

WK2:

Siedlungs-
entwicklung
nach innen
gefördert

Stärken

- Durch die ÖV Massnahmen (Angebotsausbau, Buspriorisierung, neue ÖV-Achse) im Kernbereich der Agglomeration werden die zentralen ESP und Entwicklungsgebiete deutlich besser erschlossen. Diese Massnahmen sind ein wesentlicher Beitrag zur Unterstützung der Siedlungskonzentration im Kernbereich der Agglomeration.
- Strategien und Instrumente zur Steuerung der Siedlungsentwicklung sind durch das kantonale ESP-Programm Arbeiten sowie mit dem Richtplan VE vorhanden.
- Eine Beteiligung am kantonalen ESP Programm Wohnen inkl. Eruierung entsprechender Projektgebiete ist geplant. Damit werden städtebaulich gute und Lebensqualität fördernde Wohnprojekte unterstützt.
- Durch die Umsetzung der Umfahrung A5 und ihre flankierenden Massnahmen zur A5 sowie die darüber hinausgehenden Aufwertungen der Ortdurchfahrten sowie dem Paket „Reparatur Quartiere“ erfolgt eine entscheidende Steigerung der Lebensqualität und eine Reduktion der Trennwirkung. Ferner werden verkehrsberuhigte Zonen (Tempo 30) und Begegnungszonen erweitert. Zusätzlich wirken Massnahmen zur Sicherung der Naherholungsräume Bielerseebuch und Nidau-Büren-Kanal positiv auf die Lebensqualität.

Schwächen

- Der regionale Richtplan Siedlung und Verkehr liegt erst als Entwurf vor und ist noch nicht mit den kantonalen Planungen/Politiken abgestimmt. Im Entwurf des regionalen Richtplanes sind noch einige Inkohärenzen zwischen regionalen Interessen und kantonalen Lenkungen offensichtlich. Ferner muss die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Agglomerationsprogramm wesentlich deutlicher aufgezeigt werden. So gilt es die Entwicklungsstandorte Wohnen/Arbeiten im Raum zu konzentrieren und die Erreichbarkeiten zu verbessern (z.B. VE-Standort Brügg).

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die in der ZMB zur Tramachse für die Wirtschaftlichkeit als notwendig erachteten Massnahmen zur Konzentration der Siedlungsentwicklung auf diese Achse fehlen. Dazu gehören auch Massnahmen zur verstärkten Lenkung der Siedlungsentwicklung im Agglomerationsgürtel. ▪ Die kantonalen ÖV-Erschliessungskriterien sind zu wenig restriktiv, um innerhalb der Agglomeration Biel entscheidend zur Lenkung der Siedlungsentwicklung beizutragen.
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Durch die Umfahrung A5 und die flankierenden Massnahmen wird ein beträchtlicher Problemdruck aus dem Agglomerationskern genommen. ▪ Verkehrsberuhigungen sowie Aufwertungen von Strassenräumen und Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velo sind flächendeckend in der Agglomeration vorgesehen. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm geht die Aspekte der Verkehrssicherheit nicht systematisch und konsequent an.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Trotz der deutlichen Ambitionen, mit dem Agglomerationsprogramm den ÖV und LV zu forcieren, kann der allgemeine Zuwachs des MIV durch die Umfahrung der A5 nicht unberücksichtigt bleiben. Er wird zu Mehrbelastungen in der Agglomeration führen und aufgrund der Attraktivitätssteigerung für den MIV nur eine moderate Modal Split-Veränderung zu Gunsten des ÖV und LV bewirken. Langfristig wird es daher nur zu einer mässigen Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in der Agglomeration kommen. ▪ Landschaftsverbindende Massnahmen wie die koordinierten Planungen Seeufer (Bielerseebucht) und Konzept Naherholung und Landschaft Nidau-Büren-Kanal tragen zur Minderung der Zerschneidungseffekte im Landschaftsraum bei. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Siedlungsmassnahmen können nur ungenügend zu einer Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend beitragen.
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>Die Agglomeration Biel hat gewisse Leistungen im Bereich der Siedlungsentwicklung nach innen (einzelne VE und ESP-Planungen) erbracht. Diese führten bisher in den Wirkungsbereichen zu keinem deutlich überdurchschnittlichen Standard.</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	3	0	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2	0	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2	0	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	8	0	8

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 170.84 Mio. für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

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

Nutzen (WK1-4)

