



26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Biel-Bienne / Lyss

2. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N032-0241

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel, Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess	4
1.4	Vorgehen in der Umsetzung	4
2	Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen	5
3	Prüfung der Grundanforderungen	8
4	Beurteilung der Programmwirkung	9
4.1	Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien	9
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	12
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	14
5.1	Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung	15
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	16
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	18
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	19
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung	20
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	21
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes	21
6.2	Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen	21
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	23
ANHANG 1	24
ANHANG 2	25

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

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

- RGSK Biel-Seeland mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss Erläuterungsbericht, Juni 2012
- RGSK Biel-Seeland mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss Massnahmen, Juni 2012
- RGSK Biel-Seeland mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss Übersichtskarte, Juni 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 28. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestufteten Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen¹ über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Händen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

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

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.

Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

¹ Mit der Bezeichnung „Massnahme/n“ sind stets auch „Massnahmenpaket/e“ gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss wurde als Bestandteil des RGSK Biel-Seeland erarbeitet und geht die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zwischen Agglomeration und Umland an. Die Agglomeration präsentiert ein realistisches Zukunftsbild und eine gute Analyse, aus denen die Massnahmen des Programms abgeleitet sind. Das Fehlen von eigenen Teilstrategien für die Siedlungsentwicklung und die einzelnen Verkehrsmittel kann durch Teilgebietskonzepte für die Agglomerationsräume weitgehend kompensiert werden, so dass ein roter Faden erkennbar ist. Die Kohärenz zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation ist gegeben.

Die Stärke des Programms liegt in der Aufwertung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und langfristig in der Entlastung von Biel mit der A5. Mit dem Regiotram ist ein neues ÖV-Rückgrat für den Agglomerationskern vorgesehen. Weitere zweckmässige Ausbauten des ÖV sind im Regionalbuskonzept und mit dem Ortsbus Lyss ersichtlich. Die Agglomeration verfolgt ein langfristig angelegtes Langsamverkehrskonzept. Positiv ist zudem das Mobilitätsmanagement zu beurteilen. Im Bereich Siedlung sind mit einzelnen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten an integrierter Lage sowie mit Wohnschwerpunkten entlang des Regiotrams eine Konzentration und Ansätze zur Innenverdichtung ersichtlich. Einzelne ESP Arbeiten an peripherer Lage schwächen jedoch die Konzentrationswirkung etwas ab. Die vorgeschlagenen Instrumente zur Eingrenzung der Zersiedelung werden nicht konsequent genug angewendet. Sie erzielen eine gewisse, aber keine deutliche Wirkung.

Eine Schwäche im Bereich Verkehr ist im Umgang mit der zeitlich gestaffelten Inbetriebnahme der Autobahnumfahrung mit Ost-Ast und West-Ast A5 zu finden, die im Zeitraum von 2016 bis 2030 nicht nur Entlastungen, sondern in Teilen des Agglomerationskerns auch Überlastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) erwarten lässt. Bei der Eindämmung der Zersiedelung zeigt sich eine Schwäche des Programms. Hier werden die umgesetzten Vorgaben des kantonalen Richtplanes als zu wenig lenkend für eine Agglomeration der Grösse Biel/Lyss angesehen und für die Siedlungserweiterung wird langfristig ein zu wenig etappiertes Wachstum des Siedlungsgebietes gegen aussen vorgezeichnet.

Dem Programm fehlen sowohl die Analyse von Unfallschwerpunkten als auch eine Konzeption oder Strategie für die Sanierung der Unfallschwerpunkte. Dennoch werden einzelne Massnahmen ergriffen die positiv auf die Verkehrssicherheit wirken. Aufgrund der geringen Lenkungswirkung der Siedlungsmassnahmen können nur geringe Verminderungen des Ressourcenverbrauchs erwartet werden. Für die Luftbelastung wiegen sich positive Effekte durch den ÖV-Ausbau und negative Effekte infolge der Autobahnumfahrung A5 auf. Jedoch sind Verbesserungen bezüglich der Lärmbelastung zu erwarten.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die mittlere bis grosse Agglomeration Biel - Lyss belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 345.74 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 293.54 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 52.20 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als hoch eingestuft².

