

Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR  
Regionalplanungsverband Biel-Seeland

# Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 04 Agglomeration Biel

Entwurf für die Vernehmlassung

## Hauptbericht



16.11.2004



## **Auftraggeber**

Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Nydegasse 11/13 Bern  
Regionalplanungsverband Biel-Seeland, Bahnhofstrasse 38, Biel

## **Auftragnehmer**

Projektkoordination, Teilaspekte Siedlung, Redaktion Agglomerationsprogramm

Berz Hafner + Partner AG, Fliederweg 10, Bern

Rudolf Hartmann, Bernhard Gerber, Christoph Streit, Christoph Hofer, Irène Müller

Teilaspekte Verkehr, Massnahmen Agglomerationsprogramm

Arbeitsgemeinschaft Transitec Planum Dudler:

Transitec SA, av. des Boveresses, Lausanne; Christian Camandona

Planum Biel AG, Marktgasse 17, Biel, Daniel Sigrist

Felix Dudler, Gurzelenstrasse 3, Biel

## Inhaltsverzeichnis

### Teil 1: Erläuterungsbericht

1. Einleitung.....	4
1.1 Die Bedeutung des Agglomerationsprogramms.....	4
1.2 Die Probleme der Agglomerationen.....	5
1.3 Die Schlüsselfragen in der Agglomeration Biel.....	5
1.4 Vorgehen in der Agglomeration Biel.....	6
1.5 Schnittstellen und Abgrenzungen Agglomeration Biel.....	6
2. Ausgangslage Siedlung und Verkehr.....	8
2.1 Siedlungsstruktur und Verkehrsnetz.....	8
2.2 Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze.....	8
2.3 Pendlerströme.....	8
2.4 Mobilitätsverhalten.....	9
2.5 Verkehrsbelastung des Strassennetzes.....	9
3. Zukünftige Entwicklung (Referenz-Szenario).....	10
3.1 Einleitung.....	10
3.2 Bevölkerungsentwicklung.....	10
3.3 Arbeitsplatzentwicklung.....	11
3.4 Weitere Nutzungen.....	12
3.5 Verkehrsangebot.....	13
3.6 Mobilitätsverhalten / Verkehrsnachfrage.....	14
3.7 Belastung des Strassennetzes.....	14
4. Analyse des Ist-Zustandes und der Referenzentwicklung: Schwachstellen und Probleme.....	15
4.1 Beurteilungskriterien.....	15
4.2 Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit des Strassennetzes.....	15
4.3 Schwachstellen beim öffentlichen Verkehr sowie beim Fuss- und Veloverkehr.....	17
4.4 Weitere Schwachstellen im Bereich Verkehr.....	18
4.5 Verkehrswachstum und Modal Split.....	19
4.6 Siedlungsentwicklung.....	20
5. Stossrichtung für die Agglomeration Biel.....	21
5.1 Schlussfolgerungen aus der Schwachstellenanalyse.....	21
5.2 Stossrichtung für das Agglomerationsprogramm.....	22

6. Zielszenarien Siedlung und Verkehr .....	23
6.1 Konkretisierung der Ziele zur Siedlungsentwicklung .....	23
6.2 Konkretisierung der Ziele zum Verkehr und zur Mobilität .....	25
7. Massnahmenpakete zur Umsetzung der Strategie .....	28
7.1 Grundsätzliche Überlegungen zur Bildung der Massnahmenpakete .....	28
7.2 Übersicht über die Massnahmenpakete .....	29
7.3 Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2006–2010 .....	29
7.4 Massnahmen nach 2010.....	32
7.5 Nicht berücksichtigte Massnahmen .....	34
8. Kosten und Wirkung der Massnahmen .....	36
8.1 Kostenübersicht.....	36
8.2 Kommentar zum Bundesanteil .....	38
8.3 Wirkung der Massnahmen.....	39
9. Organisation und Trägerschaft .....	41
9.1 Anforderungen des Bundes.....	41
9.2 Vorgaben des Kantons.....	41
9.3 Aktuelle Situation in der Agglomeration Biel .....	42
9.4 Regionale Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Biel .....	43
10. Stand der Arbeiten und weiteres Vorgehen .....	46
Anhang .....	48
A1 Mitglieder Behördendelegation, Projektkommission und Begleitgruppe Verlängerung BTI.....	48
A2 Verzeichnis der Teilberichte.....	49

# 1. Einleitung

## 1.1 Die Bedeutung des Agglomerationsprogramms

### Agglomerationspolitik des Bundes

Der Bundesrat hat 2001 beschlossen, die Agglomerationen bei der Bewältigung ihrer wachsenden Probleme zu unterstützen. Das Schwergewicht soll in Zukunft bei der Mitfinanzierung im Agglomerationsverkehr liegen. Nach der Ablehnung einer Verfassungsänderung im Februar 2004 („Avanti-Gegenvorschlag“) bestehen hierzu noch keine gesetzlichen Grundlagen. Mit dem Neuen Finanzausgleich NFA (Volksabstimmung November 2004) werden die notwendigen Verfassungsgrundlagen geschaffen.

Der Bund wird seine Unterstützung von bestimmten Voraussetzungen abhängig machen. So sollen die Agglomerationen in einem Agglomerationsprogramm aufzeigen, mit welchen Massnahmen die Verkehrsprobleme in der Agglomeration nachhaltig gelöst werden und wie die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sichergestellt wird. Weitere Anforderungen an die Agglomerationsprogramme sind eine umfassende Prüfung der möglichen Massnahmen, die Gewährleistung der Partizipation (inklusive behördenverbindliche Verankerung der Programme), die Festlegung einer Trägerschaft für die Umsetzung, die Sicherstellung eines Controllings und das Aufzeigen der Auswirkungen und der Kosten der Massnahmen.

### Agglomerationsprogramme Siedlung und Verkehr 04 im Kanton Bern

Die Unterstützung der Agglomerationen gehört zu den strategischen Zielen des Kantons Bern. Auf der Basis des kantonalen Richtplans wird seit 2002 eine Agglomerationsstrategie erarbeitet; die Ergebnisse werden im Herbst 2004 unter dem neuen Titel „Strategie regionale Zusammenarbeit“ zur Diskussion gestellt. Die rechtzeitige Bereitstellung der Agglomerationsprogramme bildet nebst institutionellen Aspekten die Eckpfeiler dieser kantonalen Strategie. So hat der Kanton bereits frühzeitig in den sechs Agglomerationen Bern, Biel, Thun, Langenthal, Burgdorf und Interlaken Arbeiten an den Agglomerationsprogrammen ausgelöst. Die Agglomerationen müssen ihre Entwürfe bis Ende 2004 beim Kanton einreichen. Nach einer gesamtheitlichen Prüfung durch den Kanton werden die Agglomerationsprogramme bereinigt und beim Bund eingereicht.

Als erster Schritt zur Harmonisierung hat der Kanton den Agglomerationen für ihre Arbeiten ein Handbuch zur Verfügung gestellt, welches die Anforderungen des Bundes soweit möglich berücksichtigt. Da die Ausgangslage in den Agglomerationen sehr unterschiedlich ist und auf bestehende Vorarbeiten aufgebaut werden muss, werden die Agglomerationsprogramme der 1. Generation noch stark auf die Bedürfnisse der einzelnen Agglomerationen ausgerichtet sein. Dies gilt auch für die Agglomeration Biel.

### Schwerpunktsthemen „Verkehr“ und „Zusammenarbeit“ in der Agglomeration Biel

Bei der Diskussion und Festlegung des Vierjahresprogramms 2002–2005 des Regionalplanungsverbandes Biel Seeland hat sich der Verkehr klar als Schwerpunktsthema herausgeschält: die Lösung der anstehenden Probleme im Verkehrsbereich wird von den Gemeinden als vordringlich eingestuft. In der Folge wurden die Arbeiten an der Mobilitätsstrategie - später erweitert zum „Agglomerationsprogramm“ – als Gemeinschaftsprojekt zwischen Kanton und Region in Angriff genommen.

Gleichzeitig führt der Regionalplanungsverband seit 2002 unter dem Titel „Agglomerationsplattform“ Veranstaltungen mit den Gemeinden durch, welche der Information und Diskussion von aktuellen Themen – unter anderem des Verkehrs - dient und die Zusammenarbeit in der Agglomeration unterstützen soll.

## 1.2 Die Probleme der Agglomerationen

Die Agglomerationen sind die Pole der wirtschaftlichen Entwicklung. Eine gute Funktionsfähigkeit, Lebensqualität und Attraktivität für die Wirtschaft ist von entscheidender Bedeutung für das Wohlergehen nicht nur der Agglomerationen selbst, sondern auch für die umliegenden Gebiete. In den meisten Agglomerationen der Schweiz ist aber in den letzten Jahrzehnten ein „Teufelskreis“ im Gang, welcher verkürzt wie folgt beschrieben werden kann:

Zunehmende Mobilitätsbedürfnisse und die Entflechtung von Wohn- und Arbeitsplätzen – d.h. Entleerung der Zentren und Bevölkerungswachstum im Umland - lassen den Verkehr anwachsen. Die flächenhafte Ausdehnung der Siedlungen erschwert eine attraktive und effiziente Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr; der zunehmende motorisierte Individualverkehr führt im Agglomerationskern zu Staus, Umweltbelastungen und Beeinträchtigungen der Bevölkerung. In der Folge ziehen noch mehr Familien aus der Stadt aufs Land und tragen damit zum Verkehrswachstum bei. Im Agglomerationskern konzentriert sich die sozial benachteiligte Bevölkerung, was zu Spannungen und finanziellen Belastungen führt. Da sich die Erschliessung und Erreichbarkeit für die Wirtschaft im Zentrumsbereich verschlechtert, besteht die Tendenz „auf die grüne Wiese“ auszuweichen, was wiederum Mehrverkehr erzeugt.

Auf planerischer Ebene sind längst Rezepte vorhanden, wie diese Entwicklung gebremst werden könnte. Ziele wie Siedlungsentwicklung nach Innen, Begrenzung der Ausdehnung der Agglomerationen, Umlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf öffentliche Verkehrsmittel und den Langsamverkehr, Konzentration des nicht vermeidbaren motorisierten Verkehrs auf immissionsgeschützte Achsen usw. sind wenig bestritten und beispielsweise auch Bestandteil der Bernischen Verkehrspolitik. Die Ziele konnten aber bisher aus verschiedenen Gründen nicht im erhofften Ausmass umgesetzt werden. Hauptgründe sind das Fehlen einer Gesamtsicht (nach wie vor werden nachfrageorientiert einzelne Engpässe behoben) und die ungenügenden Möglichkeiten, eine regional abgestimmte Siedlungspolitik festzulegen und umzusetzen. Mit dem Agglomerationsprogramm wird ein neuer Anlauf unternommen.

## 1.3 Die Schlüsselfragen in der Agglomeration Biel

Die oben beschriebenen Tendenzen und Ziele treffen auch für die Agglomeration Biel zu. Spezifische Merkmale der Agglomeration Biel sind einerseits die eher schwache Entwicklungsdynamik (Stagnation von Einwohnern und Arbeitsplätzen in den letzten 20 Jahren) sowie die überragende Bedeutung des Nationalstrassenprojektes Umfahrung Biel für die zukünftige Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Verkehr. Damit stehen in der Agglomeration Biel folgende Schlüsselfragen im Vordergrund:

- Wie kann die Mobilität in der Agglomeration Biel bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung sichergestellt werden?
- Wie kann das Wachstum des motorisierten Verkehrs langfristig auf ein verträgliches Mass begrenzt werden?
- Welche ergänzenden Massnahmen braucht es nach Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel (inklusive den flankierenden Massnahmen) im Verkehrsbereich, um in der Agglomeration Biel langfristig eine nachhaltige Mobilitätsbewältigung und Siedlungsentwicklung sicherzustellen?
- Wie soll die Siedlungsentwicklung regional, aber auch kleinräumig gelenkt werden, damit die Verkehrsinfrastrukturen optimal ausgenutzt und das angestrebte Mobilitätsverhalten unterstützt werden können?
- Welche Reparaturmassnahmen braucht es, um bestehende Beeinträchtigungen der Bevölkerung, der Umwelt und der Landschaft zu reduzieren?

## 1.4 Vorgehen in der Agglomeration Biel

### Vorstudie als Programm-Vorgabe

Die Vorstudie „Agglomerationsverkehr Biel“ vom Februar 2003 beinhaltet eine Auslegeordnung der Probleme, eine Definition des Handlungsbedarfs sowie einen Vorschlag für die Durchführung der Hauptphase „Mobilitätsstrategie Agglomeration Biel“. Die Vorschläge fanden in der Vernehmlassung breite Zustimmung und bildeten die Basis für die Hauptphase. Diese wurde durch Beschlüsse des Kantons und der Region Mitte 2003 ausgelöst.

### Projektorganisation

Die Projektorganisation ist in der Beilage 1 dargestellt. Für die politische Leitung ist die Behördendelegation verantwortlich, für die operative Leitung die Projektkommission. Bei der Besetzung der beiden Gremien wurde sichergestellt, dass die bestehenden Gremien und Behörden von Kanton, Region und Gemeinden vertreten sind; damit konnte auch die Koordination mit den laufenden Vorhaben und Planungen sichergestellt werden.

In der Agglo-Plattform (siehe Kap. 1.1) und in der Fachgruppe Agglo-Verkehr wurden die Gemeindepolitiker einerseits und die Fachgremien und Interessenverbände andererseits sporadisch informiert. Dabei konnten erste Feedbacks entgegengenommen werden.

### Stand der Arbeiten und weiteres Vorgehen

In einer ersten Phase wurden Teilprojekte erarbeitet und in den Gremien diskutiert. Die Ergebnisse der Teilprojekte Grundlagen, Ziele/Rahmenbedingungen, Siedlung/Entwicklung, Verkehr und Trägerschaft sowie der zusätzlichen Studien „Entwicklungsstandorte Arbeiten“ und „Verlängerung BTI/Trambahn“ sind in separaten Berichten festgehalten (Verzeichnis siehe Anhang).

Auf den ursprünglich vorgesehene Synthesebericht „Mobilitätsstrategie“ wurde verzichtet. Anfang 2004 wurde entschieden, dass dieser ins nun vorliegende Agglomerationsprogramm integriert werden soll.

Der vorliegende Bericht fasst die bisherigen Arbeiten zusammen. Er dient als Grundlage für eine erste Vernehmlassung bei den Agglomerationsgemeinden, den Vorständen der Regionalverbände Biel-Seeland, EOS, Grenchen-Büren und Jura-Bienne und der regionalen Verkehrskonferenz sowie bei weiteren Beteiligten.

Der Entwurf wird zudem Ende Jahr beim Kanton zu Handen einer Überprüfung und Synthese mit den anderen Agglomerationen eingereicht. Die Rückmeldung des Kantons und die Vernehmlassungsergebnisse werden im März/April 2005 eine erste Konsolidierung und Bereinigung des Agglomerationsprogramms erlauben. Eine breitere Mitwirkung ist später vorgesehen (siehe auch Kap. 10).

## 1.5 Schnittstellen und Abgrenzungen Agglomeration Biel

### Die räumlichen Abgrenzungen

Die Frage der räumlichen Abgrenzungen stand von Beginn weg im Raum und wurden im Laufe der Arbeiten immer wieder diskutiert. Arbeitsmethodisch wurde von folgender Gliederung ausgegangen (siehe Beilage 2):

- Als Untersuchungsperimeter wurde zunächst das Gebiet der drei Seeländer Regionen Biel-Seeland, EOS und Grenchen-Büren sowie die angrenzenden welschen Gemeinden aus dem Bas-Vallon und dem Distrikt La Neuveville definiert. Für diesen Perimeter wurden insbesondere die Grundlagen (Bevölkerung, Pendler usw.) aufgearbeitet. Später wurden die Grundlagenarbeiten in Zusammenarbeit mit der RVK auf die Regionen Jura-Bienne und Centre-Jura ausgeweitet.

- Die Gemeinden des Einzugsgebietes sind mit ihren Pendlerbeziehungen hauptsächlich auf Biel ausgerichtet. Ihr Verkehrsverhalten beeinflusst das Verkehrsgeschehen in der Agglomeration massgeblich. Siedlungsentwicklung und Erschliessungsqualität sind hier relevante Grössen.
- Der Agglomerationskern umfasst die Gemeinden, in welchen die Probleme und Schwachstellen im Verkehr hauptsächlich auftreten. Die Schwachstellenanalyse konzentrierte sich auf diese Bereiche.

Gemäss Definition nach Bundesamt für Statistik wird die Zugehörigkeit zu einer Agglomeration aufgrund von genau definierten Kriterien berechnet. Diese Definition ist insofern von Bedeutung, als sie aus Sicht des Bundes vorläufig zur Bestimmung des Geltungsbereichs für Bundes-Unterstützungen angenommen wird. Die Agglomeration Biel ist zwischen 1990 und 2000 um die Gemeinden Plagne, Vauffelin und Pieterlen (Einstufung noch in Frage gestellt) erweitert worden. Seit 2000 wird die Gemeinde Lyss als „isolierte Stadt“ eingestuft. Als benachbarte Agglomeration tritt Grenchen in Erscheinung.

Politische Definition: Seit 2001 intensivieren die Gemeinden der Agglomeration Biel ihre Zusammenarbeit im Rahmen der informellen Agglo-Plattform Biel (Federführung des RPV BS). In einem ersten Schritt wurde der Perimeter der Agglo-Plattform definiert. Kriterien waren einerseits gemeinsame Themen und intensive Beziehungen zur Stadt Biel, andererseits der Wille und das Interesse an einem verstärkten Dialog. Daraus resultierte eine zweisprachige Agglomeration mit Gemeinden des Seelandes und des Berner Juras und einem Perimeter, welcher nicht deckungsgleich mit der statistischen Definition ist.

Diese verschiedenen Definitionen werden im Rahmen des vorliegenden Berichtes je nach Fragestellung verwendet. Der Geltungsbereich des eigentlichen Agglomerationsprogramms wird im Teil 2 definiert.

### **Abgrenzungen und Schnittstellen**

Die Agglomeration Biel verfügt über zahlreiche Planungen und Projekte in den Bereichen Siedlung und Verkehr (siehe auch Vorstudie). Das Agglomerationsprogramm basiert auf diesen Grundlagen und bezieht diese in die Gesamtschau mit ein. Eine zentrale Funktion kommt dabei dem Nationalstrassenprojekt A5 Umfahrung Biel zu, welches zusammen mit den flankierenden Massnahmen eine Schlüsselmassnahme im Agglomerationsprogramm darstellt.

### **Zeithorizonte**

Der Betrachtungszeitraum für die Agglomerationsprogramme beträgt ca. 20 Jahre. Beim eigentlichen Agglomerationsprogramm, welches die Beteiligten und insbesondere den Bund zu konkreten Massnahmen mit finanzielle Konsequenzen verpflichtet, wird von Vier-Jahres-Perioden ausgegangen. Als Arbeitshypothese wird für eine erste Programmperiode der Zeitraum 2006-2010 zu Grunde gelegt (abhängig von Beschlüssen auf Bundesebene).

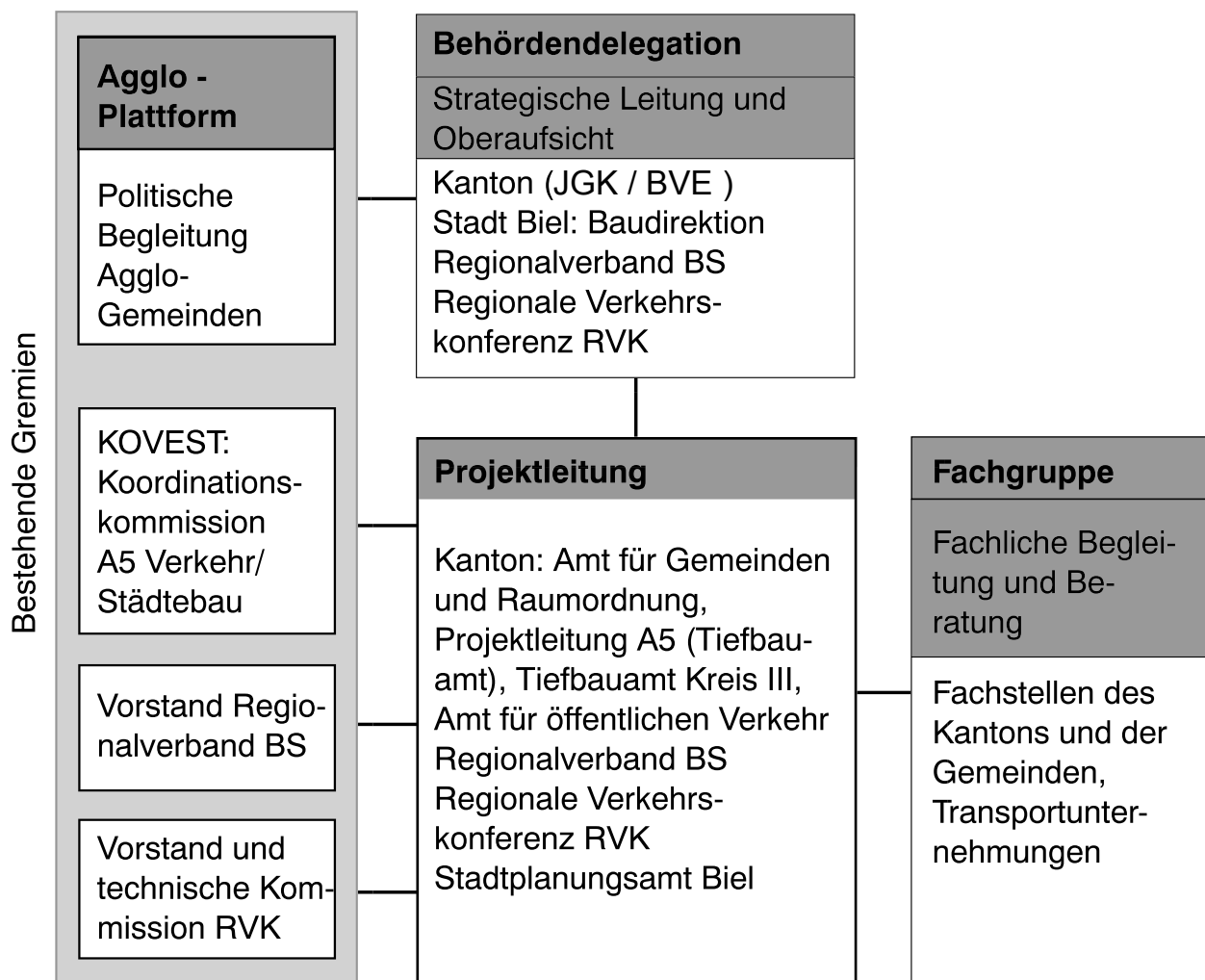
Für die Agglomeration Biel wichtig sind die Realisierungsetappen der A5 Umfahrung Biel. Diese sind noch nicht verbindlich festgelegt. Als Arbeitshypothese wird davon ausgegangen, dass der Abschnitt Ostast spätestens 2015 und Westast spätestens 2020 in Betrieb genommen wird.



# Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 04 Biel

## Projektorganisation

Beilage 1





## 2. Ausgangslage Siedlung und Verkehr

### 2.1 Siedlungsstruktur und Verkehrsnetz

Die heutige Siedlungsstruktur im Untersuchungsperimeter ist aus Beilage 3 ersichtlich. Biel ist das Zentrum der Region Biel-Seeland-Berner Jura, wobei die Randbereiche dieser Grossregion jeweils im Einflussbereich benachbarter Gross- und Mittelzentren stehen.

In den Zentren Biel, Grenchen und Lyss-Aarberg konzentrieren sich Versorgungseinrichtungen und regionalen Arbeitsplatzgebiete. Im Berner Jura bilden Moutier und St. Imier die regionalen Zentren. Weitere Siedlungsschwerpunkte und Arbeitsplatzgebiete sind längs den Bahnlinien und Hochleistungsstrassen aufgereiht.

Das Verkehrsnetz ist radial auf das Zentrum Biel ausgerichtet, im Wesentlichen ergänzt durch eine Ost-West-Achse Büren-Lyss-Kerzers. Die Hauptzentren des Seelandes Biel, Grenchen und Lyss/Aarberg sind durch überregionale Bahnlinien und Hochleistungsstrassen miteinander verbunden.

### 2.2 Verteilung der Einwohner und Arbeitsplätze

In der Grossregion Biel-Seeland-Berner Jura lebten im Jahr 2000 225'000 Einwohner. Davon entfielen ca 90'000 (40%) auf die Agglomeration Biel, 25'000 (11%) auf die Agglomeration Grenchen und 14'000 (6%) auf Lyss/Aarberg.

Bei den Arbeitsplätzen ist eine noch stärkere Konzentration der Beschäftigten auf die Zentren festzustellen als bei der Bevölkerung. So vereinigen in der Region Biel-Seeland die Zentrumsgemeinden Biel und Nidau rund drei Viertel der Arbeitsplätze auf sich. In der Region EOS liegen ca. die Hälfte der Arbeitsplätze in den Zentrumsgemeinden Lyss, Aarberg und Ins.

Innerhalb der Agglomeration Biel entfielen im Jahr 2000 55'500 der 90'000 Einwohner oder 62% auf die Zentrumsgemeinden Biel und Nidau. Bei den Beschäftigten war der Anteil mit 80% noch höher. Die Zentrumsgemeinden Biel und Nidau weisen somit im Vergleich mit anderen Agglomerationen ein starkes Gewicht respektive eine hohe Konzentration von Einwohnern und Arbeitsplätzen auf.

### 2.3 Pendlerströme

#### Pendlerströme 2000

Das Ungleichgewicht der räumlichen Verteilung von Einwohnern und Arbeitsplätzen ist nebst der allgemeinen Mobilität ein Grund für die zunehmenden Verkehrs- und Pendlerströme. Bei den Pendlerströmen (Beilage 4) dominieren die Zupendler in die Zone Biel/Nidau aus den direkt angrenzenden Zonen. Weitere wichtige Zupendlergebiete sind die Zonen Brügg, Lyss und Grenchen sowie die Stadt Bern.

#### Verkehrsmittelwahl und Modal Split

Von den erwerbstätigen Zupendlern aus dem Untersuchungsperimeter (Seeland) nach der Zone Biel/Nidau werden die Verkehrsmittel wie folgt benutzt:

- Motorisierter Individualverkehr (PW, Motorrad):	6'550 Personen	Anteil: 70%
- Öffentlicher Verkehr (Bus, Bahn):	1'850 Personen	Anteil: 20%
- Zweiradverkehr (Velo, Mofa):	500 Personen	Anteil: 5%
- Kombination PW-öV (Park+Ride):	500 Personen	Anteil: 5%

Die Verkehrsmittel-Anteile der erwerbstätigen Binnenpendler in der Zone Biel/Nidau sehen wie folgt aus:

- Motorisierter Individualverkehr (PW, Motorrad):	5'636 Personen	Anteil: 39%
- Öffentlicher Verkehr (Bus, Bahn):	3'963 Personen	Anteil: 27%
- Zweiradverkehr (Velo, Mofa):	2'659 Personen	Anteil: 18%
- zu Fuss	2'227 Personen	Anteil: 16%

Es zeigt sich, dass in der Zone Biel/Nidau dem Langsamverkehr eine relativ grosse Bedeutung zukommt. Wenn man berücksichtigt, dass jeder öV-Pendler und z.T auch PW-Pendler in zentrumsnahen Zielgebieten gleichzeitig einen Fussweg unternimmt, so wird die grosse Bedeutung der Fussgänger offenkundig. Diese Tatsache geht aus den verfügbaren Daten zum Verkehr nur ungenügend hervor, da Zählungen zum Langsamverkehr oft fehlen.

Eine oft verwendete Grösse ist der Modal-Split, d.h. der Anteil des öV am Total von öV+MIV. Es zeigt sich, dass die mit Bahnlinien erschlossenen Zonen einen relativ hohen Modal-Split bei den Wegpendlern aufweisen (höchster Wert Zone Biel/Nidau mit 41%, gefolgt von den Zonen Lyss, Schüpfen und Ins).

## 2.4 Mobilitätsverhalten

Die folgenden gesamtschweizerischen Durchschnittswerte zum Mobilitätsverhalten (Mikrozensus 2000) dürften tendentiell auch für die Agglomeration Biel respektive das Seeland zutreffen:






- Jede Person legt pro Tag 3.6 Wege und eine Distanz von 37 Kilometern zurück und benötigt dazu 85 Minuten. Auslandsfahrten sind dabei nicht berücksichtigt.
- Bezogen auf die Verkehrsleistungen (zurückgelegte Distanzen) entfallen 44% auf Freizeitverkehr, 28% auf Pendlerverkehr, 11% auf Einkaufsverkehr und 17% auf übrige Fahrzwecke. Die grosse Bedeutung des Freizeitverkehrs wird oft unterschätzt.
- Bezogen auf die Verkehrsleistung werden 70% mit dem PW oder Motorrad, 18% mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 7% zu Fuss oder mit dem Zweirad zurückgelegt.
- Bezogen auf die Unterwegszeit erhält der Langsamverkehr mit 40% ein ganz anderes Gewicht. Der Anteil des MIV sinkt auf 44%, derjenige des öV auf 11%.
- Bemerkenswert ist, dass 34% der Autofahrten nicht länger als 3 Kilometer sind, und damit in einer Distanz liegen, die auch mit dem Zweirad zurückgelegt werden könnte.

## 2.5 Verkehrsbelastung des Strassennetzes

Für das Einzugsgebiet der Agglomeration Biel besteht ein Verkehrsmodell für den motorisierten Individualverkehr MIV (entsprechende Grundlagen fehlen beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr). Die Belastungen des Strassennetzes sind aus der Beilage 5 ersichtlich. Erkennbar sind die starken Belastungen des Hauptstrassennetzes im Agglomerationskern sowie auf den regionalen Hauptachsen.

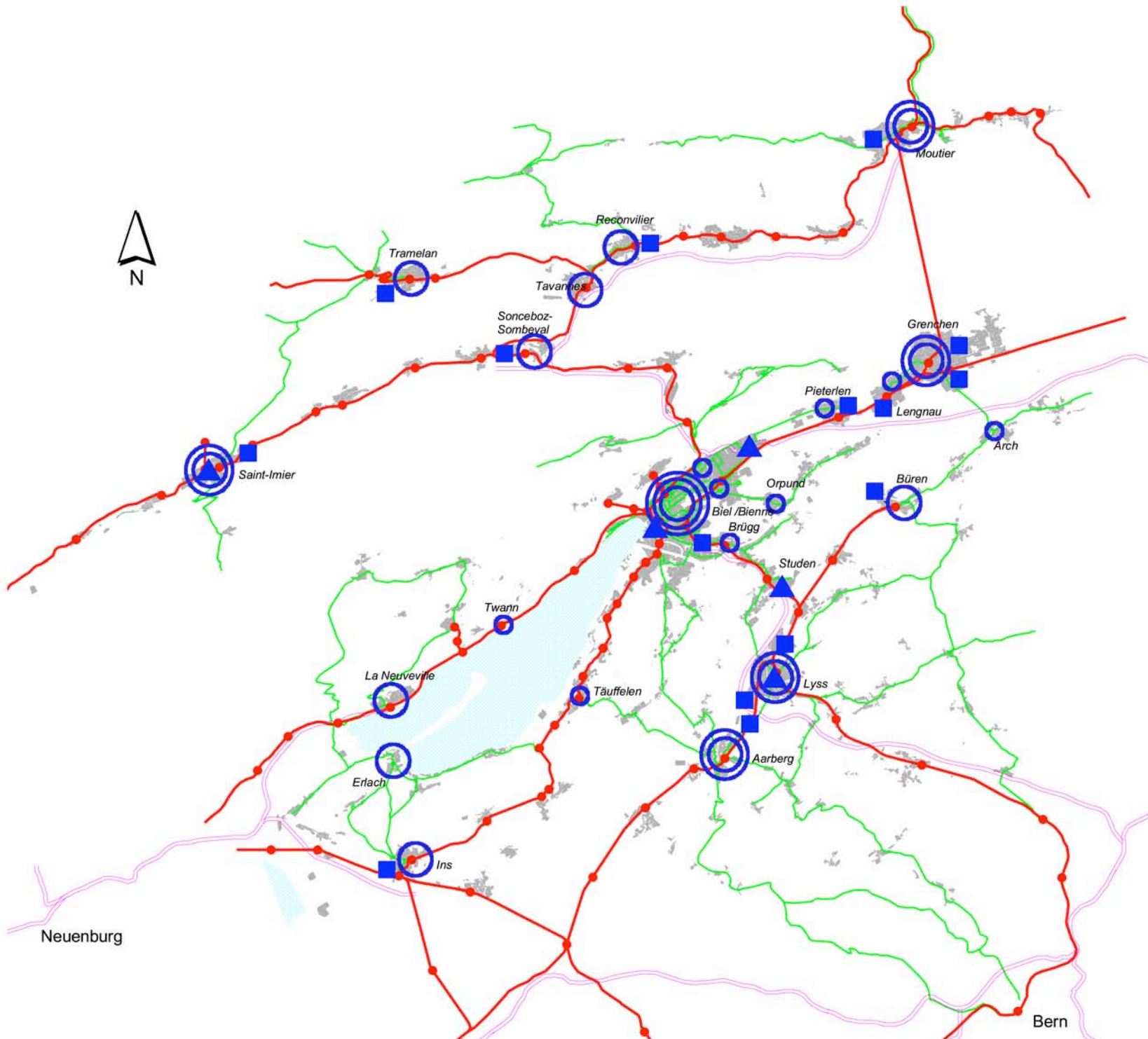
### Siedlungsstruktur und Verkehrsnetz

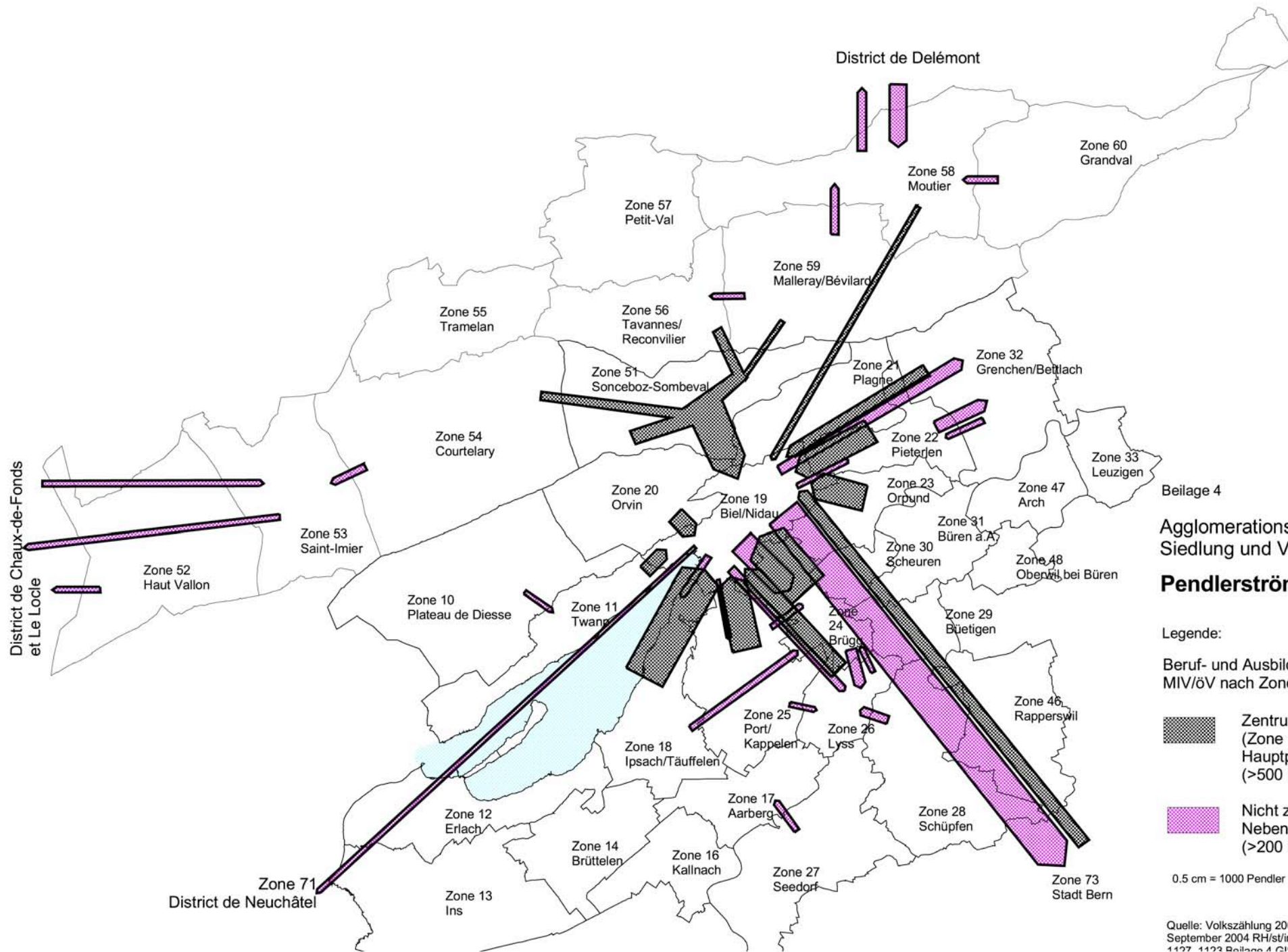
Legende:

-  Siedlungsgebiet
-  Bahnlinie
-  Bahnstation
-  Buslinie
-  Hochleistungsstrasse/  
Autostrasse  
bestehend oder im Bau

Zentrum:

-  überregional
-  regional
-  teilregional
-  Stützpunkte
-  regionaler  
Arbeitsplatzstandort
-  kantonaler Entwicklungs-  
schwerpunkt (ESP)





# Belastung des Strassennetzes

Ist-Zustand (Beilage 5)

Durchschnittlicher Werk-  
tagesverkehr (DWV) des  
motorisierten Individual-  
verkehrs (PW, Liefer-  
wagen, Motorräder)

Stand Verkehrsmodell: 7.10.2004  
Modellversion: GBB2



0 0.5 1 km

## Agglomerations- programm Biel

Dat. 10.11.2004	Vis. RZ
--------------------	------------



**BUCHHOFER BARBE AG**  
Beratende Ingenieure  
Florastrasse 49  
8008 Zürich



## 3. Zukünftige Entwicklung (Referenz-Szenario)

### 3.1 Einleitung

Beim Referenzszenario geht es darum, eine möglichst realistische Abschätzung der Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Verkehr/Mobilität für die nächsten 20 Jahre in der Agglomeration Biel vorzunehmen. Dabei werden einerseits Entwicklungen der Vergangenheit in die Zukunft projiziert. Gleichzeitig werden neue Voraussetzungen und vorgesehene, bereits grundsätzlich beschlossene Massnahmen mitberücksichtigt; in der Agglomeration Biel steht dabei die A5 Umfahrung Biel im Vordergrund.

Eine Beurteilung des Referenzszenarios erfolgt im 4. Kapitel. Dabei werden insbesondere Schwachstellen ermittelt, welche es im Rahmen des Agglomerationsprogramms zu beheben gilt.

Das Agglomerationsprogramm Biel stützen sich primär auf qualitative Überlegungen und weniger auf quantitative Prognosewerte ab. Es geht im Folgenden darum, Grössenordnungen zu ermitteln und Eckwerte zu definieren.

### 3.2 Bevölkerungsentwicklung

#### Übergeordneter Rahmen

Ausgehend von den Bevölkerungsszenarien des Bundesamtes für Statistik (2004) hat der Kanton Bern regionalisierte Bevölkerungsprojektionen für den Kanton Bern bis zum Jahr 2030 erarbeitet und für die Agglomerationen konkretisiert. Der Kanton geht dabei von den Varianten A „Trend“ und B „positive Dynamik“ aus. Die Variante A würde – ausgehend vom Jahr 2000 - einen Bevölkerungsrückgang im Kanton Bern bis 2020 um –3,7%, bis 2030 um –6,8% bedeuten. Bei der Variante B würde die Bevölkerung um 4,3% resp. 7,2% zunehmen. Ähnliche Entwicklungsraten werden für die Agglomerationen ausgewiesen.

