



22.02.2023

Agglomerationsprogramm Biel/Bienne - Lyss

4. Generation

Prüfbericht des Bundes

Aktenzeichen: ARE-223.1-04-8/4/2



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	5
3	Eingangsprüfung und Prüfung der Grundanforderungen	6
3.1	Eingangsprüfung	6
3.2	Prüfung der Grundanforderungen	6
4	Massnahmenbeurteilung	7
4.1	Angepasste Massnahmen	7
4.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	8
4.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	8
4.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen	11
4.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	11
4.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	11
4.5	B- Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	13
5	Programmbeurteilung	13
5.1	Gesamtnutzen	13
5.2	Gesamtkosten	14
5.3	Umsetzungsbeurteilung und Beitragssatz	15
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	17
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes	17
6.1.1	Allgemeines	17
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	17
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A mit den kantonalen Richtplänen	17
7	Empfehlungen zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	18
	ANHANG 1	19
	ANHANG 2	20

1 Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung, Eingangsprüfung

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Biel/Bienne - Lyss bestehend aus:

- Hauptbericht, 30. Juni 2021
- Massnahmenband, 30. Juni 2021
- Kartenband, 30. Juni 2021
- Umsetzungstabellen, 30. Juni 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 Biel/Bienne - Lyss 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;

¹ SR 725.13

² SR 725.116.2

³ SR 725.116.21

3. Prüfung und Priorisierung der einzelnen Massnahmen des Agglomerationsprogramms Biel/Bienne - Lyss (Massnahmenbeurteilung)
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 Biel/Bienne - Lyss der 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 Biel/Bienne-Lyss 4. Generation bestehend aus den zwei Agglomerationen Biel und Lyss ist Bestandteil der behördenverbindlichen Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte (RGSK) und damit gut verankert. Das Programm entwickelt die Teilstrategien und Konzepte aus den vorangegangenen Generationen und basierend auf dem Zukunftsbild weiter; passt diese aber den neuen Gegebenheiten nach Inbetriebnahme des Ostastes und Verzicht auf den Westast an. Obwohl der Verzicht auf den Westast erst ein dreiviertel Jahr vor Abgabe des Programms erfolgte, wurde diese wesentliche Änderung auf Ebene der nationalen Massnahmen konzeptionell bereits gut in der vierten Generation berücksichtigt. Das Programm ist gut strukturiert, der rote Faden vorhanden und der Handlungsbedarf weitgehend den neuen Gegebenheiten ohne Westast angepasst.

Die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gelingt auf konzeptioneller Ebene generell gut. Die Siedlungsentwicklung orientiert sich auf strategischer Ebene an der Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV), insbesondere entlang den Achsen des Bahnverkehrs. Insbesondere in Biel konzentriert sich die Siedlungsentwicklung mehrheitlich an gut mit dem ÖV erschlossenen Lagen. Diesbezüglich kritischer zu beurteilen sind die Siedlungsmassnahmen in Orpund und Péry-La Heutte. Auf Massnahmenebene wird die Abstimmung von Siedlung und Verkehr gut berücksichtigt; so schreibt das Agglomerationsprogramm für grössere Siedlungsentwicklungen ab einen Bedarf von 50 Parkplätzen ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement vor.

Das Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss entfaltet eine leicht positive Wirkung auf das Gesamtverkehrssystem. Es ist eine gute Gesamtverkehrsstrategie für die Agglomeration vorhanden, welche in den entsprechenden Teilstrategien weiter vertieft wird. Es werden dabei gute Alternativen zum Grossprojekt Westast aufgezeigt. Die Teilstrategien werden in diversen Massnahmen umgesetzt. Diese sind aber in der Planung noch nicht alle genügend fortgeschritten, um eine positive Wirkung zu erzeugen. Das Agglomerationsprogramm beschäftigt sich auf strategischer Ebene noch nicht mit den Themen Güterverkehr und Elektrifizierung im Privatverkehr.

Im Bereich Intermodalität wird ein Handlungsbedarf bei den Zugängen zum ÖV und teilweise bei Umsteigebeziehungen identifiziert. Einzelne Massnahmen, wie die Neugestaltung des Bahnhofplatzes Lyss, entfalten eine gewisse Wirkung zur Behebung dieses Handlungsbedarfs. Das B+R-Angebot wird

nur im südlichen Bereich des Bahnhofs Biel angepasst, obschon prioritärer Handlungsbedarf besteht. Für grössere Entwicklungsgebiete wird ein Mobilitäts- und Parkplatzmanagement verlangt, womit das Mobilitätsverhalten künftiger Nutzerinnen und Nutzer beeinflusst wird. Zur Steuerung der Mobilitätsnachfrage fehlen jedoch weitere wirkungsstarke Massnahmen wie ein agglomerationsweit abgestimmtes Parkraummanagement.