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen³:

30%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

² Preisstand 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

³ Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

A-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag**</i>
0371.2.003	B 3	Schienegebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhofstellen Buswil und Lyss)	2.30	1.91	0.57
0371.2.006	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	2.00	1.65	0.49
0371.2.021	B 11	Langsamverkehr: Reparatur von Hauptver- kehrsstrassen	5.00	4.12	1.24
0371.2.045	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeinde- strassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Biel- /Hauptstrasse	4.20	2.10***	0.63
0371.2.055	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Kreuzplatz	2.50	2.06	0.62
0371.2.065	B 7/l	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Ipsach	3.50	2.40***	0.72
0371.2.069		LV A-Liste (Anhang 1)		4.97	1.49
	Summe			19.21	5.76

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

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
0371.2.002	B 2/l	Regiotram	253.20	210.10	63.03
0371.2.004	B 3/l	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	34.00	28.21	8.46
0371.2.007	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	1.10	0.78**	0.23
0371.2.047	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - 2. Bahnhofpassage Biel	12.00	9.96	2.99
0371.2.048	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Bahnunterführung Lyss	8.00	6.59	1.98
0371.2.053	B11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: BGK Oberer Quai	7.00	5.76	1.73
0371.2.056	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Mett Zentrum	4.00	3.29	0.99
0371.2.057	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Bahnhofstrasse	4.00	3.29	0.99

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*</i>	<i>Bundes- beitrag*</i>
0371.2.070		LV B-Liste (Anhang 1)		6.34	1.90
		Summe		274.32	82.30

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

Hinweise

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

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

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Biel-Lyss handelt es sich um eine mittlere bis grosse Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

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

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:

Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:

Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinne einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nächsten Generation Agglomerationsprogramme aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.)

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS-Perimeter) ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung). Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium *Beurteilung mit Begründung*

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Beurteilung mit Begründung</i>
<p>WK1:</p> <p>Qualität der Verkehrssysteme verbessert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm setzt mit der Schlüsselmassnahme Regiotram auf eine neue Strukturierung des ÖV-Systems und wertet den ÖV mit ergänzenden Massnahmen im Busverkehr wie beispielsweise dem Ortsbus Lyss auf. Mit dem neuen ÖV-Angebot kann auch die Erreichbarkeit einiger ESP (Bahnhof Biel, Bözingenfeld) verbessert werden. ▪ Mit den Massnahmen des Programms kann eine Aufwertung der bedeutenden ÖV-Haltestellen sowie die bessere Verknüpfung von ÖV und Langsamverkehr erreicht werden. ▪ Mit einem langfristig angelegten Programm zur Förderung des Langsamverkehrs werden kontinuierlich Verbesserungen an den Fuss- und Velowegnetzen erreicht. Die Agglomeration baut damit ein feinmaschiges Wegenetz insbesondere für den Veloverkehr auf. ▪ Mit der Autobahnumfahrung Biel/Bienne sind weitreichende verkehrliche flankierende Massnahmen im Agglomerationskern verbunden. So kann der MIV zweckmässig auf den HLS und HVS gebündelt werden. Dies geschieht in einem ersten Schritt im Osten der Stadt Biel/Bienne, wo mit dem Ost-Ast A5 aufgrund der Verkehrsentlastung erste flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet realisiert werden können. Eine umfassende Wirkung tritt jedoch erst sehr langfristig mit der Realisierung des West-Astes A5 ein.

- Das Mobilitätsmanagement weist einen guten Stand auf. Mit dem Agglomerationsprogramm wird der Aspekt Parkierung weiterentwickelt.

Schwächen

- Im Agglomerationsprogramm werden keine eigenen Teilstrategien für die einzelnen Verkehrsmittel erarbeitet. Die Lesbarkeit eines Gesamtverkehrskonzeptes und dessen Umsetzung in Massnahmen wird so erschwert. Dies kann jedoch durch die im RGSK erarbeiteten Teilraumkonzeptionen zum Teil kompensiert werden.
- Die Übergangsphase während der Vollendung der Autobahnumfahrung mit dem West-Ast A5 ist eine grosse Herausforderung für das Verkehrssystem in Biel. Das Agglomerationsprogramm reagiert darauf, schafft es aber nicht, die erwarteten Überlastungen bis zur Inbetriebnahme des Westastes zu vermeiden. Es gelingt dem Agglomerationsprogramm nicht überzeugend darzulegen, wie mit dieser Problematik zielführend umgegangen wird. Durch die lange Realisierungsdauer des West-Astes A5 werden Aufwertungsmassnahmen im Kern der Agglomeration teilweise blockiert.
- Mit der Autobahnumfahrung Biel sowie den vorgesehenen Anschlüssen Orpund (A5) und Studen (T6) werden neue MIV-Erreichbarkeiten geschaffen, die auch ausserhalb des Agglomerationskerns und der dort definierten Verdichtungsgebiete die Zersiedelung fördern können.