Aufgrund der Tatsache, dass die Agglomerationen im Rahmen der Strategien des Kantons Bern bewusst gefördert werden sollen und hinsichtlich Verkehrsentwicklung eher das problematischere Szenario (d.h. Verkehrswachstum) im Vordergrund steht, wurde mit dem Kanton vereinbart, dass den Agglomerationsprogrammen die Variante B (positive Dynamik) zu Grunde gelegt werden soll. Das unten beschriebene Referenzszenario für die Region Seeland entspricht dieser Vorgabe.

#### Gesamtregionaler Trend

Im Untersuchungsperimeter (Seeländer Regionen mit angrenzenden Gemeinden des Berner Juras) nahm die Bevölkerung zwischen 1980 und 2000 um 10'000 Einwohner oder 5.7 % zu. Im restlichen Teil des Berner Juras ging die Bevölkerungszahl leicht zurück.

Für das Referenzszenario wird für die nächsten 20 Jahre (2000–2020) von denselben Wachstumsraten resp. von einer Bevölkerungszunahme von 10'000 Einwohnern im Untersuchungsperimeter ausgegangen.

#### Innerregionaler Trend

Aus der Beilage 6 ist klar die unterschiedliche Entwicklung innerhalb der Region ersichtlich: So verloren die Zentrumsgemeinden Biel und Nidau zwischen 1980 und 2000 über 6'000 Einwohner, während die übrigen Gemeinden des Untersuchungsperimeters um 16'000 Einwohner zunahmen. Auch wenn in den letzten Jahren im Zentrum leichte Bevölkerungszunahmen zu verzeichnen waren, wird im Referenzszenario für die nächsten 20 Jahre von einer gleichbleibenden Entwicklungstendenz ausgegangen.



### Referenzszenario Bevölkerungsentwicklung 2000-2020

Aus den vorangehenden Überlegungen lässt sich das Referenzszenario für die Bevölkerungsentwicklung wie folgt zusammenfassen:

	Einwohner 1980	Einwohner 2000	Einwohner 2020	Veränderung 2000-2020	Veränderung 2000–2020 %
Bezugsraum	175'000	185'000	195'000	+ 10'000	+ 5%
Agglomeration Biel	91'000	90'000	89'000	- 1'000	- 1%
Übrige Region	84'000	95'000	106'000	+ 11'000	+ 12%
Agglomerationskern (Biel, Nidau)	61'500	55'500	49'500	- 6'000	- 10%
Übrige Agglomeration Biel	29'500	34'500	39'500	+ 5'000	+ 14%

Eine grobe Analyse der heutigen Bauzonen in den Gemeinden hat ergeben, dass die ausgeschiedenen Baulandreserven für die Gewährleistung des Referenzszenarios genügend gross (zum Teil sogar zu gross) sind. Damit wird sich die Referenzentwicklung mehrheitlich innerhalb der bestehenden Bauzonen abspielen. Tendenziell ist damit aber eine weitere flächenmässige Ausdehnung und Ausdünnung des Siedlungsgebietes vorgezeichnet.

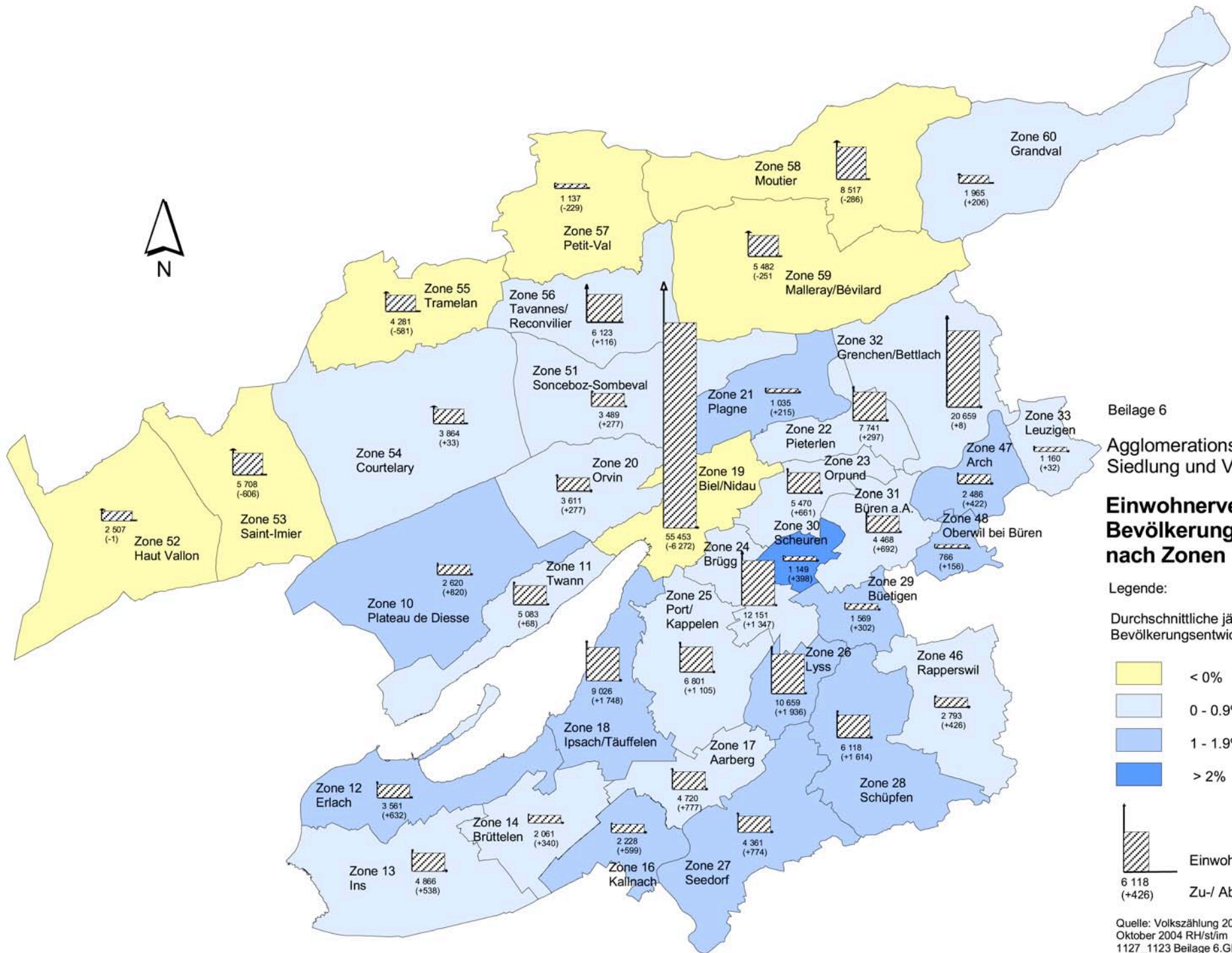
## 3.3 Arbeitsplatzentwicklung

### Bisherige Entwicklung der Arbeitsplätze

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung wurden keine quantitativen Analysen zur Entwicklung der Arbeitsplätze vorgenommen. Aufgrund verschiedener Quellen ergeben sich die folgenden Feststellungen: Insgesamt war die Entwicklung der Beschäftigten in den letzten 20 Jahren im Untersuchungsperimeter stagnierend bis rückläufig. Dazu beigetragen haben insbesondere die lange nachwirkenden Folgen der Rezession in Biel, wo ein deutlicher Rückgang der Beschäftigten stattfand. Dieser Rückgang konnte teilweise kompensiert werden durch Arbeitsplatzzunahmen in Nebenzentren wie Lyss/Aarberg, Brugg, Studen oder Pieterlen. Die Bedürfnisse der wachsenden Regionsbevölkerung nach Arbeitsplätzen wurde in den letzten 20 Jahren ausserhalb der Region, namentlich in der Agglomeration Bern gedeckt. Dies führte zu zunehmenden Pendlerströmen aus der Region hinaus.

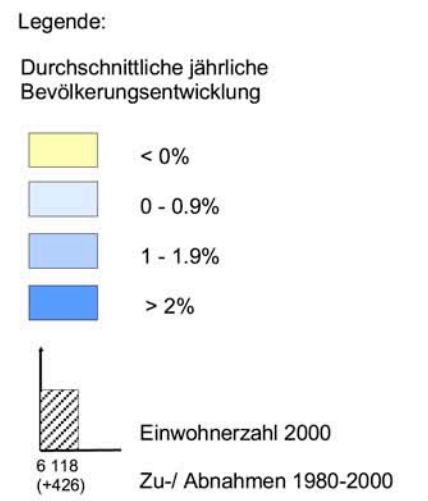
### Zukünftige gesamregionale Entwicklung der Arbeitsplätze (Referenzszenario)

Für die Entwicklung der Beschäftigten bestehen keine übergeordneten Prognosen. Im Gegensatz zur Bevölkerungsentwicklung erscheint eine Fortsetzung des gesamregionalen Trends der letzten 20 Jahre für das Referenzszenario nicht angebracht: Die strukturellen Schwächen der Region sind in den letzten Jahren bereinigt worden, mit der erfolgten Fertigstellung der A5 von Solothurn nach Biel und der vorgesehenen A5 Umfahrung Biel wird die verkehrsmässige Anbindung der Region wesentlich verbessert, es besteht ein genügendes Angebot an attraktiven Entwicklungsstandorten (siehe auch nächsten Abschnitt), und ein aktives Standortmarketing beginnt Früchte zu tragen.



**Beilage 6**  
**Agglomerationsprogramm**  
**Siedlung und Verkehr 04 Biel**

**Einwohnerverteilung und Bevölkerungsentwicklung nach Zonen 1980 - 2000**



Quelle: Volkszählung 2000  
 Oktober 2004 RH/stim  
 1127\_1123 Beilage 6.GIS

Aufgrund dieser Überlegungen wird im Referenzszenario bei den Arbeitsplätzen für die Periode 2000-2020 eine Zunahme von 2-5% (analog bei der Bevölkerung) zu Grunde gelegt.

### **Innerregionale Arbeitsplatzentwicklung (Referenzszenario)**

Im Referenzszenario wird davon ausgegangen, dass sich die zukünftige Arbeitsplatzentwicklung (2000–2020) in der Agglomeration Biel entsprechend dem Trend hauptsächlich auf die bestehenden Arbeitsplatzstandorte (Beilage 7) konzentrieren wird. Dabei sind nicht nur Neuansiedlungen, sondern auch Erweiterungsbedürfnisse ansässiger Firmen zu berücksichtigen. Nebst der Überbauung von Reserveflächen wird aber auch die Umnutzung bestehender Areale nach wie vor wesentlich zur zukünftigen Arbeitsplatzentwicklung beitragen.

Eine Analyse der ausgeschiedenen Arbeitsplatzstandorte in der Agglomeration Biel hat ergeben, dass mittelfristig (bis ca. 2020) voraussichtlich ein genügendes Angebot an zusätzlichen Flächen für die Arbeitsplatzentwicklung vorhanden ist. Diese Standorte sind im Rahmen der regionalen Richtplanungen auf die bestehende und zukünftige Strasseninfrastruktur abgestimmt. Die zentrumsnahen Standorte Masterplan Biel-Bienne und Gaswerkareal weisen zudem eine optimale öffentliche Verkehrserschliessung auf. An den meisten Arbeitsplatzstandorten sind in den letzten Jahren Anstrengungen unternommen worden oder noch im Gang, die Realisierungsvoraussetzungen und die Verfügbarkeit sicherzustellen (Kantonale ESPs, Stadtentwicklungsstrategie Biel).

Innerhalb des Untersuchungsperimeters werden weitere Arbeitsplatzstandorte in die Überlegungen einzubeziehen sein (z.B. Lyss/Aarberg, Grenchen, Berner Jura). Diese sind noch nicht detailliert analysiert worden.

## **3.4 Weitere Nutzungen**

### **Verkehrsentensive Nutzungen (Referenzszenario)**

Die Agglomeration Biel weist als verkehrsentensive (ViV) Nutzungen drei Grossverteiler an den Standorten Bahnhof Biel, Brüggmoos und Bözingenfeld auf. Daneben dürften einzelne grosse Firmen (Beispiel Spitalzentrum Biel) und grössere Läden in den Regionalzentren (Grenchen, Lyss) die zur Definition als „verkehrsentensiv“ festgelegte Schwelle von 2000 Motorfahrzeugfahrten pro Tag ebenfalls überschreiten.

Mit dem Richtplan verkehrsentensive Vorhaben (Standorte siehe Beilage 7) weist die Agglomeration Biel ein Instrument auf, welches der Ansiedlung neuer Grossverteiler und verkehrsentensiver Freizeitanlagen mittelfristig (bis 2015) Grenzen setzt. Damit liegen einerseits im Zusammenhang mit der Umweltschutzgesetzgebung klare Rahmenbedingungen vor; andererseits wird den beschränkten Kapazitäten des Strassennetzes bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel Rechnung getragen.

Im Referenzszenario wird davon ausgegangen, dass der Richtplan ViV (Genehmigungsverfahren im Gang) rechtsgültig umgesetzt wird.

### **Naherholungsgebiete und Freizeitangebote (Referenzszenario)**

Die Region Biel-Seeland–Berner Jura weist ein attraktives siedlungsnahes Angebot an Naherholungsgebieten, attraktive kleinere und grössere Zentren sowie eine gute Ausstattung mit regionalen Sport- und Freizeitanlagen auf. Im Referenzszenario wird angenommen, dass die Erhaltung der Landschaft und eine moderate Aufwertung einzelner Gebiete (insbesondere Bieler Bucht) auch in Zukunft im Vordergrund stehen wird. Zunehmend sind auch Bestrebungen im Gang, die Konflikte in den Naherholungsgebieten zu minimieren (Seeufer, Nidau-Büren-Kanal, Magglingen).

### 3.5 Verkehrsangebot

Im Referenzszenario werden nur Vorhaben berücksichtigt, welche aufgrund von rechtsgültigen Projekten oder Programmen eine hohe Realisierungswahrscheinlichkeit aufweisen. In der folgenden Übersicht beschränken wir uns auf die grösseren bekannten Vorhaben. Diese werden bei der Analyse der Schwachstellen und des Handlungsbedarfs (folgende Kapitel) zu berücksichtigen sein.

#### A5 Umfahrung Biel

Das generelle Projekt der A5 Umfahrung Biel ist mit Ausnahme des Vingeltunnels genehmigt. Die Ausführungsprojekte weisen für die Abschnitte Ostast (Längholz-Büttenberg), Brüggmoos und Westast einen unterschiedlichen Planungsstand auf. Im Zusammenhang mit dem Ausführungsprojekt zum Ostast wurde ein Konzept für die verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM erarbeitet. Die vfM müssen im Rahmen von kommunalen und kantonalen Verfahren rechtsgültig sichergestellt werden. Der Kostenteiler für die vfM ist noch nicht definitiv festgelegt.

Über die Realisierungszeitpunkte der A5 liegen keine verbindlichen Angaben vor. Im Rahmen der Sparprogramme des Bundes besteht die Tendenz, die Realisierungstermine immer weiter hinauszuschieben. Bisher wurde von einer etappenweisen Inbetriebnahme der Umfahrung Biel (1. Etappe Ostast, 2. Etappe Westast) ausgegangen.

Dem Referenzszenario werden entsprechend zwei Zustände oder Etappen zu Grunde gelegt (Beilage 8), wobei die Jahreszahlen eine reine Arbeitshypothese darstellen:

- 1. Etappe (2005-2015): Realisierungsphase des Ostastes und des Westastes, spätestens 2015 Inbetriebnahme des Ostastes inklusive der vfM.
- 2. Etappe (2015-2020): Ostast in Betrieb, Realisierungsphase Westast (inkl. Umfahrung Vingelt), spätestens 2020 Inbetriebnahme des Westastes inklusive der vfM.

#### Massnahmen im öffentlichen Verkehr

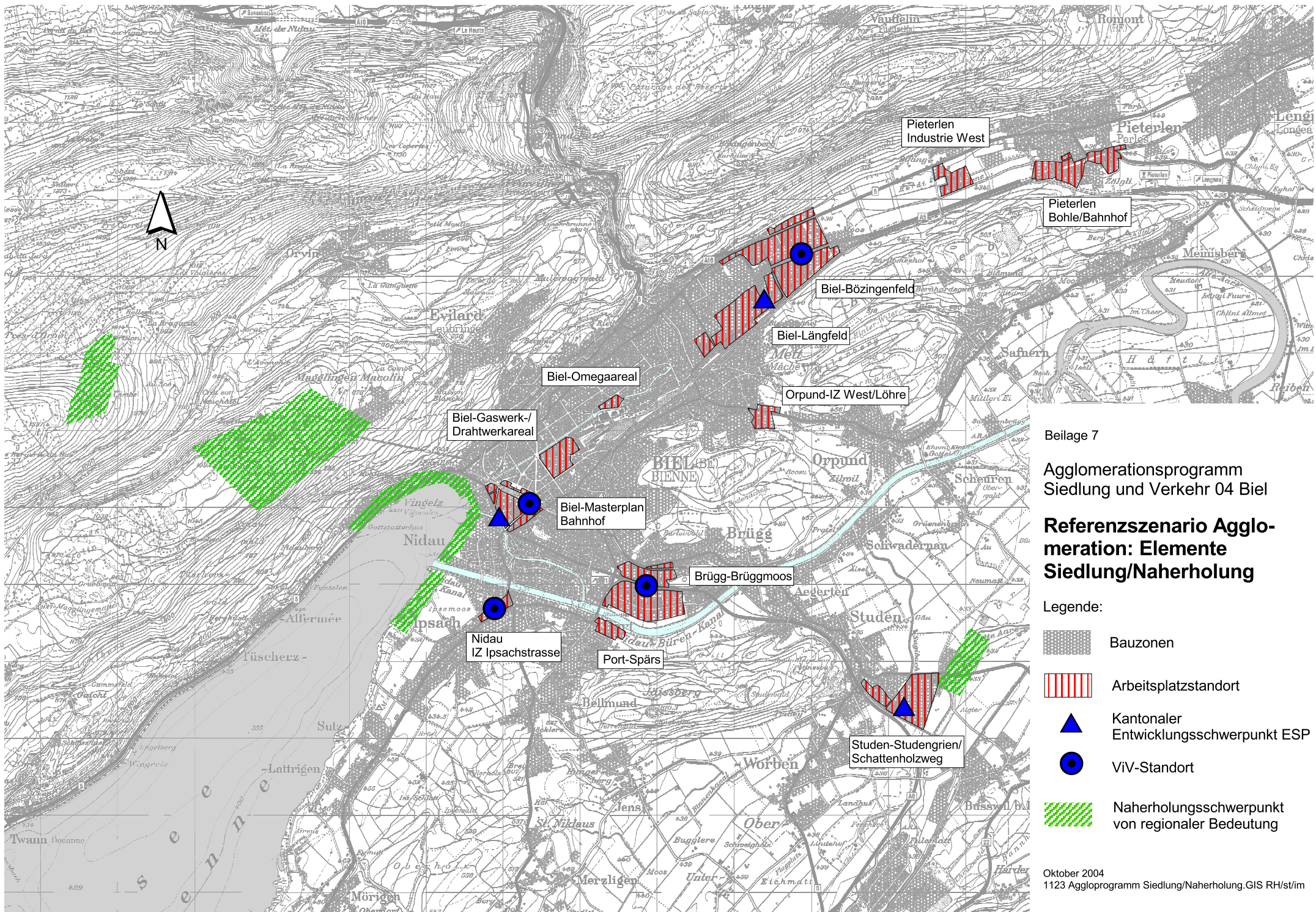
Bestandteil des Referenzszenarios stellt die Realisierung der 1. Etappe Bahn 2000 im Dezember 2004 und die Umsetzung des Angebotskonzeptes resp. Angebotsbeschlusses 05-08 des Kantons Bern dar. Die Massnahmen bedeuten vorwiegend Fahrplananpassungen auf bestehenden Linien, wobei insgesamt deutliche Verbesserungen erwartet werden. Nennenswerte Neuerschliessungen sind nicht vorgesehen.

#### Massnahmen auf Kantonsstrassen

Das aktuelle Strassenbauprogramm 05-08 des Kantons beinhaltet in der Agglomeration Biel Sanierungen, Lärmschutzmassnahmen sowie einige Rad- und Gehwege längs Kantonsstrassen. Wesentliche Strassenausbauten- oder Erweiterungen sind nicht vorgesehen. Zum Referenzszenario gehören ebenfalls die beschlossenen verkehrlichen flankierenden Massnahmen zum A5-Abschnitt Solothurn-Biel in Pieterlen und im Raum Bözingenfeld.

#### Kommunale Massnahmen

Die Verkehrsplanung der Stadt Biel sieht Massnahmen zur Optimierung der Verkehrs- und Parkraumorganisation in der Innenstadt, zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren, Verbesserungen für den Zweiradverkehr, Betriebs- und Gestaltungsmassnahmen auf einzelnen Hauptachsen und Massnahmen der Parkierung vor. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung oder zur Parkraumbewirtschaftung sind in weiteren Gemeinden (z.B. Nidau, Brügg) geplant und teilweise beschlossen.



Pieterlen  
Industrie West

Pieterlen  
Bohle/Bahnhof

Biel-Bözingenfeld

Biel-Längfeld

Biel-Omegaareal

Orpund-IZ West/Löhre

Biel-Gaswerk-/  
Drahtwerkareal

Biel-Masterplan  
Bahnhof

Brugg-Bruggmoos

Nidau  
IZ Ipsachstrasse

Port-Spärs

Studen-Studengrien/  
Schattenholzweg

Beilage 7

Agglomerationsprogramm  
Siedlung und Verkehr 04 Biel

**Referenzszenario Agglomeration: Elemente Siedlung/Naherholung**

Legende:

-  Bauzonen
-  Arbeitsplatzstandort
-  Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP
-  ViV-Standort
-  Naherholungsschwerpunkt von regionaler Bedeutung

# A5 Umfahrung Biel

Verkehrliche flankierende Massnahmen vM  
**Etappierung**

Endzustand

Originalmassstab: 1:10'000    Bez/Hatler + Partner AG, Bern    21.6.2001

Beilage 8

Agglomerationsprogramm  
Siedlung und Verkehr 04 Biel

**Referenzscenario Verkehr:  
A5 - Etappen**

Legende:

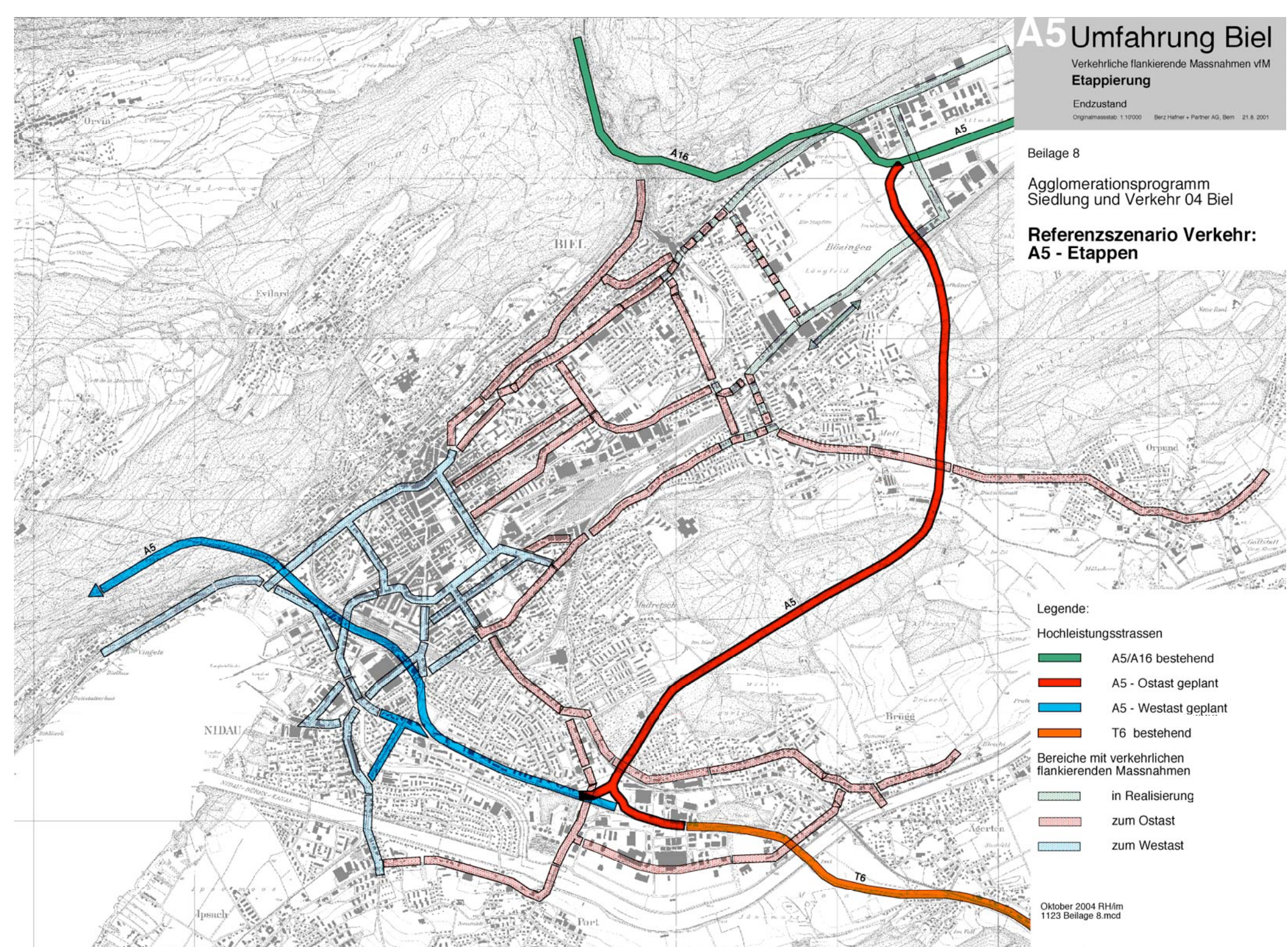
Hochleistungsstrassen

-  A5/A16 bestehend
-  A5 - Ostast geplant
-  A5 - Westast geplant
-  T6 bestehend

Bereiche mit verkehrlichen flankierenden Massnahmen

-  in Realisierung
-  zum Ostast
-  zum Westast

Oktober 2004 RH/m  
1123 Beilage 8.mcd



### 3.6 Mobilitätsverhalten / Verkehrsnachfrage

Für das Referenzszenario wird davon ausgegangen, dass die mobilitätssteigernden Tendenzen anhalten und die aktuellen Gewohnheiten betreffend Verkehrsmittelwahl nicht wesentlich ändern werden. Dazu gehören namentlich

- weiter zunehmende Freizeitbedürfnisse
- weiter zunehmende Pendlerbewegungen infolge Trennung von Wohn- und Arbeitsplätzen (siehe Kap. 3.2 und 3.3) und der Bereitschaft resp. wirtschaftlichen Notwendigkeit, immer weitere Arbeitswege in Kauf zu nehmen
- weiterhin zunehmender Motorisierungsgrad und Bevorzugung der motorisierten individuellen Mobilität bei gleichbleibendem Attraktivitätsgefälle zwischen den einzelnen Verkehrsmitteln.

Im Rahmen des Verkehrsmodells des kantonalen Tiefbauamtes für die Region Biel wurde unter Berücksichtigung dieser Faktoren eine Prognose für den motorisierten Privatverkehr erstellt. Dabei wird von einem jährlichen Wachstum der Fahrleistungen von 1% oder einem Wachstum von 20% in den nächsten 20 Jahren ausgegangen (beim Schwerverkehr liegen die Wachstumsraten noch etwas höher). Diese Grössenordnung wird dem Referenzszenario zu Grunde gelegt

Für die übrigen Verkehrsmittel liegen keine Prognosen vor. Infolge der allgemeinen Tendenzen sind beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr ebenfalls Verkehrszunahmen zu erwarten.

### 3.7 Belastung des Strassennetzes

Im Rahmen der Planung der A5 Umfahrung Biel ist die Verkehrsbelastung für die verschiedenen A5-Etappen modellmässig ermittelt worden, wobei der Einfluss der verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM mitberücksichtigt wurde. Es sei hier darauf hingewiesen, dass die Realisierung der vfM noch nicht sichergestellt ist (siehe Kap. 7.4). Die Modellberechnungen (Beilage 9) bilden die Grundlage zur Beurteilung des Referenzszenarios (Kap. 4).

# Belastung des Strassennetzes

## A5 Ostast (Beilage 9.1)

Durchschnittlicher Werk-  
tagesverkehr (DWV) des  
motorisierten Individual-  
verkehrs (PW, Liefer-  
wagen, Motorräder)


Stand Verkehrsmodell: 7.10.2004  
Modellversion: GF3



0 0.5 1 km

### Agglomerations- programm Biel

Dat. 10.11.2004	Vis. RZ
--------------------	------------

 **BUCHHOFER BARBE AG**  
Beratende Ingenieure  
Florastrasse 49  
8008 Zürich







## 4. Analyse des Ist-Zustandes und der Referenzentwicklung: Schwachstellen und Probleme

### 4.1 Beurteilungskriterien

Die Beurteilungskriterien ergeben sich aus den im Kapitel 1 erwähnten Zielsetzungen, wonach die Funktionsfähigkeit der Agglomerationen und insbesondere die Mobilitätsbedürfnisse nachhaltig sichergestellt werden und die Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur aufeinander abgestimmt werden sollen. Die Beurteilungskriterien lassen sich zudem aus den Handbüchern des Bundes und des Kantons zu den Agglomerationsprogrammen ableiten. Es werden die folgenden Aspekte berücksichtigt:

- Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit des Strassennetzes
- Schwachstellen beim öffentlichen Verkehr sowie beim Fuss- und Veloverkehr
- Weitere Schwachstellen im Bereich Verkehr
- Verkehrswachstum und Modal Split
- Siedlungsentwicklung

Das vom Bund erwähnte Kriterium Sicherheit wird in den übrigen Kriterien berücksichtigt.

### 4.2 Funktionsfähigkeit und Belastbarkeit des Strassennetzes

Die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes ist nicht mehr gewährleistet, wenn die Kapazitäten erreicht respektive überschritten werden und Staus, lange Wartezeiten und unerwünschter Ausweichverkehr auf die Quartierstrassen entstehen. Eine weitere Folge sind Behinderungen des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs, welche nebst Zeitverlusten für den Fahrgast dazu führen, dass der Fahrplan nicht mehr eingehalten werden kann.

Die Belastbarkeit beinhaltet die qualitativen Aspekte des Strassenverkehrs und bedeutet einen Schwellenwert, bis zu welchem ein stetiger Verkehrsfluss, die Koexistenz der Verkehrsteilnehmer und die Bedürfnisse der Strassenraumbenutzer und Anstösser gewährleistet sind. Zu letzteren gehören auch die Lärmbelastungen. Die Belastbarkeitsgrenzen liegen tiefer als die Kapazitätsgrenzen und betragen auf Hauptachsen 12 – 14'000 Motorfahrzeuge pro Tag, auf untergeordneten Hauptachsen 8–10'000 Fahrzeuge und auf Quartierstrassen 5'000 Fahrzeuge. Die Belastbarkeitsgrenzen sind abhängig vom Betrieb und Gestaltung der Strassen: Bei niedrigen Geschwindigkeiten, Massnahmen zur Busbevorzugung, Querungshilfen für Fussgänger oder Radstreifen liegt die stadtverträgliche Verkehrsmenge höher als bei einer rein verkehrsorientierten Strassenraumgestaltung.

Die Aspekte der Belastbarkeit sind im Rahmen der A5-Planung für den Agglomerationskern detailliert untersucht worden. Die folgende Beurteilung stützt sich auf diese Grundlagen sowie auf die aktuellen Erkenntnisse der Stadtplanung Biel. Die Analyse beschränkt sich auf den Agglomerationskern.

#### Schwachstellen und Probleme heute

Die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes ist heute im Agglomerationskern in den Spitzenzeiten nicht mehr gewährleistet. Die neuralgischen Punkte sind aus der Beilage 10 ersichtlich. Die Belastbarkeitsgrenzen sind auf weiten Teilen des Strassennetzes im Agglomerationskern ebenfalls überschritten (Beilage 11). Innerhalb des Untersuchungsperimeters stösst auch Lyss (Zentrum) in den Spitzenzeiten an Kapazitätsgrenzen. In Lyss und Aarberg sowie auf einzelnen weiteren kritischen Abschnitten (z.B. Ortsdurchfahrt Büren) werden die Belastbarkeitsgrenzen ebenfalls erreicht oder überschritten.

### **Schwachstellen und Probleme bis zur Inbetriebnahme des A5 Ostastes (2005-2015)**

Gemäss Referenzszenario (Kap. 3) wird der motorisierte Verkehr in den nächsten zehn Jahren um weitere 10% zunehmen. Zusätzlich ist ein höherer Lastwagenanteil auf den Durchgangachsen absehbar (als Folge der LSVA und der Eröffnung weiterer Teilstrecken der A5 am Neuenburgersee). Die heutigen Probleme werden sich weiter verschärfen, mit zunehmenden Staus und Behinderungen des Bus- und Trolleybusverkehrs. Die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes ist nicht mehr gewährleistet. Ausweichverkehr, welcher die Agglomeration grossräumig umfährt, wird auch die umliegenden Gemeinden zunehmend belasten.

### **Schwachstellen und Probleme nach Inbetriebnahme des A5 Ostastes (2015-2020)**

Durch die Verkehrsabnahmen werden im östlichen Teil der Stadt Biel die Kapazitätsengpässe behoben und die Belastbarkeitsgrenzen grösstenteils respektiert werden können (Beilage 12). Trotz vFM verbleibt auf einzelnen Abschnitten (z.B. Falkenstrasse, Gottstattstrasse, Geyisriedquartier, Rebberg resp. Erschliessung Spitalzentrum) bezüglich Belastbarkeit ein Defizit.

Im Westteil des Agglomerationskerns ist infolge Verkehrsumlagerungen und Bau des Westastes mit gravierenden zusätzlichen Beeinträchtigungen und einer ernsthaften Gefährdung der Erschliessung und Funktionsfähigkeit des Stadtzentrums zu rechnen. Erst ein durch die Bauherrschaft des A5 zu erarbeitendes Verkehrskonzept für diesen „Ausnahmestand“ wird die Problematik detailliert aufzeigen können.

### **Schwachstellen und Probleme nach Inbetriebnahme des A5 Ost- und Westastes (2020-2020+)**

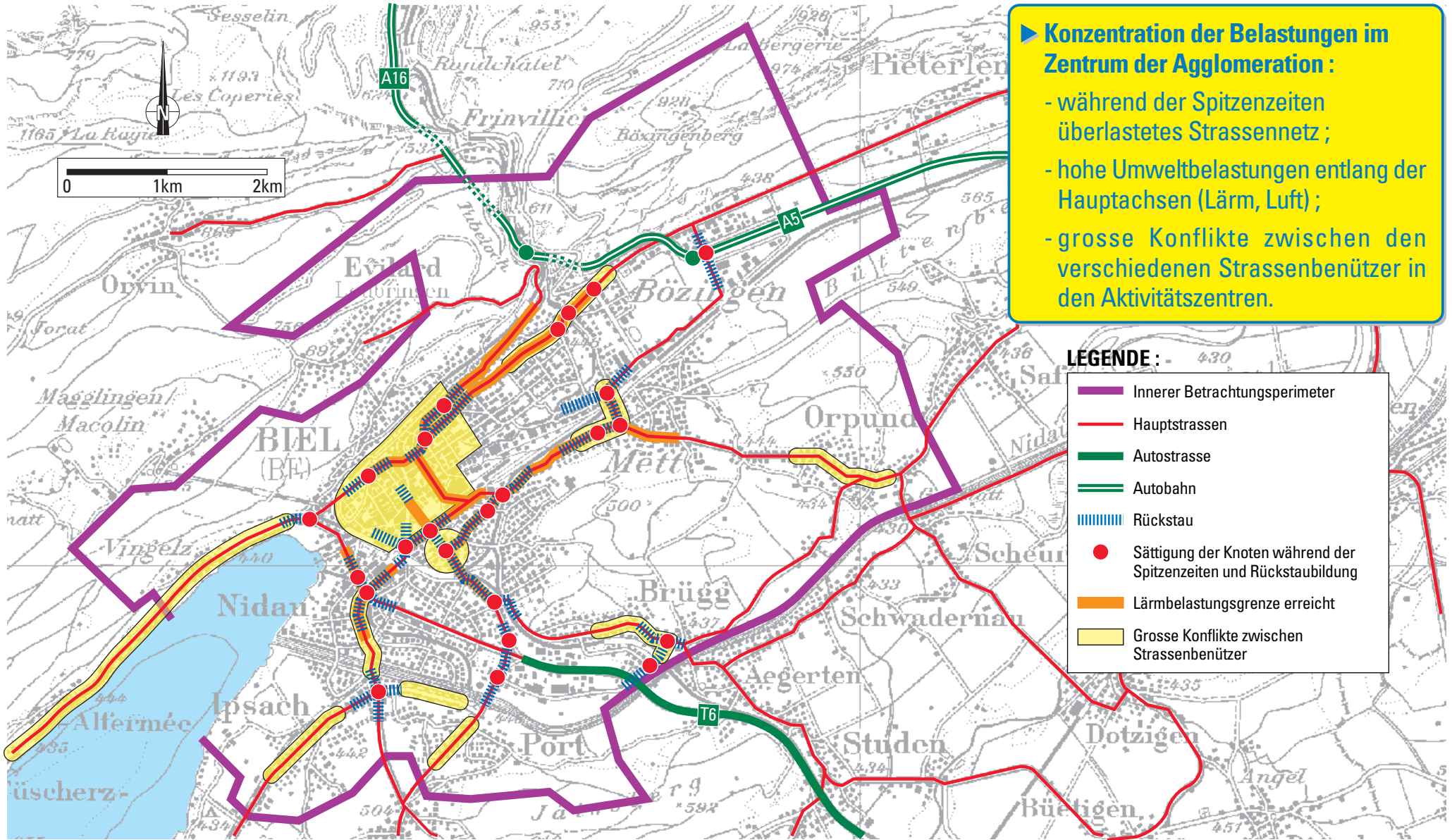
Die Inbetriebnahme der gesamten A5 Umfahrung und die Realisierung der vFM ermöglicht eine wesentliche Entlastung des gesamten Agglomerationskerns. Die Funktionsfähigkeit des Strassennetzes wird wieder gewährleistet. Mit Hilfe der vFM wird ein reibungsloser Busverkehr sichergestellt. Als wesentliche Schwachstelle verbleibt der Kreuzweg in Ipsach; dieser Knoten ist bereits heute in den Spitzenzeiten voll ausgelastet; mit wachsendem Verkehrsaufkommen werden die Rückstaus und Behinderungen des Busverkehrs zunehmen.

Die Belastbarkeitsgrenzen können auf weiten Teilen des Strassennetzes eingehalten werden (Beilage 13). Auf einzelnen Abschnitten ist jedoch eine Überschreitung der Belastbarkeit nicht vermeidbar (insb. Einfallachsen zum Stadtzentrum und Hauptachsen der Innenstadt, sowie bereits erwähnte Quartierachsen).

Längerfristig (2020+) besteht die Gefahr, dass die mit der A5 erreichte Entlastungswirkung durch weitere Verkehrszunahmen wieder zunichte gemacht wird. Die vorgesehenen vFM allein genügen nicht, um die Entlastungswirkung nachhaltig sicherzustellen. Zudem wird das Potential zur optimalen Organisation der Mobilität in der Agglomeration Biel mit der A5 und den vFM allein noch nicht ausgeschöpft.