Mit der Aufhebung von 12 Busbuchten zugunsten von Fahrbahnhaltestellen wird der ÖV im Agglomerationszentrum priorisiert. Mit der Elektrifizierung von verschiedenen Linien wird die Verträglichkeit des Busbetriebs ausserdem erhöht. Es gibt aber keine weitergehenden Massnahmen, welche das ÖV-System wirkungsvoll stärken würden.

In Bezug auf das Strassennetz und die Verkehrslenkung gelingt es dem Agglomerationsprogramm, mit dem Verzicht auf den Westast produktiv umzugehen und die sich bietenden neuen Chancen auf strategischer Ebene zu nutzen. Die entsprechenden Massnahmen zur verträglichen Gestaltung wichtiger Achsen im Agglomerationszentrum sind aber planerisch noch nicht genügend weit fortgeschritten, um eine Wirkung abschätzen zu können. Die schrittweise Umsetzung flankierender Massnahmen zum Ostast, nach dem Prinzip "Monitoring und Controlling", entfaltet eine positive Wirkung auf das Verkehrssystem. Lenkungsstarke Push-Massnahmen zur Beeinflussung des Modalsplits weg vom motorisierten Individualverkehr (MIV) sind aber noch zu wenig ersichtlich und es wird zu wenig aufgezeigt, wo weitere Aufwertungen des Strassenraums nach dem A- und B-Horizont notwendig sind. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen zur Aufwertung / Sicherheit im Strassenraum nieder.

Eine Stärke des Programms liegt im Fuss- und Veloverkehr (FVV). Hier werden massgebliche Verbesserungen erreicht mit Massnahmen wie der Querung der A6 und diversen kleineren (pauschalen) Massnahmen wie der Verbindung Ipsach-Biel. Die Infrastrukturmassnahmen werden mit der regionalen Koordinationsstelle Velo und dem Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten in Wert gesetzt. Allerdings befindet sich die Strategie zum FVV noch in der Konzeptphase und ist noch nicht ausreichend konkret. Dies schlägt sich auch in der Bewertung der Konzeption für die pauschal mitfinanzierten Massnahmen des FVV nieder.

Das Agglomerationsprogramm erzielt eine positive Wirkung auf die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen. Die darauf ausgerichtete Strategie wird über die Massnahmen zur Umstrukturierung und Verdichtung sowie den Wohnschwerpunkten umgesetzt, beispielsweise in Biel mit den Gebieten Gurzelen und Bahnhof Mett. Auf Siedlungserweiterungsgebiete wird grösstenteils verzichtet, was massgeblich zur Siedlungsentwicklung nach innen beiträgt. Zudem können mit den Siedlungsmassnahmen im A- und B-Horizont rund die Hälfte des bis 2040 prognostizierten Bevölkerungswachstums aufgefangen werden. Hingegen ist nur ansatzweise erkennbar, wie die Agglomeration die teils mässigen Dichten im Agglomerationskern erhöhen will. Die Massnahmen sind stark auf den Agglomerationskern sowie Lyss fokussiert, wobei bei diesen Massnahmen die ÖV-Erschliessung mehrheitlich nur als ausreichend zu beurteilen ist. Ob es zukünftig gelingt, das Bevölkerungswachstum wie beabsichtigt auch in den Agglomerationsachsen gezielt zu stärken, hängt damit von der dargelegten Innenentwicklung in den entsprechenden Siedlungsgebieten ab.

Die Freiraumqualität kommt in den Siedlungsmassnahmen noch wenig zur Geltung. Demgegenüber entfalten die Landschaftsmassnahmen zur Aufwertung des Siedlungsfreiraums punktuell eine gute Wirkung.

Im Bereich der Verkehrssicherheit erzielt das Programm eine eher starke Wirkung, auch wenn eine separate Teilstrategie zur Verkehrssicherheit fehlt. Die Verkehrssicherheit ist hingegen als Handlungsbedarf und in den einzelnen Teilstrategien thematisiert. Die umfangreicheren FVV-Massnahmen sowie und insbesondere die Betriebs- und Gestaltungskonzepte (BGK) leisten einen wichtigen Beitrag für die Verkehrssicherheit.

Im Bereich Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch erzielt das Agglomerationsprogramm eine moderate Wirkung. Die Verkehrsmanagementmassnahmen, insbesondere Dosierungsmassnahmen, haben einen positiven Effekt. Die Elektrifizierung von vier Buslinien leistet ebenfalls einen Beitrag. Insgesamt ist mit den aufgezeigten Massnahmen aber nur eine begrenzte Modalsplit-Verschiebung zugunsten des ÖV und FVV erwartbar.

Bei den Landschaftsmassnahmen ist vor allem die Schaffung eines gut verwobenen Freiraumnetzes positiv hervorzuheben. Hier wird jedoch erst ein Konzept erarbeitet. Die vorgeschlagenen Landschaftsmassnahmen sind zwar stark auf die Erholungsnutzung ausgerichtet, enthalten aber zumindest die Absicht, neue Naturwerte zu schaffen.