WK2:

Siedlungsentwicklung nach innen gefördert

Stärken

- Mit der Integration des Agglomerationsprogramms in das RGSK wird auf eine bessere regionale Abstimmung der Entwicklung hingewirkt. Dazu soll das Bevölkerungswachstum stärker in die Agglomeration gelenkt werden. Dieser Wille zur Zusammenarbeit von Agglomeration und Umland wird als positiv beurteilt.
- Mit einigen ESP an guter Lage (Masterplan Biel, Biel Bözingenfeld, Lyss-Süd) und den Wohnschwerpunkten entlang des Trassees des Regiotrams sind eine Konzentrationsstrategie und Ansätze zur Innenverdichtung ersichtlich. Einzelne ESP an peripherer Lage (Studengrien, Pieterlen, Lengnau) schwächen jedoch die angestrebte Konzentrationswirkung ab. Im Agglomerationsprogramm wird zu wenig stringent aufgezeigt, wie mit einer abgestimmten und etappierten ESP-Planung eine Konkurrenzierung der zentralen Standorte vermieden wird. Die Aktivierung von Flächen zur Innenentwicklung wird insgesamt noch zu wenig thematisiert und es gelingt dem Programm nur für Teilgebiete aufzuzeigen, wie eine umfassende Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete erfolgen soll.
- Mit der Ausrichtung des Fahrleistungsmodells auf das Verkehrswachstum bis 2015 ist eine griffige Regelung zur Lenkung der VE gelungen. Allerdings wird nicht aufgezeigt, wie nach 2015 verfahren wird.

Schwächen

- Mit den Siedlungserweiterungsgebieten und den Gebieten mit „Spielraum für die örtliche Siedlungsentwicklung“ wird ein langfristig gegen aussen gerichtetes Wachstum der Siedlungsflächen vorgezeichnet. Die Agglomeration wendet das Instrument der Siedlungsbegrenzungslinien lediglich zurückhaltend an und lässt so gewisse Spielräume für Siedlungserweiterungen offen.
- Die Vorgaben und Regelungen für Neueinzonungen werden von der kantonalen Richtplanung übernommen. Für eine Agglomeration der Grösse von Biel - Lyss wäre jedoch eine Weiterentwicklung in Richtung einer stärkeren Lenkungswirkung angezeigt. Insbesondere das Berechnungsmodell für die Dimensionierung der Siedlungsflächen des RGSK wird auf der Stufe Agglomeration als wenig lenkungsstark beurteilt. Die Festsetzung einer Vielzahl von Zentren der 4. Stufe eröffnet den betroffenen Gemeinden weiterhin Möglichkeiten für

eine Entwicklung des Siedlungsgebietes in die Fläche.	
<p>WK3: Verkehrssicherheit erhöht</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Kanton Bern betreibt ein Hot-Spot-Management zur Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten. ▪ Einige Massnahmen des Agglomerationsprogramms wie bspw. Strassenraumgestaltungen dienen einer Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Agglomerationsprogramm enthält keine Unfallanalysen und keine Strategien oder Konzeptionen zur Sanierung von Sicherheitsmängeln. ▪ Auf die bis zur Inbetriebnahme des West-Astes A5 in Teilen der Stadt Biel zu erwartende Verschlechterung der Verkehrssicherheit wird im Agglomerationsprogramm nicht eingegangen. Eine umfassende Wirkung der verkehrlichen flankierenden Massnahmen tritt erst mit der Realisierung des West-Astes A5 langfristig ein.
<p>WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert</p>	<p>Stärken</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Mit dem Regiotram Biel, weiteren Ausbauten des ÖV-Angebotes und den Langsamverkehrsmassnahmen kann grundsätzlich eine deutliche Verlagerung im Modal Split zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehrs erreicht werden, aus der eine Verbesserung der Luftbelastung gegenüber dem Trend resultiert. Diese wird jedoch durch den Kapazitätsausbau für den MIV mit der Autobahnumfahrung A5 und dem daraus resultierenden Mehrverkehr stark abgeschwächt. ▪ Mit der Autobahnumfahrung Biel und den dazugehörigen verkehrlichen flankierenden Massnahmen kann eine Verbesserung der Lärmbelastung erreicht werden, vorderhand jedoch erst im Osten der Stadt Biel. Eine umfassende Wirkung tritt erst langfristig mit der Realisierung des West-Astes A5 ein. ▪ Es sind viele Massnahmen im Bereich Umwelt und Landschaft vorgesehen. Positiv zu werten sind zudem die Bemühungen zur Aufwertung der Seeufer und des Expo-Geländes im Agglomerationsprogramm 1. Generation. <p>Schwächen</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Thema Umweltbelastungen wird in der Analyse des Agglomerationsprogramms kaum betrachtet. ▪ Die Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms sind zu wenig lenkungsstark, um eine bedeutende Verminderung des Flächenverbrauchs zu erreichen. ▪ Einige Massnahmen betreffen landschaftlich sensible Bereiche. So greifen einige Gebiete zur Siedlungserweiterung in Fruchtfolgeflächen ein und der geplante Spitalzubringer belastet eine Waldfläche.
<p>Umsetzungsbericht</p>	<p>Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohärenz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Biel - Lyss und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap, 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).</p>