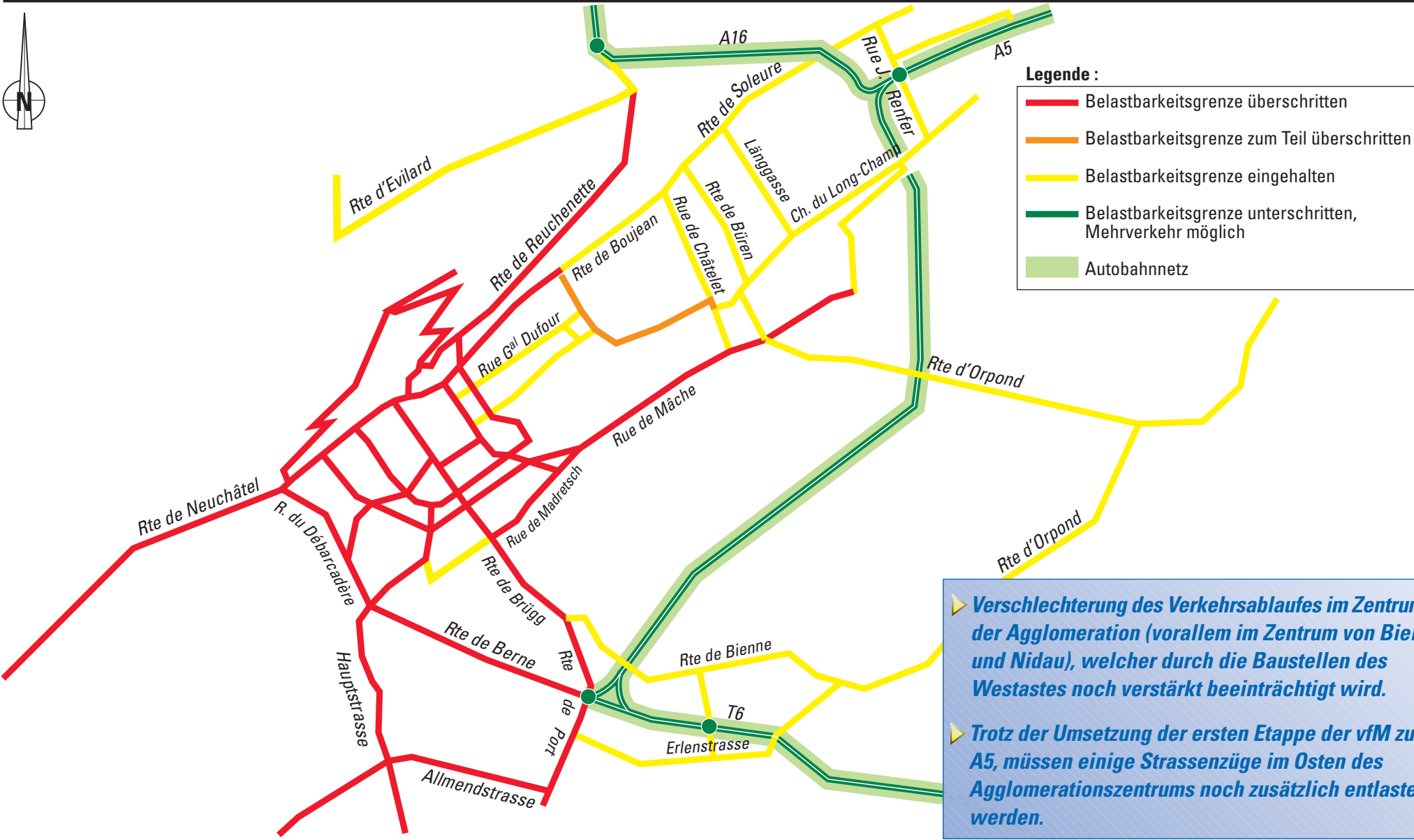
Obige Beurteilung ist unter der Annahme gültig, dass verkehrliche flankierende Massnahmen im bisher vorgesehenen Umfang realisiert werden. Diese sind aber noch nicht sichergestellt. Falls wesentliche Abstriche bei den vFM gemacht würden, würde die Beurteilung der Wirkung der A5 Umfahrung weniger positiv ausfallen.

# Funktionsstörungen auf dem Strassennetz heute





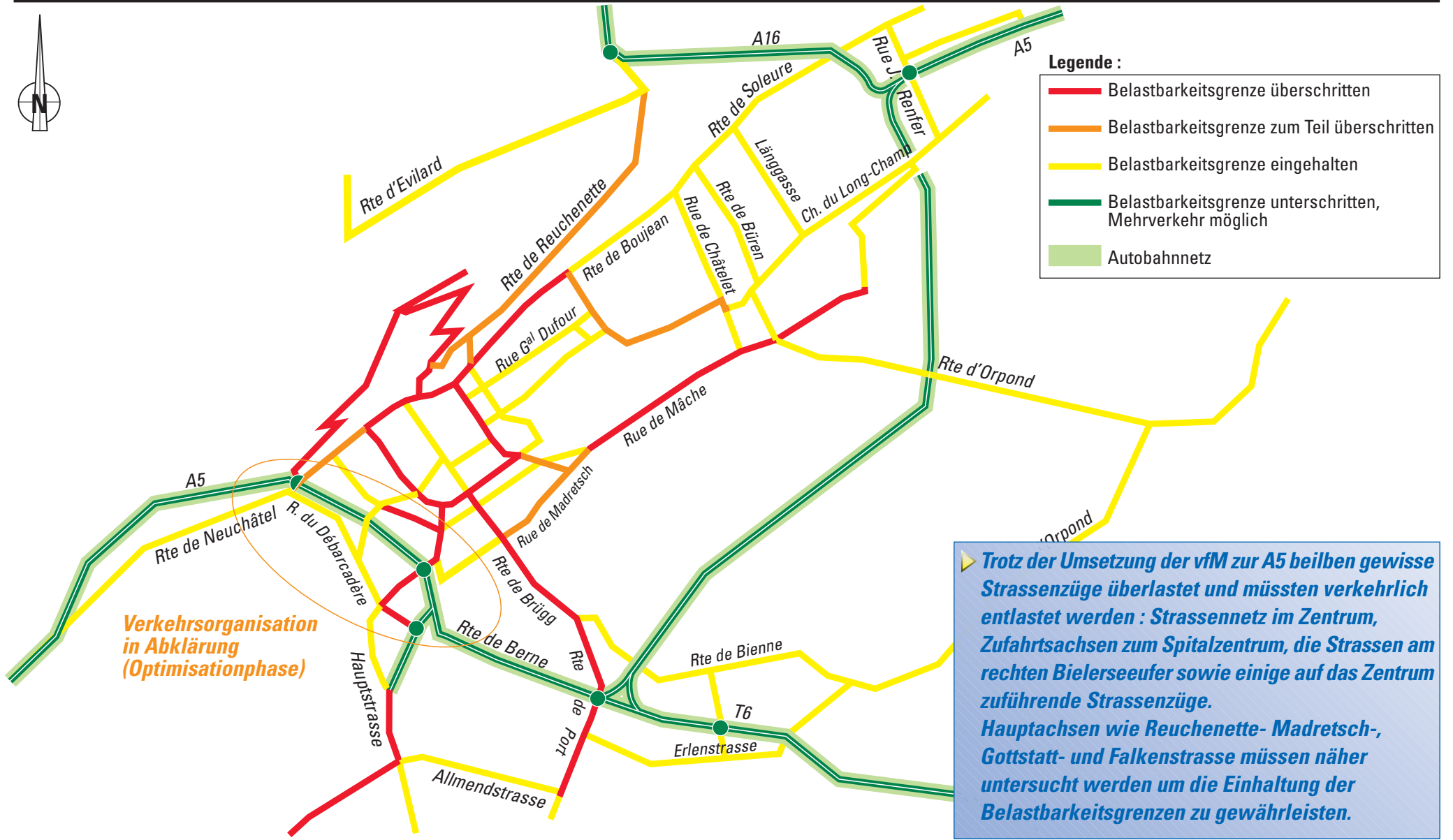
# Belastbarkeit des Strassennetzes mit dem Ostast



► **Verschlechterung des Verkehrsablaufes im Zentrum der Agglomeration (vorallem im Zentrum von Biel und Nidau), welcher durch die Baustellen des Westastes noch verstärkt beeinträchtigt wird.**

► **Trotz der Umsetzung der ersten Etappe der vfM zur A5, müssen einige Strassenzüge im Osten des Agglomerationszentrums noch zusätzlich entlastet werden.**

# Belastbarkeit des Strassennetzes mit dem Westast



### 4.3 Schwachstellen beim öffentlichen Verkehr sowie beim Fuss- und Veloverkehr

Die grössten Probleme und Schwachstellen des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und des Veloverkehrs ergeben sich im Zusammenhang mit der Belastung des Strassennetzes. Die diesbezüglichen Aspekte sind im Kapitel 4.2 bereits berücksichtigt worden. So vermindern die zunehmenden Behinderungen der Busse und Trolleybusse die Attraktivität des öV und stellen einen effizienten Betrieb der öffentlichen Verkehrsmittel in Frage. Die Überschreitungen der Belastbarkeit bedeutet für den Fuss- und Veloverkehr Behinderungen und führt zu einem Attraktivitätsverlust für diese Verkehrsmittel. Die in 4.2 beschriebene Verschärfung der Situation bis 2020 und die anschliessende Entspannung trifft auch für den öV, den Fuss- und den Veloverkehr voll zu. Ebenfalls sei die grosse Bedeutung der verkehrlichen flankierenden Massnahmen für diese Verkehrsmittel nochmals betont.

Wir beschränken uns im Folgenden auf zusätzliche Aspekte.

#### Schwachstellen und Probleme beim öffentlichen Verkehr

Dank den in den letzten Jahren erzielten Optimierungen und den beschlossenen Massnahmen für die Periode 2005-2008 präsentiert sich der öffentliche Verkehr punkto flächenmässiger Erschliessung, Fahrplanangebot und Kapazitätsreserven in einer guten Ausgangslage. Punktuelle Angebotslücken werden laufend behoben, wobei durch die finanziellen Möglichkeiten des Kantons Grenzen gesetzt werden.

Die Behinderungen auf dem Strassennetz sind aus Beilage 14 ersichtlich. Daneben treten beim öffentlichen Verkehr die folgenden Schwachstellen auf:

- Erreichbarkeit der regionalen Zielschwerpunkte, namentlich Bieler Innenstadt und Arbeitsschwerpunkte Bözingenfeld und Brüggmoos: Infolge der Strassengebundenheit des öffentlichen Verkehrs (und verschärft durch die Behinderungen) sind die Reisezeiten für öV-Fahrten relativ hoch. Hinzu kommen teilweise fehlende Direktverbindungen, beispielsweise vom rechten Bielerseeufer in die Innenstadt, ins Bözingenfeld und ins Brüggmoos, aus dem Berner Jura ins Bözingenfeld, oder Tangentialverbindungen Ost-West.
- Infrastruktur-Engpässe wie fehlende Doppelspurabschnitte in Ligerz oder längs der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn verhindern zum Teil bereits heute eine optimale Fahrplangestaltung. Im Hinblick auf weitere Angebotsausbauten stellen diese Engpässe ein Hindernis dar. Die SBB-Linie Biel-Grenchen weist diesbezüglich ebenfalls keine nennenswerten Kapazitätsreserven mehr auf.
- Angebotsumfeld: Gewisse Defizite bestehen bezüglich des Angebotsumfeldes. Dazu gehören die Zugänglichkeit und Qualitäten der öV-Haltestellen und Umsteigepunkte, ein kundenfreundliches Tarifsysteem oder umfassende und leicht zugängliche Informationen zum öV-Angebot.

#### Schwachstellen und Probleme beim Fuss- und Veloverkehr

Die Schwachstellen beim Fussverkehr sind aus Beilage 15, diejenigen des Veloverkehrs aus Beilage 16 ersichtlich.

Schwachstellen des Fussverkehrs entsprechen häufig den Schwachstellen des Veloverkehrs. Wie erwähnt, befinden sich diese schwergewichtig längs den Hauptverkehrsstrassen, beispielsweise der Nordachse (Seevorstadt-Bözingen) und der Südachse (Mettstrasse-Madretschstrasse) in Biel. Daneben treten folgende Problemstellen und Netzlücken als Schwachstellen auf:

- Enge Bahn-Unterführungen in Biel als Gefahrenstellen, ungesicherte Bahnübergänge im Rebbertquartier.



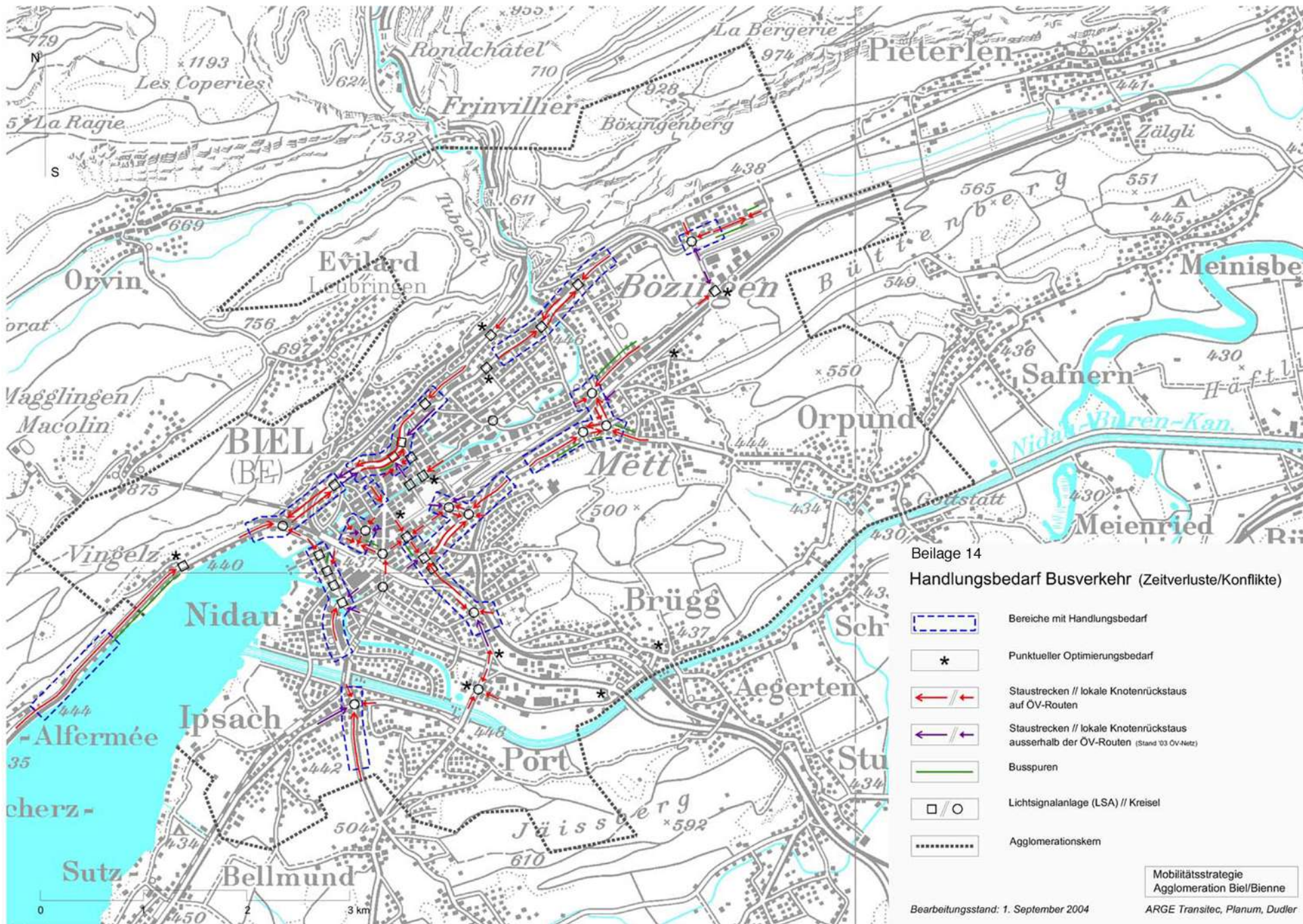
- Fehlende Fuss- und Veloverbindungen längs der Schüss, Fussweg im Taubenloch (Schliessung wegen Gefährdung)
- Fehlende Trottoirs Reuchenettestrasse
- Führung des Veloverkehrs mit Radstreifen auf der A16 (Hochleistungsstrasse!) im Bereich Taubenloch.
- Unbefriedigende Veloführung am linken Bielerseeufer.
- Fehlender Abschnitt der regionalen Radroute längs der T6 (Abschnitt Aegerten-Studen).
- Fehlende durchgehende Fuss- und Veloverbindung längs der Bieler Bucht (Vingelz bis Ipsach)
- Unattraktive Verbindungen Bahnhof-See (Querung Ländtestrasse und Aarbergstrasse; wird erst mit Realisierung des A5 Westastes verbessert).
- Teilweise fehlende Verbindungen im Bereich der Bieler Innenstadt, insb. Madretsch-Innenstadt und Masterplangebiet.

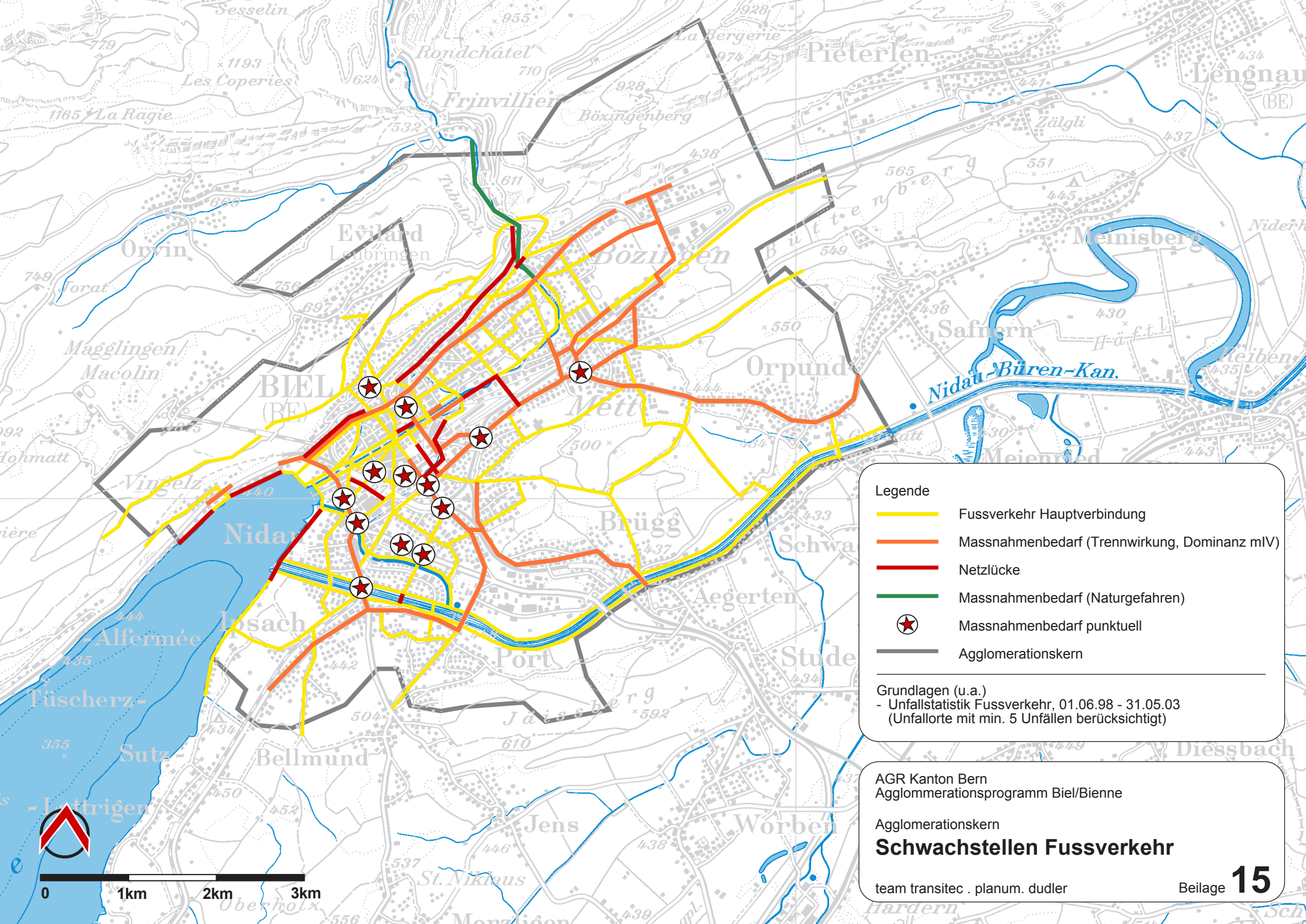
Beim Veloverkehr sei zudem auf den kantonalen Velorichtplan verwiesen, welcher den Handlungsbedarf längs den Staatsstrassen aufzeigt.

#### 4.4 Weitere Schwachstellen im Bereich Verkehr

##### Parkierung und kombinierte Mobilität

- Parkplatzangebot in den regionalen Zielgebieten: Das Parkplatzangebot namentlich in der Bieler Innenstadt, aber auch in kleineren Zentren und bei Naherholungszielen gibt immer wieder zu Diskussionen Anlass. Es wird aus Sicht der einzelnen Gewerbezweige zum Teil als ungenügend bezeichnet. Aus planerischer Sicht wird das Parkplatzangebot als ausreichend beurteilt, wenn man davon ausgeht, dass die vollständige Abdeckung von Spitzenbedürfnissen kein Ziel sein kann und dass ein Fussmarsch von/zu einem Sammelparking zumutbar ist. Die aktuelle Parkraumplanung der Stadt Biel zielt darauf ab, ein bedürfnisgerechtes und auf die Belastbarkeit der Strassen abgestimmtes Parkraumangebot bereitzustellen und optimal zu organisieren.
- Parkplatzbewirtschaftung: Eine Schwachstelle ist das Fehlen einer für alle Zielgebiete der Agglomeration Biel gültigen Parkplatzbewirtschaftung. Namentlich das Fehlen einer solchen Bewirtschaftung in den Einkaufszentren an der Peripherie (Bözingenfeld, Brüggmoos) bewirkt ein Attraktivitätsgefälle zu Ungunsten der Innenstadt.
- Park and Ride: Park and Ride weist in der Agglomeration Biel einen geringen Stellenwert auf. Dies wird nicht unbedingt als Schwachstelle taxiert, da das Zentrum aus dem Umland direkt mit dem öffentlichen Verkehr erreichbar ist. Allfällige kleine Angebotslücken an den Haltestellen der regionalen Bahnlinien müssen noch ermittelt werden.
- Bike and Ride: Das Angebot an Veloabstellplätzen bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs ist genügend und wird sukzessive ausgebaut. Mit der neuen Velostation beim Bahnhof Biel besteht eine attraktive Anlage. Mängel sind insbesondere bei der Qualität vieler Abstellplätze auszumachen (z.B. fehlende Diebstahlsicherung und Überdeckung).
- Car-Sharing: Mobility bietet zur Zeit an 9 Standorten 18 Fahrzeuge an. Dieses bescheidene Angebot ist ausbaufähig, namentlich in den Quartieren und umliegenden Gemeinden.
- Güterverkehr/City-Logistik: Für die Güterverteilung auf der Strasse ist der freie Markt zuständig. Bestrebungen zur Bündelung und zur Koordination der Gütertransporte (namentlich in die Innenstadt) sind nicht bekannt.





**Legende**

- Fussverkehr Hauptverbindung
- Massnahmenbedarf (Trennwirkung, Dominanz mIV)
- Netzlücke
- Massnahmenbedarf (Naturgefahren)
- ★ Massnahmenbedarf punktuell
- Agglomerationskern

---

Grundlagen (u.a.)  
 - Unfallstatistik Fussverkehr, 01.06.98 - 31.05.03  
 (Unfallorte mit min. 5 Unfällen berücksichtigt)

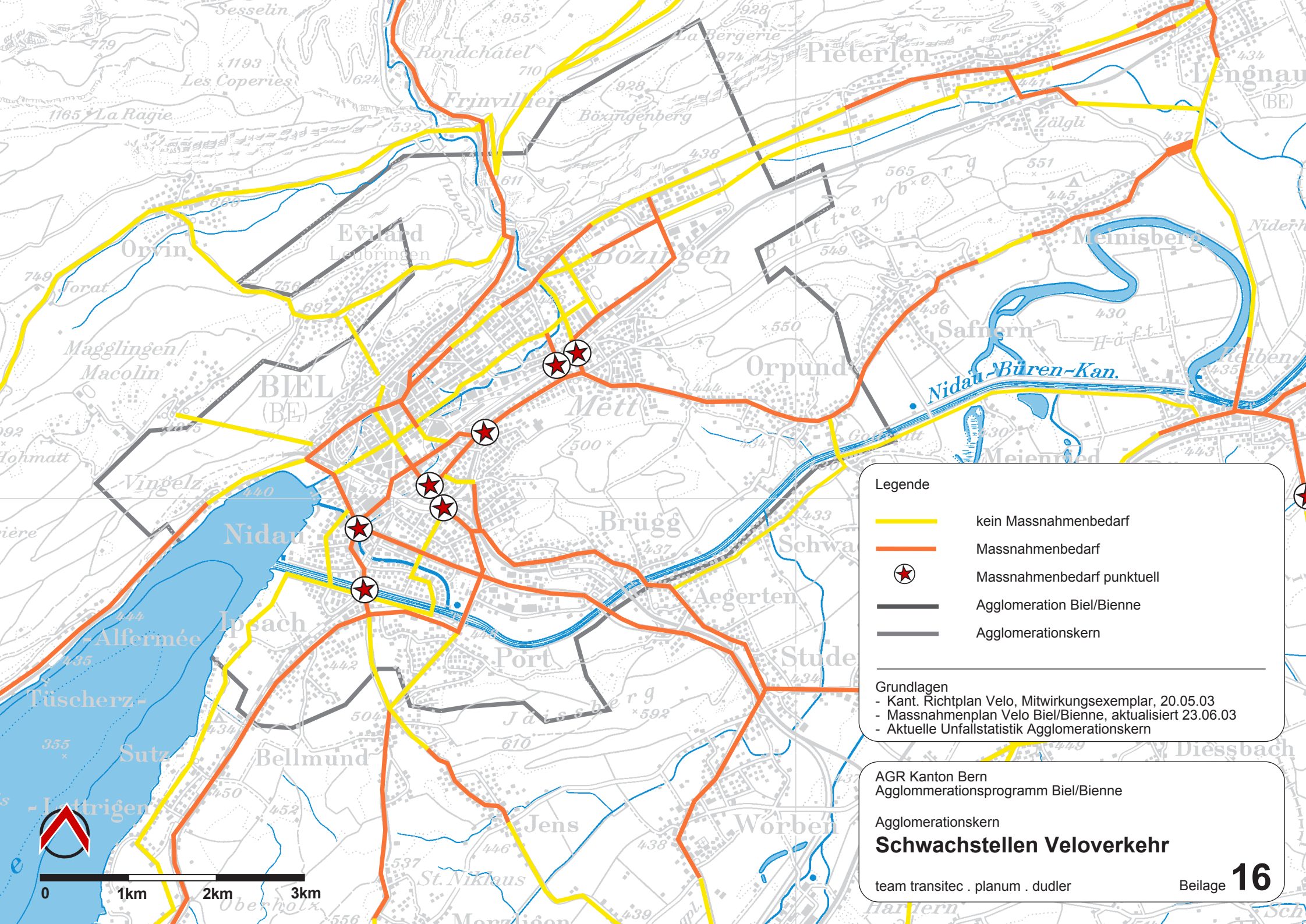
AGR Kanton Bern  
 Agglomerationsprogramm Biel/Bienne

Agglomerationskern  
**Schwachstellen Fussverkehr**

team transitec . planum. dudler

Beilage **15**





**Legende**

- kein Massnahmenbedarf
- Massnahmenbedarf
- ★ Massnahmenbedarf punktuell
- Agglomeration Biel/Bienne
- Agglomerationskern

---

**Grundlagen**

- Kant. Richtplan Velo, Mitwirkungsexemplar, 20.05.03
- Massnahmenplan Velo Biel/Bienne, aktualisiert 23.06.03
- Aktuelle Unfallstatistik Agglomerationskern

AGR Kanton Bern  
 Agglomerationsprogramm Biel/Bienne

Agglomerationskern  
**Schwachstellen Veloverkehr**

team transitec . planum . dudler

Beilage **16**

## Mängel am Strassennetz

Zusätzlich zu den bisher erwähnten Schwachstellen ergibt sich für das bestehende Strassennetz folgende Mängelliste:

- A5 linkes Bielerseeufer: Die zweispurige A5 weist zwischen Vingelz und Twann sowie in La Neuveville/Le Landeron gravierende Mängel auf: Verkehrssicherheit, Beeinträchtigung der Landschaft und des Ortsbildes, Lärmimmissionen, Beeinträchtigung des Lokalverkehrs, Abtrennen der Dörfer vom See, Behinderung der Ortsentwicklung, unbefriedigende Situation für Velofahrer. In der Planungsstudie linkes Bielerseeufer des Regionalplanungsverbandes wird ein Sanierungskonzept vorgeschlagen.
- T6 Brügg-Lyss: Der fehlende 4-Spur-Ausbau der stark befahrenen T6, die fehlende Beziehung Lyss-Studen beim Anschluss Studen, sowie eine fehlende Direktverbindung von der Kiesgrube Bangerter in Lyss zum T6-Anschluss figurieren seit Jahren als Schwachstellen. Der fehlende Vierspurausbau wirkt sich vor allem bei einer Sperrung der T6 (Unfall, Unterhalt) in den Dörfern negativ aus. Das Projekt für einen Vollanschluss Studen wurde vom Kanton kürzlich aus der Prioritätenliste gestrichen.
- A16-Anschluss Reuchenette: Das Fehlen der Beziehungen von/nach Bözingenfeld verunmöglichen eine optimale Verkehrswirksamkeit. Ein Projekt liegt vor.

## Umweltbelastungen

Längs den Strassen-Hauptachsen und den SBB-Linien (insbesondere Biel-Bern und Jurasüdfuss) sind die Lärmgrenzwerte mehrheitlich überschritten. Die Realisierung der Sanierungsprogramme hat eben erst eingesetzt und wird noch Jahre in Anspruch nehmen. Die Lärmproblematik ist bei der Planung der A5 berücksichtigt. Die unter 4.2 abgehandelte Belastbarkeit beinhaltet auch den Lärm. Demnach werden verschiedene Strassenabschnitte im Agglomerationskern auch lärmässig entlastet.

Die Luftbelastung mit Schadstoffen (insb. Nox) hat sich in den letzten Jahren etwas entspannt. Vor allem im Bieler Stadtzentrum werden die Grenzwerte aber immer noch überschritten. Konkrete Massnahmen sind nicht vorgesehen. Auch bei der Luftbelastung wird die A5 Umfahrung eine gewisse Entlastung bringen. Nach wie vor ungelöst sind die Probleme der Feinstäube, welche längs den Hauptachsen hohe Konzentrationen aufweisen, des Ozons und des CO<sub>2</sub>-Ausstosses.

## 4.5 Verkehrswachstum und Modal Split

Die Eindämmung des Verkehrswachstums und insbesondere des motorisierten Verkehrs wären notwendig, um die bisher beschriebenen Schwachstellen und Probleme nachhaltig lösen zu können. Nebst gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Faktoren, welche von der Agglomeration nicht direkt beeinflusst werden können, wirken aber einige Aspekte der Referenzentwicklung direkt in die entgegengesetzte Richtung.

### Verkehrswachstum infolge Entflechtung der Nutzungen

Die im Referenzszenario skizzierte Entwicklung der Bevölkerung und der Wirtschaft (Bevölkerungswachstum in der Peripherie, Arbeitsplätze an Entwicklungsschwerpunkten) bewirkt eine weitere Zunahme der Pendlerbewegungen. Diese Entwicklung trägt zur Verschärfung der im Kapitel 4.2 erläuterten Verkehrsprobleme bei. Die zunehmende Bedeutung der Freizeit und die Bereitschaft, für Freizeitaktivitäten weite Distanzen zurückzulegen, ist ebenfalls ein Motor für die zunehmende Mobilität.

### **Verschlechterung des Modal Splits infolge ungünstiger Siedlungsentwicklung**

Mit dem Referenzszenario werden die Voraussetzungen für einen hohen Anteil des öV sowie des Fuss- und des Veloverkehrs am Verkehrsaufkommen laufend verschlechtert: Die flächige Ausdehnung der Siedlung erschwert und verteuert eine attraktive Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel; die Wege des Einzelnen fürs Arbeiten, Einkaufen, Ausbildung und Freizeit werden länger und weniger gebündelt. Die Fortbewegung mit dem öffentlichen Verkehrsmittel, dem Velo oder zu Fuss gerät gegenüber dem PW ins Hintertreffen.

## **4.6 Siedlungsentwicklung**

Die Siedlungsentwicklung nach innen und die Abstimmung Siedlung/Verkehr sind Grundsätze, welche auf planerischer Ebene in der Agglomeration Biel angestrebt werden und im Referenzszenario bereits ihren Niederschlag finden. Trotzdem sind die folgenden Schwachstellen auszumachen:

### **Mittelfristig fehlende Strassenkapazitäten für die Siedlungsentwicklung**

In der Agglomeration Biel wird die Siedlungsplanung seit Jahrzehnten auf die Strassenplanung (A5, T6) abgestimmt. Die Haupt-Entwicklungsschwerpunkte für Arbeitsplätze sind an den A5-Anschlüssen lokalisiert und sollen direkt an diese angeschlossen werden. Die Realisierungsvoraussetzungen sind an den Standorten Bözingenfeld, Brüggmoos, Masterplan Biel, Studen, Lyss usw. vorhanden.

Die langen Realisierungshorizonte für die A5 Umfahrung Biel erweisen sich nun immer mehr als hemmend für die angestrebte Siedlungsentwicklung. Insbesondere Nutzungen, welche viel Verkehr erzeugen, können angesichts der Kapazitätsengpässe auf dem Strassennetz bis zur Inbetriebnahme der Umfahrung im Agglomerationskern nur noch beschränkt angesiedelt werden. Der in Kapitel 3.4 erwähnte Richtplan verkehrsentensive Nutzungen trägt dieser Situation Rechnung. Es besteht dabei die Gefahr, dass wirtschaftlich interessante neue Betriebe auf andere Standorte ausweichen.

### **Langfristig fehlende gut gelegene Entwicklungsstandorte**

Für die nächsten 15 bis 20 Jahre weist die Agglomeration Biel ein ausreichendes Angebot an gut gelegenen Entwicklungsstandorten auf. Längerfristig, wenn diese Flächen aufgebraucht sind, zeichnet sich ein Manko an zentral gelegenen, strassenmässig und mit dem öffentlichen Verkehr gut erschlossenen Flächen ab. Es besteht die Gefahr, dass dannzumal neue Standorte an suboptimaler Lage eingezont werden müssen.

## 5. Stossrichtung für die Agglomeration Biel

### 5.1 Schlussfolgerungen aus der Schwachstellenanalyse

Unter der Annahme der Referenzentwicklung lässt sich die Problematik für die Agglomeration Biel mittel- und langfristig wie folgt zusammenfassen:

#### **Zunehmender Leidensdruck während der nächsten 15 Jahre bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel**

- Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Agglomerationskern wird zunehmend verschlechtert (Staus, Zeitverluste, Störungen Busbetrieb)
- Die Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr übersteigen im Stadtzentrum immer mehr ein stadtverträgliches Mass.
- Infolge Verstopfung des Verkehrsknotens Biel weicht der Durchgangsverkehr vermehrt in die Korridore an der Peripherie der Agglomeration aus und führt hier zu zusätzlichen Beeinträchtigungen.
- Die Entwicklungsmöglichkeiten für Nutzungen, welche auf eine gute Strassenerschliessung angewiesen sind, sind infolge Kapazitätsengpässe im Strassennetz im Agglomerationskern beschränkt. Die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration wird dadurch gehemmt.
- Zunehmende Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes im Agglomerationskern fördern die Stadtfucht.

Als besonders kritischer Zustand zeichnet sich die Zeit nach Eröffnung des A5 Ostastes ab, wenn sich Mehrverkehr und Beeinträchtigungen durch Baustellen des Westastes im westlichen Teil der Agglomeration kumulieren.

#### **Massgebende Entspannung der Situation durch Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel in 15 Jahren**

Die A5 Umfahrung Biel wird dank ihrer Entlastungswirkung und den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM, welche zur qualitativen Aufwertung der Strassenräume, zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und zur Erhöhung der Sicherheit zusätzlich beitragen werden, die oben genannten Probleme mehrheitlich beseitigen.

#### **Wachstum des motorisierten Individualverkehrs infolge Siedlungs- und allgemeiner Mobilitätsentwicklung**

Die Referenzentwicklung mit Bevölkerungszunahmen im Umland der Agglomeration und Bevölkerungsschwund in den Zentrumsgemeinden hat ein ungebremstes Verkehrswachstum zur Folge und verschlechtert die Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr. Die Entlastungswirkung der A5 wird damit langfristig zunichte gemacht. Zu dieser Entwicklung ebenfalls beitragen werden die zunehmenden allgemeinen Mobilitätsbedürfnisse (z.B. mehr Freizeitaktivitäten).

#### **Ungelöste Probleme auch mit A5 Umfahrung Biel**

Die A5 Umfahrung Biel löst nicht alle Probleme und trägt teilweise zu deren Verschärfung bei:

- Am rechten Bielerseeufer bleibt der Kapazitätsengpass Kreuzweg bestehen.
- Am linken Bielerseeufer bleiben die Eingriffe und Beeinträchtigungen westlich von Vingelz bestehen. Die A5 Umfahrung Biel trägt hier zu einem verstärkten Verkehrswachstum und einer weiteren Verschärfung der Probleme bei.

- Die heutigen Schwachstellen – insbesondere Netzlücken und Kapazitätsengpässe - beim öffentlichen Verkehr, beim Fussverkehr und beim Veloverkehr bleiben grösstenteils bestehen.
- Die Probleme längs der T6 bleiben bestehen.

## 5.2 Stossrichtung für das Agglomerationsprogramm

Dem Agglomerationsprogramm Biel werden die folgenden Oberziele zu Grunde gelegt:

- A **Sicherstellen der Mobilität der Bevölkerung und der Erschliessung und Entwicklung der Region** mit gut funktionierenden und sich ergänzenden Verkehrsangeboten.
- B **Umwelt- und stadtverträgliches Gesamtverkehrssystem:** Priorität beim öffentlichen Verkehr und beim Fuss- und Veloverkehr; Führung des motorisierten Individualverkehrs auf immissionsgeschützten Achsen, unter optimaler Nutzung der A5 Umfahrung Biel; minimale Beeinträchtigungen von Bevölkerung und Landschaft durch Verkehrsanlagen.
- C **Förderung verkehrsmindernder Siedlungsstrukturen** und Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Mobilitätsangebot.
- D **Bevorzugung kostengünstiger und effizienter Lösungen** durch optimale Nutzung von Infrastrukturen und Reduktion und Lenkung der Verkehrsnachfrage.

Unter Berücksichtigung der spezifischen Ausgangslage gelten die folgenden Stossrichtungen:

1	Die A5 Umfahrung Biel soll so rasch wie möglich realisiert und in Betrieb genommen werden. Bei der Etappierung ist darauf zu achten, dass keine Verkehrszustände entstehen, welche den westlichen Teil der Agglomeration lahmlegen.
2	Die Wirkung der A5 soll mit verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM verstärkt werden. Diese Massnahmen sollen zugleich zur Erhöhung der Sicherheit, zur Verbesserung der Verkehrsabläufe und der Sicherheit und zur Aufwertung der Strassenräume beitragen.
3	Bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel sollen die Mobilität von Bevölkerung und Wirtschaft mit einem geeigneten Paket von Massnahmen auf dem bestehenden Verkehrsnetz sichergestellt und die wichtigsten Schwachstellen behoben werden.
4	Mit einer Trendkorrektur bei der gesamtheregionalen Siedlungsentwicklung sollen das Verkehrswachstum gebremst und die Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr verbessert werden. Langfristig sollen mit geeigneten und zum Teil neuen Entwicklungsstandorten für Arbeiten, Versorgung und Wohnen die Voraussetzungen für eine nachhaltige Entwicklung der Region geschaffen werden.
5	Die Siedlungsentwicklung soll kurz- und mittelfristig bewusst gelenkt und auf die Kapazitäten und Realisierungsetappen der Verkehrsinfrastruktur abgestimmt werden. Die Siedlungsqualität und das Naherholungs- und Freizeitangebot sollen insbesondere im Agglomerationskern verbessert werden.
6	Die Entwicklung am rechten Bielerseeufer soll mit einem nachhaltigen, auf dem öffentlichen Verkehrsmittel beruhenden Erschliessungskonzept sichergestellt werden. Langfristig soll das öffentliche Verkehrsnetz in der ganzen Agglomeration als Basis einer nachhaltigen Entwicklung gezielt ergänzt werden.
7	Die Schwachstellen am linken Bielerseeufer und im T6-Korridor sollen langfristig saniert werden.