Die Umsetzung der Verkehrs- wie auch der Siedlungsmassnahmen der 2. Generation ist mehrheitlich auf Kurs. Auf die Sistierung des Regiotrams wurde mit der Erarbeitung eines mittelfristigen Buskonzepts reagiert, worin nun auch die Massnahmen zum Busvorlauf aufgenommen wurden. Damit ist die grosse zeitliche Verzögerung nachvollziehbar begründet. Erfreulich ist die klare Ausweisung der Fortschritte in den Siedlungsmassnahmen. Dies erlaubt einen guten Überblick über die Umsetzung. Damit ist der Umsetzungsstand der Massnahmen der 2. Generation als genügend zu beurteilen.

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 ***
0371.4.003	BBS.ÖV- Str.2	Evilard, Wendeschlaufe Ortsbus Magglingen-Leubringen	0.60	0.60	0.21	
0371.4.004	BBS.ÖV- Str.3	Biel, Fahrbahnhaltestellen zur Buspriorisierung	3.70	3.70	1.30	
0371.4.006	BBS.ÖV- E.1	Biel, Umstellung Buslinie 2 und 5 auf batterieelektrischen Betrieb	5.21	5.21	1.82	
0371.4.009	BBS.KM- Mu.3	Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz	2.50	2.50	0.88	
0371.4.037	BBS.LV- Ü.9	Brügg, Netzlücke Querung A6	6.50	6.50	2.28	
0371.4.065	BBS.MIV -Auf.7	Biel, Ergänzung und Erweiterung Verkehrsberuhigung Mett	6.00	5.27****	1.84	
0371.4.066	BBS.MIV -Auf.8	Biel, Neugestaltung Bözingenstrasse, Abschnitt Falkenstrasse bis Gutenbergstrasse	6.00	6.04	2.11	
0371.4.067	BBS.MIV -Auf.9	Biel, Neugestaltung Mettstrasse, Abschnitt Bushaltestelle Piasio bis Mühlestrasse	8.50	8.56	3.00	
0371.4.079	BBS.NM- VM.3	Biel, Erweiterung Parkleitsystem	5.00	5.03	1.76	
0371.4.135	LV-A	Paket LV A-Liste	12.10	12.20		4.27
0371.4.136	VM-A	Paket VM A-Liste	10.00	11.66		4.08
0371.4.137	BGK-A	Paket Aufw. Str. A-Liste	57.48	55.60		19.46
Summe			123.59	122.87	15.20	27.81

Tabelle 2-1 * Preisstand Oktober 2020, exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; ** Preisstand Oktober 2020 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung; *** inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1 und Erläuterungsbericht zur Prüfung der Agglomerationsprogramme der 4. Generation; ****Kosten im Benchmark gekürzt

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 AP sind diese Voraussetzungen erfüllt. Die Anforderungen gemäss Art. 1 – 3 und 8 PAVV sind eingehalten, weshalb eine Prüfung des AP 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.

Im Agglomerationsprogramm Biel/Bienne - Lyss 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:

⁴ Vgl. RPAV S.21, Ziff.2.3

⁵ Vgl. RPAV S. 27 Ziff. 2.6.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
Keine Massnahmen			

Tabelle 4-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0371.4.014	BBS.LV- Ü.1.2	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Ausbau Radweg zwischen Mörigen und Gerolfingen	1.50
0371.4.015	BBS.LV- Ü.1.4	Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss	1.20
0371.4.016	BBS.LV- Ü.1.5	Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse – Madretschstrasse)	1.60
0371.4.017	BBS.LV- Ü.1.6	Fussweg-/Velonetz Biel: Verbindung Hauserwehr	1.50
0371.4.018	BBS.LV- Ü.1.7	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Feldwege Weiermatt, Ipsach	0.32
0371.4.019	BBS.LV- Ü.1.8	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündungsbereich Feldweg Weienmatt - Beundenring	0.10
0371.4.020	BBS.LV- Ü.1.9	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Kanalbrücke Dr. Schneider-Strasse (Herrenmoosweg bis Balainenweg)	0.05
0371.4.021	BBS.LV- Ü.1.10	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: Abschnitt Einmündung Dr. Schneider-Str. in Aarbergstrasse	1.50
0371.4.022	BBS.LV- Ü.1.11	Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Areal Notz AG	0.05
0371.4.023	BBS.LV- Ü.1.12	Veloverbindung Brügg-Biel: Netzlücke Nordseite Verzweigungsbauwerk A5 Brügg	0.50
0371.4.024	BBS.LV- Ü.1.13	Fussweg-/Velonetz Biel: Ausbau Holunderweg zwischen Hauserwehr und Jurastrasse	1.51
0371.4.025	BBS.LV- Ü.1.14	Brügg, Neuer Fuss- und Veloweg zwischen Bhf Brügg und Spitalzentrum	1.77
0371.4.027	BBS.LV- Ü.1.17	Veloverbindung Biel-Evilard	0.50