Tabelle 4-1

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

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

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 293.54Mio. zuzüglich von CHF 52.20 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 345.74 Mio. werden als hoch eingestuft⁴.

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

⁴ Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

Nutzen (WK1-4)

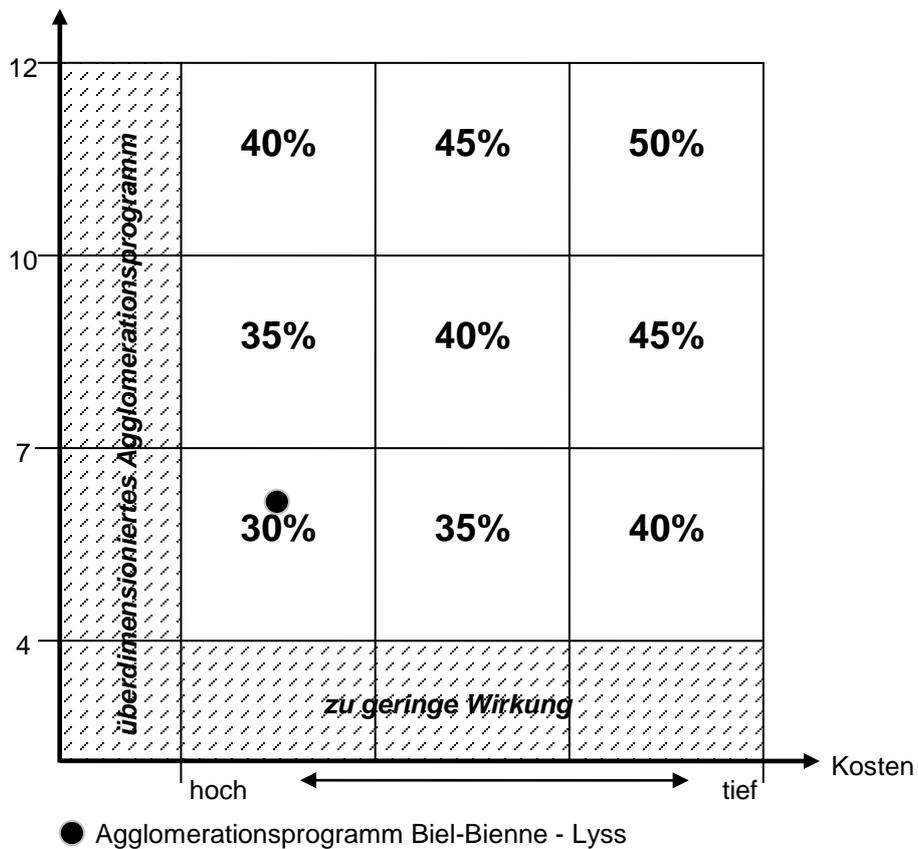


Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)

Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)

Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
0371.2.011	B7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0371.2.045, Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Biel-/Hauptstrasse, CHF 4.20 Mio., Priorität A ▪ 0371.2.046, Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Marktplatz, CHF 0.80 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3
0371.2.013	B7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0371.2.065, Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Ipsach, CHF 3.50 Mio., Priorität A ▪ 0371.2.066, Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Möhrigen, CHF 2.50 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3 ▪ 0371.2.067, Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Sutz, CHF 1.50 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3
0371.2.019	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0371.2.052, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Kleinmassnahmen CHF, 2.80 Mio., Priorität A ▪ 0371.2.053, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: BGK Oberer Quai, CHF 7.00 Mio., Priorität B
0371.2.020	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0371.2.047, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Bahnhofpassage Biel, CHF 12.00 Mio., Priorität B ▪ 0371.2.048, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Bahnunterführung Lyss, CHF 8.00 Mio., Priorität B ▪ 0371.2.049, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Güterbahnhof Biel, CHF 4.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-6
0371.2.022	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0371.2.054, Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Altstadt/Untergasse, CHF 3.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3 ▪ 0371.2.055, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Kreuzplatz, CHF 3.50 Mio., Priorität A ▪ 0371.2.056, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Biel Mett Zentrum, CHF 4.00 Mio., Priorität B ▪ 0371.2.057, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Biel Bahnhofstrasse, CHF 4.00 Mio., Priorität B ▪ 0371.2.064, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Kleinmassnahmen, CHF 1.74 Mio., Priorität A

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Änderung Massnahmenkonfiguration
0371.2.024	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> ▪ 0371.2.050, Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen - B&R und Velo-Parkplätze, CHF 1.50 Mio., Priorität A ▪ 0371.2.051, Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen - Verbesserung/Umbau Bus Haltestelle Spitalzentrum, CHF 2.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen.

. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit
Siedlungsmassnahmen				
0371.2.018	B 10	Verkehrsentensive Vorhaben	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0371.2.026	A 1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	A	
0371.2.027	A 2	Regionale Wohnschwerpunkte	A	
0371.2.028	A 3	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsplatzschwerpunkte	A	
0371.2.029	A 4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten	A	
0371.2.030	A 5	Regionale Zentralitätsstruktur	A	
0371.2.031	A 6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen	A	
0371.2.032	A 7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere	A	
0371.2.033	A 8	Verdichtung des Siedlungsgebietes	A	
0371.2.034	A 9	Spielraum für die örtliche Siedlungsentwicklung wichtige Siedlungsgrenzen	A	
0371.2.035	A 10	Weiler	A	

0371.2.036	C 1	Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus	A	
0371.2.037	C 2	Seeufergebiet	A	
0371.2.038	C 3	Flussufer	A	
0371.2.039	C 4	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	A	
0371.2.040	C 5	Vorranggebiete Natur und Landschaft A und B	A	
0371.2.041	C 6	Ökologische Landschaftsentwicklung	A	
0371.2.042	C 7	Landwirtschaftliche Gesamtplanung	A	
0371.2.043	C 8	Wald / Holznutzung	A	
0371.2.044	C 9	Windenergie	A	
Verkehrsmassnahmen				
0371.2.001	B 1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0371.2.005	B 4	Strassengebundener öffentlicher Verkehr	A	
0371.2.017	B 9	Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
0371.2.016	B 8	Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung	A	Es handelt sich um eine infrastrukturelle Massnahme, für die keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds beantragt wurde.

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio CHF) laut AP
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0371.2.046	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Marktplatz	A	0.80
0371.2.051	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen - Verbesserung/Umbau Bus Haltestelle Spitalzentrum	A	2.00
0371.2.054	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Altstadt/Untergasse	A	3.00

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>
0371.2.066	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Mörigen	A	2.50
0371.2.067	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Sutz	A	1.50

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

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

Keine vorhanden

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
0371.2.009	B 6/I	A5-Anschluss Orpund	22.00	Nationalstrasse, Unterhalt und Ausbau
0371.2.068	B 7.11	vfM zur A5	74.34	Netzvollendung (Teilfinanzierung)
--	--	N5 Biel Ostast	761.00	Netzvollendung im Bau
--	--	N5 Biel - Brüggmoos	372.00	Netzvollendung, im Bau
--	--	N5 Umfahrung Vingelz	213.00	Netzvollendung
--	--	N5 Biel-Westast mit Zubringer	1779.00	Netzvollendung

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>
0371.2.01 0	B 6/II	Vollanschluss Studen
0371.2.01 2	B 7	Umgestaltung Autobahnauffahrt Lyss Nord
--	--	Ausbau Lyss Nord - Biel

Tabelle 5-6

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte..