## 6. Zielszenarien Siedlung und Verkehr

### 6.1 Konkretisierung der Ziele zur Siedlungsentwicklung

#### Trendkorrektur bei der regionalen Bevölkerungsentwicklung

Die Trendentwicklung (siehe Kap. 3) mit rückläufiger Bevölkerung in der Agglomeration (Entleerung des Agglomerationszentrums Biel/Nidau, Wachstum der Wohnbevölkerung im Agglomerationsgürtel) und Bevölkerungswachstum und Zersiedelung im weiteren Einzugsgebiet der Agglomeration ist einer der Gründe für die Zunahmen der Mobilität und der Verkehrszunahmen beim MIV. Eine Trendkorrektur bei der regionalen Bevölkerungsentwicklung ist ein wichtiger Bestandteil der Strategie für die Agglomeration.

Dem Agglomerationsprogramm wird deshalb ein „Zielszenario 2000-2020“ zu Grunde gelegt. Dieses beruht wie beim Referenzszenario (siehe Kap. 3.3) auf der Annahme, dass die Bevölkerung im Untersuchungsperimeter Seeland weiterhin wächst, und zwar in der gleichen Grössenordnung wie in den letzten 20 Jahren (+ 5% resp. 10'000 Einwohner). Im Gegensatz zum Referenzszenario soll dabei die Bevölkerung nicht nur im Umland, sondern auch in der Agglomeration und namentlich im Agglomerationskern wachsen.

Das Zielszenario wurde auf der Basis des kantonalen Richtplans, unter Anwendung des Massnahmenblattes A\_01 für die einzelnen Teilgebiete numerisch ermittelt. Das Resultat ist in der beiliegenden Tabelle dargestellt.

	Einwohner 2000	Einwohner 2020	Veränderung 2000 - 2020	Veränderung 2000– 2020 in Prozent
Bezugsraum	185'000	195'000	+ 10'000	+ 5%
Agglomeration Biel	90'000	94'500	+ 4'500	+ 5%
Übrige Region	95'000	101'000	+ 5'500	+ 6%
Agglomerations- kern (Biel, Nidau)	55'500	58'500	+ 3'000	+ 5%
Übrige Agglomera- tion Biel	34'500	39'500	+ 1'500	+ 4%

Das Zielszenario bleibt in seiner Hauptstossrichtung auch gültig, wenn das gesamtregionale Wachstum stagnieren sollte (siehe Kap. 3). In diesem Fall hiesse das Ziel sowohl für die Agglomeration wie für das Umland „Halten der Bevölkerung“.

Wie beim Referenzszenario sind die ausgeschiedenen Baulandreserven für die Gewährleistung des Zielszenarios genügend gross, in den ländlichen Wachstumsgebieten sogar zu gross. Im Agglomerationskern (insb. Stadt Biel) müssen jedoch längerfristig zusätzliche Potentiale für den Wohnungsbau geschaffen werden.

#### Lenkung der Siedlungsentwicklung auf geeignete Standorte

Die Wohnentwicklung ist an den Haltestellen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel sowie in guter Erreichbarkeit zu den Arbeitsplatzgebieten, Versorgungseinrichtungen und Naherholungsgebieten zu kon-

zentrieren. In mit dem öV schlecht erschliessbaren Gebieten ist eine zurückhaltende Wohnentwicklung anzustreben.

Regionale Arbeitsplätze sind an verkehrsgünstigen, d.h. mit dem öV und dem übergeordneten Strassennetz gut erschlossenen Standorten zu konzentrieren, verkehrsintensive Nutzungen auf dafür vorgesehene Standorte zu beschränken. Dienstleistungen und Einrichtungen mit regionaler Ausstrahlung sind an Standorten mit optimaler öV-Erreichbarkeit anzusiedeln.

Im beiliegenden Plan (Beilage 17) ist die Entwicklungsstrategie Siedlung in vereinfachter Form räumlich dargestellt. Dabei sind sowohl bestehende wie auch mögliche langfristige Ergänzungen von Entwicklungsstandorten aufgezeigt, unter Berücksichtigung der Ausbaumöglichkeiten im (öffentlichen) Verkehr.

### **Abstimmen der Siedlungsentwicklung auf die Kapazitäten des Verkehrsnetzes**

Bei der Festlegung der Entwicklungsstandorte Wohnen und Arbeiten sind die Kapazitäten des Verkehrsnetzes zu berücksichtigen. Dank der jahrzehntelangen Koordination zwischen A5-Planung und regionaler Siedlungsplanung werden nach der Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel die strassenseitigen Entwicklungsvoraussetzungen vorhanden sein. Folgenden Aspekte sind speziell zu berücksichtigen:

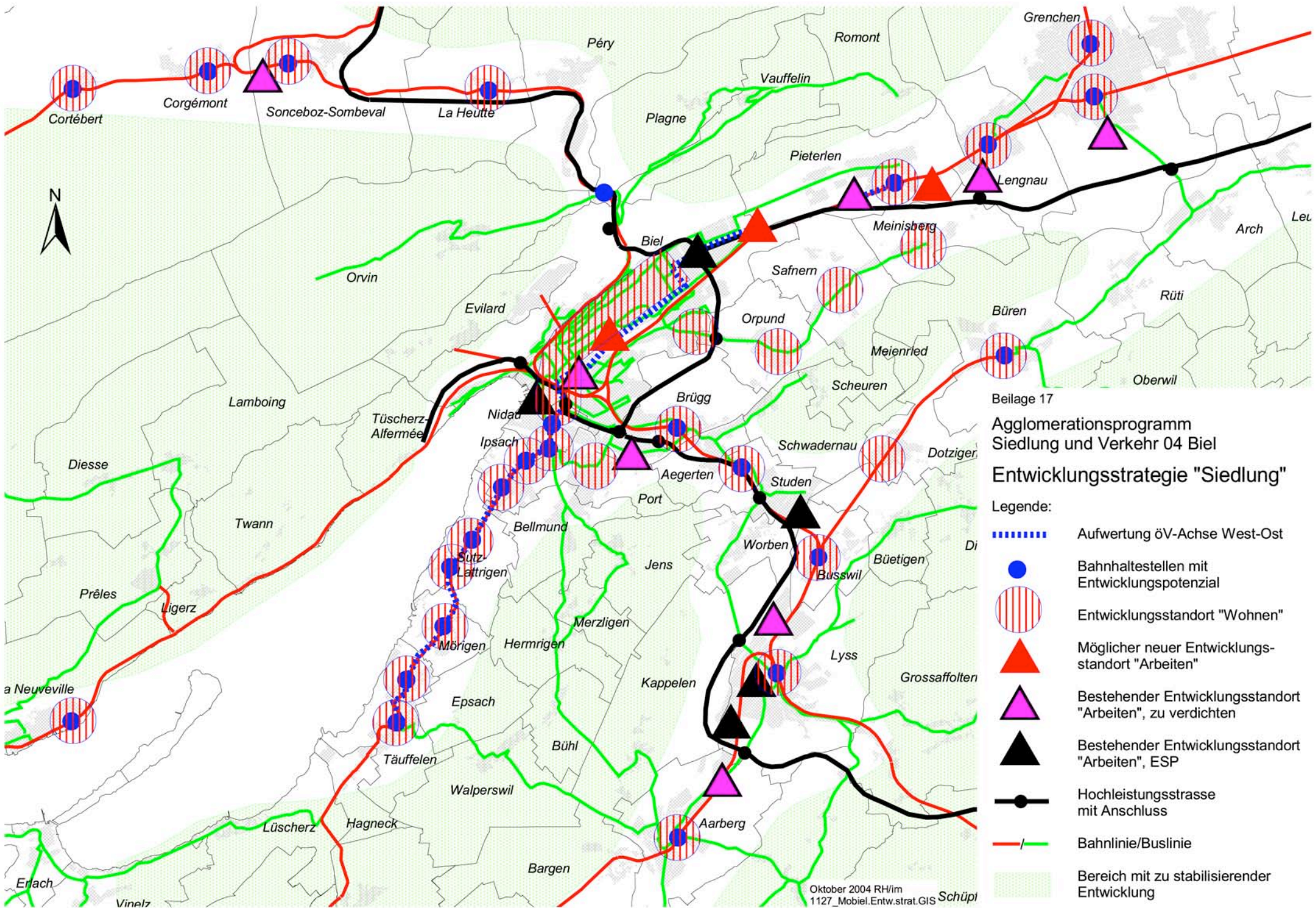
- Bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung ist vor allem an den zentralen Standorten, aber auch im Bözingenfeld die Ansiedlung verkehrsintensiver Nutzungen auf ein Minimum zu beschränken; hier müssen die verkehrlichen Folgen neuer Nutzungen sorgfältig abgeklärt werden. Für diesen Zeitraum sollen besser erschlossene Standorte (Lyss, Grenchen) eine gewisse Entlastungsfunktion für die Agglomeration Biel ausüben.
- Am rechten Bielerseeufer sind die Kapazitäten des Strassennetzes auch langfristig beschränkt. Wie im folgenden Kapitel gezeigt wird, soll die weitere Entwicklung voll auf dem öffentlichen Verkehr basieren. Der Ausbau des öV-Angebotes (Asm) und die Siedlungsplanung müssen hier besonders gut aufeinander abgestimmt werden.
- Die langfristigen günstig gelegenen Entwicklungsreserven der Agglomeration befinden sich im Bereich Güterbahnhof Biel und auf der Achse Bözingen-Pieterlen. Wie im nächsten Kapitel gezeigt wird, soll hier als erschliessungsmässige Voraussetzung langfristig ein attraktiver regionaler Verkehrsträger (öV) ergänzt werden.

### **Aufwertung der Siedlungsqualität**

Insbesondere im Agglomerationskern, aber auch an den übrigen geeigneten Entwicklungsgebieten sind die Voraussetzungen für das Wohnen weiter zu verbessern, durch Lärmsanierungen, Aufwertung der Quartiere, Sicherstellen der notwendigen Versorgungseinrichtungen, gut erreichbare und attraktive Naherholungsgebiete sowie bedürfnisgerechte Wohnungsangebote. Zwischen anzustrebender Bebauungsdichte und Siedlungsqualität ist ein ausgewogenes Verhältnis anzustreben.

### **Konsolidierung der Entwicklung ausserhalb der Agglomeration**

Im Gegenzug zur postulierten Zurückhaltung bei der Siedlungsentwicklung ausserhalb der Agglomeration sollen die Voraussetzungen für qualitative Verbesserungen und für eine verbesserte Zusammenarbeit Stadt-Agglomeration-Umland geschaffen werden. Mögliche Ansatzpunkte sind die Optimierung der Zusammenarbeit, Spar- und Ausgleichsmassnahmen, Sicherstellen einer minimalen Versorgung, Wohnvorsorge und Be-tagtenbetreuung, Unterstützung des lokalen Gewerbes, Ausschöpfen von Potentialen z.B. im sanften Tourismus.



## 6.2 Konkretisierung der Ziele zum Verkehr und zur Mobilität

### Sicherstellung der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel

Die Verkehrsinfrastruktur entspricht dem heutigen Zustand, die A5 Umfahrung ist im Bau (eine weitere Differenzierung nach A5-Etappen erfolgt im Massnahmenteil). In der kritischen Phase bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung soll in der Agglomeration die Mobilität mit folgenden Stossrichtungen aufrechterhalten werden:

- **Erhöhung der Anteile öV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr.** Das prognostizierte Wachstum beim MIV (Motorisierten Individualverkehr) von 1% pro Jahr soll vermieden werden, indem die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse vermehrt mit dem öffentlichen Verkehrsmittel oder dem Langsamverkehr bewältigt werden. Zur Verbesserung des Verkehrsablaufs wird zusätzlich eine Reduktion des MIV in den Spitzenstunden angestrebt.  
Dies bedeutet, dass der öV-Anteil am Gesamtverkehr von heute ca. 35% bis ins Jahr 2015 auf ca. 40–45% erhöht werden muss und dass der Anteil des Langsamverkehrs (Fussgänger, Velofahrer) ebenfalls um ca. 10% gesteigert wird. Der öV muss somit (unter Mitberücksichtigung der generellen Verkehrszunahmen auch beim öV) je nach Beziehung 25–50% mehr Passagiere bewältigen können. Dieses Ziel kann nur mit einem Bündel von sich ergänzenden Massnahmen erreicht werden (Beschrieb siehe Kap. 7 und Teil 2): gezielte Erhöhung des öV-Angebots, Verbesserung der Rahmenbedingungen für den öV und den Langsamverkehr, Lenkungsmassnahmen beim MIV, Information und Anreize für die Bevölkerung.
- **Sicherstellen der Funktionsfähigkeit des MIV und des öV.** Mit punktuellen organisatorischen Massnahmen sollen der Busbetrieb gewährleistet und die Behinderungen für den MIV minimiert werden. Die Gewährleistung des strassengebundenen öV ist eine Rahmenbedingung zur Erreichung des Ziels „Erhöhung des öV-Angebotes“. Die Eingriffe in die Betriebsabläufe auf dem Strassennetz müssen sorgfältig und unter Berücksichtigung der Auswirkungen im Netz geplant werden.
- **Verbesserung der Sicherheit, der Koexistenz und der Stadtverträglichkeit des Strassenverkehrs.** Der (beschränkte) Spielraum für betriebliche und gestalterische Massnahmen auf dem Strassennetz soll genutzt werden. Dabei sollen wenn möglich auch verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zur A5 Umfahrung Biel vorgezogen realisiert werden.

### Nachhaltige Entlastung des Strassennetzes durch A5 Umfahrung Biel und die verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM

Das Agglomerationsprogramm stützt sich bezüglich des zukünftigen Strassenkonzeptes im Agglomerationskern auf die jahrelangen Vorarbeiten zur A5 ab. Nachfolgend wird das im Rahmen des Ausführungsprojektes zum Ostast erarbeitete Umfahrungskonzept mit zugehörigen vfM kurz beschrieben. Dabei ist zu berücksichtigen, dass sich sowohl im Rahmen der aktuellen Optimierungsarbeiten zum Westast wie auch bei der weiteren Umsetzung der vfM noch Anpassungen ergeben können.

Das Konzept für die vfM baut auf den folgenden **Grundsätzen** auf:

- Der Durchgangsverkehr und ein möglichst grosser Anteil des Ziel- Quellverkehrs soll über die Hochleistungsstrassen geführt werden.
- Der verbleibende motorisierte Verkehr wird auf einige wenige leistungsfähige Hauptachsen konzentriert. Die übrigen Strassen sollen ausschliesslich dem Quartierverkehr dienen.

- Auf den Hauptachsen sind die sich aus den Verkehrsentlastungen ergebenden Spielräume zugunsten stadt- und umweltverträglicher Verkehrsverhältnisse zu nutzen (Koexistenz, Grenzwerte Lärm- und Luft).

Zur Umsetzung der Grundsätze wurden einerseits die anzustrebende Netzstruktur (Hauptachsen) definiert, andererseits folgende **Strategie für die Konkretisierung der vFM** festgelegt (siehe Beilage 18):

- Auf den innerörtlichen Hauptachsen soll die Durchlässigkeit für den Durchgangsverkehr verringert werden. Dazu wird ein Paket von Massnahmen vorgesehen, welche die gefahrenen Geschwindigkeiten und die Kapazität massvoll verringern.
- Interventionen werden auf Bereiche konzentriert, in welchen ein erhöhter Bedarf zur Verbesserung der örtlichen Situation besteht (Koexistenz, Busbevorzugung, Lärmbelastung, Strassenraumgestaltung).
- In den Quartieren sollen Tempo 30 eingeführt der Durchgangsverkehr bei Bedarf unterbunden werden.

Zur Umsetzung der Strategie wurden für die Hauptachsen **Betriebs- und Gestaltungskonzepte** erarbeitet (Beilage 19). Diese wurden im Rahmen der Auflage zum Ausführungsprojekt zum Ostast öffentlich aufgelegt und fanden dabei eine gute Akzeptanz bei den Gemeinden. Dieser Planungsstand dient im Rahmen des Agglomerationsprogramms als vorläufige konzeptionelle Grundlage (siehe auch Kap. 7.4).

### **Ausbau einer attraktiven und leistungsfähigen öV-Achse Ost-West**

Die folgenden Zielsetzungen liegen der Idee einer öV-Achse Ost-West zu Grunde:

- In der Korridorstudie **rechtes Bielerseeufer** des Regionalplanungsverbandes Biel-Seeland (2001) wurde zusammen mit den betroffenen Gemeinden festgelegt, dass die zukünftige Erschliessung und Entwicklung der Seeufergemeinden verstärkt auf dem öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnlinie Biel-Täuffelen-Ins BTI der Aare seeland mobil) basieren soll. Diese Zielsetzung soll auch dem Agglomerationsprogramm zu Grunde gelegt werden. Dies bedingt – nebst der besseren Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die öV-Erschliessung – einen Ausbau des Bahnangebotes und eine bessere Anbindung der Bahnlinie ans Zentrum und Richtung Osten der Agglomeration.
- Wie im Kapitel 5.4 erwähnt, wird das Areal des heutigen **Rangierbahnhofs** Biel als langfristiger Entwicklungsstandort eingestuft. Dieser muss mit dem öffentlichen Verkehrsmittel leistungsfähig erschlossen werden.
- Der wachsende **Entwicklungsstandort „Bözingenfeld“** ist öV-mässig relativ schlecht mit dem Zentrum und der Agglomeration erschlossen. Eine direktere und schnellere Anbindung ist ein wichtiges Ziel.

Aufgrund dieser Ausgangslage wurde die alte Idee einer Verlängerung der BTI Richtung Osten nochmals geprüft und als Option ins Agglomerationsprogramm aufgenommen (siehe Kap. 7.4 und Teil 2).

### **Langfristige Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität**

Die bis zur Inbetriebnahme der A5 realisierte Erhöhung der Anteile des öV und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr und die mit der A5 erzielte Entlastungswirkung sollen nachhaltig sichergestellt werden. Die dazu notwendigen Kapazitäten beim öffentlichen Verkehr und die Attraktivität des öV-Angebotes müssen unabhängig von einer neuen Ost-West Achse sichergestellt werden. Dazu sind neue Bahnhaltstellen, Anpas-

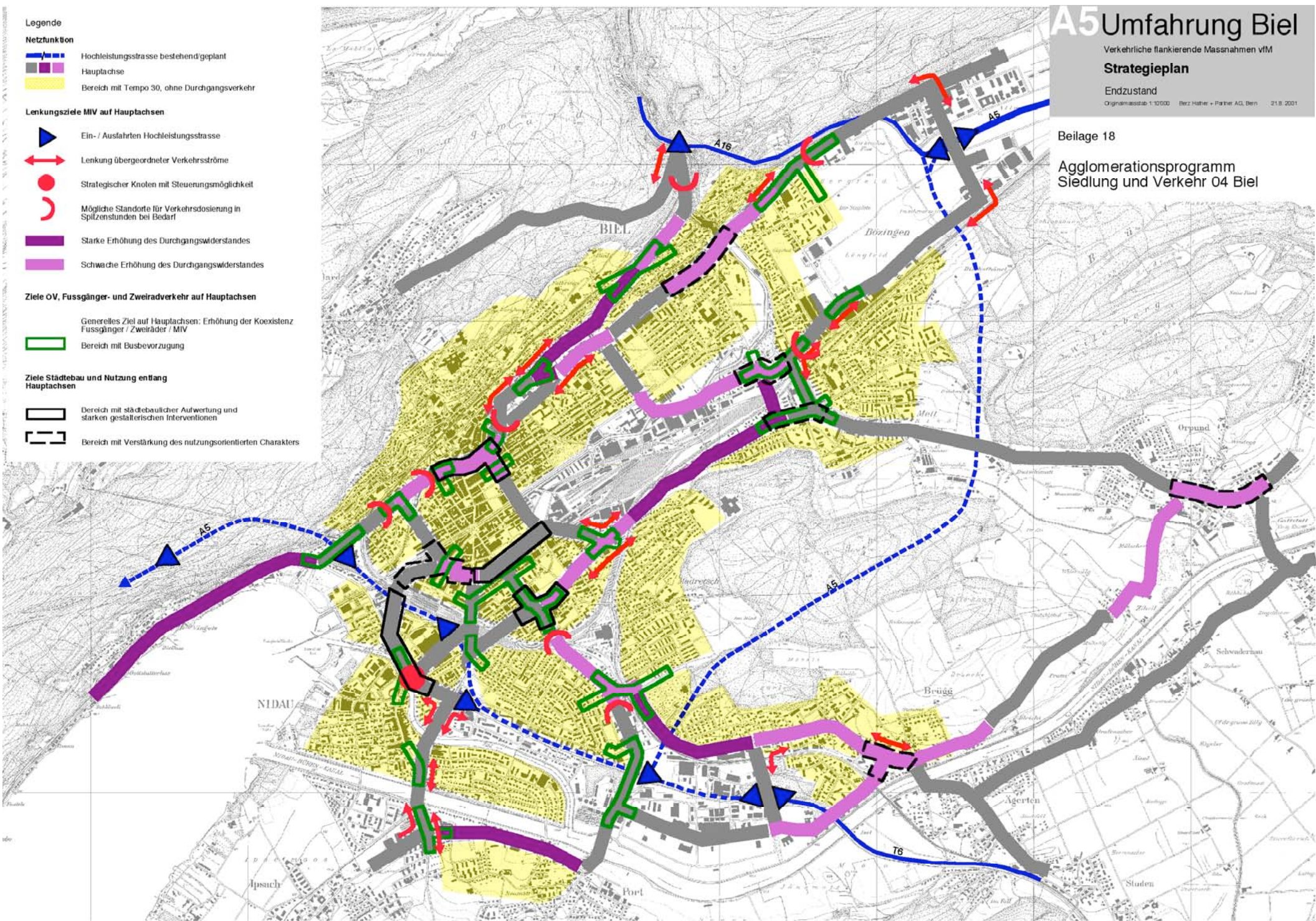
# A5 Umfahrung Biel

Verkehrliche flankierende Massnahmen VFM  
**Strategieplan**  
Endzustand  
Originalmassstab 1:10'000 Bez. Hätler + Partner AG, Bern 21.8.2001

Beilage 18

Agglomerationsprogramm  
Siedlung und Verkehr 04 Biel

- Legende**
- Netzfunktion**
- Hochleistungsstrasse bestehend/geplant
  - Hauptachse
  - Bereich mit Tempo 30, ohne Durchgangsverkehr
- Lenkungsziele MIV auf Hauptachsen**
- Ein- / Ausfahrten Hochleistungsstrasse
  - Lenkung übergeordneter Verkehrsströme
  - Strategischer Knoten mit Steuerungsmöglichkeit
  - Mögliche Standorte für Verkehrsdosierung in Spitzenstunden bei Bedarf
  - Starke Erhöhung des Durchgangswiderstandes
  - Schwache Erhöhung des Durchgangswiderstandes
- Ziele OV, Fussgänger- und Zweiradverkehr auf Hauptachsen**
- Generelles Ziel auf Hauptachsen: Erhöhung der Koexistenz Fussgänger / Zweiräder / MIV
  - Bereich mit Busbevorzugung
- Ziele Städtebau und Nutzung entlang Hauptachsen**
- Bereich mit städtebaulicher Aufwertung und starken gestalterischen Interventionen
  - Bereich mit Verstärkung des nutzungsorientierten Charakters



# A5 Umfahrung Biel

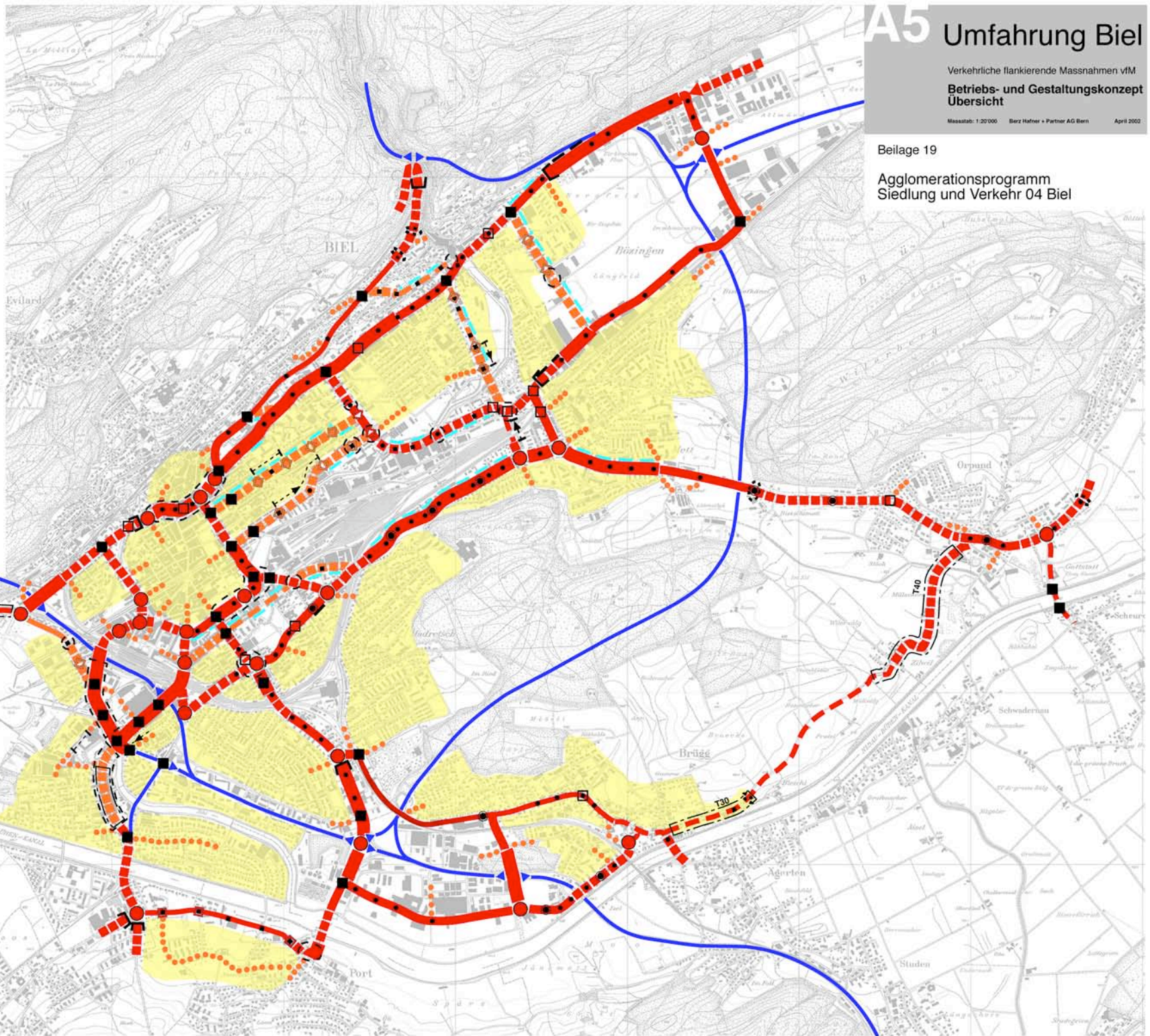
Verkehrliche flankierende Massnahmen vFM  
Betriebs- und Gestaltungskonzept  
Übersicht

Massstab: 1:20'000 Berz Hofner + Partner AG Bern April 2002

Beilage 19

Agglomerationsprogramm  
Siedlung und Verkehr 04 Biel

- Legende**
- Funktion der Strasse**
- Hochleistungsstrasse
  - Hauptachse
  - Heute: Hauptachse/ mit N5: Quartierstrasse
  - Wichtige Quartierstrasse (Anschluss)
  - Bereich mit Tempo 30
- Strassenquerschnitt**
- Fahrbahn mindestens 10 Meter, i.d.R. mit Rad- und Mittelstreifen
  - Fahrbahn 7.5 - 10 Meter, i.d.R. mit Rad- oder Mittelstreifen
  - Fahrbahn 6 - 7.5 Meter, ohne Rad- oder Mittelstreifen
  - Fahrbahn 6 - 7.5 Meter, mit Radstreifen
  - Fahrbahn schmaler als 6 Meter
  - Busspur
  - Längsparkierung
- Knoten / Verkehrsregelung**
- Auf- Abfahrt Hochleistungsstrasse
  - Knoten mit Rechtsvortritt
  - Kreisel
  - Lichtsignal
  - Fussgänger-Lichtsignal
  - Lichtsignal zur Busbevorzugung /Dosierung
  - Unterbindung des Durchgangsverkehrs (ausg. Bus / Zweiräder)
  - Einbahnregelung MIV, zugelassene Fahrtrichtung (ausg. Bus / Zweiräder)
  - Spezielle Verkehrsregelung (Begegnungszone, T30 .....
- Gestaltungselemente**
- Fussgängerquerung mit Mittelinsel (ausserhalb Knotenbereich)
  - Bushaltestelle ohne Überholmöglichkeit
  - Verkehrsberuhigungs- und Gestaltungsmaßnahmen punktuell
  - Umgestaltungsbereich
  - Pförtner (Gestaltungsmaßnahme)



sungen des Bus- und Trolleybusnetzes und die Erhöhung der Schienen-Kapazitäten zu ermöglichen. Mittel- bis langfristig sind auch zusätzliche Lenkungsmassnahmen wie z.B. Road-Pricing zu prüfen.

#### **Sanierung und Reparatur der A5 am linken Bielerseeufer und der T6 Biel-Lyss**

Im Rahmen der Planungsstudie linkes Bielerseeufer des Regionalplanungsverbandes Biel-Seeland ist ein Sanierungskonzept erarbeitet worden. Dieses zielt einerseits darauf ab, die bestehenden Beeinträchtigungen der unter nationalem Schutz stehenden Landschaft und Ortschaften soweit möglich rückgängig zu machen. Gleichzeitig wird für die A5 ein Standard festgelegt, welcher den zukünftigen Verkehrsbedürfnisse und den hohen räumlichen Anforderungen entspricht. Die wesentlichen Elemente der Planungsstudie sollen auch dem Agglomerationsprogramm Biel zu Grunde gelegt werden.

Die verschiedenen Mängel auf der T6 Brügg-Lyss (fehlender Vollanschluss Studen, Ungenügender Anschluss Brügg, fehlende Möglichkeit zur Aufrechterhaltung des Betriebes bei Unfällen und Unterhaltsarbeiten) sollen langfristig behoben werden. Ein gültiges Sanierungskonzept besteht noch nicht und muss im Anschluss an die Optimierungsarbeiten des A5-Westastes erarbeitet werden.



## 7. Massnahmenpakete zur Umsetzung der Strategie

### 7.1 Grundsätzliche Überlegungen zur Bildung der Massnahmenpakete

#### **Gesamtheitliche Optik: Einbezug aller relevanten Projekte und Vorhaben**

Dem Agglomerationsprogramm kommt die Aufgabe zu, in einer Gesamtschau alle relevanten Massnahmen aufzuzeigen, welche zur Umsetzung der Strategie beitragen. Dabei sind ausdrücklich auch die bestehenden Projekte und Vorhaben einzubeziehen, unabhängig davon, ob dafür spezifische Instrumente und Verfahren bestehen. Dies ist insofern begründet, als das Agglomerationsprogramm auch dazu dienen soll, spezifischen Anliegen und Forderungen der Region hinsichtlich solcher Projekte Nachdruck zu verleihen. So soll das Agglomerationsprogramm beispielsweise Druck für eine möglichst rasche Realisierung der A5 Umfahrung Biel erzeugen. Im Teil 2 (Massnahmenblätter) wird das Verhältnis der Massnahmen zu bestehenden Instrumenten und Programmen dargelegt.

#### **Räumlicher Geltungsbereich**

Wie im Kapitel 1 dargelegt, besteht keine verbindliche Definition des räumlichen Geltungsbereiches für das Agglomerationsprogramm. Grundsätzlich werden alle Massnahmen aufgeführt, welche zur Umsetzung der Strategie wesentlich beitragen. Namentlich im Bereich der Siedlungsentwicklung werden damit auch Massnahmen berücksichtigt, welche eine Wirkung über den eigentlichen Agglomerationsperimeter hinaus entfalten (siehe auch Teil 2).

#### **Zeitlicher Geltungsbereich**

Den bisherigen Überlegungen (Schwachstellen, Strategie) war eine langfristige Optik zu Grunde gelegt, wobei wichtige Meilensteine wie die A5-Etappen eine erste zeitliche Gliederung ergaben. Für den Massnahmenanteil des Agglomerationsprogramms muss nun noch eine weitere zeitliche Komponente berücksichtigt werden: Das eigentliche Agglomerationsprogramm, welches verpflichtende Beschlüsse bezüglich Finanzen auslösen soll, ist auf vier Jahre ausgelegt. Für eine erste Programmperiode wird der Zeitraum 2006–2010 angenommen. Das Agglomerationsprogramm 2006–2010 umfasst sämtliche Massnahmen, welche in dieser Zeitspanne umgesetzt werden sollen oder deren Umsetzung zumindest begonnen werden soll. Bei Infrastrukturmassnahmen ist der Zeitpunkt der Inbetriebnahme massgebend für die zeitliche Eingliederung; die Zugehörigkeit zu einer späteren Programmperiode bedeutet aber nicht, dass mit der Planung und Projektierung nicht bereits im Zeitraum 2006–2010 begonnen wird.

## 7.2 Übersicht über die Massnahmenpakete

Aufgrund dieser Überlegungen werden die folgenden Massnahmenpakete zur Umsetzung der Strategie definiert:

### Agglomerationsprogramm 2006-2010

- MP1: Massnahmen zur Sicherstellung der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5
- MP2: Massnahmen zur Sicherstellung einer koordinierten gesamtheregionalen Entwicklung
- MP3: Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung und zur Verbesserung der Siedlungsqualität in der Agglomeration Biel

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms werden in der Periode 2006–2010 eingeleitet. Sie müssen in den folgenden Programmperioden weitergeführt und z.T. weiterentwickelt werden.

### Agglomerationsprogramm, spätere Perioden

- MP4: Entlastung des Strassennetzes und nachhaltige Sicherstellung der Entlastungswirkung mit Hilfe der A5 Umfahrung Biel und der verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM (2010-2020).
- MP5: Massnahmen zur langfristigen Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität und zur Erschliessung der Region (2010-2020 ff)
- MP6: Massnahmen zur Reparatur und Ergänzung des übergeordneten Verkehrsnetzes (2010-2020 ff)

Die Massnahmen der späteren Perioden werden teilweise bereits heute projektiert (insb. MP4), und erste Realisierungsschritte werden im Zeitraum 2006–2010 begonnen (A5 Ostast).

In den folgenden Kapiteln werden die einzelnen Massnahmenpakete grob umschrieben. Detaillierte Angaben befinden sich in den Massnahmenblättern (Teil 2). Die Massnahmen sind nach den groben Kategorien V „Verkehr“ und S „Siedlung“ gegliedert.

## 7.3 Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2006–2010

### MP1 Massnahmen zur Sicherstellung der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5

Die im Kap. 6.2 festgehaltenen Ziele können nur mit einem Bündel von aufeinander abgestimmten Massnahmen umgesetzt werden. Die im 2. Teil detailliert aufgelisteten Massnahmen sind einerseits bestehenden Projekten und Programmen entnommen (z.B. Angebotskonzept öV, kommunale Massnahmen auf Gemeindestrassen, Parplatzbewirtschaftungsmassnahmen), andererseits wurden diese Massnahmen im Rahmen der vorliegenden Arbeiten ergänzt. Dazu gehören die Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität, zum Mobilitätsmanagement und zur Information. Das Expo-Halbjahr hat gezeigt, dass die Bevölkerung durchaus zu einer gewissen Anpassung des Mobilitätsverhaltens bewegt werden kann. Ebenfalls zu erwähnen ist das Bestreben, vfM zur A5 vorzuziehen, falls damit verträglichere Verhältnisse herbeigeführt werden können.

Bestandteile des Massnahmenpaketes sind zudem bereits eingeleitete (und zum Teil zurückgestellte) Sanierungsmassnahmen am übergeordneten Strassennetz (T6-Anschluss Studen, Verkehrentflechtung A16 Taubenloch).

Ziele: Erhöhung der Anteile öV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr, sicherstellen der Funktionsfähigkeit des MIV und des öV; Verbesserung der Sicherheit, der Koexistenz und der Stadtverträglichkeit.

- V1 Angebotsverbesserungen öffentlicher Verkehr: Mit Fahrplanverdichtungen- und Optimierungen sowie Ergänzungen von Bus- und Trolleybuslinien sollen die Kapazitäten und die Attraktivität des öV erhöht werden.
- V2 Massnahmen zur Busbevorzugung: Mit Lichtsignalsteuerungen, Busspuren, Kaphaltstellen und Betriebskonzepten sicherstellen, dass Busse und Trolleybusse ohne Zeitverluste zirkulieren können.
- V3 Verbesserungen im Angebotsumfeld des öffentlichen Verkehrs: Kundenfreundlicheres Angebot beim öffentlichen Verkehr (integraler Tarifverbund, Aufwertung der öV-Haltstellen, ...)
- V4 Mobilitätsmanagement/Information: Koordination der Mobilitätsangebote, Information, Motivation der Bevölkerung zum angestrebten Mobilitätsverhalten.
- V5 Kombinierte Mobilität: Fördern von Mobilitätsangeboten, welche den öV/MIV ergänzen oder rationeller abwickeln lassen : Bike+Ride, Park+Ride, Car-Sharing, Hauslieferdienste, City-Logistik us.w.
- V6 Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehrsnetz): Ergänzung der Netze für Fussgänger und Velofahrende und Sanierung der wesentlichen Problembereiche.
- V7 Parkraumorganisation: Flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze und Parkplatzbewirtschaftung bei den verkehrsintensiven Einkaufszentren als Anreiz zur Minimierung des MIV. Verlagerung Oberflächenparkplätze in konzentrierte Anlagen zugunsten Aufwertungsmassnahmen.
- V8 Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen/verkehrliche flankierende Massnahmen zur A5: Optimierung des Betriebes („Staubewirtschaftung“, Verbesserung der Sicherheit und der Koexistenz) und Verbesserung der Strassenraumgestaltung; Reparaturmassnahmen, wenn möglich vorgezogene verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zur A5.
- V9 Verkehrsberuhigung in den Quartieren: Verbesserung der Wohnqualität in den Quartieren und Optimieren der Verkehrsorganisation in der Bieler Innenstadt.
- V10 Massnahmen auf bestehenden Hochleistungsstrassen: Im Vordergrund steht die Verkehrsentflechtung MIV/Zweiradverkehr auf der A16 im Taubenloch und der Vollanschluss Studen.
- V11 Vorgaben für neue grosse Verkehrserzeuger: Plafonierung und Lenkung zusätzlicher verkehrsintensiver Nutzungen (Umsetzung Richtplan ViV und Parkraumrichtplan der Stadt Biel)

Dieses Massnahmenpaket muss in der Periode 2010–2020 bis zur Inbetriebnahme des gesamten A5 Umfahrung weitergeführt und den sich ändernden Verhältnissen (z.B. Etappe Ostast) angepasst werden.

## MP2 Massnahmen zur Sicherstellung einer koordinierten gesamtheregionalen Entwicklung

Auf der gesamtheregionaler Ebene (Seeland, RVK-Perimeter) fehlen konkretisierte und verbindliche konzeptionelle Vorgaben für die Siedlungsentwicklung. Als Voraussetzung für die postulierte Trendkorrektur bei der Siedlungsentwicklung (Kap. 6.1) müssen solche Vorgaben ergänzt und deren Umsetzung in den Ortsplanungen sichergestellt werden. Dabei müssen die Entwicklungsfragen im ländlichen Raum ebenfalls thematisiert werden. Bei der Umsetzung dieser Vorgaben wird der Kanton gefordert sein.

Ziele: Trendkorrektur bei der regionalen Bevölkerungsentwicklung, Koordinierte Entwicklung Agglomeration-Umland

S1 Regionale Entwicklungsstrategie: Konsolidierung und Konkretisierung der Entwicklungsziele zur Raumentwicklung im Rahmen des RVK-Perimeters; Regionale Vorgaben zur Dimensionierung der Baugebiete und zur Siedlungsentwicklung nach innen.