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>
0371.4.041	BBS.MIV- Auf.1	Studen / Worben, Aufwertung Ortsdurchfahrt	7.05
0371.4.042	BBS.MIV- Auf.2.2	Lyss, Aarbergstrasse	1.51
0371.4.043	BBS.MIV- Auf.2.3	Biel, Chipot- und Aberli-Strasse	4.03
0371.4.044	BBS.MIV- Auf.2.4	Lyss, Strassenraum entlang Lyssbach	1.50
0371.4.045	BBS.MIV- Auf.2.5	Biel, Alleestrasse, Abschnitt Nord	1.51

0371.4.046	BBS.MIV- Auf.2.6	Lyss, Bahnhofstrasse Busswil	1.20
0371.4.047	BBS.MIV- Auf.2.7	Biel, Georg-Friedrich-Heilmannstrasse, Abschnitt Bubenbergstrasse bis Bözingenstrasse	4.03
0371.4.048	BBS.MIV- Auf.2.8	Biel, Madretschstrasse, Abschnitt Albert-Galeer-Weg bis Brühlplatz	5.03
0371.4.049	BBS.MIV- Auf.2.9	Evilard, Place de la Mairie und Parc	1.61
0371.4.050	BBS.MIV- Auf.2.10	Evilard, Chemin des Ages und Place Funiculaire	0.91
0371.4.051	BBS.MIV- Auf.2.11	Biel, Rousseau-Platz	3.00
0371.4.052	BBS.MIV- Auf.2.12	Nidau, Zihlstrasse	1.40
0371.4.053	BBS.MIV- Auf.2.13	Nidau, Dr. Schneiderstrasse	2.00
0371.4.054	BBS.MIV- Auf.2.14	Nidau, Gurnigel-, Kelten- und Guglerstrasse	1.60
0371.4.055	BBS.MIV- Auf.2.15	Nidau, Aufwertung Ortsdurchfahrt	3.50
0371.4.056	BBS.MIV- Auf.2.16	Nidau, Verkehrsberuhigung Hofmattenquartier - Lyssstrasse	1.20
0371.4.057	BBS.MIV- Auf.2.18	Biel, Kreuzplatz Teil 2	4.90
0371.4.058	BBS.MIV- Auf.2.19	Biel, Aufwertung Zihlplatz	0.80
0371.4.059	BBS.MIV- Auf.2.20	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Strandboden	3.00
0371.4.060	BBS.MIV- Auf.2.21	Biel, Neuenburgstrasse, Abschnitt Vingelz	4.50
0371.4.061	BBS.MIV- Auf.2.22	Biel, Brüggstrasse und Friedweg	3.20

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>
0371.4.075	BBS.NM- VM.1.1	VM Biel Ost	5.00
0371.4.076	BBS.NM- VM.1.2	VM Westachse Biel-Nidau-Brügg	5.00

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>
0371.4.028	BBS.LV- Ü.2.1	Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Massnahmen zur Verbesserung Velosicherheit	2.01
0371.4.029	BBS.LV- Ü.2.2	Veloverbindung Bellmund-Nidau	1.51
0371.4.030	BBS.LV- Ü.2.5	Fuss- und Velobrücke zur Schliessung Netzlücke zwischen Nidau und Port	2.01

0371.4.031	BBS.LV- Ü.2.6	Nidau, Ausbau Fuss- und Velobrücke und Zugang über Zihl	0.50
0371.4.032	BBS.LV- Ü.2.10	Reduktion Temporegime auf Dotzigenstrasse, Dotzigen - Scheuren	0.50
0371.4.033	BBS.LV- Ü.2.11	Safnern, Schliessen Netzlücke Komfortroute	0.50
0371.4.034	BBS.LV- Ü.2.12	Biel, Ausbau der Veloparkierung Bahnhof Süd	3.00

Tabelle 4-1d

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0371.4.069	BBS.MIV- Auf.10.2	Lyss, Industriering	1.01
0371.4.068	BBS.MIV- Auf.10.1	Lyss, Neugestaltung Viehmarktplatz	2.01

Tabelle 4-1e

Paket Verkehrsmanagement B-Liste (VM B-Liste)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) Okt. 2020 exkl. MWST</i>
0371.4.077	BBS.NM- VM.2.1	VM Biel Zentrum	2.80
0371.4.078	BBS.NM- VM.2.2	VM Ipsach-Nidau-Port	3.10

Tabelle 4-1f

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 MinVV⁶) 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			
0371.4.083	BBS.L-Gr.2	Lyss, Stadtpark	As
0371.4.084	BBS.L-Gr.3.1	Abschnitt 1, Unterhalb Wasserkraftwerk bis Familiengärten	As
0371.4.085	BBS.L-Gr.3.2	Abschnitt 2, Entlang Familiengärten	As
0371.4.086	BBS.L-Gr.3.3	Abschnitt 3, Uferpark/Erlenpark	As
0371.4.087	BBS.L-Ü.1	Seeufergebiet, Agglomeration	As
0371.4.088	BBS.L-Ü.3	Landschaftliche Aufwertung, Agglomeration	As