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
A → B				
0371.2.002	B 2/I	Regiotram	253.20	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Siedlungsentwicklung im Bözingenfeld mit den vorgesehenen Stadionneubauten ist noch nicht genügend reif, so dass sich auch aus diesem Grund die Realisierung des bereits im Agglomerationsprogramm 1. Generation vorgesehenen Busvorlaufs für das Regiotram verzögert. Der Bund sieht jedoch weiterhin zuerst eine solche Lösung mit Busvorlauf und anschliessender Umstellung auf Trambetrieb als zweckmässig an. Zudem ist das Betriebskonzept für das Regiotram in Abhängigkeit von den vorgesehenen Ausbauten auf der BTI-Strecke noch zu verfeinern. Insgesamt erreicht das Regiotram nicht die nötige Bau- und Finanzreife für die A-Liste.
0371.2.004	B 3/I	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	34.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Ausbauten der BTI-Strecke stehen in engem Zusammenhang mit dem Regiotram und werden wie dieses in den B-Horizont verschoben.
0371.2.053	B11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: BGK Oberer Quai	7.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Massnahme ist abhängig von der Umstellung des ÖV-Betriebs auf den Zustand mit Regiotram und wird daher analog zum Regiotram in den B-Horizont verschoben.
0371.2.056	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Mett Zentrum	4.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Massnahme umfasst Seitenraumgestaltungen und Langsamverkehrsmassnahmen entlang des Trassees des Regiotrams. Die Massnahme wird daher in Abhängigkeit zum Regiotram in den B-Horizont verschoben.

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Begründung</i>
0371.2.057	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Bahnhofstrasse	4.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Massnahme umfasst Seitenraumgestaltungen und Langsamverkehrsmassnahmen entlang des Trassees des Regiotrams. Die Massnahme wird daher in Abhängigkeit zum Regiotram in den B-Horizont verschoben.
A → C				
0371.2.015	B 7/II	Korridor Aegerten-Studen	5.00	Reifegrad: ungenügend. Im Korridor Aegerten-Studen soll eine Massnahme zur Strassenraumgestaltung umgesetzt werden. Jedoch sind die Lage, der Umsetzungsbereich und die Belastung der Strassenabschnitte noch nicht bekannt. Die Massnahme erreicht somit nicht die nötige Reife für die A- oder B-Liste.
B → C				
0371.2.049	B 11	LangsamverkehrSchliessen von Netzlücken - Güterbahnhof Biel	4.00	Reifegrad: ungenügend. Zum heutigen Zeitpunkt ist noch unklar, ob eine Entwicklung des SBB Areals Güterbahnhof überhaupt möglich sein wird. Daher kann ein Netzlückenschluss erst dann die notwendige Reife für die A- oder B-Liste erreichen, wenn der Zeitpunkt einer Entwicklung des Areals gesichert ist.

Tabelle 5-7

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

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

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

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

Tabelle 5-8

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.

Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.

Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Tab. Prüfbericht</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Zeithorizont</i>	<i>Hinweis Konflikt/Schwierigkeit</i>
0371.2.012	B 7	5.5	Umgestaltung Autobahnauffahrt Lyss Nord		Die Massnahme tangiert ein Auengebiet von nationaler Bedeutung sowie BLN.

Tabelle 6-1

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

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
-----------------	---------------	------------------	------------------------------	-------------------------------------

Keine vorhanden

Tabelle 6-2

B-Liste:

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Stand der Verankerung</i>	<i>Handlungsbedarf / Konsequenz</i>
0371.2.002	B 2/I	Regiotram		
0371.2.004	B 3/I	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI		

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

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

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z.B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Biel der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Konkretisierung der Massnahmen gegen die Zersiedlung und die Vertiefung der ESP-Entwicklung. Im Bereich Verkehr sollten die Auswirkungen der Etappierung der verschiedenen Teilstücke des Nationalstrassenausbaus vertieft betrachtet und das Regiotram weiterentwickelt werden.



ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Priorität</i>	<i>Kosten (Mio CHF) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio CHF) 2005*/**</i>
0371.2.050	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen - B&R und Velo-Parkplätze	A	1.50	1.24
0371.2.052	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Kleinmassnahmen	A	2.80	2.31
0371.2.064	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Kleinmassnahmen	A	1.74	1.43
0371.2.014	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: LV	B	2.50	2.06
0371.2.023	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere	B	1.70	1.40
0371.2.025	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen	B	3.50	2.88
	Summe	A/B-Liste		13.74	11.32

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

	LV A-Liste	A	4.97
	LV B-Liste	B	6.34

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, ; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

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

Keine vorhanden

Tabelle Anhang 2