S2 Qualitative Entwicklung im ländlichen Raum: Massnahmen zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Basis und der Lebensqualität im ländlichen Raum bei moderatem Siedlungswachstum.

S3 Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen: Ausgleichsmechanismen für Gemeinden, welche zu Gunsten der regionalen Entwicklung Vor- oder Nachteile erfahren.

Dieses Massnahmenpaket soll im Rahmen der neuen Gesamtregion "Seeland" angegangen werden. Ein entsprechender Projektvorschlag wurde den Gemeinden im Zusammenhang mit dem Projekt see-land.bienne bereits unterbreitet. Der Einbezug des Berner Juras muss noch im Detail festgelegt werden.

## MP3: Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung und zur Verbesserung der Siedlungsqualität in der Agglomeration Biel

Mit dem Richtplan des Kantons Bern (2002), den Richtplänen der Regionen, dem Projekt „wirtschaftliche Entwicklungsschwerpunkte ESP“ des Kantons Bern und den kommunalen Planungen, namentlich dem Projekt „Stadtentwicklung“ der Stadt Biel bestehen bereits heute diverse Instrumente, welche untereinander koordiniert sind und den im Kapitel 6.1 aufgeführten Zielen zur Siedlungsentwicklung mehr oder weniger Rechnung tragen. Durch die Jahrzehnte lang mit der Region und den Gemeinden koordinierte Planung der A5 Umfahrung Biel, die mit den Regionen eng verknüpfte öV-Planung (regionale Verkehrskonferenz) sowie aufgrund der diversen Korridorstudien und Planungen der Regionen ist die Abstimmung Siedlung/Verkehr zumindest in der Agglomeration Biel auf planerischer Ebene ebenfalls vorbereitet.

Die tatsächliche Entwicklung weicht trotz dieser Instrumente von den Vorgaben ab: Die bestehenden Bauzonen liessen einen grossen Entwicklungsspielraum zu, und die Massnahmen der Stadt Biel zur Förderung des Wohnstandortes trugen erst in jüngster Zeit Früchte. Für die gezielte Lenkung der Siedlungsentwicklung braucht es nebst den raumplanerischen Instrumenten weitere, unter den Gemeinden koordinierte Massnahmen.

Im Katalog figurieren zwei spezielle Massnahmenblätter, welche die Aufwertung von wichtigen Naherholungsgebieten zum Gegenstand haben (Bieler Bucht, Nidau-Büren-Kanal). Dies sind vorläufige Vorschläge und können durch weitere Gebiete ergänzt werden.

Ziele: Trendkorrektur bei der regionalen Bevölkerungsentwicklung, Konzentration der Wohn- und Arbeitsgebiete an geeigneten Standorten, Verbesserung der Siedlungsqualität, Aufwertung der Naherholungsgebiete.

S4 Siedlungsrichtplan Agglomeration Biel: Konkretisierung der wesentlichen Inhalte der Massnahme S1, Festlegen von Entwicklungsstandorten Wohnen und Arbeiten in der Agglomeration Biel.

S5 Koordinierte Ortsplanungsrevisionen Agglomeration: Inhaltliche und zeitliche Abstimmung der Ortsplanungen der Agglomerationsgemeinden.

S6 Realisierung der Entwicklungsstandorte Agglomeration: Schaffen der Entwicklungsvoraussetzungen nach einem gemeinsamen, auf das Siedlungskonzept (S2) abgestimmten Fahrplan.

S7 Koordinierte Fördermassnahmen: Standortmarketing, Wirtschaftsförderung, Lobbying.

S8 Lärmschutz Bahn und Strasse: Anpassung der Programme an die Ziele zur Siedlungsentwicklung.

S9 Naherholungsraum Bielerseebuch: Klärung der offenen Fragen zur zukünftigen Entwicklung des Uferbereiches und Aufwertung als Naherholungsraum.

S10 Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal: Lösung der Konflikte und Aufwertung als Naherholungsraum.

Dieses Massnahmenpaket muss in den folgenden Programmperioden weitergeführt werden.

## 7.4 Massnahmen nach 2010

### **MP4: Entlastung des Strassennetzes und nachhaltige Sicherstellung der Entlastungswirkung mit Hilfe der A5 Umfahrung Biel und der verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM (2010-2020)**

Die Projektierung der A5 Umfahrung Biel ist im Gang, und es zeichnet sich ab, dass eine erste Realisierungsetappe des Ostastes ab 2007 in Angriff genommen werden kann – vorausgesetzt, dass der Bund die Finanzierung sicherstellt. Mit der Aufnahme der A5 ins Agglomerationsprogramm soll gewährleistet werden, dass auch der Bund diesem Vorhaben als Schlüsselprojekt in der Agglomeration Biel höchste Priorität einräumt und dass der Ostast spätestens 2015 und der Westast spätestens 2020 in Betrieb genommen werden kann.

Mit dem Genehmigungsbeschluss des UVEK zum Abschnitt Längholz-Büttenberg des Ostastes liegt auch ein folgenschwerer Entscheid zu den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM vor. So werden zwar die Abschnitte bezeichnet, auf welchen vfM zu realisieren sind, und die Inbetriebnahme der Umfahrung wird von der Realisierung der vfM abhängig gemacht. Gleichzeitig verzichtet das UVEK darauf, die bisher erarbeiteten Konzepte (siehe 6.2) als verbindlich zu erklären und die Bundesanteile an die Kosten festzulegen. Die Planung und Umsetzung der vfM wird den kantonalen und kommunalen Verfahren überlassen und der Verantwortung der Agglomeration übertragen. Damit werden die vfM zu einem zentralen Bestandteil des Agglomerationsprogramms.

Ziele: Rasche Realisierung der A5 Umfahrung Biel und Sicherstellung der Realisierung von wirksamen verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM.

V20 A5 Ostast: Raschestmögliche Realisierung des Abschnittes Längholz-Büttenberg

V21 Verkehrliche flankierende Massnahmen vFM zum Ostast: Festlegen der Konzepte und Sicherstellung der Umsetzung

V23 A5 Westast (inkl. Vingelz): Raschestmögliche Realisierung des Abschnittes Brügmoos-Vingelz

V24 Verkehrliche flankierende Massnahmen vFM zum Westast: Raschestmögliche Realisierung des Abschnittes Brügmoos-Vingelz

Dieses Massnahmenpaket hat höchste Dringlichkeit und muss bereits in der ersten Programmperiode (2006-2010) auf planerischer und verfahrensmässiger Ebene vorangetrieben werden.

#### **MP5: Massnahmen zur langfristigen Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität und Erschliessung der Region (2010-2020+)**

Dieses Massnahmenpaket beinhaltet mittel- bis langfristige Massnahmen, welche notwendig sind, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs auf hohem Niveau zu halten und um die Erschliessung von zukünftigen Entwicklungsstandorten sicherzustellen. Es handelt sich zum Teil um Optionen, welche weiter geprüft werden müssen. Beim SBB-Doppelspurprojekt in Ligerz handelt es sich um eine Massnahme aus der Planungsstudie linkes Bielerseeufer; über die Notwendigkeit und Dringlichkeit herrscht Konsens in der Region. Für das Vorhaben „Verlängerung der BTI“ (V29) wurden im Rahmen des Agglomerationsprogramms die Machbarkeit und das Potential grob abgeschätzt. Die vorläufig positive Beurteilung bewog die Projektverantwortlichen dazu, dieses Vorhaben als zu prüfende Option ins Agglomerationsprogramm aufzunehmen.

Für die übrigen Massnahmen liegen noch keine weiteren Konkretisierungen vor.

Aufrechterhaltung des erreichten Modal-Splits, Verbesserung der öV-Erschliessung (insb. für das rechte Bielerseeufer), Erschliessung neuer Entwicklungsstandorte.

V25 Erschliessung/Querung Güterbahnhof: Schliessen einer Netzlücke im Fuss- und Velowegnetz, Erschliessung eines zukünftigen Entwicklungsstandortes.

V26 SBB-Doppelspur Ligerz: Optimale Bedienung des Bahn 2000 Knotens Biel und des Regionalverkehrs am linken Bielerseeufer.

V27 Angebotsverbesserungen und Infrastrukturausbau öV: Fahrplanverdichtungen, Ergänzung Doppelspurstrecken Biel-Täuffelen, Bahnhaltestelle Altstadt, 3. Gleis Lengnau-Biel u.a.

V28 Road-Pricing: Strassenbenützungsgebühren als Lenkungsmassnahme.

V29 Ausbau der öV-Achse Bahnhof Biel-Güterbahnhof-Mett-Bözingenfeld: BTI-Verlängerung im Zusammenhang mit Erschliessung des zukünftigen Entwicklungsstandortes Rangierbahnhof.

Es handelt sich um Massnahmen von unterschiedlicher Dringlichkeit. Teilweise sind es Optionen, welche weiter zu konkretisieren sind.

**MP6: Massnahmen zur Reparatur und Ergänzung des übergeordneten Verkehrsnetzes (2010-2020+)**

Die Massnahmen V30 bis V32 sind Bestandteile des Sanierungskonzeptes der Planungsstudie linkes Bielerseeufer. Die Realisierungshorizonte liegen teilweise jenseits 2020.

Der Anschluss Orpund ist nicht Bestandteil des eben genehmigten Teilabschnittes des Ostastes; das Projekt lässt jedoch eine spätere Realisierung offen. Die Untersuchungen im Rahmen der Verkehrsplanung der Stadt Biel haben gezeigt, dass ein Anschluss Orpund eine massgebliche zusätzliche Entlastungswirkung der A5 zu Folge hätte. Aus diesem Grund wird diese Massnahme als langfristige Option im Agglomerationsprogramm erwähnt.

Ziele: Verminderung von Beeinträchtigungen, Erhöhung der Verkehrswirksamkeit und der Sicherheit.

V30 A5-Umfahrung Twann: Verlängerung des A5-Umfahrungstunnels in östliche Richtung.

V31 Zweiradföhrung linkes Bielerseeufer: Abgetrennter Radweg längs der A5.

V32 A5 Umfahrung Tüscherz-Alfermée: Tunnelumfahrung.

V33 Ausbau T6 Lyss-Biel: Erweiterung des Querschnitts.

V34 Option A5-Anschluss Orpund: Spätere Ergänzung des Anschlusses an die Umfahrung Biel.

Es handelt sich um Massnahmen von unterschiedlicher Dringlichkeit. Teilweise sind es Optionen, welche weiter zu konkretisieren sind.

**7.5 Nicht berücksichtigte Massnahmen**

In Anbetracht des fortgeschrittenen Planungsstandes in der Agglomeration Biel (Bereiche Siedlung und Verkehr) und des relativ bescheidenen quantitativen Spielraums wurde darauf verzichtet, Entwicklungsszenarien systematisch zu prüfen und daraus eine Bestvariante auszuwählen. Es ging vielmehr darum, den zahlreichen erfolgversprechenden Ansätzen mit Hilfe des Agglomerationsprogramms zum Durchbruch zu verhelfen und diese wo nötig zu ergänzen.

Bei der Evaluation der einzelnen Konzepte und Massnahmen bestand trotzdem ein gewisser Ermessensspielraum resp. eine Wahlfreiheit. Dabei kamen die folgenden Grundsätze zur Anwendung:

- Keine Fehlinvestitionen – Massnahmen müssen auch mit der A5 sinnvoll sein.
- Berücksichtigung der Realisierbarkeit und des Kosten-Nutzen-Verhältnisses.
- Effiziente Lösungen und Nutzung von Synergien.
- Priorität für umwelt- und stadtverträgliche Lösungen.
- Politisch und rechtlich machbare Lösungen.

Diese Sichtweise engte das Spektrum möglicher weiterer Massnahmen zum Vornherein ein und führte bereits in der Vorstudie zur Elimination der Optionen Umfahrung Orpund, Altstadttunnel und Verlängerung der Magglingenbahn zum Bahnhof Biel. Im Rahmen der vorliegenden Arbeiten wurde eine weitere Option als nicht zweckmässig beurteilt: Der nördliche Spitalzubringer (Zufahrt von der Strasse nach Leubringen durch den Wald zum Spitalzentrum Biel):

Diese Verbindung würde es erlauben, einen Teil des Verkehrs zum Spitalzentrum (Grössenordnung 2'000 MIV-Fahrten pro Tag) aus dem Quartier auszulagern. Der Bau einer solchen Verbindung würde aber gleichzeitig eine neue direkte Verbindung zwischen Leubringen und Magglingen in Richtung des Stadtzentrums ermöglichen, was aber unerwünscht wäre. Eine direkte Durchfahrt in Richtung Zentrum müsste unterbunden werden, um unerwünschten Durchgangsverkehr durch das Rebbergquartier zu verhindern. Dadurch wird diese Strasse nur von sehr geringen Verkehrsströmen belastet werden, was das Kosten/Nutzen-Verhältnis einer solchen Infrastruktur in Frage stellt. Hinzu kommt, dass die erforderlichen Waldrodungen kaum begründet werden könnten. Aufgrund dieser Ausgangslage wird das Vorhaben nicht ins Agglomerationsprogramm aufgenommen.



## 8. Kosten und Wirkung der Massnahmen

### 8.1 Kostenübersicht

Die vorliegende Kostenübersicht ist noch grob und unvollständig. Die hier präsentierten Zahlen entsprechen einem Zusammenzug der im Teil 2 (Massnahmenblätter) ermittelten Kosten.

Der vorgeschlagene Kostenteiler ist noch nicht konsolidiert, da entsprechende Vorgaben des Bundes und des Kantons zur Zeit noch fehlen. Hier wird vorerst ein aus der Sicht der Agglomeration Biel wünschbarer und als machbar beurteilter Rahmen zur Diskussion gestellt.

#### Agglomerationsprogramm 2006 – 2010: Infrastrukturkosten

Massnahme	Kosten Total	Anteil Kanton	Anteil Ge- meinden	Anteil Bund	Spezifische Trägerschaft
V2 Busbevorzugung	10 Mio	2 Mio	3 Mio	5 Mio	
V3 Angebotsumfeld	5 Mio	1 Mio	3 Mio	1 Mio	
V4 Mobilitätsmanagement	4 Mio	-	2 Mio	2 Mio	
V5 Kombinierte Mobilität	16 Mio	4 Mio	4 Mio	4 Mio	4 Mio 1)
V6 Fuss- und Veloverkehr	16 Mio	5 Mio	6 Mio	5 Mio	
V7 Parkraumorganisation 2)	8 Mio	-	6 Mio	2 Mio	
V8 Hauptverkehrsstrassen 3)	55 Mio	12 Mio	10 Mio	33 Mio	
V9 Quartiere	16 Mio	-	12 Mio	4 Mio	
V10 Reparatur HLS 4)	22 Mio				22 Mio
<b>Total</b>	<b>152 Mio</b>	<b>24 Mio</b>	<b>46 Mio</b>	<b>56 Mio</b>	<b>26 Mio</b>

1) Transportunternehmungen

2) Beiträge Verlagerung Parkplätze und Aufwertungsmassnahmen

3) Inkl. vorgezogene vfM

4) Unabhängig von Agglomerationsprogramm finanzierte Nationalstrassen- und Hauptstrassenprojekte (A16, T6)

Diese Übersicht erlaubt eine erste Beurteilung, wieweit die Kosten für die einzelnen Kostenträger tragbar sind. Dabei ist in Betracht zu ziehen, dass die effektive kostenrelevante Zeitperiode über das Jahr 2010 hinausgehen wird und im Extremfall 8-10 Jahre betragen kann (Beispiel: Realisierung vorgezogener vfM). Demnach würden die jährlichen Beiträge des Kantons 3-6 Mio, der Gemeinden 5-11 Mio und des Bundes 7–14 Mio betragen. Der Gemeinde-Anteil verteilt sich auf die Gemeinden im Agglomerationskern, wobei mehr als die Hälfte auf die Stadt Biel entfallen dürfte. Die resultierende Grössenordnung scheint nicht à priori unrealistisch. Diese Beurteilung ist aber noch sehr global und muss im Rahmen der weiteren Schritte vertieft werden. In der Kostenschätzung nicht enthalten sind die Planungskosten (insb. im Siedlungsbereich).

**Agglomerationsprogramm 2006–2010: Jährliche Betriebskosten**

Massnahme	Kosten Total	Anteil Kanton	Anteil Ge- meinden	Anteil Bund	Spezifische Trägerschaft
V1 öV-Angebot 1)	4.5 Mio	3 Mio	1.5 Mio	-	
V4 Mobilitätsmanagement	0.8 Mio	-	0.4 Mio	-	0.4 Mio
V5 Kombinierte Mobilität	1 Mio	-	0.5 Mio		0.5 Mio
Total	6.3 Mio	3 Mio	2.4 Mio	-	0,9 Mio

1) Die Amortisation von Infrastrukturkosten ist in den Betriebskosten enthalten (Rollmaterial, Fahrleistungen). Die Vorgabe des Bundes ist berücksichtigt, wonach keine Bundesbeiträge an die Betriebskosten vorgesehen sind (Kommentar siehe auch 8.2)

**Realisierung der A5 Umfahrung Biel und der dazugehörigen vfM (2010–2020)**

Die A5 Umfahrung Biel (Ostast und Westast) werden auf insgesamt ca. 2 Mia Franken veranschlagt. Die z.Z. laufenden Projektoptimierungen erlauben im Moment keine exakte Kostenangabe. Es wird davon ausgegangen, dass die Finanzierung der A5 nicht über das „Agglomerationsprogramm“, sondern nach wie vor über die Nationalstrassenrechnung erfolgen wird.

Etwas anders verhält es sich bei den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM, welche als Bestandteile des Agglomerationsprogramms behandelt werden. Dabei wird von einem Bundesanteil von 2/3 ausgegangen. Dieser liegt höher als der vom ASTRA bisher vorgeschlagene, von den Gemeinden bestrittene Anteil /1/3). Abzüglich der in der Periode 2006 – 2010 vorgezogen realisierten vfM ergibt sich folgende Situation:

Massnahme	Kosten Total	Anteil Kanton	Anteil Ge- meinden	Anteil Bund	Spezifische Trägerschaft
V21 vfM Ostast	30 Mio	5 Mio	5 Mio	20 Mio	
V24 vfM Westast	15 Mio	2,5 Mio	2,5 Mio	10 Mio	

**Kosten weiterer Massnahmen der Programmperioden ab 2010–2020+**

Wir beschränken uns vorläufig auf die Auflistung der relevanten Massnahmen mit groben Kostenschätzungen. Es handelt sich zum grössten Teil um Vorhaben, welche nach bisheriger Auffassung nicht über das Agglomerationsprogramm, sondern über spezifische Infrastrukturrechnungen des Bundes resp. der SBB finanziert werden:

Für das Agglomerationsprogramm relevante Massnahmen:

V25 Erschliessung/Querung Güterbahnhof : 2-4 Mio

V27 Angebotsverbesserungen öV: 11 Mio, 6,8 Mio Betriebskosten/Jahr

V29 Ausbau öV-Achse Ost-West (BTI-Verlängerung): 90 Mio, 3,5 Mio Betriebskosten/Jahr

Vorhaben mit spezifischer Finanzierung (Nationalstrasse, SBB)

V26 SBB-Tunnel Ligerz: 150-200 Mio

V30 A5 Umfahrung Twann: 100-150 Mio

V32 A5 Umfahrung Tüscherz-Alfermée: 100-150 Mio

## 8.2 Kommentar zum Bundesanteil

### Prioritäre Finanzierung der A5 Umfahrung Biel und der verkehrlichen flankierenden Massnahmen

Es ist für die Agglomeration Biel von höchster Priorität, dass die A5 Umfahrung als **die** Schlüsselmassnahme in den langfristigen Bauprogrammen des Bundes prioritär behandelt wird, d.h. die verfahrens- und bautechnisch machbaren Tranchen sollten jeweils vollumfänglich ins Bauprogramm des Bundes aufgenommen werden. Ebenso wichtig ist eine namhafte Mitfinanzierung der vFM durch den Bund.

### Finanzierung von Schlüsselmassnahmen des kurzfristigen Massnahmenpaketes (2006-2010)

Aufgrund der fehlenden Möglichkeiten des Kantons und der Gemeinden sind Agglobeiträge des Bundes in erster Priorität für die folgenden Massnahmen notwendig:

- **V2 Massnahmen zur Busbevorzugung:** Diese zentrale Massnahme droht an der zu hohen Belastung der Standortgemeinden zu scheitern.
- **V4 Mobilitätsmanagement/Mobilitätszentrale:** Eine Unterstützung durch den Bund ist infolge fehlender regionaler und kantonaler Quellen absolut notwendig.
- **Weitere Massnahmen:** Bei den übrigen Massnahmen ist eine generelle Aussage aus heutiger Sicht noch schwierig. Unterstützungsbeiträge für einzelne wichtige Massnahmen (z.B. Verlängerung einer Trolleybuslinie, erstellen einer wichtigen Radverbindung) werden aber punktuell notwendig sein.

### Finanzierung von Bahn-Infrastrukturmassnahmen

Bahn-Infrastrukturanlagen, welche für die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes und die optimale Erschliessung der Agglomeration notwendig sind, sollten zumindest im Rahmen der ordentlichen Bundesfinanzierung prioritär behandelt werden (was z.Z. nicht der Fall ist). Darunter fallen der Doppelspurausbau der SBB in Ligerz sowie Doppelspurausbauten auf der Linie Biel-Täuffelen, optional auch das 3. Gleis Lengnau-Biel. Als Option vorgeschlagene Erweiterungen wie eine Bahnhaltestelle Altstadt oder eine Verlängerung der BTI können nur mit namhaften Agglo-Beiträgen realisiert werden.

### Finanzierung von Massnahmen am bestehenden Nationalstrassennetz

Die vorgeschlagenen Ergänzungen oder Sanierungsmassnahmen am Nationalstrassennetz können wohl kaum mit Agglo-Beiträgen finanziert werden. Die Aufnahme ins Agglomerationsprogramm soll jedoch bewirken, dass die entsprechenden Projekte in den zukünftigen Programmen des Bundes mit Nachdruck berücksichtigt werden.

### Gesamtbeurteilung

Die Agglomeration Biel benötigt somit zumindest kurz- bis mittelfristig keine überrissene zusätzlichen Agglo-Beiträge des Bundes, um ihr Programm umsetzen zu können. Gefragt sind vielmehr die zügige Realisierung und Finanzierung von ohnehin vorgesehenen nationalen Projekten und eine gezielte Unterstützung von einigen Schlüsselmassnahmen.

Aus der Sicht der Agglomeration Biel ist zu fordern, dass Bundesbeiträge auch an Betriebskosten entrichtet werden. Diese sind für die Umsetzung des Agglomerationsprogramms von grosser Wichtigkeit und belasten die Gemeinden stark.

### 8.3 Wirkung der Massnahmen

Der Bund verlangt eine Überprüfung der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Massnahmen nach den Kriterien

- WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert (Reisezeiten und Qualität öV, Stausituation im Strassenverkehr, Erreichbarkeit, Intermodalität, Qualität im Fuss- und Veloverkehr)
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert (Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten, Städtebau und Lebensqualität, Trennwirkung)
- WK3: Verkehrssicherheit erhöht (Unfallhäufigkeit, Anzahl Tote und Verletzte, Sachschäden)
- WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert (Lärm, Luft, CO2, Flächenbeanspruchung, Zerschneidung von Landschaftsräumen)
- WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt (inkl. Wirtschaftlichkeit und Auslastung, Tragbarkeit der Kosten, Finanzierungsschlüssel).

Eine Bewertung jeder einzelnen Massnahme würde hier zu weit führen. Wir beschränken uns auf eine grobe Bewertung der einzelnen Massnahmenpakete. Dabei kommt eine Skala von „sehr günstige Wirkung“ (++) bis „sehr ungünstige Wirkung“ (--) zur Anwendung.

Massnahmenpaket	Beschrieb der Wirkung nach Kriterium	Bewertung
MP1: Sicherstellen der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5	WK1: Verschlechterungen der Verkehrsqualität können vermieden werden; punktuelle Verbesserungen. WK2: Nur sehr beschränkte Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen möglich WK3: Verbesserung der Verkehrssicherheit punktuell WK4: Erhöhung der Anteile öV und Langsamverkehr WK5: Verbesserung Auslastung öV, tragbare Kosten	+ / / + ++
MP2: Sicherstellen einer koordinierten gesamtregionalen Entwicklung	WK1/WK3/WK4: keine direkten Auswirkungen auf Verkehrsqualität, Sicherheit und Umweltbelastung WK2: Voraussetzungen für erwünschte Siedlungsentwicklung grossräumig verbessert WK5: Voraussetzungen für wirtschaftlichere Siedlungsstruktur und Infrastruktur verbessert	/ + +
MP3: Lenkung der Siedlungsentwicklung und Verbesserung der Siedlungsqualität in der Agglomeration Biel	WK1: Verbesserung der Voraussetzungen für öV und Langsamverkehr WK2: Explizite Förderung Siedlungsentwicklung nach innen WK3: Kein direkter Einfluss auf Sicherheit WK4: Positive Wirkung auf Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch WK5: Voraussetzungen für wirtschaftlichere Siedlungsstruktur und Infrastruktur verbessert	+ ++ / + +

<p>MP4: Nachhaltige Entlastung des Strassennetzes mit Hilfe der A5 Umfahrung Biel</p>	<p>WK1: Markante Verbesserungen der Verkehrsqualität</p> <p>WK2: Starke Verbesserung der Entwicklungsvoraussetzungen im Agglomerationskern</p> <p>WK3: Verbesserungen der Sicherheit dank vfM</p> <p>WK4: Verbesserungen Lärm/Luft positiv; Flächenbeanspruchung und Eingriffe minimiert, negativ.</p> <p>WK5: Grosse Investitions- und Betriebskosten; gute Auslastung, gute Wirkung (inkl. vfM); tragbar im Rahmen des Nationalstrassenprogramms</p>	<p>++</p> <p>++</p> <p>+</p> <p>/</p> <p>/</p>
<p>MP5: Langfristige Sicherstellung eines stadtverträglichen Verkehrs und der Erschliessung der Region</p>	<p>WK1: Positive Wirkung insb. für öV</p> <p>WK2: Voraussetzungen für zusätzliche Siedlungsentwicklung nach innen verbessert</p> <p>WK3/WK4: Unterschiedliche Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Umweltbelastung/Verhinderung zusätzlicher Verschlechterungen</p> <p>WK5: Unterschiedliche Beurteilung Kosten, Wirtschaftlichkeit und Tragbarkeit</p>	<p>+</p> <p>++</p> <p>/ bis +</p> <p>- bis +</p>
<p>MP6: Reparatur und Ergänzung des übergeordneten Verkehrsnetzes</p>	<p>WK1: Verbesserung Erreichbarkeit insb. MIV, Langsamverkehr</p> <p>WK2: Nur punktuelle Auswirkungen auf Siedlungsentwicklung</p> <p>WK3: Erhöhung Verkehrssicherheit zu erwarten</p> <p>WK4: Teilweise starke Sanierungen Lärm/Siedlung/Landschaft insb. am linken Bilerseeufer, teilweise Eingriffe (T6, Anschluss Orpund)</p> <p>WK5: Hohe Investitions- und Betriebskosten, Tragbarkeit für Bund und Kanton noch ungewiss</p>	<p>+</p> <p>/</p> <p>+</p> <p>- bis ++</p> <p>-</p>

## 9. Organisation und Trägerschaft

### 9.1 Anforderungen des Bundes

Als Voraussetzung für die finanzielle Unterstützung verlangt der Bund eine klar definierte Trägerschaft, welche als Ansprechpartnerin für die Planung und Realisierung von Verkehrssystemen funktionieren kann. Diese Trägerschaft muss

- Strassen- und Schienenverkehr, den öffentlichen und den privaten Verkehr abdecken und somit verkehrsträgerübergreifend sein.
- Verknüpfung von Verkehrspolitik und Raumentwicklung sicherstellen
- kompetent sein, Beiträge des Bundes zu empfangen und Leistungen zu bestellen.

Es muss verbindlich geregelt werden, wer die Massnahmen plant, auslöst, umsetzt und finanziert. Die Organisationsform wird den Kantonen respektive Regionen überlassen.

### 9.2 Vorgaben des Kantons

Im Rahmen der Strategie regionale Zusammenarbeit des Kantons Bern werden zur Zeit Reformvorschläge für die Planungs- und Finanzierungsinstrumente für Verkehr und Siedlung zur Diskussion gestellt. Diese betreffen sowohl die Aufgabenteilung unter Gemeinden, Regionen, Kanton und Bund wie auch die Kantons-internen Abläufe. Sie zielen darauf ab, dass die Regionen verbindliche Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte erarbeiten und zu Händen des Kantons verabschieden. Der Kanton fasst drauf abgestützt einen Gesamtverkehrs- und Siedlungsbeschluss (ähnliches Vorgehen wie bereits heute beim öffentlichen Verkehr). Diese Konzepte und Beschlüsse sollen ein langfristiges Gesamtkonzept Siedlung/Verkehr, Vorgaben zur mittelfristigen Siedlungsentwicklung, die mittelfristige Investitionsplanung Strasse und öV, kurzfristige Realisierungsprogramme sowie Kantonsbeiträge an die regionalen Planungen beinhalten. Im Bereich der Siedlungsplanung soll die Umsetzung wie heute den Regionen und Gemeinden überlassen werden.

Diese Reformvorschläge werden erst in den kommenden Jahren umgesetzt werden können. Der Kanton hat deshalb für die Agglomerationsprogramme 1. Generation festgelegt, dass Realisierungsträgerschaft beim Kanton und die Planungsträgerschaft bei den Agglomerationen liegen sollen. Die folgenden Vorgaben sind dabei wegleitend:

- Gegenüber dem Bund ist der Kanton Träger der Agglomerationsprogramme. Der Kanton tritt gegenüber dem Bund als Besteller und Empfänger von Beiträgen zur Verkehrsinfrastrukturfinanzierung auf. Innerhalb des Kantons ist das AGR federführend.
- Verantwortlich für die Erarbeitung der Aggloprogramme sind die Agglomerationen. Diese organisieren sich selbst und bezeichnen eine federführende Stelle (kann auch eine kantonale Fachstelle sein).
- Das Aggloprogramm soll als teilregionaler Richtplan oder als teilregionales Konzept ausgestaltet werden. Es soll behördenverbindlich sein und setzt somit die Durchführung einer Mitwirkung, die Zustimmung durch die betroffenen Gemeinden und die Zustimmung und Genehmigung durch den Kanton voraus.
- Das Aggloprogramm der 1. Generation beinhaltet schwergewichtig die Abstimmung der Verkehrsinfrastrukturplanung auf die Siedlungsentwicklung. Es ist so auszugestalten, dass es im Fall eines Ausbleibens von Bundesbeiträgen realisierungsfähig und finanziell verkräftbar ist.

### 9.3 Aktuelle Situation in der Agglomeration Biel

#### Heutige Organisation und Koordination in den Bereichen Siedlung und Verkehr

Die überörtliche Planung in den Bereichen Siedlung und Verkehr war bisher Aufgabe des Regionalplanungsverbandes Biel-Seeland RPV BS. Als Instrumente werden regionale Konzepte, ein regionaler Richtplan Siedlung/Landschaft sowie teilregionale Studien, Konzepte und Richtpläne erarbeitet. Dazu werden bei Bedarf teilregionale Arbeitsgruppen und Kommissionen eingesetzt, in welchen auch die beteiligten kantonalen Stellen und die Transportunternehmungen vertreten sind. Die Zusammenarbeit über die Regionsgrenzen hinaus erfolgt projektbezogen mit den Nachbarverbänden.

Für die Planung der A5 Umfahrung Biel und für den öffentlichen Verkehr (RVK) bestehen eigene Projektorganisationen. Der Vorstand und die Geschäftsstelle des RPV BS sind in diese Organisationen eingebunden.

Grundsätzlich funktioniert die Koordination im Bereich Siedlung/Verkehr dank der diversen Verflechtungen in der Agglomeration Biel recht gut. Die Umsetzung der Konzepte und Pläne ist vom Willen der beteiligten Realisierungsträger abhängig.

#### Vorgesehen Strukturanpassungen auf regionaler Ebene

Bereits seit einigen Jahren werden die Bemühungen zur interregionalen Zusammenarbeit im Seeland und im Berner Jura verstärkt. Das von der Regionenkonferenz Biel-Seeland-Jura bernois lancierte Projekt seeland.bienne (Trägerschaft: Regionalverbände Biel-Seeland, EOS und Grenchen-Büren) schlägt eine weitgehende Reform der regionalen Strukturen vor. So sollen die drei genannten Regionalverbände, die Kulturkonferenz und die Konferenz der Gemeinde- und Stadtpräsidien im Seeland in eine neue Mehrzweckorganisation überführt werden, welche als Verein organisiert wird. Auf eine Integration der RVK und des Juras bernois wird vorläufig verzichtet; die Zusammenarbeit wird aber innerhalb der Organisation sichergestellt. Eine engere Zusammenarbeit in einzelnen Teilräumen – namentlich die Agglomeration Biel – soll in sogenannten Gebietskonferenzen organisiert werden.

Aufgrund der Vernehmlassung zum Realisierungsvorschlag kann davon ausgegangen werden, dass die neue Organisation seeland.bienne im Jahr 2005 umgesetzt wird. Allerdings wird die Region Grenchen-Büren in einer ersten Phase nicht mitmachen. Noch zu klären ist die Frage der Abgrenzung und Zusammenarbeit von seeland.bienne Richtung Berner Jura und Richtung Bern.

Seeland.bienne bietet die Chance, dass sich die Region und die Agglomeration Biel gemäss den Anforderungen des Agglomerationsprogramms neu organisieren kann, unter Vermeidung zusätzlicher neuer Strukturen.

#### Mögliche Weiterentwicklungen

Der Kanton Bern stellt in seiner Strategie regionale Zusammenarbeit ein von der Region Bern initiiertes Modell zur Diskussion, welches noch etwas weiter geht als seeland.bienne und den regionalen Organen mehr Kompetenzen übertragen will, insbesondere die Möglichkeit einer verbindlichen Beschlussfassung für die Mitgliedsgemeinden. Gleichzeitig sollen die demokratischen Mitwirkungsrechte ausgebaut werden. Notwendig wäre eine Gesetzesänderung, deren Inkraftsetzung der Gesetzesänderung frühestens 2008 möglich wäre.

Als zusätzliche Weiterentwicklung sind längerfristig auch Gemeindefusionen in Betracht zu ziehen.

Für die Agglomeration Biel und das Seeland ergeben sich damit Perspektiven, die im Auge zu behalten sind. Kurzfristig müssen aber Lösungen unter den heutigen Voraussetzungen gefunden werden.

## 9.4 Regionale Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm Biel

### Perimeter

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Biel haben unterschiedliche Reichweiten: Von den meisten Massnahmen betroffen sind die Gemeinden des Agglomerationskerns, bereits weniger dicht fallen die Massnahmen im Agglomerationsgürtel an, und im weiteren Umland der Region sind nur noch einzelne Massnahmen relevant – namentlich im Bereich Siedlung. (siehe Beilage 20, Teil 2)

Diese Ausgangslage macht deutlich, dass die Trägerschaft ebenfalls differenziert werden muss. Es wird vorgeschlagen, einerseits eine Trägerschaft „Gesamtregion“ und andererseits eine Trägerschaft „Agglomeration“ vorzusehen.

Die Gesamtregion soll für diejenigen Inhalte zuständig sein, welche vor allem für das Umland der Region massgebend sind (Siedlungsentwicklung, öV-Angebot, Einzelmassnahmen). Die Gesamtregion umfasst in erster Näherung die Gemeinden im Perimeter der RVK Biel-Seeland Berner Jura resp. die darin enthaltenen Planungsregionen.

Die Gesamtregion beinhaltet auch die Agglomerationen Lyss/Aarberg und Grenchen. Eine Aufgabe der Gesamtregion besteht darin, diese drei Agglomerationen zu koordinieren.

Die Agglomeration ist für die übrigen Inhalte des Agglomerationsprogramms zuständig. Die Agglomeration definiert sich entlang der statistischen Vorgabe des Bundes, mit gewissen spezifischen Anpassungen. Ein Vorschlag ist in Beilage 20 (2. Teil) enthalten. Die definitive Abgrenzung der Agglomeration Biel soll im Rahmen der Umsetzung von seeland.bienne erfolgen.

### Aufgaben und Organisation der Gesamtregion

Die Aufgaben der Gesamtregion sind anspruchsvoll. So geht es in erster Linie darum, die Ziele zur Siedlungsentwicklung – welche von den Gemeinden des Umlandes teilweise eine Zurückhaltung verlangen – zu konkretisieren und umzusetzen. Die Gesamtregion kann diese Aufgabe aber nur mit konsensfähigen Lösungen erfüllen. Ohne Vorgaben des Kantons und deren konsequente Anwendung wird es kaum gelingen, griffige Siedlungskonzepte umzusetzen.

Als Träger für die Gesamtregion bieten sich die betroffenen Planungsregionen an. Falls das Projekt seeland.bienne umgesetzt wird, wird sich für diese Organisation eine erste zentrale Aufgabe ergeben. Wieweit die Regionen Grenchen-Büren (mit einer eigenen Agglomeration) und Jura-Bienne voll integriert werden müssen, wird auch davon abhängig sein, in welcher Art sich deren Randgemeinden zur Zusammenarbeit mit seeland.bienne bereit erklären.

### Aufgaben der Agglomeration

Die Agglomeration muss in Bezug auf das Agglomerationsprogramm für die Startphase folgende Aufgaben erfüllen können:

- Erarbeitung des Agglomerationsprogramms: Beschlüsse zum Vorgehen und zur Finanzierung, Erarbeitung der Inhalte, sicherstellen des notwendigen Prozesses (inkl. Mitwirkung, politische Verankerung) (ist für die "1. Generation" unter Federführung des Kantons erfolgt)
- Beschlussfassung zum Agglomerationsprogramm durch die Gemeinden
- Möglichst verbindliche Verankerung der regionalen Inhalte (z.B. teilregionaler Richtplan)
- Genehmigungsantrag an den Kanton und Anträge an die Realisierungsträger.
- Sicherstellung der Umsetzung von Inhalten, welche in die Kompetenz der Gemeinden fallen.

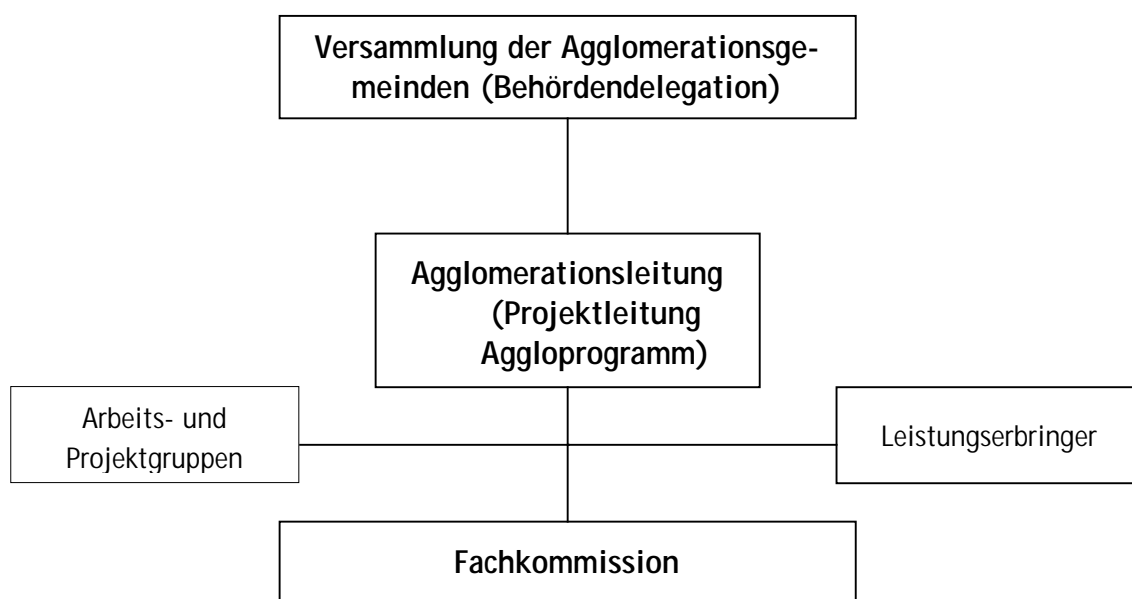


- Überwachung und Begleitung der Umsetzung, sicherstellen der Koordination, einleiten von notwendigen Korrekturen.
- Bildung spezifischer Projektträgerschaften für einzelne Massnahmen

Es ist denkbar, dass die regionale Trägerschaft später vom Kanton die Funktion übernimmt, Bundesgelder zu empfangen und zu verteilen. Diese Aufgabe wird aber für die Startphase nicht in Betracht gezogen.