⁶ SR 725.116.21

0371.4.089	BBS.L-Ü.4	Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss, Agglomeration	As
0371.4.090	BBS.L-Ü.6	Ökologische Landschaftsentwicklung	As
0371.4.092	BBS.S-UV.1.2	Gurzelen	As
0371.4.094	BBS.S-UV.1.4	Drahtwerke Taubenloch	As
0371.4.095	BBS.S-UV.1.5	Heuer-Areal	As
0371.4.096	BBS.S-UV.1.6	Isabellenweg	As
0371.4.098	BBS.S-UV.1.8	Quartierzentrum Geyisried	As
0371.4.099	BBS.S-UV.1.9	Wildermethmatte	As
0371.4.100	BBS.S-UV.1.10	Bahnhof Mett	Bs
0371.4.107	BBS.S-UV.1.17	Bahnhofstrasse	As
0371.4.108	BBS.S-UV.1.18	Hirschenplatz/Hauptstrasse	As
0371.4.109	BBS.S-UV.1.19	Kasernen- und Zeughausareal	Bs
0371.4.110	BBS.S-UV.1.20	Nutrexareal Busswil	Bs
0371.4.111	BBS.S-UV.1.21	Viehmarktplatz	Bs
0371.4.112	BBS.S-UV.1.22	Bahnhof	As
0371.4.113	BBS.S-UV.1.23	Hauptstrasse Süd	As
0371.4.114	BBS.S-UV.1.24	Bahnhofareal	Bs
0371.4.115	BBS.S-UV.1.25	Areal Hauptstrasse	As
0371.4.116	BBS.S-SW.1.2	Sägefeld	As
0371.4.117	BBS.S-SW.1.3	Bischofkänel West	Bs
0371.4.118	BBS.S-SW.1.4	Bischofkänel Ost	Bs
0371.4.120	BBS.S-SW.1.7	AGGLOlac	Bs
0371.4.121	BBS.S-SW.1.8	Römerareal	Bs
0371.4.122	BBS.S-SA.1.1	ESP Bözingenfeld	As
0371.4.123	BBS.S-SA.1.2	ESP Masterplan Bahnhof	As
0371.4.124	BBS.S-SA.1.3	Brüggmoos	As
0371.4.125	BBS.S-SA.1.4	ESP Bahnhof	As
0371.4.126	BBS.S-SA.1.5	ESP Grien Süd	As
0371.4.127	BBS.S-SA.1.6	ESP Studnegrien	As
0371.4.129	BBS.S-VA.3.1	Löörezägli	As
0371.4.131	BBS.S-VW.3.1	Mitte von Pieterlen - Chlösterlimatte	Bs
0371.4.133	BBS.S-SW.1.9	Champs l'Allemand	Bs
0371.4.134	BBS.L-Ü.5	Aufwertung historischer Bauten im Jura	As

Verkehrsmassnahmen

0371.4.071	BBS.MIV-Ü.1	Unfallsschwerpunkt-Management (Black Spot Management, BSM), Agglomeration	Av
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0371.4.001	BBS.ÖV-Ort.1	Biel-Ipsach, Abschnittweiser Doppelspurausbau	Av E
0371.4.002	BBS.ÖV-Ort.2	Überprüfung Regiotram, Option neue ÖV-Achse Agglomeration Biel	Av E
0371.4.005	BBS.ÖV-Ü.1	Studien zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung, Agglomeration	Av E
0371.4.008	BBS.KM-B.4	Ausbau Bikesharing-Angebot im Agglomerationskern	Av E
0371.4.010	BBS.KM.Mu.4	Brügg, Gesamtkoordination, Bahnhof Brügg	Av E
0371.4.011	BBS.KM.Mu.5	Biel, Gesamtkoordination Bahnhof Biel	Av E
0371.4.013	BBS.KM.Mu.7	Nidau, Gesamtkoordination Bahnhof Nidau	Av E
0371.4.039	BBS.LV-Ü.11	Regionale Koordiantionsstelle Veloverkehr	Av E
0371.4.040	BBS.LV-Ü.12	Signalisations- und Kommunikationskonzept Velorouten	Bv E
0371.4.070	BBS.MIV-U.1	N5 Umfahrung Biel, Zubringer rechtes Bielerseeufer (Porttunnel) und langfristige Lösung	Av E
0371.4.072	BBS.MIV-E.3	N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen (Zweckmässigkeitsstudie)	Av E
0371.4.073	BBS.NM-W.1	Mobilitätsmanagement Agglomeration Biel	Av E
0371.4.074	BBS.NM-W.2	Verkehrsmonitoring Agglomeration Biel	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.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0371.4.081	BBS.MIV -E.4	N16 Anschluss Biel(-Nord)