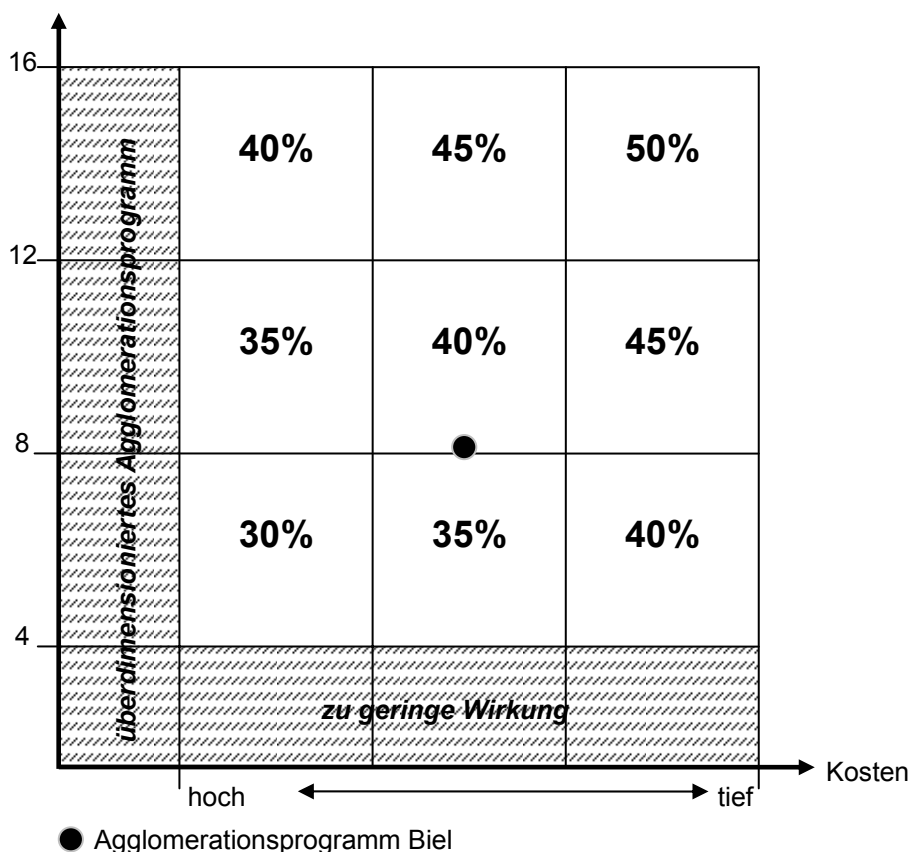


Abbildung 4-1

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:

<i>M-Nr. *</i>	<i>Massnahmen- (paket) gemäss AP*</i>	<i>Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung</i>
371.004	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen	Die Massnahmeteile werden getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Sanierung Ortsdurchfahrt Ipsach: 6.00 Mio, Priorität B ▪ Sanierung Ortsdurchfahrt Sutz-Lattrigen: 3.00 Mio, Priorität B ▪ Sanierung Ortsdurchfahrt Mörigen: 1.00 Mio, Priorität B Eigenleistung
371.007	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Aegerten, Studen, Worben	Die Massnahmeteile werden getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 371.007 Sanierung Ortsdurchfahrt Aegerten: 2.70 Mio, Priorität B ▪ Sanierung Ortsdurchfahrt Studen: 2.70 Mio, Priorität B Eigenleistung ▪ Sanierung Ortsdurchfahrt Worben: 2.70 Mio, Priorität B Eigenleistung
371.012	Regio-Tram	Der Handlungsbedarf wird anerkannt, jedoch sieht der Bund kurz- bis mittelfristig im Sinne eines Tram-Vorlaufbetriebs eine optimierte Erschliessung mit Bus/Trolleybus, welche eine Verknüpfung mit einer kurzfristig zu realisierenden neuen Bahnhaltestelle Bözingenfeld und allenfalls eine Querung der

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen- (paket) gemäss AP*</i>	<i>Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung</i>
---------------	-------------------------------------------	----------------------------------------------------------------

Suze beinhaltet. Daher wird diese Massnahme in drei Teile geteilt:

- 371.012 Regio-Tram, 108.00 Mio, Priorität B
- Regio-Tram, Busvorlauf, 16.00 Mio, Priorität A
- SBB-Haltestelle Bötzingenfeld, 7.40 Mio, Priorität A

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

5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

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

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
--------------	------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Kein vorhanden

Tabelle 5-2

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>
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Mörigen	B	1.00
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Studen	B	2.70
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Worben	B	2.70

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>
371.011	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	20.00	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>
371.012	Regio-Tram	108.60	A → B	B: Kosten/Nutzen-Verhältnis genügend. Der Handlungsbedarf für eine Trammerschliessung entlang der zentralen Entwicklungsachse wird mittelfristig gesehen, falls starke Massnahmen im Bereich der Siedlungsentwicklung in den nächsten Jahren ergriffen werden, wie dies aufgrund der ZMB für die Wirtschaftlichkeit eines Trambetriebs als unerlässlich bezeichnet wird. Kurz- bis mittelfristig sieht der Bund eine optimierte Erschliessung mit Bus/Trolleybus, welche im Sinne eines Tram-Vorlaufbetriebs eine Verknüpfung mit einer kurzfristig zu realisierenden, neuen Bahnhaltestelle Bözingenfeld und eine Querung der Suze beinhaltet.
371.005	Spitalzubringer Biel	5.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme hat eine zu geringe Entlastungswirkung.

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

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

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

C-Liste

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

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

Tabelle 5-6

6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

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

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

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

A-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
SBB- Haltestelle Bözigenfeld	Anpass. 06/Bhf-Bözingerf.: VO	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen
Regio -Tram, Busvorlauf	Anpass. 06/: VOS	RP-Relevanz prüfen

Tabelle 6-1

B-Liste:

<i>Massnahmen(paket)</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
371.012 Regio-Tram	Anpass. 06/: VOS	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen

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

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

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

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

Zentrale Punkte für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden sein, dass die Massnahmen im Siedlungsbereich konkretisiert und insbesondere eine Siedlungskonzentration entlang der neuen ÖV-Achse gewährleistet werden.

ANHANG

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

M-Nr.*	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005**/**
371.015	MP Intermodale Schnittstellen I	A	6.00	5.14
371.017	MP Schliessen von Netzlücken I	A	10.00	8.57
371.018	MP Reparatur Hauptverkehrsstr. I	A	6.00	5.14
371.019	MP Reparatur Quartiere I	A	13.50	11.57
371.020	MP Schliessen von Netzlücken II	B	3.00	2.57
371.021	MP Reparatur Hauptverkehrsstr. II	B	5.00	4.29
Summe	LV_A/B-Liste		43.50	37.28

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

Summe LV_A-Liste: Fr. 30.42 Mio** / Summe LV_B-Liste: Fr. 6.86 Mio**

Kürzung lt. Benchmark insges. Fr. 2.12 Mio**

371.025	Konzept LV_A-Liste gekürzt	A		28.69
371.026	Konzept LV_B-Liste gekürzt	B		6.47

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

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