### Organisation der Agglomeration

Die folgende Organisation soll eine möglichst effiziente, politisch abgestützte und stufengerechte Erfüllung der Aufgaben sicherstellen.



Die **Versammlung der Agglomerationsgemeinden** fasst Grundsatzbeschlüsse zu Arbeitsprogrammen, Budgets und deren Finanzierung, verabschiedet das Aggloprogramm, beschliesst über die notwendigen Verfahren, sorgt für die politische Konsolidierung der Arbeiten, Begleitet die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und fasst diesbezügliche Beschlüsse, wählt die Agglomerationsleitung und erteilt dieser Aufträge. Die Versammlung der Agglomerationsgemeinden setzt sich aus den Gemeindepräsidenten oder den ressortverantwortlichen Gemeinderäten zusammen. Eine politische Vertretung des Kantons ergänzt die Versammlung. Die Entscheidungsabläufe der Versammlung werden in einem Reglement geregelt. Es ist eine möglichst hohe Verbindlichkeit der Beschlüsse für die einzelnen Gemeinden anzustreben. Vorläufig muss davon ausgegangen werden, dass die Beschlüsse nur für die zustimmenden Gemeinden verbindlich sind.

Der **Agglomerationsleitung** obliegt die operative Führung der Arbeiten zum Agglomerationsprogramm, namentlich die Erteilung und Begleitung von Drittaufträgen, die Vorbereitung der Beschlüsse und Aktivitäten der Versammlung und der Fachkommission und die Koordination der verschiedenen Aktivitäten.

Die Agglomerationsleitung setzt sich aus einer Vertretung der Versammlung (2-3 Personen), des Kantons (AGR, BVE), wichtiger Projektorganisationen (A5) und der Region zusammen.

Die **Fachkommission** begleitet die Erarbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms und stellt die Koordination sicher. Sie umfasst die beteiligten und betroffenen Fachstellen von Bund, Kanton, Gemeinden, Transportunternehmungen usw.

Bei Bedarf werden Arbeits- und Projektgruppen gebildet. Die eigentliche Projektarbeit erfolgt im Rahmen von Drittaufträgen.

Dieser Vorschlag für die Organisation der Agglomeration Biel gilt unabhängig von der Umsetzung des Projektes seeland.bienne. Falls dieses Projekt zustande kommt, ist Folgendes zu beachten:

- Die Agglomeration Biel würde als Gebietskonferenz organisiert und mit seeland.bienne verlinkt (auch finanziell).
- Die Koordination mit der Gesamtregion wäre optimal sichergestellt.
- Die Agglomeration Biel würde sich nebst dem Agglomerationsprogramm mit weiteren Themen beschäftigen.
- Die Geschäftsstelle seeland.bienne würde die Agglomeration operativ und administrativ unterstützen.

## 10. Stand der Arbeiten und weiteres Vorgehen

### Die Grundanforderungen des Bundes

Das Bundesamt für Raumentwicklung ARE hat 5 Grundanforderungen an die Agglomerationsprogramme festgelegt, nämlich

- GA1: Partizipation gewährleistet
- GA2: Trägerschaft untersucht und festgelegt
- GA3: Analyse Ist-Zustand und zukünftige Entwicklung
- GA4: Untersuchung aller Massnahmen
- GA5: Umsetzung und Controlling gesichert

### Aktueller Stand Agglomerationsprogramm Biel

Nach heutiger Einschätzung des sinnvoll Machbaren werden die Grundanforderungen GA2–GA4 als erfüllt beurteilt. Vertiefungen und Ergänzungen einzelner Aspekte (z.B. Kosten, Wirksamkeitsanalyse) können bei Bedarf noch vorgenommen werden.

Die Anforderungen GA1 (Partizipation) sind erst teilweise erfüllt: Der vorliegende Entwurf zum Agglomerationsprogramm Biel ist durch die Projektleitung und die Behördendelegation behandelt und verabschiedet worden. Ausserhalb der Projektorganisation ist in folgenden Gremien zum Teil mehrmals über den Stand der Arbeiten informiert worden:

- Agglo-Plattform (GemeindepräsidentInnen)
- Vorstand Regionalplanungsverband Biel-Seeland
- Vorstand RVK
- Fachgruppe

Eine vertiefte Auseinandersetzung der Gemeinden und der Öffentlichkeit mit dem Agglomerationsprogramm hat aber noch nicht stattgefunden.

Die Grundanforderung GA5 (Umsetzung und Controlling) ist noch nicht erfüllt. Diese Inhalte werden nach einer ersten Prüfung durch den Kanton bearbeitet. Zum Controlling werden dazu praktikable kantonale Vorgaben erwartet.

### Vorgesehene weitere Schritte

Bis Mitte 2005 sollen erste Konsolidierungsschritte durchgeführt werden:

- Vernehmlassung (Mitte Dez. 2004 – Ende Februar 2005) bei den Gemeinden, den Vorständen der betroffenen Regionen Biel-Seeland, EOS, Grenchen-Büren und Jura-Bienne, dem Vorstand der RVK sowie bei weiteren beteiligten.
- Prüfung durch den Kanton und Vorgaben an die Agglomerationen zur Überarbeitung der Entwürfe (Januar 05)
- Erste Bereinigung/Ergänzung aufgrund der Prüfung durch den Kanton und der Vernehmlassungsergebnisse (März/April 2005)
- Synthese durch den Kanton mit anschliessender Schlussbereinigung (Juni 2005)

- Mitwirkung später, wenn die Rückmeldungen des Bundes vorliegen (vermutlich Ende 2005)
- Weitere Verfahrensschritte zur Konsolidierung und Inkraftsetzung des Agglomerationsprogramms gemäss den Vorgaben des Kantons (z.B. Richtplanverfahren)

Die Grundanforderungen des Bundes werden erst nach der Mitwirkung und den anschliessenden Verfahrensschritten vollständig erfüllt sein.

### **Inhaltliche und formale Anpassungen**

Die Kapitel „Umsetzung des Agglomerationsprogramms“ und „Controlling“ werden im Rahmen der ersten Überarbeitung ergänzt. Dazu werden Vorgaben des Kantons erwartet.

Ebenfalls im Rahmen der ersten Überarbeitung werden die formalen Anpassungen (z.B. Form der Massnahmenblätter) vorgenommen. Es wird davon ausgegangen, dass dazu konsolidierte Vorgaben des Kantons vorliegen werden.

## Anhang

### **A1 Mitglieder Behördendelegation, Projektkommission und Begleitgruppe Verlängerung BTI**

#### **Behördendelegation**

Stefan Müller, Generalsekretär JGK (Vorsitz)

Renate Amstutz, Generalsekretärin BVE

Ulrich Haag, Baudirektor Stadt Biel und Präsident RVK

Patrick Keller, Vorstand RPV BS

Stephan Ochsenbein, Vorstand RPV BS

Peter Tanner, Vorstand RVK

#### **Projektkommission**

Peter Rytz, AGR (Vorsitz)

Marco Richner, AGR

Christian Aebi, AöV

Ernst-Jürgen Schönfelder, TBA, Projektleitung A5 Umfahrung Biel

Kurt Schürch, TBA Kreis III

François Kuonen, Stadtplanungsamt Biel

Pierre Pestalozzi, Geschäftsführer RVK 1

Rudolf Hartmann, Geschäftsführer RPV BS und Projektkoordinator

#### **Begleitgruppe Verlängerung BTI/Trambahn**

Christian Aebi, AöV (Vorsitz)

Ulrich Haag, Baudirektion Biel

Christoph Kneuss, VB Biel

Ulrich Steinmann, Asm

Pierre Pestalozzi; Geschäftsführer RVK 1

Rudolf Hartmann, Projektkoordinator

## A2 Verzeichnis der Teilberichte

- Agglomerationsverkehr Biel, Vorstudie Februar 2003 (BH+P)
  
- Grundlagen: Ausgewählte Faktoren der Mobilitätsentwicklung im Seeland/Ergebnisse der Volkszählung 2000, September 2003 (BH+P)
- Grundlagen RVK 1: Kurzbericht Ergänzung Berner Jura, April 2004 (BH+P)
  
- Siedlung/Entwicklung, November 2003 (BH+P)
- Siedlung: Massnahmen, April 2004 (BH+P)
- Analyse der Entwicklungsstandorte, April 2004 (BH+P)
  
- Diagnostic (Schwachstellenanalyse) – Synthese September 2003 sowie Teilberichte zum motorisierten Individualverkehr, zum öffentlichen Verkehr und zum Langsamverkehr, August/September 2003 (ARGE TPD)
- Analyse du Besoin d'Intervention, Dezember 2003 (Ergänzung zu Diagnostic) (ARGE TPD)
- Teilprojekt „Verkehr“, April 2004 (ARGE TPD)
  
- Ziele und Rahmenbedingungen, 21. August 2003 (BH+P)
- Zwischenbericht „Strategie“, Januar 2004 (BH+P)
- Organisation Agglomeration Biel, April 2004 (BH+P)
  
- Grobbeurteilung BTI-Verlängerung und Stadtbahn, November 2003 (ARGE TPD)
- Verlängerung BTI/Trambahn: Grobprüfung der Machbarkeit und Potentialabschätzung, Oktober 2004 (Croptier Dudler Hähnle Pieri / Bahn + Bus Beratung)

ARGE TPD: Arbeitsgemeinschaft Transitec, Planum, Dudler

BH+P: Berz Hafner + Partner AG

## Teil 2: Massnahmen

### Erläuterungen zu den Massnahmenblättern

Im vorliegenden Teil 2 sind sowohl die Massnahmen des eigentlichen Agglomerationsprogramms 2006–2010 wie die zu späteren Etappen gehörenden Massnahmen enthalten. Die Massnahmenblätter sollen nach den weiteren Verfahrensschritten behördenverbindliche Wirkung entfalten.

Die Massnahmenblätter weisen in der vorliegenden Fassung noch nicht die definitive Form auf. Entsprechende Vorgaben des Kantons werden noch erarbeitet und werden in einer nächsten Phase berücksichtigt. Zur Zeit fehlen insbesondere noch differenzierte und vollständige Angaben über die Beteiligten und über die Finanzierung. Auch die Verbindlichkeit (Festsetzung, Zwischenergebnis, Vororientierung) wird erst nach den weiteren Konsolidierungsschritten präzisiert. Die Angaben zum Kostenteiler und insbesondere zum Bundesbeitrag sind reine Hypothesen und Wünsche aus der Region, da entsprechende Richtlinien seitens des Bundes und Kantons noch nicht vorliegen.

Die Massnahmenblätter sind entsprechend den im Kapitel 6 definierten Massnahmenpaketen gegliedert und nach den Aspekten V „Verkehr“ und S „Siedlung“ gekennzeichnet. Die Massnahmenblätter der Pakete 1-3 entsprechen einem ersten Vierjahresprogramm. Die Massnahmen der Pakete 4-6 gelten als „Anmeldung“ für die folgenden Mehrjahresprogramme.

Die Massnahmenblätter bestehen aus einer Vorderseite mit einem generellen Massnahmenbeschrieb, den Zielsetzungen und der Begründung der Massnahme, Hinweise zur Umsetzung, Angaben über die Kosten und den Kostenteiler sowie Hinweise zu den wichtigsten Abhängigkeiten. Die erste Seite oder Teile davon beinhalten die verbindlichen Festlegungen.

Auf der Rückseite sind die Massnahmen soweit möglich und sinnvoll in einzelne Bestandteile aufgegliedert und nach weiteren Merkmalen spezifiziert (insb. beteiligte Gemeinden, Massnahmenbeschrieb, Kosten, Stand der Konsolidierung/Umsetzung, Querbezüge). Dies Angaben haben nur orientierenden Charakter.

Auf die Festlegung von Prioritäten wird verzichtet: Die im ersten Vierjahresprogramm enthaltenen Massnahmen werden alle als prioritär eingestuft. Der Versuch einer weiteren Unterteilung hat sich als nicht zweckmässig und kaum machbar erwiesen.

### Gebietsabgrenzungen und Relevanz der Massnahmen

In der Beilage 20 ist der räumliche Geltungsbereich der Massnahmen dargestellt. Im Sinne einer Konkretisierung der Ausführungen im Kapitel 9 wird ein Abgrenzungsvorschlag für die Organisationseinheit „Agglomeration“ gemacht. In den Massnahmenblättern werden die Begriffe „Agglomeration“ für diesen Perimeter und „Region“ für den Gesamtperimeter verwendet. Weitere Differenzierungen und Konkretisierungen werden später vorgenommen, wenn Klarheit über die Umsetzung der geplanten Organisation seeland.bienne herrscht.





**Massnahmenblätter Agglomerationsprogramm 2006-2010**

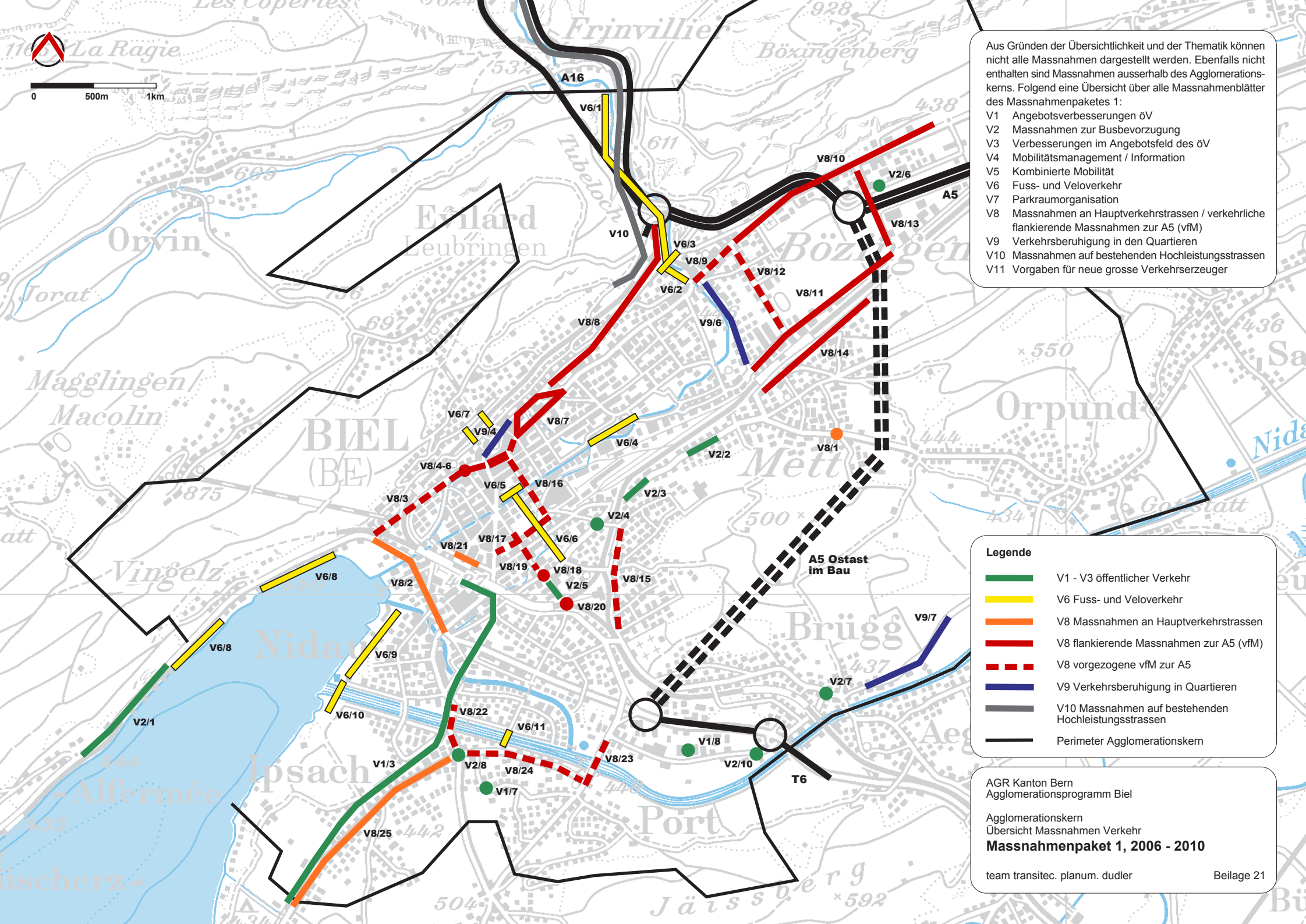
<b>MP1: Massnahmen zur Sicherstellung der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5</b>		<b>Seite</b>
V1	Angebotsverbesserungen öffentlicher Verkehr	4
V2	Massnahmen zur Busbevorzugung	5
V3	Verbesserungen im Angebotsumfeld des öffentlichen Verkehrs	6
V4	Mobilitätsmanagement/Information	7
V5	Kombinierte Mobilität	8
V6	Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehrs-Netz)	9
V7	Parkraumorganisation	10
V8	Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen/verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zur A5	11
V9	Verkehrsberuhigung in den Quartieren	12
V10	Massnahmen auf bestehenden Hochleistungsstrassen	13
V11	Vorgaben für neue grosse Verkehrserzeuger (Nutzungen, Parkhäuser)	14
<b>MP2: Massnahmen zur Sicherstellung einer koordinierten gesamtregionalen Entwicklung</b>		
S1	Regionale Entwicklungsstrategie	15
S2	Qualitative Entwicklung im ländlichen Raum	16
S3	Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen	17
<b>MP3: Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung und zur Verbesserung der Siedlungsqualität in der Agglomeration Biel</b>		
S4	Siedlungsrichtplan Agglomeration	18
S5	Koordinierte Ortsplanungsrevisionen Agglomeration	19
S6	Realisierung der Entwicklungsstandorte Agglomeration	20
S7	Koordinierte Fördermassnahmen	21
S8	Lärmschutz Bahn und Strasse	22
S9	Naherholungsraum Bielerbucht	23
S10	Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal	24



0 500m 1km

Aus Gründen der Übersichtlichkeit und der Thematik können nicht alle Massnahmen dargestellt werden. Ebenfalls nicht enthalten sind Massnahmen ausserhalb des Agglomerationskerns. Folgend eine Übersicht über alle Massnahmenblätter des Massnahmenpaketes 1:

- V1 Angebotsverbesserungen öV
- V2 Massnahmen zur Busbevorzugung
- V3 Verbesserungen im Angebotsfeld des öV
- V4 Mobilitätsmanagement / Information
- V5 Kombinierte Mobilität
- V6 Fuss- und Veloverkehr
- V7 Parkraumorganisation
- V8 Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen / verkehrliche flankierende Massnahmen zur A5 (vfm)
- V9 Verkehrsberuhigung in den Quartieren
- V10 Massnahmen auf bestehenden Hochleistungsstrassen
- V11 Vorgaben für neue grosse Verkehrserzeuger



**Legende**

- V1 - V3 öffentlicher Verkehr
- V6 Fuss- und Veloverkehr
- V8 Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen
- V8 flankierende Massnahmen zur A5 (vfm)
- - - V8 vorgezogene vfm zur A5
- V9 Verkehrsberuhigung in Quartieren
- V10 Massnahmen auf bestehenden Hochleistungsstrassen
- Perimeter Agglomerationskern

AGR Kanton Bern  
 Agglomerationsprogramm Biel

Agglomerationskern  
 Übersicht Massnahmen Verkehr  
**Massnahmenpaket 1, 2006 - 2010**

team transitec. planum. dudler

## Massnahmenblätter, Umsetzung nach 2010

### **MP4: Entlastung des Strassennetzes und nachhaltige Sicherstellung der Entlastungswirkung mit Hilfe der A5 Umfahrung Biel und der verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM (2010–2020)**

V20 A5 Ostast	25
V21 Verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zum Ostast	26
V23 A5 Westast (inkl. Vingelz)	27
V24 Verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zum Westast	28

### **MP5: Massnahmen zur langfristigen Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität und zur Erschliessung der Region (2010-2020+)**

V25 Erschliessung/Querung Güterbahnhof	29
V26 SBB-Doppelspur Ligerz	30
V27 Angebotsverbesserungen und Infrastrukturausbau öV	31
V28 Road-Pricing	32
V29 Ausbau öV-Achse Bahnhof Biel-Güterbahnhof-Mett-Bözingenfeld	33

### **MP6: Massnahmen zur Reparatur und Ergänzung des übergeordneten Verkehrsnetzes (2010-2020+)**

V30 A5-Umfahrung Twann	34
V31 Zweiradführung linkes Bielerseeufer	35
V32 A5-Umfahrung Tüscherz-Alfermée	36
V33 Ausbau T6 Lyss-Biel	37
V34 Option A5-Anschluss Orpund	38

## Planbeilagen

Beilage 21: Übersicht über Massnahmen Verkehr im Agglomerationskern, 2006-2010

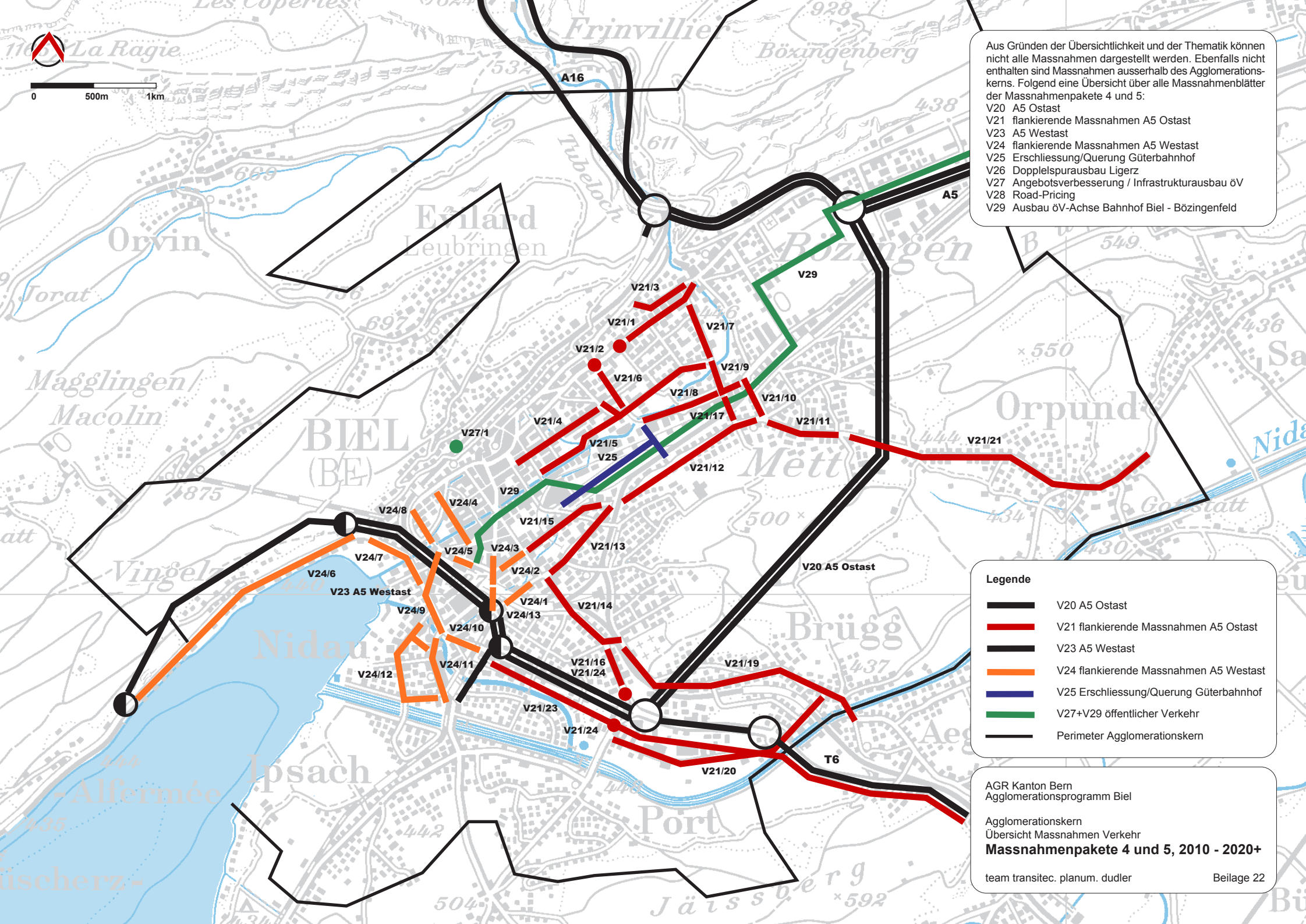
Beilage 22: Übersicht über Massnahmen Verkehr im Agglomerationskern, 2010-2020+



0 500m 1km

Aus Gründen der Übersichtlichkeit und der Thematik können nicht alle Massnahmen dargestellt werden. Ebenfalls nicht enthalten sind Massnahmen ausserhalb des Agglomerationskerns. Folgend eine Übersicht über alle Massnahmenblätter der Massnahmenpakete 4 und 5:

- V20 A5 Ostast
- V21 flankierende Massnahmen A5 Ostast
- V23 A5 Westast
- V24 flankierende Massnahmen A5 Westast
- V25 Erschliessung/Querung Güterbahnhof
- V26 Doppelspurausbau Ligerz
- V27 Angebotsverbesserung / Infrastrukturausbau öV
- V28 Road-Pricing
- V29 Ausbau öV-Achse Bahnhof Biel - Bözingenfeld



**Legende**

- V20 A5 Ostast
- V21 flankierende Massnahmen A5 Ostast
- V23 A5 Westast
- V24 flankierende Massnahmen A5 Westast
- V25 Erschliessung/Querung Güterbahnhof
- V27+V29 öffentlicher Verkehr
- Perimeter Agglomerationskern

AGR Kanton Bern  
Agglomerationsprogramm Biel

Agglomerationskern  
Übersicht Massnahmen Verkehr  
**Massnahmenpakete 4 und 5, 2010 - 2020+**

team transitec. planum. dudler Beilage 22

**V1: Angebotsverbesserungen öffentlicher Verkehr**

2006-2010

**Massnahmenbeschrieb**

Mit Fahrplanverdichtungen- und optimierungen sowie Ergänzungen von Bus- und Trolleybuslinien sollen die Kapazitäten und die Attraktivität des öV erhöht werden. Konkrete Massnahmenvorschläge siehe Rückseite.

**Zielsetzung/Begründung**

Zur Sicherstellung der Mobilität soll das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV (1% pro Jahr) in der Agglomeration Biel durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden. Dies bedeutet ein zusätzliches Passagieraufkommen beim öV um ca. 25-50% (bis 2015). Als zusätzliches Ziel soll der MIV im Agglomerationszentrum in den Spitzenzeiten um 10% reduziert werden.

**Umsetzung**

Fahrplanverdichtungen und Ergänzungen von Bus- und Trolleybuslinien können nur teilweise im Rahmen des Angebotsbeschlusses 2005-2008 umgesetzt werden. Verschiedene Massnahmen führen zu einer Erhöhung der Angebotsstufe und müssen bei der Festlegung des Angebotsbeschlusses 2009-2012 berücksichtigt werden. Allenfalls können einzelne Aufstufungen vorgezogen werden.

Federführung für Planung: RVK

Umsetzung durch Angebotsbeschluss des Grossen Rates und in den Budgets des Kantons.

**Kosten**

Kosten der im Angebotsbeschluss 2005-08 bisher vorgesehen Massnahmen: Fr. 2.5 Mio/Jahr

Kosten der zusätzlichen Massnahmen: Fr. 4.5 Mio/Jahr

Der Kostenteiler richtet sich nach dem Gesetz über den öffentlichen Verkehr: Gemeinden 1/3 gemäss öV-Punkten, Kanton 2/3. Es wird vorläufig davon ausgegangen, dass der Bund keine Beiträge an die Betriebskosten entrichtet.

Kosten für zusätzliche Massnahmen (Franken/Jahr): Gemeinden: Fr. 1.5 Mio, Kanton 3 Mio

**Abhängigkeiten**

Der angestrebte Umlagerungs-Effekt wird nur im Verbund mit weiteren Massnahmen (insb. V3, V4, V7, V11) erreicht. Von besonderer Bedeutung ist die Massnahme V2 (Busbevorzugung), welche zur Erreichung des Ziels unerlässlich ist. Längerfristig ist auch die Umsetzung der S-Massnahmen ausschlaggebend.

**Hinweise**

## V1 Angebotsverbesserungen öV 2006-2010

25.10.2004

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme	Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V1	1	Biel, Brügg, Port		Angebotsverdichtung der Linien 2, 7 und 8 vom 20' auf den 15'-Takt zur Verbesserung der Angebotsqualität und Kapazitätssicherung	1.50		Aufstufung in AK von A auf B notwendig
V1	2	Biel/Nidau		Angebotsverdichtung bei den Linien 1 und 4 zum durchgehenden 7/8-Takt (Schliessung der Taktlücke morgens) zur Verbesserung der Angebotsqualität und Kapazitätssicherung	0.50		Aufstufung in AK von B auf C notwendig
V1	3	Korridor Biel - Täuffelen		Schrittweise Angebotsverdichtung BTI zur Verbesserung der Angebotsqualität und Kapazitätssicherung (Fernziel durchgehender 15'-Takt)			In AK enthalten
V1	4	Korridore Biel - Solothurn und Biel - Neuenburg		Verdichtungskurse auf den Regionalzugslinien Solothurn - Biel und Neuenburg - Biel zur Verbesserung der Angebotsqualität (Fernziel: Minimalstandard Halbstundentakt bei allen Regionalzügen nach Biel, ev. jedoch erst vollständig umsetzbar, wenn Infrastrukturausbau erfolgt ist)	1.50		Vorschlag, teilweise Steigerung der Angebotsstufe in AK notwendig
V1	5	Vallée de Tavannes		Umsteigefreie Verbindungen aus dem Vallée de Tavannes durch Einsatz von Flügelzügen (Koppelung in Sonceboz), Massnahme bedingt Einsatz neues Rollmaterial auf dieser Strecke, ev. Abtausch mit Rollmaterial anderer Regionallinien möglich	1.00	X	Zielsetzung RVK
V1	6	Agglokern		Gezielter Einsatz von Zusatzkursen zur Kapazitätssicherung auf betroffenen Linienabschnitten	0.25		Wird bereits heute punktuell praktiziert
V1	7	Biel/Nidau/Port/ (Ipsach)		Netzerweiterung/Linienerlängerung im Raum Nidau/Port zur besseren Gebietserschliessung	0.50	X	Bestvariante gem. Angebotsstudie Nidau
V1	8	Brügg, Biel		Zusatzangebot Centre Brügg im Zusammenhang mit Erweiterung/Umbau Centre Brügg	0.50		Angebotsstudie im Zsh. UeO Centre Brügg
V1	9	Korridor Biel - Grenchen		Angebotskoordination Biel - Grenchen: Die Buslinien Biel - Pieterlen, Biel - Meinisberg und Grenchen - Lengnau werden miteinander ver-knüpft. Damit entstehen neue und schnellere ÖV-Verbindungen für diverse Destinationen bzw. es entfallen verschiedene Umweg-Verbindungen.	0.04		Projekt vorhanden
V1	10	Ganze Agglomeration		Ausdehnung der Betriebszeiten: 5:30 - 00:30 für die Bahn u. Buslinien ab der Angbosstufe 4 (vereinzelt ab 3) zur Verbesserung der Zeitlichen Verfügbarkeit	0.50		Vorschlag, Anschlüsse auf Frühzüge wird teilweise erfüllt (Hauptlinien)
V1	11	Ganze Agglomeration		Ausbau der Nacht- und Frühverbindungen zwischen 00:30 und 5:30 Uhr zur Verbesserung der zeitlichen Verfügbarkeit	0.15		Vorschlag

AK=Kant. Angebotskonzept

X Amortisation der Investition in Betriebskosten enthalten

**V2: Massnahmen zur Busbevorzugung**

2006-2010

**Massnahmenbeschrieb**

Mit Massnahmen zur Busbevorzugung (Busbevorzugung an Lichtsignalanlagen, separate Busspuren, Kaphaltstellen usw.) ist sicherzustellen, dass die Bus- und Trolleybusse auch in Spitzenzeiten ohne wesentliche Zeitverluste verkehren können. Die Massnahmen bedingen teilweise Anpassungen des Betriebskonzeptes auf den Strassen. Konkrete Massnahmenvorschläge siehe Rückseite.

**Zielsetzung/Begründung**

Zur Sicherstellung der Mobilität soll das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV (1% pro Jahr) in der Agglomeration Biel durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden. Dies bedingt ein funktionsfähiges und attraktives öffentliches Verkehrsangebot.

**Umsetzung**

Zuständig für die Planung und Realisierung von Massnahmen zur Busbevorzugung inklusive der Anpassungen der Betriebskonzepte für die Strassen sind die Strasseneigentümer, d.h. i.d.R. der Kanton oder die Standortgemeinden. Massgebend ist die entsprechende Gesetzgebung des Kantons. Falls es sich um eine vFM handelt, sind die Vorgaben der massgebenden nationalstrassenrechtlichen Ausführungsprojekte zu berücksichtigen.

Federführung für Planung: Heute Strasseneigentümer, zukünftig Agglomeration.

Umsetzung durch Finanzierungsbeschlüsse der beteiligten Kostenträger. Da aufgrund der aktuellen Gesetzgebung die Standortgemeinden hohe Kostenanteile übernehmen müssen, scheitert die Realisierung von regional wichtigen Massnahmen oft an der mangelnden Bereitschaft dieser Gemeinden. Deshalb ist ein sämtliche Agglogemeinden umfassender Verteilschlüssel für die Gemeindebeiträge auf der Basis einer Vereinbarung anzustreben.

**Kosten**

Kosten 2006-2010: 10.8 Mio Fr.

Der Kostenteiler ist je nach Strasseneigentum und Massnahme unterschiedlich. Ein Kostenteiler Kanton/Gemeinden kann hier nicht angegeben werden.

Zur Sicherstellung dieser prioritären Massnahme ist ein namhafter Agglo-Beitrag des Bundes erforderlich. Annahme: 5 Mio Fr.

**Abhängigkeiten**

Die Massnahmen zur Busbevorzugung weisen Wechselwirkungen zu den übrigen Verkehrsmassnahmen auf, namentlich Angebotsverbesserungen öV (V1), Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen (V8) und Verkehrsorganisation in der Innenstadt (V9). Insbesondere ist eine Abstimmung mit den vFM zur A5 notwendig (V21, V23).

**Hinweise**

## V2 Massnahmen zur Busbevorzugung 2006-2010

25.10.2004

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme	Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V2	1	Biel/Tüscherz- Alfermée	Neuenburgstrasse	Verlängerung Busspur Neuenburgstrasse bis Alfermée (neue Spurenaufteilung analog dem bereits realisierten Abschnitt 'Schlössli-Vingelz Tessenbergstrasse')		0.05	Vorschlag
V2	2	Biel	Mett	Verlängerung der bestehenden Busspur auf der Mettstrasse vor dem Kreisel Mühlestrasse (Fahrtrichtung Ost)		0.02	Vorschlag
V2	3	Biel	Mettstrasse / Bahnunterführung	Prüfung einer Dosierung mit Busspur bei der Bahnunterführung in Fahrtrichtung West (Abstimmung auf Massnahme 25 Brühlplatz)		1.20	Vorschlag
V2	4	Biel	Brühlplatz	Neue LSA beim Knoten Brühlplatz (statt Kreisel) oder Steuerung des Kreisels zugunsten Busbeschleunigung		0.70	Vorschlag
V2	5	Biel	Brüggstrasse	Busbevorzugung auf der Brüggstrasse Richt. Bahnhof (Prüfung Busspur)		0.30	Vorschlag
V2	6	Biel	Bözingenfeld	Optimierung der ÖV-Bevorzugung im Hinblick auf die durch die laufende Nutzungsentwicklung hervorgerufene Verkehrszunahme (z.B. Anpassung Busanmeldung an Staulängen, Massnahmen bei Kreisel Renferstrasse / Zürichstrasse, Knoten Längfeldweg / Renferstrasse)		0.60	Vorschlag
V2	7	Brügg	Bereich Hauptstrasse / Bahnhof	Sicherung der Bus-Abbiegebeziehungen bzw. Reduktion der Wartezeiten (temporäre LSA Steuerung prüfen)		0.30	Vorschlag
V2	8	Nidau / Ipsach	Kreuzweg	Busbevorzugung am Kreisel Kreuzweg.		0.30	Projekt vorhanden.
V2	9	Agglo	diverse Standorte	Verbesserung der Busbevorzugung bei best. LSA wie z.B. Oberer Quai, Kreuzplatz usw. (Anpassung an Staulängen)		1.50	Vorschlag
V2	10	Brügg	Bereich Erlen- /Neubrückstrasse	Sicherung der Busrouten im Hinblick auf die durch die laufende Nutzungsentwicklung hervorgerufene Verkehrszunahme (ÖV-Bevorzugung bei den Kreiseln mit temporärer LSA)		0.80	Vorschlag
V2	11	Agglo	Hauptachsen	Schrittweise Umsetzung eines Konzeptes zur Verkehrsdosierung mit integrierten Massnahmen zur Sicherstellung des Busverkehrs (Seevorstadt, Mühlebrücke/Kanalgasse, Mettstrasse, Brüggstrasse usw.)		5.00	Generelle Stossrichtung ist in verschiedenen Konzepten enthalten

Hinweis: Weitere Massnahmen zur Busbevorzugung sind in den Massnahmenblättern V8, V21, V24 enthalten.



**V3: Verbesserungen im Angebotsumfeld des öffentlichen Verkehrs**

2006-2010

**Massnahmenbeschreibung**

Mit einem integralen Tarifverbund (zumindest für das Kerngebiet der Agglomeration) und mit Massnahmen zur Aufwertung der öV-Haltestellen (Verbesserung der Zugänglichkeit, Witterungsschutz, Ausrüstung, Erscheinungsbild, Beleuchtung, Sicherheit usw.) ist die Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel möglichst kundenfreundlich zu gestalten.

**Zielsetzung/Begründung**

Zur Sicherstellung der Mobilität soll das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV (1% pro Jahr) in der Agglomeration Biel durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden. Dies bedingt u.a möglichst attraktive Rahmenbedingungen zur Benützung des öffentlichen Verkehrs.

**Umsetzung**

Zuständig für die Einführung des integralen Tarifverbundes ist der bestehende Tarifverbund Abo ZigZag resp. die darin vertretenen Transportunternehmungen.

Zuständig für die Aufwertung der öV-Haltestellen sind die Standortgemeinden und die Transportunternehmungen (für Bahnhofstellen innerhalb der Bahnareale sind die Transportunternehmungen alleine zuständig). In einem ersten Schritt sollen unter der Federführung der RVK der Handlungsbedarf präzisiert sowie Standards festgelegt werden (entsprechende Vorstudie ist im Budget der RVK 2004 enthalten).

Umsetzung durch Finanzierungsbeschlüsse der beteiligten Kostenträger. Da aufgrund der aktuellen Gesetzgebung die Standortgemeinden hohe Kostenanteile übernehmen müssen, scheitert die Realisierung von Verbesserungen von öV-Haltestellen oft an der mangelnden Bereitschaft dieser Gemeinden.

**Kosten**

Kosten der notwendigen Massnahmen 2006-2010: Können beim aktuellen Stand nur grob geschätzt werden: 5 Mio

Angenommener Kostenteiler: Bund und Kanton je 1 Mio, Gemeinden 3 Mio

Zur Sicherstellung dieser Massnahme ist ein namhafter Agglo-Beitrag Bund erforderlich.

**Abhängigkeiten**

Die Massnahmen zur Verbesserung des Angebotsumfeldes können weitgehend unabhängig von anderen Massnahmen realisiert werden. Wichtig sind Synergien mit den Massnahmen V5 (kombinierte Mobilität).