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>
A → C				
0371.4.026	BBS.LV- Ü.1.16	Veloverbindung La Neuveville-Biel, Abschnitt La Neuveville-Ligerz	3.00	Konflikt im Bereich Umwelt: Schwere Beeinträchtigung des BLN Nr. 1001 ist durch die Verbreiterung des Weges und die Beleuchtung nicht ausgeschlossen; Anhörung ENHK nötig.
0371.4.062	BBS.MIV -Auf.4	Biel, Neugestaltung Unterer Quai, Abschnitt Zentralplatz bis Spitalstrasse	7.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die konkreten Massnahmen zur Erreichung der formulierten Ziele sind noch nicht ersichtlich und somit die Wirkung nicht eruerbar.
0371.4.064	BBS.MIV -Auf.6	Biel/Nidau, BGK Bernstrasse	6.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die konkreten Inhalte der Massnahme sind noch nicht definiert und somit die Wirkung noch nicht eruerbar. Die Etappierung der Aufwertung ist noch nicht definiert.
B → C				
0371.4.035	BBS.LV- Ü.5	Biel, Verbindung Mühlefeldweg-Bahnhof	9.50	Planungsstand ungenügend: Die Ausgestaltung der Massnahme und

		Süd (Passarelle über Alfred-Aebi-Strasse und Murtenstrasse)		ihre Machbarkeit sind noch nicht ersichtlich.
0371.4.036	BBS.LV-Ü.6	Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord	8.00	Planungsstand ungenügend: Es sind noch keine Angaben vorhanden, welche Lage, Zweck und Wirkung der Massnahme eruieren lassen.
0371.4.012	BBS.KM.Mu.6	Biel, Neugestaltung Bahnhofplatz, 1. Etappe	15.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Es ist nicht klar, welches die konkreten Inhalte der Massnahme sind und ob die Kostenschätzung die verlangte Genauigkeit von +/-30% erreicht.
0371.4.038	BBS.LV-Ü.10	Brügg, Fuss- und Velobrücke über den Nidau-Büren-Kanal	7.00	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die Lage der Massnahme ist noch unklar. Die Anbindung an das weiterführende Netz ist noch offen. Es fehlen Angaben zur Machbarkeit, welche auch Basis für die Kostenschätzung sein könnten.
0371.4.063	BBS.MIV-Auf.5	Biel, Neugestaltung Bahnhofstrasse, unterer Teil	9.50	Handlungsbedarf anerkannt, Planungsstand ungenügend: Die konkreten Inhalte der Massnahme sind noch nicht bekannt, somit kann die Wirkung nicht eruiert werden. Spezifische Angaben fehlen bzw. beziehen sich noch auf einen Zustand mit dem sistierten Regiotram.

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

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2020*	Bundesbeitrag **
0371.4.007	BBS.ÖV-E.2	Biel, Umstellung Buslinien 6 und 8 auf batterieelektrischen Betrieb	8.20	8.20	2.87
0371.4.138	LV-B	Paket LV B-Liste	10.03	10.03	3.51
0371.4.139	VM-B	Paket VM B-Liste	5.90	5.90	2.07
0371.4.140	BGK-B	Paket Aufw. Str. B-Liste	3.02	3.02	1.06
Summe			27.15	27.15	9.50

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 Biel/Bienne - Lyss ist als mittlere 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 MinVG⁷ 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 Biel/Bienne - Lyss 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)	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht (0 bis 3 Punkte)	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch (0 bis 3 Punkte)	1
Summe (Nutzen)	6

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

⁷ SR 725.116.2

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).