**Hinweise**

**V4: Mobilitätsmanagement/Information**

2006-2010

**Massnahmenbeschrieb**

Die kombinierte Mobilität, also die umweltfreundliche Mobilitätskette mit Fussweg, Velo, öV und weiteren Angeboten wie z.B. Car-Sharing ist schon heute recht gut ausgebaut, aber noch zuwenig bekannt. Zusätzliche Informationen sind vorallem für nicht routinemässig durchgeführte Fahrten nützlich.

Die wichtigsten Massnahmen sind (siehe auch Rückseite):

- Einrichten einer Mobilitätszentrale, welche die verschiedenen Mobilitätsangebote initiiert und koordiniert, als Anlauf-, Informations- und Verkaufsstelle dient und mit gezieltem Mobilitätsmanagement und mit Mobilitätsberatung Anreize zum angestrebten Mobilitätsverhalten vermittelt.
- Einrichten einer Internetplattform mit den Netzen und Daten für öV, MIV, Fuss- und Veloverkehr
- Verfassen eines Stadtplanes für kombinierte Mobilität mit Fusswegen, Velorouten und –parkierung, öV-Netz, Car-Sharing Standorten und Strassenverzeichnis.

**Zielsetzung/Begründung**

Zur Sicherstellung der Mobilität soll das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV (1% pro Jahr) in der Agglomeration Biel durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden. Ein funktionsfähiges und attraktives Angebot für den öffentlichen und den Langsamverkehr genügt zur Erreichung dieser Zielsetzung nicht. Es braucht unterstützende Kommunikationsmassnahmen, welche zum angestrebten Mobilitätsverhalten animieren.

**Umsetzung**

Die Trägerschaft für eine regionale Mobilitätszentrale und ein regionales Mobilitätsmanagement besteht noch nicht und muss in einem ersten Schritt gegründet werden. Beteiligte sind die Gemeinden, die Transportunternehmungen und Mobilitätsanbieter sowie Bund und Kanton mit ihren Programmen (Energie Schweiz, Mobilservice usw.). Die weiteren Informationsmassnahmen sind von der Mobilitätszentrale zu initiieren und koordinieren.

Federführend für die Planung und Realisierung der Mobilitätszentrale ist die Agglomeration.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Infrastruktur 3.3 Mio Fr., Betrieb 0.8 Mio Fr./Jahr.

Der Kostenteiler ist unter den Beteiligten festzulegen. Zur Sicherstellung dieser prioritären Massnahme ist ein namhafter Agglo-Beitrag Bund erforderlich. Vorschlag: 1.7 Mio Fr. für die Infrastrukturkosten.

**Abhängigkeiten**

Die Massnahme V4 bedingt die notwendigen Angebotsverbesserungen beim öV (V1) sowie die Bereitstellung der Angebote der kombinierten Mobilität (V5).

**Hinweise**

## V4 Mobilitätszentrale/Information 2006-2010

25.10.2004

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme	Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V4	1	Biel/Bienne	Mobilitätszentrale	Einrichten und Betrieb einer Mobilitätszentrale für alle Transportunternehmen in Biel mit folgenden Aufgaben: Billettierung, Individuelle Beratung und Information über Mobilitätsangebote, Koordination der Mobilitätsangebote (Car-Sharing, Hauslieferdienst usw.). Mobilitätsberatung für Unternehmungen (ev. Pflicht für Mobilitätsberatung bei Erschliessung grösserer Grundstücke und Ansiedlung neuer Firmen), Umsetzen von punktuellen Förderungsprojekten, Koordination und Durchführung von Mobilitätskampagnen (vgl. Nr. 4).		2.00	Vorschlag, Erfahrungen mit Mobilitätszentrale expo.02
V4	2	Agglokern	Infobienne	Einrichten der Internet-Plattform "info-bienne" mit den Netzen und Daten für öV, MIV, Veloverkehr, Fussverkehr. Betrieb und Aktualisierung der Daten dank Werbung selbsttragend		0.70	Vorschlag
V4	3	Agglokern	Mobilitätskarte	Erfassen und Nachführen eines Stadtplanes mit: Fusswegen, Velorouten, Veloparkierung, ÖV-Haltestellen, P&R, B&R, Velostationen, Mietangeboten, Car-Sharing Standorten, Informationen zu den Tarifen (Tarifverbund), Strassenverzeichnis		0.50	Vorarbeiten bez. expo.02 der Stadt Biel vorhanden
V4	4	Agglokern	Mobilitätskampagnen	Durchführen von Kampagnen und Werbeaktionen, die auf die Angebote der kombinierten Mobilität hinweisen.	0.50		Vorschlag, Bsp. "Journée sans voiture", durchgeführt erstmals 2003 in Biel
V4	5	Agglokern	Firmen	Mobilitätsberatung und Durchführen von Mobilitätsaktionen bei Firmen	0.20		Vorschlag
V4	6	Agglokern	Agglokern	Bereitstellen statistischer Grundlagendaten für Fuss-, Veloverkehr und die kombinierte Mobilität: Durch die systematische Zählung soll die Bedeutung und die Veränderung dieser Verkehrsarten transparent gemacht werden. Anschaffen von geeigneten Zählinstrumenten und jährliche Auswertung.	0.10	0.10	Vorschlag

0.80

3.30

**V5: Kombinierte Mobilität**

2006-2010

**Massnahmenbeschrieb**

Die kombinierte Mobilität ist mit Infrastrukturverbesserungen an den Umsteigeorten zu fördern und mit neuen betrieblichen Angeboten zu erweitern, welche als Alternative oder Ergänzung zum motorisierten Individualverkehr dienen können (siehe auch Rückseite).

Betriebliche Angebote: Car-Sharing, Hauslieferdienste, Velotransporte mit der Bahn, Call-a-Bike (Mietvelos), Taxibetriebe, City-Logistik für den Güterverkehr im Agglomerationskern usw.

Infrastrukturangebote (Bike+Ride und Park+Ride): Diebstahlsichere Veloabstellplätze bei allen Bahnstationen und geeigneten Busstationen. Beschränkte Anzahl Autoabstellplätze an geeigneten Bahnstationen für Bahnkunden, für welche die Station mit dem Velo oder öV schlecht erreichbar ist. Mit Nutzungen kombinierte P+R-Parkplätze an der Peripherie sind als Option zu prüfen.

**Zielsetzung/Begründung**

Zur Sicherstellung der Mobilität soll das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV (1% pro Jahr) in der Agglomeration Biel durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden. Nebst einem funktionsfähigen und attraktiven Angebot für den öffentlichen und den Langsamverkehr braucht es unterstützende zusätzliche Angebote und Anreize zum Verzicht auf die ausschliessliche Benützung des PWS.

**Umsetzung**

Für die betrieblichen Angebote der kombinierten Mobilität sind unterschiedliche Trägerschaften zuständig, in der Regel ohne Beteiligung der öffentlichen Hand. Gemeinden und Kanton sollen günstige Rahmenbedingungen für die Realisierung und den Betrieb der kombinierten Mobilitätsangebote sicherstellen. Zuständig für die Erstellung und den Betrieb von Abstellplätzen für Autos und Velos sind in erster Linie die Standortgemeinden (Transportunternehmungen innerhalb der Bahnareale).

In einem ersten Schritt sollen unter der Federführung der Agglomeration der Handlungsbedarf präzisiert und die Massnahmen konkretisiert werden.

Es ist Aufgabe der Mobilitätszentrale (V4), die Angebote der kombinierten Mobilität gezielt zu fördern und zu koordinieren.

**Kosten**

Betriebliche Angebote (Startfinanzierung) 2006-2010: Fr. 4.5 Mio.

Infrastrukturmassnahmen 2006-2010: Fr. 16 Mio.

Die betrieblichen Angebote sollen wenn möglich selbsttragend sein, benötigen aber eine Startfinanzierung. Notwendige Subventionierungen sind unter den Beteiligten zu vereinbaren. Für die Abstellplätze soll ein Kostenteiler zwischen Bund, Kanton, den nutzniessenden Gemeinden und Transportunternehmungen festgelegt werden (Vorschlag: je 25%).

Agglo-Beitrag Bund: 4 Mio.

**Abhängigkeiten**

Die Massnahmen V5 können weitgehend eigenständig realisiert werden; eine Unterstützung und Koordination durch die Massnahme V4 sowie möglichst grosse Synergien mit der Massnahme V3 (Angebotsfeld öV) sind jedoch notwendig für eine möglichst hohe Wirksamkeit.

**Hinweise**

## V5 Kombinierte Mobilität 2006-2010

25.10.2004

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme		Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V5	1	Agglomeration	Bike&Ride	Jede Bahnhaltestelle ist mit genügend gedeckten und diebstahlsicheren Veloparkplätzen zu versehen. An wichtigen Haltestellen sind Velostationen vorzusehen (total ca. 2000 - 3000 P).			4.00	Vorschlag
V5	2	Biel/Bienne	Bike&Ride Bahnhofplatz West / Bahnhof Süd	Je 300 Velo-P als Satelliten mit best. Velostation kombinieren			2.00	Vorschlag, Koordination mit Projekt Umgestaltung Bahnhofplatz (Wettbewerb)
V5	3	Agglokern	P&R Agglokern	P&R-Anlagen in den Randgebieten des Agglokerns nahe bei den Einfallsachsen aufgrund eines Konzeptes, kombiniert mit andern Nutzungen. Mögl. Standorte: Bözingenfeld, Brüggmoos (Benutzerkreis restriktiv auswählen). Vereinheitlichen des Erscheinungsbildes und der Billettierung gem. Konzept S-Bahn-Bern.			2.00	Vorschlag
V5	4	Ganze Agglomeration	P&R Agglo	Bereitstellung bzw. Ausbau dispers verteilter P&R-Angebote an verschiedenen Standorten in der Region. Konkurrenz zum ÖV mit restriktiver Auswahl des Benutzerkreises verhindern. Vereinheitlichen des Erscheinungsbildes und der Billettierung gem. Konzept S-Bahn-Bern.			3.00	Vorschlag
V5	5	Ganze Agglomeration	Velotransport mit Bahn	Der Zunahme des motorisierten Freizeitverkehrs kann nur mit guten Angeboten für die Naherholung und mit einer umweltfreundlichen Mobilität begegnet werden. Biel ist als idealer Ausgangspunkt fürs Velowandern zu stärken. Der Velotransport mit den Schnellzügen aus den Regionen Zürich, Basel, Lausanne und Genf ist zu verbessern. Die restriktiven Regelungen in den ICN Neigezügen sind zu ändern und das Platzangebot ist zu verbessern.			0.00	Vgl. Petition der Verkehrsverbände. Seit August 2004 werden als Versuch an Wochenenden und schönem Wetter zwei Extrazüge eingesetzt.
V5	6	Agglokern	City-Logistik	Organisieren der City-Logistik mit: - Einrichten von ein bis zwei Güterumschlagstellen (z.B. Bözingenfeld, Brüggmoos) - Einrichten der Logistik-Zentrale - Anschaffen von Elektrofahrzeugen für den Speditionsdienst - Der Betrieb erfolgt kostendeckend			3.00	Vorschlag
V5	7	Agglokern	Call-a-Bike	Call-a-Bike (Mietvelo) als Ergänzung zum öV: - Einrichten des Call-a-Bike Systems mit ca. 500 Velos - Betrieb ist kostendeckend			1.50	Vorschlag

**V6: Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehrs-Netz)**

2006-2010

**Massnahmenbeschrieb**

Ergänzung der Netze für den Fuss- und Veloverkehr und Reparaturmassnahmen am bestehenden Netz (Querungspunkte, Unfallsschwerpunkte, Gestaltung des öffentlichen Raumes, ...). Hier werden wichtige Schlüsselmassnahmen aufgeführt, welche zur Attraktivierung des Langsamverkehrs wesentlich beitragen. Weitere Massnahmen sind in V8 (Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen) und V9 (Verkehrsberuhigung in den Quartieren) enthalten. Besonders wichtig ist die Realisierung der flankierenden Massnahmen zur A5: Dank diesen Massnahmen kann die Mischverkehrssituation entscheidend verbessert werden (V21, V24). Weil MIV und besonders der Schwerverkehr in Biel weiter zunehmen, kann mit (Reparatur)Massnahmen nicht bis zur Eröffnung der A5 gewartet werden. V8 enthält deshalb vorgezogene flankierende Massnahmen zur A5, deren Realisierung bereits kurzfristige Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bringen.

**Zielsetzung/Begründung**

Zur Sicherstellung der Mobilität soll das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV (1% pro Jahr) in der Agglomeration Biel durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden. Zur Erreichung dieses Ziels muss unter anderem das Angebot für Fussgänger und Velofahrer optimiert werden. Im Vordergrund stehen insbesondere Massnahmen, welche kürzere Verbindungen, mehr Sicherheit und attraktivere Wege bewirken. Die Wirksamkeit der Massnahmen ergibt sich insbesondere im Netzverbund. Weil der Anteil der MIV-Binnenpendler in Biel von 1990-2000 von 27% auf 36% gestiegen ist, bringen Massnahmen am Meisten, die kurze MIV-Fahrten auf den Fuss- und Veloverkehr umlagern. Damit kann auch der für die Kapazitätsberechnungen des MIV massgebende Spitzenstundenverkehr gesenkt und weitere Nachteile für den Fuss- und Veloverkehr vermieden werden.

**Umsetzung**

Für die Planung und Realisierung von Radverbindungen und Fusswegen sind die Gemeinden und der Kanton zuständig. Die Gemeinden verfügen in der Regel über entsprechende Planungen, welche es nun umzusetzen gilt. Besonders zu beachten ist die innerörtliche Mischverkehrssituation, bei der Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr auch andere Verkehrsarten betreffen.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr. 16 Mio.

Kostenträger sind die Gemeinden (Fr. 6 Mio) und der Kanton (Fr. 5 Mio.). Vorschlag Agglo-Beitrag Bund: Fr. 5 Mio

**Abhängigkeiten**

Die Massnahme V6 ist mit den Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen (V8) und der Verkehrsberuhigung in den Quartieren (V9) abzustimmen.

**Hinweise**

Fuss- und Velowege im Bereich von Nationalstrassen werden im Rahmen der entsprechenden Ausführungsprojekte geplant und realisiert. Siehe auch Massnahme V10.

## V6 Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehrsnetz) 2006-2010

25.10.2004

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme		Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V6	1	Biel, Frinwillier	Taubenlochschlucht	Sicherung des für die Naherholung wichtigen Weges vor Steinschlag.			1.00	Abklärungen seitens Baudirektion Biel im Gang
V6	2	Biel/Bienne	Taubenlochschlucht	Direkte Führung des Weges durch den untersten Teil der Schlucht (Ausgang Bözingen).			0.50	Vorschlag, Koordination mit Neuorganisation des ganzen Areal
V6	3	Biel/Bienne	Fuchsenried - Zollhausstrasse	Neuer Steg für Fussverkehr über die Taubenlochschlucht. Direkte Quartierver- bindung und Anschluss von Teilen des Quartiers Zollhausstrasse an die Buslinie ins Fuchsenried (Vergrößerung des Einzugsgebietes der Bushaltestelle).			1.00	Vorschlag
V6	4	Biel/Bienne	Gottstattstrasse - Stadtpark	Fehlendes Teilstück für Weg entlang Schüss.			1.00	Vorschlag
V6	5	Biel/Bienne	Neumarktstrasse - Zentralplatz	Durchgehende Fusswegverbindung entlang der Schüss (Oberer Quai nordseitig).			0.50	Überbauungsordnung vor Vorprüfung
V6	6	Biel/Bienne	Oberer Quai - Madretschstrasse	Durchgehende Fuss- und Veloverbindung Innenstadt - Madretsch.			2.00	In Planung (Etappierung wegen baurechtlicher Randbedingungen und Besitzverhältnissen nötig)
V6	7	Biel/Bienne	SBB Linie Biel - Sonceboz	Netzlücken schliessen mit gesicherten Fussgängerübergängen, Unter- oder Überführungen.			2.00	Vorschlag
V6	8	Biel/Bienne	Strandboden - Vingelz	Realisieren des Seeuferwegs.			2.00	Seeuferweg in Planung (Stadt Biel)
V6	9	Nidau, Biel/Bienne	Nidau-Büren Kanal - Ländte Biel	Durchgehende Fusswegverbindung in der Nähe des Ufers. Velofahren gestattet.			1.00	Seebucht in Planung (Gemeinden Biel und Nidau), vgl. S9
V6	10	Nidau	Nidau-Büren Kanal	Neue Brücke für Fuss- und Veloverkehr (Seeuferweg).			1.00	Seebucht in Planung (Gemeinden Biel und Nidau), vgl. S9
V6	11	Nidau, Port	Nidau-Büren Kanal	Neue Brücke für Fuss- und Veloverkehr zur Vervollständigung des engmaschigen Fuss- und Veloverkehrsnetzes. Erschliessung der Neubaugebiete in Nidau und Port. Neue Fuss- und Veloverbindung wichtiger Quartiere in Nidau, Port und Biel von Allmendstrasse via Römerstrasse - Brücke über Zihl - Guglerstrasse - Zihlstrasse zum Portplatz.			1.00	Vorschlag
V6	12	Agglomerationskern	Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen	Prüfen aller LSA und wo möglich ergänzen bezüglich: Vorgezogene Haltestreifen, Vorgrün für Velo, Trixi-Spiegel.			0.50	Vorschlag
V6	13	Twann - Tüscherz/ Alfermée	A5 / Seeuferweg	Lücke im Routennetz Velowandern. Berücksichtigung der sportlichen Radfahrer und der Schulkinder. a) Führung des Velowanderns auf dem Strandweg ab Alfermée bis Twann (kurzfristig) b) Führung des Velowanderns auf der rückgebauten A5 (langfristig, bedingt neuen Tunnel für A5, vgl. V24).		inkl. Über- führung Alfermée	2.00	Umsetzung von Sofortmassnahmen 2004/2005, Studie linkes Seeufer, Regionalplanungs- verband Biel-Seeland (vgl. V22, V24, Vxy)
V6	14	Twann	"Wanne" Twann - Ligerz	Schlechte Verbindungsqualität Dorf - See wegen unattraktiver und steiler Unterführung unter der A5. Lücke im Routennetz Velowandern (Bereich "Wanne"): Einspurstrecke, wechselseitige Durchfahrt LSA geregelt, Velo kann nicht überholt werden (Velowandern!). Massnahme: Umbau der best. Unterführung vor dem Tunnelportal zu einer velotauglichen Unterführung und damit verbessern der Durchlässigkeit vom Dorf zum See.			1.00	Vorschlag. Realisierung, falls Umfahrung Twann nicht innert nützlicher Frist realisiert wird (vgl. Vxy)

Hinweis: Weitere Massnahmen zum Fuss- und Veloverkehr sind in den Massnahmenblättern  
V8, V21, V24 und V31 enthalten.

**V7: Parkraumorganisation**

2006-2010

**Massnahmenbeschrieb**

In den Gemeinden der engeren Agglomeration Biel, Nidau, Brügg, Orpund, Ipsach, Port ist eine flächendeckende Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze einzuführen, namentlich zeitliche Beschränkung der Parkierungsdauer und Möglichkeit zur Erhebung von Gebühren. Zur Verbesserung der Parkraumorganisation sollen im Agglomerationskern dispers verteilte Oberflächenparkplätze in zentrale Parkierungsanlagen verlegt werden (siehe auch Rückseite).

In den verkehrsintensiven Einkaufszentren der Agglomeration (mit mehr als 2000 MIV-Fahrten pro Tag) ist eine einheitliche Parkplatzbewirtschaftung mit Gebührenerhebung ab der ersten Minute einzuführen.

Die Gebühren sollen abgestimmt auf die Lenkungsziele etappenweise erhöht werden.

**Zielsetzung/Begründung**

Zur Sicherstellung der Mobilität soll das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV (1% pro Jahr) in der Agglomeration Biel durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden. Nebst den erforderlichen Ausbau- und Attraktivierungsmassnahmen beim öffentlichen Verkehr und beim Langsamverkehr müssen die rechtlich möglichen Steuerungsmassnahmen für den MIV ausgeschöpft werden. Die Massnahmen V7 zielen in erster Linie darauf ab, den Pendlerverkehr ins Zentrum der Agglomeration zu minimieren und finanzielle Anreize zur Reduktion der MIV-Fahrten zu schaffen. Mit der Bewirtschaftung der Parkplätze bei den Einkaufszentren wird dasselbe Ziel für den Einkaufsverkehr angestrebt.

**Umsetzung**

Die Massnahmen werden in Biel, Nidau und Ipsach (teilweise) sowie bei den Einkaufszentren (teilweise) bereits umgesetzt. In den übrigen Gemeinden sind die Massnahmen bei zunehmendem Ausweichen der Pendler in die Peripherie notwendig. Für die gesamte Agglomeration sind gemeinsame Regeln für die Parkplatzbewirtschaftung festzulegen (Federführung Agglomeration).

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010 zur Umsetzung der Parkraumorganisation: 8 Mio Fr.

Angenommener Kostenteiler: Gemeinden 6 Mio, Agglo-Beitrag Bund 2 Mio

Die Bewirtschaftungsmassnahmen sollen selbsttragend sein. Träger sind die Gemeinden und die Einkaufszentren.

**Abhängigkeiten**

Die Massnahme kann selbständig realisiert werden; es bestehen diverse Abhängigkeiten. Die Gebührenerhebung muss überkantonale mit allen Agglomerationen abgestimmt werden, um wirtschaftliche Konkurrenzverzerrungen und Ausweichfahrten zu vermeiden.

**Hinweise**



**V7 Parkraumorganisation 2006-2010****25.10.2004**

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme		Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V7	1	Nidau	ganze Gemeinde	Parkraumbewirtschaftung flächendeckend		Ertrag	0.15	in Planung
V7	2	Brügg	ganze Gemeinde	Parkraumbewirtschaftung flächendeckend		Ertrag	0.15	Vorschlag
V7	3	Ipsach	ganze Gemeinde	Parkraumbewirtschaftung flächendeckend		Ertrag	0.15	in Planung
V7	4	Port	ganze Gemeinde	Parkraumbewirtschaftung flächendeckend		Ertrag	0.15	Vorschlag
V7	5	Orpund	ganze Gemeinde	Parkraumbewirtschaftung flächendeckend		Ertrag	0.15	Vorschlag
V7	6	Agglomerations-kern		Parkplatzreglementation (privat/öffentlich), Schaffung von Vorgaben und Anreizsystemen, die den Parkraumbedarf minimieren.			0.05	Vorschlag, Spielraum beschränkt, da kantonal geregelt
V7	7	Agglomerations-kern		Vereinheitlichung u. Abstimmung der Bewirtschaftungskonzepte und Gebührentarife			0.01	Vorschlag
V7	8	Agglomerations-kern	Verkehrsintensive Gebiete, Zentren	Ausdehnung der gebührenpflichtigen Zeiten		Ertrag	0.01	Vorschlag
V7	9	Agglomerations-kern	Verkehrsintensive Nutzungen	Parkplatzbewirtschaftung mit Einführung einer Gebührenpflicht bei den Einkaufszentren		Ertrag	0.15	Verhandlungen im Gang
V7	10	Agglomerations-kern	Zentren, Quartierschwerpunkte	Verlagerung dispers verteilter Oberflächenparkierung in zentrale Parkierungsanlagen, um die Parkraumorganisation zu verbessern und strassenräumliche Aufwertungsmassnahmen zu realisieren. Anmerkung: Der aufgeführte Kostenbetrag reicht nicht aus, um Parkings und Aufwertungen zu realisieren, ist aber als Beitrag für solche Massnahmen bestimmt (insb. Projekte Aufwertung). Die Finanzierung der Parkings soll in erster Linie über die Einnahmen gedeckt werden.			7.00	Vorschlag, in der Stadt Biel einzelne Projekte umgesetzt oder im Bewilligungsverfahren
V7	11	Biel	Stadtgebiet	Umsetzung der Ziele des Parkraumrichtplanes und des Reglements (Parkraumoptimierung Innenstadt, Bewirtschaftung Bözingenfeld, usw.)				vgl. auch V 11
V7	12	Agglomerations-kern		Umsetzung der Ziele des Richtplanes Verkehrsintensive Nutzungen (ViV)				vgl. auch V 11

**V8: Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen/verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zur A5**

2006-2010

**Massnahmenbeschreibung**

In den Gemeinden der engeren Agglomeration sowie in den Korridoren am linken und rechten Bielerseeufer sind auf den Hauptverkehrsstrassen der Betrieb mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen zu optimieren und wenn möglich die Strassenraumgestaltung nachhaltig zu verbessern. Teilweise handelt es sich um verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zur A5 Umfahrung Biel (zum Abschnitt Bözingenfeld oder vorgezogene vfM zum Ostast und Westast, siehe auch Rückseite).

**Zielsetzung/Begründung**

Mit den Massnahmen sollen eine optimale „Staubbewirtschaftung“ und ein reibungsloser Ablauf des Busverkehrs sichergestellt, die Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden (insb. auch Langsamverkehr) verbessert und die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Strassenräumen erhöht werden. Damit soll auch ein Beitrag zur Aufwertung der zentralen Siedlungsbereiche geleistet und die Rahmenbedingungen zur Umsetzung von Massnahmen wie die Verkehrsorganisation Innenstadt oder Verkehrsberuhigung in den Quartieren geschaffen werden.

**Umsetzung**

Im Zusammenhang mit verschiedenen Planungen (Verkehrsplanung Stadt Biel, flankierende Massnahmen zur A5 Umfahrung, Korridorstudien linkes und rechtes Bielerseeufer) bestehen für den Agglomerationsbereich praktisch flächendeckend inhaltlich koordinierte Massnahmenkataloge von unterschiedlichem Konkretisierungsgrad. Je nach Strasseneigentum sind die Gemeinden oder der Kanton für die Umsetzung zuständig.

Nachdem der Genehmigungsbeschluss des UVEK die vfM nicht mit einbezieht, muss der Massnahmenkatalog in einem ersten Schritt als verbindliche Grundlage für Kanton und Gemeinden festgelegt werden (z.B. Richtplan, siehe auch V21). Diese Grundlage bildet die Basis für die koordinierten Investitionsplanungen der Gemeinden und die Weiterentwicklung des Strassenbauprogramms des Kantons.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: 55 Mio Fr.

Für die einzelnen Abschnitte bestehen sehr unterschiedliche z.T. noch nicht bekannte Kostenteiler. Folgende Aufteilung entspricht einer ersten groben Annäherung, wobei davon ausgegangen wird, dass der Kostenanteil des Bundes insgesamt (Agglo+ vfM) bei 60% liegen wird.

Kosten Kanton 12 Mio, Kosten Gemeinden 10 Mio, Kosten Bund 33 Mio Fr.

**Abhängigkeiten**

Im Bereich mit vfM zur A5 Umfahrung Biel sollen die Massnahmen wenn möglich als vorgezogene vfM realisiert werden. Wichtigste Abhängigkeiten: Massnahmen V2 (Busbevorzugungen) und V 9 (Verkehrsberuhigung in Quartieren).

**Hinweise**

Die Realisierung dieses Paketes wird über das Jahr 2010 hinaus dauern.

## V8 Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen / vFM zur A5 2006-2010

25.10.2004

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme		Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V8	1	Biel/Bienne	Orpundstrasse	Dosierung bei LSA Löhre			0.30	Vorschlag
V8	2	Biel/Bienne	G. Müller - Platz - Aarbergstrasse - Ländtestrasse	Verfüssigung mIV und kurzfristige Optimierung mit Busbeschleunigung, Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr (Verbindung Dr. Schneiderstrasse - Bahnhof Biel)			0.50	Kurzfristige Optimierung (Projekt in Bearbeitung)
V8	3	Biel/Bienne	Seevorstadt (Nordachse)	Seevorstadt wird mit A5 Umfahrung zusätzlich belastet, Massnahmen wegen heutigem Handlungsbedarf vor vFM Westast realisieren: Trottoir entlang Seevorstadt nordseitig, gesicherte Fussgängerquerungen kombiniert mit Abbiegehilfen für Velo in das Quartier, Velostreifen oder Kernfahrbahn. Dosierung MIV an den Einmündungen Spitalstrasse und Zentralstrasse prüfen. Auswirkungen auf Busverkehr und Quartier Pasquart beachten. Städtebaulich anspruchsvoll.			6.00	vFM Westast; Massnahmen vorziehen, da die heutigen Probleme mit der A5 Umfahrung verstärkt werden, Umgestaltung Nordachse, Betriebskonzept 2004
V8	4	Biel/Bienne	Mühlebrücke (Nordachse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept, Fahrspurreduktion und Kreisel bei Einmündung Zentralstrasse, Busbevorzugung, Dosierung MIV vor Kreisel aus Richtung Seevorstadt			1.20	vFM Westast vorgezogen Planungsstudie Nordachse 2002, Betriebskonzept 2004
V8	5	Biel/Bienne	Kanalgasse (Nordachse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept, Busbevorzugung, Verbesserung der Fussgängerquerungen zur Altstadt			2.00	vFM Westast vorgezogen Planungsstudie Nordachse 2002, Betriebskonzept 2004
V8	6	Biel/Bienne	Freiestrasse (Nordachse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept, Busbevorzugung, Kreisel Jurastrasse			1.00	vFM Westast vorgezogen, Planungsstudie Nordachse 2002, Betriebskonzept 2004
V8	7	Biel/Bienne	Heilmannstrasse - Bözingenstrasse (Nordachse)	Dosierung MIV an der Göuffstrasse / Heilmannstrasse, Prüfen von alternativer Verkehrsführung des Verkehrs aus Reuchenettestrasse über Bubenbergstrasse (u.a. Verhindern Schleichverkehr Altstadt), Busbevorzugung.			2.00	vFM Ostast, Betriebskonzept Nordachse Stadt Biel 2004
V8	8	Biel/Bienne	Reuchenettestrasse	Velostreifen bergwärts, Trottoir stellenweise, Geschwindigkeitsreduktion, Sicherung von Fusswegquerungen, Dosierung MIV möglichst nahe am geplanten Autobahnanschluss			4.00	vFM Ostast + Projekt TBA Kt. Bern 2003, Mitwirkung März 04
V8	9	Biel/Bienne	Solothurnstrasse (Nordachse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept im Abschnitt Lienhardstrasse - Länggasse.			0.50	vFM Ostast vorgezogen
V8	10	Biel/Bienne	Bözingenfeld (Nordachse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Ab Zollhausstrasse Dosierung MIV. Busbevorzugung. Dosierung auf Solothurnstrasse: LSA Dunantstrasse, Anpassungen LSA Länggasse, Busspur Solothurnstrasse, ev. LSA Wysardstrasse			4.20	vFM TA1/TA2
V8	11	Biel/Bienne	Bözingenfeld (Südachse)	Dosierung auf Längfeldweg: LSA Bürenstrasse, Busbevorzugung Bärenplatz (betriebliche Massnahmen), Busspur Längfeldweg (z.T. bestehend), ev. Fussgänger LSA Jakobstrasse, Ausbau Längfeldweg (Länggasse bis Mettlenweg/Renferstrasse)			1.20	vFM TA1/TA2, Planung Bergfeld
V8	12	Biel/Bienne	Länggasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Länggasse, Verhindern Durchgangsverkehr			1.70	vFM Ostast vorgezogen
V8	13	Biel/Bienne	Renferstrasse / Längfeldweg	Betrieb Renferstrasse: LSA Autobahnanschluss, Busbevorzugung und ev. Dosierung LSA Renferstrasse-Längfeldweg.			0.80	vFM TA1/TA2
V8	14	Biel/Bienne	Mettlenweg	Verhindern Durchgangsverkehr, Verkehrsberuhigende Massnahmen			0.50	vFM TA1/TA2
V8	15	Biel/Bienne	Madretsch	Verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren (Lindenquartier, Mösligquartier). Verhinderung des Umgehungsverkehrs			0.50	vFM Ostast vorgezogen
V8	16	Biel/Bienne	Neumarktstrasse	Verbesserung der Koexistenz in beengtem Strassenquerschnitt, Verbesserung der Überquerbarkeit (Schulhaus Neumarkt), Teil der innerstädtischen Verkehrsorganisation "Omega".			1.50	vFM Westast vorgezogen, kann unabhängig der A5 Umfahrung realisiert werden

## V8 Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen / vfM zur A5 2006-2010

25.10.2004

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme		Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V8	17	Biel/Bienne	Silbergasse	Untergeordnete Hauptachse und Teil der innerstädtischen Verkehrsorganisation "Omega". Definitiver Ausbau / Umbau zwischen Neumarktstrasse und Murtenstrasse im Frühling 05 vorgesehen.			1.00	vfM Westast vorgezogen, Bau in Vorbereitung (Planung, Kredite)
V8	18	Biel/Bienne	Madretsch Kreuzplatz	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Busbevorzugung Südachse - Kreuzplatz. Veraltete LSA, die man ersetzen muss. Auch mit A5 noch hohe Verkehrsbelastung.			3.00	vfM Ostast vorgezogen
V8	19	Biel/Bienne	Zentralstrasse Süd (Silbergasse - Kreuzplatz)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Verbesserung der Fussgängerquerungen.			1.50	vfM Westast vorgezogen, Realisierung mit Kreuzplatz sinnvoll.
V8	20	Biel/Bienne	SBB - Unterführung Brüggstrasse	Wichtige Verbindung für Fuss- und Veloverkehr von den Quartieren in die Innenstadt und zu Versorgungseinrichtungen (Schulweg). Verbreitern der Unterführung zugunsten Fuss- und Veloverkehr, da Verkehrsbelastung auch mit A5 Umfahrung hoch ist.			5.00	vfM Ostast vorgezogen
V8	21	Biel/Bienne	Bahnhofplatz	Gestalterische Aufwertung und Verbesserungen für den Fussverkehr und den öV.			1.00	Projektwettbewerb durchgeführt
V8	22	Nidau	Hauptstrasse Süd	Verlängerung des Zubringers rechtes Bielerseeufer, Verbesserungen für Fuss- und Veloverkehr auf bestehender Brücke (ev. zusätzlicher Steg). Massnahmen für Fuss- und Veloverkehr dringend, da bereits heute prekäre Situation. Mit Umfahrung Nidau Verschlechterung der Situation. Busbevorzugung Kreuzweg			2.00	vfM Westast vorgezogen
V8	23	Brügg, Port	Schleuse	Verkehrsmenge, Geschwindigkeit und schmale Fahrbahn erfordern veloverkehrssichernde Massnahmen (Führungsprinzipien noch nicht bestimmt).			1.00	vfM Ostast vorgezogen
V8	24	Nidau, Port	Allmendstrasse	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Velostreifen beidseitig oder Kernfahrbahn. Abbiegerleichterungen in der Fahrbahnmitte. Schulweg.			3.00	vfM Ostast vorgezogen
V8	25	Ipsach, Sutz-Lattrigen, Möriegen, Täuffelen, Hagneck	Ortsdurchfahrten (Kantonsstrasse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung aufgrund eines entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes. Verbessern des Abbiegens und Querens, Verlangsamen des motorisierten Verkehrs. Verbesserungen (ev. Velostreifen) auf Ausserortsstrecken wie Ipsach - Sutz-Lattrigen, Sutz-Lattrigen - Möriegen.			10.00	Korridorstudie rechtes Bielerseeufer

Hinweis: Weitere Massnahmen sind in den Massnahmenblättern V6, V21 und V24 enthalten.

**V9: Verkehrsberuhigung in den Quartieren**

2006-2010

**Massnahmenbeschrieb**

In den Gemeinden der engeren Agglomeration Biel, Nidau, Brügg, Orpund, Port, Ipsach sind Massnahmen zur flächenhaften Verkehrsberuhigung auf den Quartierstrassen einzuführen (Tempo 30, Unterbinden des Durchgangsverkehrs, Aufwertung von öffentlichen Räumen). In der Bieler Innenstadt sollen zudem dispers verteilte Parkplätze in konzentrierte Parkieranlagen verlagert und deren Zugänglichkeit mit einem Parkleitsystem verbessert werden; mit einer optimierten Verkehrsorganisation soll der Verkehr minimiert werden. Siehe auch Rückseite.

**Zielsetzung/Begründung**

Mit den Massnahmen sollen die Verkehrssicherheit und die Wohnqualität verbessert und damit ein Beitrag zur Erhaltung und Entwicklung der Wohnbevölkerung (insb. Familien) in den zentrumsnahen Quartieren geleistet werden. Insbesondere in der Bieler Innenstadt soll der MIV-Verkehr limitiert und optimal organisiert werden. Damit wird ein Beitrag an das Ziel „Plafonierung des MIV-Verkehrs“ und zur Umsetzung der siedlungsplanerischen Ziele geleistet.

**Umsetzung**

Die Umsetzung der Massnahmen ist Aufgabe der Gemeinden. Weitere Massnahmen sind Bestandteil des Konzeptes für die vFM zur A5 Umfahrung Biel. Die Realisierung erfolgt etappenweise, und ist in den Gemeinden z.T. bereits im Gang (Biel, Brügg).

Die Realisierung und der Mitteleinsatz soll durch die Agglomeration koordiniert werden.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: 16 Mio Fr.

Die Kosten fallen in erster Linie bei den Gemeinden an (12 Mio) Es wird ein Bundesbeitrag von 4 Mio Fr. vorgeschlagen.

**Abhängigkeiten**

Die Massnahme kann mit Ausnahme von speziellen Situationen (Änderung der Strassenhierarchie infolge A5) unabhängig realisiert werden.

**Hinweise**

Die Realisierung dieses Paketes wird über das Jahr 2010 hinaus dauern.

**V9 Verkehrsberuhigung in Quartieren 2006-2010****25.10.2004**

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme		Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V9	1	Alle Gemeinden des Agglomerationskerns	Quartiere	Verkehrsberuhigung mit flächenhaften Tempo 30 Zonen, ausgenommen Hauptstrassen			4.00	Vorschlag
V9	2	Alle Gemeinden des Agglomerationskerns	Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche	Gestaltung und Aufwertung wichtiger Plätze und Aufenthaltsbereiche als Begegnungszonen (Bahnhofplätze, Dorfplätze, Quartiertreffpunkte, Vorbereiche der Schulhäuser usw.).			10.00	Vorschlag
V9	3	Alle Gemeinden des Agglomerationskerns	Quartiere	Beeinflussung der Orientierungssysteme (GPS), dass die Quartierstrassen nicht mehr im System enthalten sind oder dass für kürzeste Wege nur Hauptachsen angezeigt werden dürfen.			0.00	Vorschlag; Adressat ev. gesamtschweizerische Verkehrspolitik
V9	4	Biel/Bienne	Altstadt	Verhindern des Durchgangverkehrs durch die Altstadt.			0.50	Massnahmen in Zusammenhang mit Betriebskonzept Nordachse in Prüfung. Beantworten zweier Petitionen.
V9	5	Biel/Bienne	Innenstadt	Verhindern des Durchgangverkehrs in der Innenstadt gemäss Vorschlag Verkehrsorganisation "Omega".			1.00	Verkehrsorganisation Innenstadt
V9	6	Biel/Bienne	Bürenstrasse	Verhindern des Durchgangverkehrs.			0.50	Projekt vorhanden
V9	7	Brügg	Orpundstrasse	Verhindern des Durchgangverkehrs.			0.50	Vorschlag

Hinweis: Weitere Massnahmen sind in den Massnahmenblättern V8, V21 und V24 enthalten.