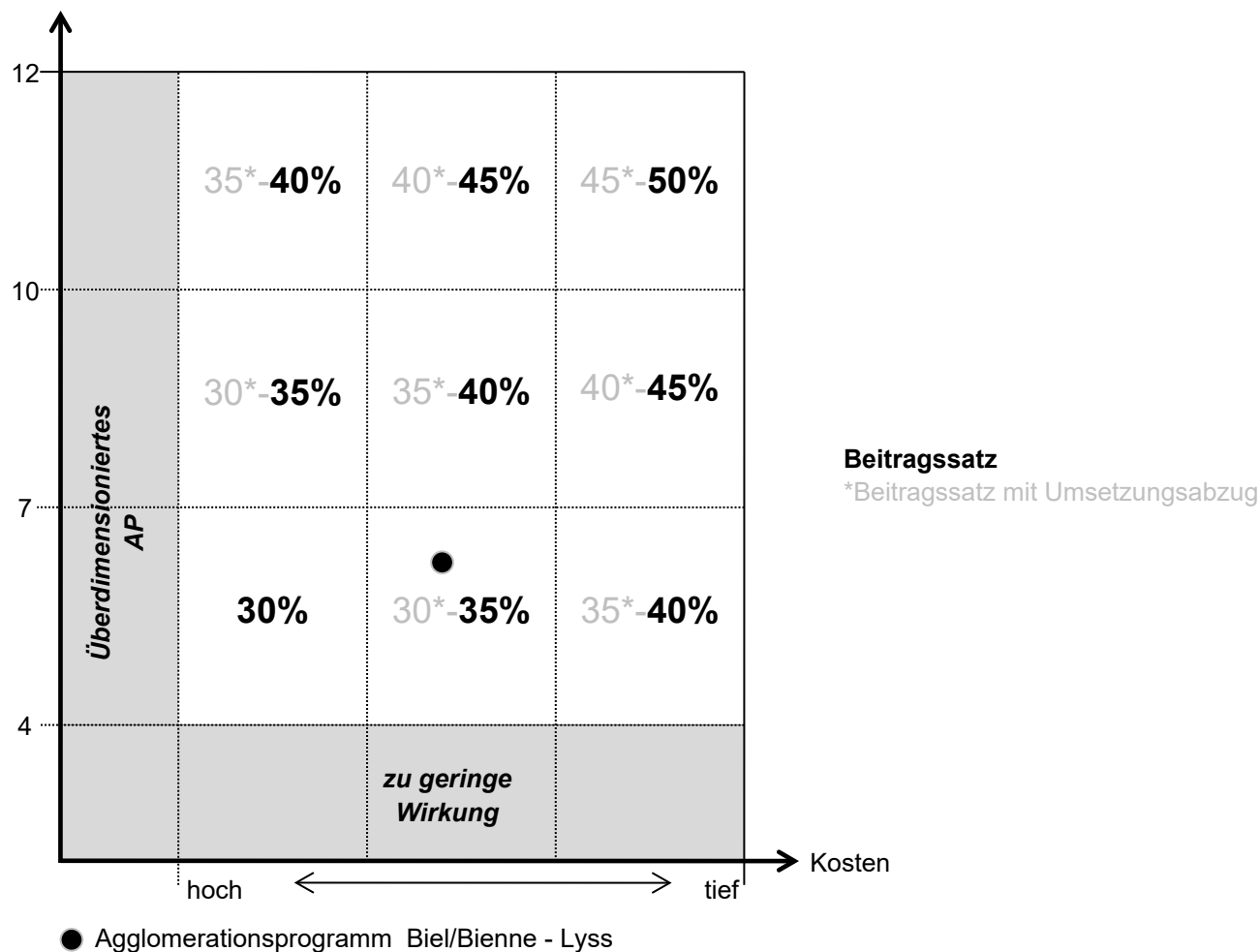
Die Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms Biel/Bienne - Lyss belaufen sich auf 150.02 Mio. CHF. Für die mittelgrosse Agglomeration Biel/Bienne - Lyss werden diese Gesamtkosten als mittel eingestuft.

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.⁸

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

Nutzen (gemäss Tabelle 4-2)



⁸ 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. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeit-horizont</i>	<i>Mögliche Konflikte</i>
0371.4.014	BBS.LV-Ü.1.2		Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Ausbau Radweg zwischen Mörigen und Gerolfingen	PauschA	Amphibienwanderung mit Verkehrskonflikten Nr. 87 (im Rahmen des Projekts zu sanieren)
0371.4.015	BBS.LV-Ü.1.4		Fussweg-/Velonetz Biel: Brücke Westerholz über die Schüss	PauschA	Gewässerraum und schutzwürdige Ufervegetation
0371.4.016	BBS.LV-Ü.1.5		Fussweg-/Velonetz Biel: Neubau Gartenstrasse (Mattenstrasse – Madretschstrasse)	PauschA	Gewässerraum und schutzwürdige Ufervegetation
0371.4.041	BBS.MIV-Auf.1		Studen / Worben, Aufwertung Ortsdurchfahrt	PauschA	BLN Nr. 1302 und Auengebiet Nr. 48

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				

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)⁹ geregelt. Die Zuständigkeit in diesem Bereich liegt grundsätzlich bei den Kantonen. Sofern es notwendig ist, werden für die FFF weitere 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 – weitere Empfehlungen u.a. zur Verbesserung der Abstimmung mit den übergeordneten Planungen, zur Verbesserung der Programmwirkung und zu operativen Aspekten gegeben.

Mit Blick auf den Verzicht auf den Westast sollte die Strategie der Agglomeration in den kommenden Generationen mit planungsreifen Massnahmen weiter konkretisiert werden. Es gilt insbesondere, die wichtigen Achsen im Agglomerationszentrum verträglicher zu gestalten. Die Neugestaltung des Unteren Quais, der Bahnhofstrasse in Biel sowie der Bernstrasse in Biel und Nidau könnten bei entsprechender Umsetzung das Verkehrssystem in der Agglomeration massgeblich verbessern. Bei diesen Massnahmen muss aber noch aufgezeigt werden, mit welchen Massnahmen die gesteckten Ziele erreicht werden sollen. Die zentrale Massnahme zur Neugestaltung des Bahnhofplatzes Biel und die Massnahmen zu den multimodalen Drehscheiben Mett und Bözingenfeld sollten in Zukunft eine wichtige Rolle bei der Vernetzung der Verkehrsmittel spielen. Ebenso könnte die Behebung des Handlungsbedarfs bezüglich B+R-Angebot eine gewisse Wirkung erzielen. Schliesslich sollte mit weitergehenden Verbesserungen im ÖV-Angebot eine Modalsplit-Verschiebung hin zum ÖV erreicht werden.

Die gesamtverkehrliche Wirkung des Agglomerationsprogramms könnte ferner verbessert werden, indem die bestehenden (Teil-)Strategien mit mehr lenkungsstarken Push-Massnahmen unterstützt würden, beispielsweise einem agglomerationsweiten Parkraummanagement oder Massnahmen zur

⁹ SR 700.1

Erhöhung des Besetzungsgrads. Prüfwert ist auch die Förderung von nachhaltigen Mobilitätsformen, wie Elektromobilität im Privatverkehr. Diese könnten helfen, den MIV umwelt- und siedlungsverträglicher zu gestalten. Die Behandlung des Themas Güterverkehr könnte dem Programm eine weitere Dimension hinzufügen, welche der Zielerreichung dienlich wäre.

Wenn nicht nur der Agglomerationskern das Bevölkerungswachstum aufnehmen soll, sondern auch die Agglomerationsachsen, sollte eine kommende Generation verstärkt auch den Bedarf nach Innenentwicklung in den Siedlungsgebieten entlang der Agglomerationsachsen mit Massnahmen behandeln. Hilfreich für das Verständnis des Agglomerationsprogramms wären zudem etwas ausführlicher beschriebene Siedlungsmassnahmen, welche auch aufzeigen, wie die Grün- und Freiraumaufwertung/-gestaltung berücksichtigt wird. Zudem sollte für die Daueraufgaben klarer ausgewiesen werden, was bereits an die Hand genommen wurde und was zukünftig noch zu unternehmen ist.

Weiter dienen auch die Zielwerte der MOCA-Indikatoren als Hilfsmittel für die Erarbeitung bzw. Weiterentwicklung eines Agglomerationsprogramms. Zukunftsbild, Strategien und Massnahmen müssen darauf abgestimmt sein. Das AP 4. Generation setzt sich zum Ziel, den MIV-Anteil von 54% im Jahr 2015 bis 2040 auf 45% zu reduzieren, was sehr ambitioniert erscheint. Die Raumnutzerdichte von 86 (Biel) bzw. 81 (Lyss) Einwohner und Beschäftigte pro Hektar im Jahre 2017 bis in 2040 auf durchschnittlich 96 Einwohner und Beschäftigte pro Hektar zu erhöhen ist ebenfalls ein ehrgeiziges Ziel. Allein aus den Teilstrategien und den vorgeschlagenen Massnahmen der 4. Generation kann die Zielerreichung aber nicht erwartet werden. Insbesondere im Hinblick auf die 5. Generation sollte ein merklicher Fortschritt in Richtung der Wirkungsziele erreicht werden.¹⁰

Auf operationeller Eben wird für kommende Generationen empfohlen, dass auch die Massnahmenblätter der Verkehrsmassnahmen die konkreten Inhalte der Massnahme besser zum Ausdruck bringen.

¹⁰ Vgl. RPAV S.12, Ziff. 1.6

ANHANG 1

Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

Paket Langsamverkehr A-Liste (LV A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
Fussgängerstreifenmarkierung	5	Stück	4'308	35%	5%	8%	1'547	7'735
Fussgängerschutzinseln mit Strassenaufweitung	3	Stück	100'000	35%	5%	8%	35'910	107'730
Langsamverkehrsüberführungen	4'780	m2	1'419	35%	5%	8%	510	2'436'529
Längsführung Kat. 1	700	m	154	35%	5%	8%	55	38'675
Längsführung Kat.2	500	m	689	35%	5%	8%	248	123'760
Längsführung Kat.3	1'100	m	1'077	35%	5%	8%	387	425'426
Längsführung Kat.4	980	m	3'199	35%	5%	8%	1'149	1'125'958

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	4.27
--	-----------------------------------	------

Tabelle A1-a

Paket Verkehrsmanagement A-Liste (VM A-Liste)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungs-einheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrags-satz	Konzept-kürzung	Teuerungs-zuschlag	Beitrag pro Leistungseinheit	Total Beitrag
VM Kat.1	42	Knoten	256'667	35%	0%	8%	97'020	4'074'840

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	4.08
--	-----------------------------------	------

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.	173'550	m2	312	35%	5%	8%	112	19'456'038

	Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	19.46
--	-----------------------------------	-------

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>
0371.4.072	BBS.MIV- E.3	N6 Biel-Bern, Verlegung und Ausbau Anschluss Studen (Zweckmässigkeitsstudie)	Möglicher Konflikt mit dem angrenzenden BLN Nr. 1302 und dem Auengebiet Nr. 48
0371.4.121	BBS.S- SW.1.8	Römerareal	Möglicher Konflikt mit dem angrenzenden IANB BE 705, Gewässerraum, schutzwürdige Ufervegetation und Gehölze

Tabelle A2-1