<b>V10: Massnahmen auf bestehenden Hochleistungsstrassen</b>	2006–2010
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	
<u>Verkehrsentflechtung A16 Taubenloch</u> : Realisierung einer von der A16 getrennten Verbindung für den Langsamverkehr zwischen den Anschlüssen Reuchenette und La Heutte.	
<u>Vollanschluss A16 Reuchenette</u> : Ergänzung des Halbanschlusses „Reuchenette“ an die A16 zu einem Vollanschluss.	
<u>Vollanschluss T6 Studen</u> : Ergänzung des 3/4-Anschlusses Studen zu einem Vollanschluss.	
<b>Zielsetzung/Begründung</b>	
Die heutigen Mängel der bestehenden Auto- und Hochleistungsstrassen sind zu beheben (Erhöhung der Sicherheit und der Verkehrswirksamkeit):	
Verkehrsentflechtung A16: Die unzumutbare und gefährliche heutige Führung der Zweiradfahrer (Radstreifen auf einer HLS!) bedeutet praktisch eine Netzlücke für den Zweiradverkehr zwischen Biel und dem Berner Jura. Diese regional wichtige Verbindung soll erstellt werden.	
Vollanschlüsse Reuchenette und Studen: Erhöhung der Verkehrswirksamkeit.	
<b>Umsetzung</b>	
Verkehrsentflechtung A16 (Nationalstrasse): Ein Ausführungsprojekt ist vorhanden (öffentliche Auflage Oktober 2004).	
Vollanschluss Reuchenette (Nationalstrasse): Ein Projekt liegt vor, Verfahren noch nicht abgeschlossen.	
Vollanschluss Studen (Staatsstrasse/Hauptstrasse): Ein Projekt liegt vor, Verfahren durchgeführt, Finanzierung noch nicht gesichert (figuriert nicht im aktuellen Strassenbauprogramm des Kantons).	
Die Verfahren sollen möglichst rasch beendet und die Projekte in die Programme des Bundes und des Kantons aufgenommen werden. Anschluss Studen: Aufnahme ins Strassenbauprogramm 2009-12 des Kantons.	
<b>Kosten</b>	
Kosten der Massnahmen: Anschluss Studen 16 Mio Fr. (Kanton)	
Verkehrsentflechtung Taubenloch und Vollanschluss Reuchenette A16: 16? Mio Fr. (85% Bund = 14 Mio, 15% Kanton = 2 Mio)?	
<b>Abhängigkeiten</b>	
Zwischen der Verkehrsentflechtung A16 und dem Vollanschluss A 16 Reuchenette besteht eine Abhängigkeit. Letzterer ist Voraussetzung für erste Dosierungsmassnahmen auf der Reuchenettestrasse.	
<b>Hinweise</b>	
Für den Vollanschluss Studen sind auch redimensionierte Projekte einzubeziehen.	

**V11: Vorgaben für neue grosse Verkehrserzeuger**

2006-2010

**Massnahmenbeschrieb**

Umsetzung des Richtplans verkehrsentensive Vorhaben ViV Agglomeration Biel (Gemeinden Biel, Brügg, Nidau): Neue verkehrsentensive Nutzungen (mit mehr als 2000 Motorfahrzeugfahrten pro Tag) dürfen nur im Rahmen des festgelegten Fahrtenkontingentes und der dafür geeigneten und bezeichneten Standorte realisiert werden.

Umsetzung Parkraumrichtplan der Stadt Biel: Für die Erstellung neuer öffentlicher Parplätze in der Stadt Biel ist der festgelegte quantitative und qualitative Rahmen einzuhalten.

Ergänzende Festlegung von Fahrtenkontingenten und Erschliessungsanforderungen in einem Richtplan für alle Nutzungen in kritischen Teilgebieten (z.B. Bözingenfeld, Innenstadt).

**Zielsetzung/Begründung**

Bis zur Realisierung der A5 Umfahrung sollen das Verkehrsaufkommen des MIV auf dem heutigen Stand gehalten resp. die zunehmenden Mobilitätsbedürfnisse mit anderen Verkehrsmitteln befriedigt werden. Die Massnahme V11 begrenzen das Wachstum verkehrsentensiver Nutzungen und beschränkt diese auf Standorte, welche noch Kapazitätsreserven aufweisen. Damit wird ein gewisser Entwicklungsspielraum gewährleistet; das Ziel „Plafonierung des MIV-Verkehrsaufkommens“ kann dennoch erreicht werden, indem der heutige Anteil MIV am Gesamtverkehr reduziert wird (siehe V-Massnahmen).

Mit der zusätzlichen Festlegung von Vorgaben in kritischen Teilgebieten soll die Abstimmung Siedlung/Verkehr sichergestellt werden.

**Umsetzung**

Richtplan ViV und Parkraumrichtplan der Stadt Biel sollen im Jahr 2004 in Kraft gesetzt werden. Für das Controlling wird eine regionale Arbeitsgruppe eingesetzt.

Zusätzliche Vorgaben für kritische Teilgebiete: Konkretisierung der Vorgaben und Koordination durch die Agglomeration, Umsetzung und Erlass Richtplan Standortgemeinde

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr. -

**Abhängigkeiten**

Die Massnahme kann unabhängig realisiert werden. Abstimmung mit S4 (Siedlungsrichtplan Agglomeration). Auf kantonaler Ebene muss ein Ausweichen auf ausserregionale Standorte verhindert werden.

**Hinweise**

Der Richtplan ViV setzt die entsprechende Massnahme des kantonalen Richtplans für die Agglomeration Biel um und entspricht den Vorgaben des kantonalen Massnahmenplans zur Luftreinhaltung. Bei neuen ViV-Nutzungen und öffentlichen Parkieranlagen ist der Nachweis zu erbringen, dass die örtlichen Belastbarkeitsgrenzen eingehalten werden.

Der Richtplan ViV beinhaltet die folgenden Standorte und Fahrtenkontingente für ViV-Nutzungen:

Masterplan Biel (1'500 Fahrten), Bözingenfeld (5'000 F), Industriezone Brügg (2'500 F), Gewerbezone Nidau Ipsachstrasse (500 F).



**S1: Regionale Entwicklungsstrategie**

2006-2010

**Massnahmenbeschrieb**

Für den Perimeter der Gesamtregion ist eine gemeinsame Entwicklungsstrategie festzulegen. Dabei sollen die im Kapitel 6.1 (Teil 1) definierten Ziele zur Siedlungsentwicklung konkretisiert und konsolidiert werden. Insbesondere soll das Zielszenario zur Bevölkerungsentwicklung umgesetzt und als Vorgabe für die Siedlungsplanung auf teilregionaler Ebene verbindlich festgelegt werden (z.B. Baugebietskontingente für Teilgebiete). Die Aufteilung innerhalb der Teilgebiete auf die Gemeinden erfolgt im Rahmen einer teilregionalen Koordination, unter Berücksichtigung der Grundsätze zur Siedlungsentwicklung.

**Zielsetzung/Begründung**

Die angestrebten Wachstumsziele für die Gesamtregion und die Trendkorrektur in der Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung (Konzentration auf das Kerngebiet der Agglomeration und auf Entwicklungsstandorte, abgeschwächtes Wachstum im Umland, Vermeiden einer weiteren Zersiedelung) bedingt im Perimeter der Gesamtregion koordinierte und möglichst verbindliche Vorgaben zur Raumentwicklung.

**Umsetzung**

Die Regionale Entwicklungsstrategie wird unter Federführung und mit klaren Vorgaben des Kantons durch die Regionen (Seeland, Jura-Bienne) gemeinsam erarbeitet. Die Ergebnisse sollen in regionalen Richtplänen oder im Kantonalen Richtplan festgelegt werden (voraussichtlich ab 2006)

Innerhalb der Agglomeration wird die Umsetzung mit zusätzlichen Massnahmen konkretisiert und gesichert (S4-S6)

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr.

Kostenteiler:

Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Die Vorgaben zur Siedlungsentwicklung müssen auf die Verkehrsmassnahmen abgestimmt werden. Die Massnahme S2 „Qualitative Entwicklung im ländlichen Raum“ stellt eine wichtige Ergänzung zu S1 dar.

**Hinweise**

Die Koordination mit den Agglomerationen Lyss/Aarberg und Grenchen ist sicherzustellen. Der Einbezug der Region Jura-Bienne (bestehendes Entwicklungskonzept) und der Stellenwert des gültigen Richtplans der Region Biel-Seeland sind im Detail abzuklären.

Falls das Projekt seeland.bienne umgesetzt wird, kann die Massnahme S1 ab 2006 durch diese Region bearbeitet werden.

Vom Kanton werden klare Vorgaben zur Dimensionierung der Baugebiete erwartet.

**S2: Qualitative Entwicklung im ländlichen Raum**

2006–2010, Forts.

**Massnahmenbeschrieb**

Für die Gemeinden, in welchen das Siedlungswachstum stabilisiert werden soll, sind Massnahmen zu erarbeiten, welche dazu beitragen, die wirtschaftliche Basis und die Lebensqualität sicherzustellen und zu verbessern (Mögliche Stichworte: Service public und Versorgung, Unterstützung des örtlichen Gewerbes, Aufwertung als Naherholungsraum und Abgeltung entsprechender Leistungen, Aufgabenteilung und rationellere Aufgabenerfüllung, sicherstellen einer minimalen öffentlichen Verkehrserschliessung).

**Zielsetzung/Begründung**

Die angestrebte Stabilisierung der Siedlungsentwicklung im ländlichen Raum ist nur durchführbar, wenn die betroffenen Gemeinden eine Gegenleistung erhalten und überzeugt werden können, dass ihre Existenz nicht gefährdet ist.

**Umsetzung**

Die Massnahme S2 muss auf kantonaler und gesamtregionaler Ebene angegangen und mit der Massnahme S1 „Regionale Entwicklungsstrategie“ und dem aktuellen Projekt „Strategie ländlicher Raum“ des Kantons koordiniert werden. Erarbeitung unter der Federführung des Kantons durch die Regionen.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr.

Kostenteiler:

Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Wichtige Grundlagen ist die Massnahmen S1. Für die Umsetzung ist zudem die Massnahme S3 (Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen) zu berücksichtigen.

**Hinweise**

Falls das Projekt seeland.bienne umgesetzt wird, kann die Massnahme S2 ab 2006 durch diese Region bearbeitet werden.

**S3: Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen**

2006–2010, Forts.

**Massnahmenbeschrieb**

Gemeinden, welche infolge Verzicht auf eine Massnahme (z.B. Einzonung) oder Übernahme einer Aufgabe (z.B. Erholungseinrichtungen von regionaler Bedeutung) finanzielle Nachteile in Kauf nehmen müssen, sind durch geeignete Ausgleichsmechanismen durch die nutzniessenden Gemeinden zu entschädigen.

**Zielsetzung/Begründung**

Die Umsetzung von Massnahmen, welche den Verzicht einer Gemeinde voraussetzen, scheitern in der Regel an den kommunalen Prioritäten resp. mangelnden Bereitschaft und Möglichkeit der einzelnen Gemeinden.

**Umsetzung**

Mögliche Modelle sollen möglichst an konkreten Beispielen entwickelt werden. Federführung Region, mit Unterstützung des Kantons. Die Ausgleichsmassnahmen sind unter den beteiligten Gemeinden vertraglich sicherzustellen.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr.

Kostenteiler:

Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Abhängigkeit bestehen zu allen Siedlungs-Massnahmen.

**Hinweise**

**S4: Siedlungsrichtplan Agglomeration**

2006-2010

**Massnahmenbeschrieb**

Auf der Basis der Massnahme S1 (Regionale Entwicklungsstrategie) ist für die Gemeinden der Agglomeration ein detailliertes Siedlungskonzept als Grundlage für koordinierte Ortsplanungsrevisionen zu erarbeiten, mit Bezeichnung von Entwicklungsstandorten Arbeiten und Wohnen, Verdichtungsgebieten sowie Siedlungsbegrenzung für die mittel- bis langfristige Siedlungsentwicklung und der notwendigen Massnahmen im Bereich Verkehr.

**Zielsetzung/Begründung**

Die Ziele zur Siedlungsentwicklung und zur Abstimmung Siedlung/Verkehr sollen möglichst konkret und verbindlich festgelegt werden. Dies bedingt eine Konkretisierung dieser Grundsätze auf regionaler Stufe und die Umsetzung auf Stufe Ortsplanung und Ortsentwicklung.

**Umsetzung**

Der Siedlungsrichtplan wird unter der Federführung der Agglomeration erarbeitet und entsprechend der dazumaligen rechtlichen Voraussetzungen behördenverbindlich festgelegt. Start koordiniert mit der Massnahme S1 Anfang 2006.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr.

Kostenteiler:

Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Die Vorgaben zur Siedlungsentwicklung müssen auf die kurz- bis langfristigen Verkehrsmassnahmen abgestimmt werden. Es bestehen Abhängigkeiten zu den übrigen Siedlungsmassnahmen.

**Hinweise**

Der Siedlungsrichtplan Agglomeration Biel ist mit den Agglomerationen Lyss/Aarberg und Grenchen sowie mit den bestehenden Instrumenten der Region Jura-Bienne abzustimmen. Der Siedlungsrichtplan wird den bestehenden Regionalen Richtplan Biel-Seeland ablösen. Dieser dient als Startbasis für den Siedlungsrichtplan.

Als erste konzeptionelle Vorgabe gilt die im Kapitel 6.1 skizzierte Entwicklungsstrategie Siedlung.

Zusätzlich werden vom Kanton qualitative Richtlinien zur Neueinzonung von Baugebieten erwartet.

**S5: Koordinierte Ortsplanungsrevisionen**

2006–2010 Forts.

**Massnahmenbeschrieb**

In der Agglomeration Biel sind die Ortsplanungsrevisionen auf der Basis des Siedlungsrichtplans (S4) inhaltlich und zeitlich zu koordinieren. Dabei sollen die Ortsentwicklungskonzepte, die Dimensionierung und Lokalisierung der Baugebiete, die zeitliche Abfolge der Entwicklung, qualitative Aspekte der Siedlungsentwicklung, Erschliessungsfragen sowie formelle Vereinheitlichungen (Zonenplan, Baureglemente) innerhalb der Korridore und mit den Kerngemeinden thematisiert werden.

**Zielsetzung/Begründung**

Die Abstimmung Siedlung/Verkehr und die Umsetzung der Ziele zur Siedlungsentwicklung müssen auf Stufe Ortsplanung sichergestellt werden.

**Umsetzung**

Die Agglomeration erstellt in einem ersten Schritt ein dem unterschiedlichen Stand der Ortsplanungen Rechnung tragendes Umsetzungsprogramm. Die Koordination der Ortsplanungsrevisionen erfolgt unter der Federführung der Agglomeration. S5 ist eine permanente Aufgabe mit Start 2006.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr.

Kostenteiler:

Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Wichtige Grundlage ist die Massnahme S4 (Siedlungsrichtplan). Für die Umsetzung sind zudem die Massnahmen S3 (Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen) und S6 (Realisierung der Entwicklungsstandorte) zu berücksichtigen.

**Hinweise**

Hilfreich wären kantonale Vorgaben und Kriterien, welche für alle Agglomerationen gelten.

**S6: Realisierung der Entwicklungsstandorte Agglomeration**

2006–2010, Forts.

**Massnahmenbeschrieb**

Für die im Siedlungsrichtplan der Agglomeration bezeichneten Entwicklungsstandorte für Wohnen, Arbeiten sowie weitere Nutzungen von regionaler Bedeutung sind nach einem gemeinsamen Fahrplan und etappenweise die notwendigen Entwicklungsvoraussetzungen zu schaffen. Dazu gehören die Planungs- und baurechtlichen Voraussetzungen, die Erschliessung, die Verfügbarkeit (strategische Landreserven) und flankierende Massnahmen.

Zusätzlich sollen in standortspezifischen Profilen die bevorzugten Nutzungen und speziellen Anforderungen bezeichnet werden.

**Zielsetzung/Begründung**

Die angestrebte Siedlungsentwicklung soll gezielt und regional abgestimmt auf die vorgesehenen Entwicklungsstandorte gelenkt werden. Die öffentliche Hand soll dabei ihren Handlungsspielraum ausschöpfen.

**Umsetzung**

Mit den kantonalen Entwicklungsschwerpunkten (ESP) und den Massnahmen zur Stadtentwicklung der Stadt Biel bestehen bereits gute Ansätze in der Agglomeration. Analoge Massnahmen sind auf der Basis des Siedlungsrichtplans in den Agglomerationsgemeinden zu ergänzen. In Entwicklungsgebieten, welche erst längerfristig realisiert werden sollen, sind frühzeitig die Planungsmassnahmen einzuleiten.

Die Koordination erfolgt durch die Agglomeration. Für die einzelnen Standorte sind spezifische Projektorganisationen zuständig.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr.

Kostenteiler:

Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Wichtige Grundlage ist die Massnahme S4 (Siedlungsrichtplan). Für die Umsetzung sind zudem die Massnahmen S3 (Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen) und S7 (Koordinierte Fördermassnahmen) zu berücksichtigen. Ebenfalls zu berücksichtigen sind die verkehrlichen Abhängigkeiten, namentlich V11 (Vorgaben für neue grosse Verkehrserzeuger).

**Hinweise**

Als Ausgangslage dient das Referenzszenario Siedlung (siehe Kapitel 3), aus welchem bestehende Entwicklungsstandorte ersichtlich sind. Konkrete längerfristige Ergänzungen sind aus der Entwicklungsstrategie Siedlung (Kap. 6.1) ersichtlich. Im Vordergrund stehen das Areal des Rangierbahnhofs Biel sowie Bözingenfeld-Ost.

**S7: Koordinierte Fördermassnahmen**

2006–2010, Forts.

**Massnahmenbeschrieb**

Mit einem regionalen Standortmarketing ist die angestrebte Entwicklung der Agglomeration zu unterstützen. Massnahmen der kant. Wirtschaftsförderung sowie allfällige Förderprogramme von Bund und Kanton (Regionalpolitik) sind auf die Entwicklungsstrategie der Agglomeration abzustimmen. Für wichtige Vorhaben zugunsten der Agglomeration ist ein gezieltes Lobbying auf Ebene Bund und Kanton zu entwickeln.

**Zielsetzung/Begründung**

Die Kräfte zur Unterstützung der angestrebten Entwicklung sind zu bündeln, unnötige Konkurrenzsituationen zu vermeiden.

**Umsetzung**

Mit der kantonalen Wirtschaftsförderung, dem Stadtmarketing der Stadt Biel und der Wirtschaftskammer Biel-Seeland bestehen verschiedene Ansätze. Auf dieser Basis soll ein arbeitsteiliges Standortmarketing entwickelt werden. Federführung der Region, allenfalls Agglomeration.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr.

Kostenteiler:

Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Wichtige Grundlagen sind die Massnahmen S4 (Siedlungsrichtplan) und S6 (Realisierung der Entwicklungsstandorte). Für die Umsetzung ist zudem die Massnahme S3 (Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen) zu berücksichtigen.

**Hinweise**

**S8: Lärmschutz Bahn und Strasse**

2006–2010, Forts.

**Massnahmenbeschrieb**

Die Lärmschutzmassnahmen längs der Bahnlinien und stark befahrenen Hauptverkehrsachsen der Agglomeration Biel sind beschleunigt und gezielt zu realisieren.

**Zielsetzung/Begründung**

Die angestrebte Konzentration der Siedlungsentwicklung im Kernbereich und an den Entwicklungsstandorten der Agglomeration wird teilweise durch die bestehenden Lärmbelastungen beeinträchtigt. Folgen davon sind der Wegzug der Wohnbevölkerung an die Peripherie und das Ausbleiben neuer Zuzüger.

**Umsetzung**

Die Region wirkt bei den zuständigen Trägern der Lärmschutzmassnahmen (insb. SBB, Kanton, Gemeinden) auf eine gezielte und beschleunigte Realisierung der Lärmschutzmassnahmen hin. Als Grundlage erstellt die Agglomeration eine Übersicht über die betroffenen Gebiete und die aktuellen Zeitpläne. Die Ergebnisse sollen in die massgebenden Programme einfliessen (Strassenbauprogramm Kanton Bern, kommunale Sanierungsprogramme, Lärmsanierungsprogramm SBB).

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr.

Kostenteiler:

Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Wichtige Grundlagen ist die Massnahmen S4 (Siedlungsrichtplan). Zukünftige Verbesserungen infolge A5 Umfahrung Biel sind mitzubedenken.

**Hinweise**



**S9: Naherholungsraum Bielerseebucht**

2006–2010, Forts.

**Massnahmenbeschrieb**

Der Uferbereich der Bielerseebucht (Abschnitt Vingelz bis Ipsach) soll als zusammenhängender regionaler Naherholungsraum erhalten und aufgewertet werden. Dazu sind offene Fragen zu Nutzung, Gestaltung und Betrieb der einzelnen Sektoren zu klären, die Erschliessung inkl. durchgehenden Uferweg zu regeln, die erforderlichen Einrichtungen und Investitionen festzulegen und deren Finanzierung zu sichern.

**Zielsetzung/Begründung**

Mit der Aufwertung der Bielerbucht soll deren Attraktivität sowohl für die Bewohner der Agglomeration wie auch für den Tourismus verstärkt werden. Mit der Massnahme S9 soll das grosse Potential, welches im Zusammenhang mit der Expo.02 erst teilweise genutzt wurde, langfristig voll ausgeschöpft werden. Die Bieler Bucht ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln und für den Langsamverkehr sehr gut erreichbar; mit der Aufwertung wird ein Beitrag zur angestrebten Erhöhung des Anteils der öffentlicher Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs im Freizeitverkehr geleistet.

**Umsetzung**

Es bestehen diverse Vorarbeiten sowie erste Teilentscheide der Gemeinden Biel und Nidau, namentlich betreffend Planung Expopark sowie konzeptionelle Überlegungen der Stadt Biel. Für die weiteren Schritte wird eine Projektorganisation mit den beteiligten Gemeinden (Biel, Nidau, Ipsach) sowie weiteren Beteiligten vorgeschlagen.

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr.

Kostenteiler:

Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Die Rahmenbedingungen der Massnahme S9 werden durch die A5 Umfahrung wesentlich mitbestimmt. Zudem befinden sich einzelne Verkehrsmassnahmen (insb. Langsamverkehr) im Perimeter der Bielerbucht. Wichtig sind auch die Querbezüge zu den übrigen S-Massnahmen.

**Hinweise**

**S10: Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal**

2006–2010, Forts.

**Massnahmenbeschrieb**

Der Bereich des Nidau-Büren-Kanals soll als zusammenhängender regionaler Naherholungsraum erhalten und aufgewertet werden. Dazu sind Lösungen für die offene Fragen und Konflikte betreffend der unterschiedlichen Nutzungsansprüche zu finden, erforderliche zusätzliche Einrichtungen, Schutz- und Aufwertungsmassnahmen festzulegen und deren Finanzierung und Umsetzung zu sichern.

**Zielsetzung/Begründung**

Mit der Aufwertung des Nidau-Büren-Kanals sollen dessen Attraktivität in erster Linie für die Bewohner der Agglomeration, aber auch für den Tourismus (Veloland Schweiz) verstärkt werden. Gleichzeitig sollen die Nachteile für Anstösser (Landwirte, Bewohner) reduziert werden. Der Nidau-Büren-Kanal ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln und vor allem mit dem Zweirad für die umliegenden Gemeinden, aber auch für grosse Teile der Agglomeration gut erreichbar; mit der Aufwertung wird ein Beitrag zur angestrebten Erhöhung des Anteils der öffentlicher Verkehrsmittel und des Langsamverkehrs im Freizeitverkehr geleistet.

**Umsetzung**

Es bestehen erste Vorarbeiten der Fachgruppe „Naherholung und Landschaft“ des Regionalplanungsverbandes Biel-Seeland. Für das vorgesehene Teilprojekte ist eine Trägerschaft mit den beteiligten Gemeinden (Biel, Nidau, Port, Brügg, Aegerten, Orpund, Safnern, Scheuren, Schwadernau) sowie weiteren Beteiligten vorgesehen. In einem ersten Schritt ist die Erarbeitung von Lösungsvorschlägen und Umsetzungsprogrammen vorgesehen (2005). Ab 2006 soll unter der Federführung der Agglomeration die Umsetzung an die Hand genommen werden,

**Kosten**

Kosten der Massnahmen 2006-2010: Fr.

Kostenteiler:

Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Es bestehen keine wesentlichen Abhängigkeiten zu anderen Massnahmen. Einzelne Verkehrsmassnahmen befinden sich im Perimeter; zudem ist die Massnahme S8 (Ausgleich von Vor- und Nachteilen) relevant.

**Hinweise**

Die weitere Projektentwicklung ist noch offen.

Der Stellenwert der Massnahme S10 soll aufgrund der Vernehmlassung zur Projektskizze bei den beteiligten Gemeinden (November 2004) präzisiert werden.

**V20: A5 Ostast**

2010-2015

**Massnahmenbeschrieb**

Der Abschnitt Bözingenfeld–Brüggmoos der A5 Umfahrung Biel soll möglichst rasch realisiert und in Betrieb genommen werden. Die Realisierung der dazugehörigen verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM (siehe V21) ist Voraussetzung für die Inbetriebnahme.

**Zielsetzung/Begründung**

Mit der Inbetriebnahme des A5 Ostastes und den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM wird das Strassennetz im östlichen Teil der Agglomeration namhaft entlastet. Die Entlastung ist eine wesentliche Voraussetzung für die angestrebte Stadtentwicklung (Aufwertung und Verdichtung der Entwicklungsachsen- und Schwerpunkte, Aufwertung der Quartiere als Wohnstandorte).

Die Inbetriebnahme des A5 Ostastes verursacht gewisse Mehrbelastungen im Bereich des Westastes, wo durch den Bau der A5 ohnehin vermehrte Behinderungen zu erwarten sind. Mit geeigneten Lenkungsmaßnahmen muss hier der Verkehr aufrechterhalten werden.

**Umsetzung**

Die öffentliche Auflage zum Ausführungsprojekt des Ostastes inkl. vFM ist 2002 erfolgt. Eine Teilgenehmigung des Abschnitts Längholztunnel-Büttenbergtunnel durch das UVEK ist im September 2004 ebenfalls erfolgt. Für den Bereich Brüggmoos-Brügg findet 2004/Anfang 2005 eine Optimierung statt, mit anschliessender Projektanpassung; Auflage und Genehmigung in den Jahren 2005-2007 (evtl. kombiniert mit dem Westast).

Infolge der Bedeutung dieser Schlüsselmaßnahme ist der Baubeginn auf den frühestmöglichen Zeitpunkt zu legen und die Realisierung bis 2015 fertigzustellen (siehe auch Bemerkung unter „Abhängigkeiten“). Die Unterstützung durch den Kanton und den Bund (ASTRA, UVEK) ist dazu unabdingbar. Den Sparmaßnahmen des Bundes (mit der Folge, dass Baubeginn und die Inbetriebnahme des A5 Ostastes hinausgeschoben werden) soll mit einem gezielten Lobbying entgegengewirkt werden.

**Kosten (Stand Ausführungsprojekt 2002):**

Kosten A5 Ostast: Fr.

Der Kostenteiler für die A5 (Bund / Kanton) ist in der Nationalstrassengesetzgebung geregelt.

**Abhängigkeiten**

Es bestehen Abhängigkeiten zu praktisch allen anderen Massnahmen.

Die Auswirkungen der Inbetriebnahme des Ostastes auf den Bereich des Westastes (Bauphase) und die entsprechenden Lenkungsmaßnahmen sind noch nicht im Detail bekannt. Sie können erst konkretisiert werden, wenn das Projekt und die vFM für den Westast festgelegt sind. Falls die möglichen Zeitpunkte für die Inbetriebnahme des Ostastes und des Westastes nahe beieinander liegen und durch die vorgesehene Etappierung unzumutbare Verhältnisse im Bereich des Westastes entstehen, ist zu erwägen, ob auf eine Etappierung verzichtet werden soll.

**Hinweise**

Anpassungen am bestehenden Strassennetz in den Anschlussbereichen sind auf der Rückseite des Massnahmenblattes V21 aufgeführt (es handelt sich dabei um Projektbestandteile der A5).

**V21: Verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zum A5 Ostast**

2010-2015

**Massnahmenbeschrieb**

Mit Inbetriebnahme des Abschnitts Bözingenfeld–Brüggmoos der A5 Umfahrung Biel sind die dazugehörigen verkehrlichen flankierenden Massnahmen (im östlichen Teil der Agglomeration) zu realisieren. Auf der Rückseite sind diejenigen Massnahmen aufgelistet, welche nicht bereits früher (siehe V8) realisiert werden. Im Bereich des Westastes (Baustelle) ist mit ergänzenden Lenkungsmassnahmen die Mobilität aufrechtzuerhalten.

**Zielsetzung/Begründung**

Mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM sollen die Entlastung der A5 verstärkt und nachhaltig sichergestellt und die Spielräume für eine Optimierung zugunsten aller Verkehrsteilnehmer und für eine Aufwertung der Strassenräume genutzt werden. Die stadtverträglichen Verkehrsverhältnisse bilden die Voraussetzungen für die angestrebte Stadtentwicklung (Aufwertung und Verdichtung der Entwicklungsachsen- und Schwerpunkte, Aufwertung der Quartiere als Wohnstandorte).

**Umsetzung**

Die öffentliche Auflage zum Ausführungsprojekt des Ostastes inkl. vfM ist 2002 erfolgt. Die Teilgenehmigung des Abschnitts Längholztunnel–Büttenbergtunnel durch das UVEK (September 2004) beinhaltet bezüglich vfM die Verpflichtung zu deren Realisierung und die Bezeichnung der Strassenabschnitte, auf welchen Massnahmen vorzusehen sind. Das im Auflosedossier zum Ostast enthaltene Betriebs- und Gestaltungskonzept und der Kostenteiler sind hingegen nicht Gegenstand des Beschlusses. Diese Fragen sollen in nachgelagerten Verfahren geregelt werden.

Damit besteht für Kanton und Agglomeration die Aufgabe, in einem ersten Schritt das Konzept für die vfM verbindlich festzulegen (Vorschlag: Richtplan). Da das Konzept der vfM für viele Massnahmen eine wichtige Grundlage darstellt, soll dieser Schritt möglichst rasch erfolgen (2005). Auf der Basis der konsolidierten Betriebs- und Gestaltungskonzepte sollen anschliessend Projekte erarbeitet und verbindlich festgelegt werden (Strassenplanverfahren, Baubewilligungsverfahren). Die Koordination ist durch die Agglomeration und die Projektleitung A5 sicherzustellen.

**Kosten (Stand Ausführungsprojekt 2002):**

Die Kosten für die vfM zum Ostast werden insgesamt mit 38 Mio Fr. beziffert (Auflosedossier). Abzüglich der vorgezogenen realisierten Massnahmen (siehe V8) ergeben sich Kosten von ca. 30 Mio Fr.

Gemäss Auflosedossier beträgt der Anteil Bund 32%, Kanton 12% und Gemeinden 56%. Kanton und Gemeinden fordern jedoch einen höheren Bundesanteil. Vorschlag: Bund 66% (20 Mio), Kanton und Gemeinden je 17% (5 Mio).

**Abhängigkeiten**

Es bestehen Abhängigkeiten zu praktisch allen anderen Massnahmen (insbesondere Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen V8)

**Hinweise**

Der Massnahmenkatalog auf der Rückseite basiert auf dem im Kapitel 6.2 dargestellten Stand „Ausführungsprojekt Ostast“. Er dient als erste unverbindliche Grundlage, welche an die laufenden Projektoptimierungen in den Bereichen Westast/Brügg noch angepasst werden muss.

## V21 Verkehrliche flankierende Massnahmen vFM zum Ostast 2010-2020

25.10.2004

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme	Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V21	1	Biel/Bienne	Bözingen Ortsdurchfahrt (Nordachse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept, Busbevorzugung.		3.00	vFM Ostast
V21	2	Biel/Bienne	Bözingenstrasse	Umgestaltung der Knoten Gurzelenstrasse und Falkenstrasse (ev. LSA) zur Verkehrssicherung		1.50	vFM Ostast
V21	3	Biel/Bienne	Lienhardstrasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen, Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, Verlangsamen MIV		0.50	vFM Ostast
V21	4	Biel/Bienne	Champagne, Dufourstrasse	Reorganisation der Verkehrsführung und -organisation im Quartier, Knotenumgestaltungen, Unterbruch der Dufourstrasse, flächendeckende Verkehrsberuhigung		1.00	vFM Ostast
V21	5	Biel/Bienne	Oberer Quai / Stämpflistrasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen, Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, Verlangsamen MIV, Verhindern Durchgangsverkehr		2.00	vFM Ostast
V21	6	Biel/Bienne	Falkenstrasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen, Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, Verlangsamen MIV		0.50	vFM Ostast
V21	7	Biel/Bienne	Schlösslistrasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen, Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, Verlangsamen MIV		1.00	vFM Ostast
V21	8	Biel/Bienne	Gottstattstrasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen, Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, Verlangsamen MIV		1.50	vFM Ostast
V21	9	Biel/Bienne	Mühlestrasse / Poststrasse	Aufwertung des Zentrums Mett, Abklassierung und Rückbau der Mühlestrasse / Poststrasse		1.20	vFM Ostast
V21	10	Biel/Bienne	Orpundstrasse Nord	Aufwertung des Zentrums Mett, Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, bleibt innerstädtische Hauptachse		5.00	vFM Ostast
V21	11	Biel/Bienne	Orpundstrasse Ost	Verbesserung der Sicherheit für Fuss- und Veloverkehr, Verlangsamen MIV, Verbesserung Wohnqualität (hoher Anteil Wohnen entlang der Strasse)		1.00	vFM Ostast
V21	12	Biel/Bienne	Mettstrasse	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept		2.50	vFM Ostast
V21	13	Biel/Bienne	Madretschstrasse	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept		3.00	vFM Ostast
V21	14	Biel/Bienne	Brüggstrasse	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Dosierung auf der Brügg- und Portstrasse: LSA Friedweg, Fussgänger LSA vor Portplatz und LSA Mösliweg.		2.50	vFM Ostast
V21	15	Biel/Bienne	Mattenstrasse Ost	Verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Mattenstrasse, Umbau des Pianoplatzes mit Reduktion der Verkehrsfläche und Priorisierung der Brühlstrasse		1.00	vFM Ostast
V21	16	Biel/Bienne	Portstrasse Nord	Dosierung MIV, Busbevorzugung Aegertenstrasse		0.50	vFM Ostast
V21	17	Biel/Bienne	SBB - Unterführung Mühlestrasse	Fuss- und Veloverbindung, für MIV sperren		0.05	Vorschlag
V21	18	Brügg	Bielstrasse West	Verkehrsberuhigende Massnahmen/Umgestaltung, Fahrbahnhaltestellen. Aktuell: Überprüfung mit Projektoptimierung A5 Westast.		2.00	Ausbau T6 / Anschluss Brügg
V21	19	Brügg	Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse, Bielstrasse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Aktuell: Überprüfung mit Projektoptimierung A5 Westast.		1.00	vFM Ostast
V21	20	Brügg	Poststrasse Neubrücke Erlenstrasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen/Umgestaltung. Aktuell: Überprüfung mit Projektoptimierung A5 Westast.		2.00	vFM Ostast / Projektbestandteil Ostast (Projektoptimierung Anschluss Brügg)
V21	21	Orpund	Ortsdurchfahrt (Hauptstrasse, Brüggstrasse)	Verkehrsberuhigende Massnahmen/Umgestaltung, Ausbilden von Pfortnern bei den Dorfeinfahrten		1.50	vFM Ostast
V21	22	Brügg	Orpundstrasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen/Umgestaltung		0.50	vFM Ostast

**V21 Verkehrliche flankierende Massnahmen vFM zum Ostast 2010-2020****25.10.2004**

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme		Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V21	23	Biel/Bienne, Nidau, Brügg, Aegerten, Studen	Radweg entlang T6	Direkte, sichere Radwegverbindung von Biel/Nidau nach Brügg, Aegerten und Studen. Führung durch Weidteile und entlang der A5 /T6. Sicherstellen der Verbindung durch das Quartier Weidteile während dem Bau der A5 Umfahrung Biel. Gewährleisten von genügend sicheren und komfortablen Unter- oder Überquerungen der A5/T6.			In A5 Projekt enthalten	Projektierung A5/T6 im Raum Brüggmoos Biel-Centre (Projektoptimierung Westast), Bauzeit beachten
V21	24	Biel/Brügg	Brüggmoos	Betriebliche Anpassungen der Knoten im Zusammenhang mit dem Anschlusssystem Brüggmoos			A5	vFM Ostast

Hinweis: Weitere flankierende Massnahmen zum A5 Ostast sind in den Massnahmenblättern  
V8 enthalten.

**V23: A5 Westast inkl. Vingelz**

2015-2020

**Massnahmenbeschrieb**

Realisierung des Abschnitts Brüggmoos-Vingelz der A5 Umfahrung Biel mit den dazugehörigen verkehrlichen flankierenden Massnahmen (im westlichen Teil der Agglomeration).

**Zielsetzung/Begründung**

Mit der Inbetriebnahme des A5 Westastes und den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM wird das Strassennetz auch im westlichen Teil der Agglomeration namhaft entlastet und stadtverträgliche Verkehrsverhältnisse herbeigeführt. Die Entlastung ist eine wesentliche Voraussetzung für die angestrebte Stadtentwicklung (Aufwertung und Verdichtung der Entwicklungsachsen- und Schwerpunkte, Aufwertung der Quartiere als Wohnstandorte, Aufwertung Bielerbucht als Naherholungsraum).

**Umsetzung**

Die Projektoptimierung zum Westast soll Anfang 2005 abgeschlossen werden. Notwendige weitere Verfahren: Generelles Projekt und Ausführungsprojekt Bereich Vingelz, Ausführungsprojekt Abschnitt Seedorstadt-Brüggmoos inkl. vFM.

Infolge der Bedeutung dieser Schlüsselmassnahme sollen die notwendigen Planungs-, Verfahrens- und Realisierungsschritte möglichst rasch vorangetrieben werden. Die Unterstützung durch den Kanton und den Bund (ASTRA, UVEK) ist dazu unabdingbar. Drohenden Verzögerungen infolge Sparmassnahmen des Bundes soll mit einem gezielten Lobbying entgegengewirkt werden.

**Kosten:**

Kosten A5 Westast: Fr.

Der Kostenteiler für die A5 (Bund/Kanton) ist in der Nationalstrassengesetzgebung geregelt.

**Abhängigkeiten**

Es bestehen Abhängigkeiten zu praktisch allen anderen Massnahmen. Im Entwicklungsschwerpunkt Masterplan werden die verkehrlichen Voraussetzung für die Ansiedlung von Arbeitsplätzen markant verbessert, und für die Bereiche Nidau, Bieler Innenstadt und die Bielerbucht entstehen neue Erschliessungs- und Entwicklungsvoraussetzungen.

**Hinweise**

Projektbestandteile sind ebenfalls Anpassungen am bestehenden Strassennetz im Bereich der Anschlüsse. Diese sind auf der Rückseite des Massnahmenblattes V24 aufgeführt.

**V24: Verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zum A5 Westast**

2010-2015

**Massnahmenbeschreibung**

Mit Inbetriebnahme des Westastes der A5 Umfahrung Biel sind die dazugehörigen verkehrlichen flankierenden Massnahmen zu realisieren. Auf der Rückseite sind diejenigen Massnahmen aufgelistet, welche nicht bereits früher (siehe V8) realisiert werden.

**Zielsetzung/Begründung**

Mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM sollen die Entlastung der A5 verstärkt und nachhaltig sichergestellt und die Spielräume für eine Optimierung zugunsten aller Verkehrsteilnehmer und für eine Aufwertung der Strassenräume genutzt werden. Die stadtverträglichen Verkehrsverhältnisse bilden die Voraussetzungen für die angestrebte Stadtentwicklung (Aufwertung und Verdichtung der Entwicklungsachsen- und Schwerpunkte, Aufwertung der Quartiere als Wohnstandorte).

**Umsetzung**

Im Zusammenhang mit der öffentliche Auflage zum Ausführungsprojekt des Ostastes ist ein Gesamtkonzept für die vfM inklusive Westast erarbeitet worden. Dieses ist inzwischen im Zusammenhang mit der Projektoptimierung Bienne-Centre vertieft und angepasst worden.

Sobald die Projektoptimierung abgeschlossen ist, soll in einem ersten Schritt das Konzept für die vfM verbindlich festgelegt (Vorschlag: Richtplan) werden. Dies soll gleichzeitig mit den vfM zum Ostast erfolgen (siehe V21). Auf der Basis der konsolidierten Betriebs- und Gestaltungskonzepte sollen anschliessend Projekte erarbeitet und verbindlich festgelegt werden (Strassenplanverfahren, Baubewilligungsverfahren). Die Koordination ist durch die Agglomeration und die Projektleitung A5 sicherzustellen.

**Kosten (Stand Ausführungsprojekt 2002):**

Die Kosten für die vfM zum Westast, welche nicht bereits früher realisiert werden (V8), werden auf 15 Mio geschätzt (siehe Rückseite, es handelt sich um eine Grobschätzung).

Vorschlag Kostenteiler: Bund 10 Mio, Kanton und Gemeinden je 2.5 Mio

**Abhängigkeiten**

Es bestehen Abhängigkeiten zu praktisch allen anderen Massnahmen (insbesondere Massnahmen auf Hauptverkehrsstrassen V8).

**Hinweise**

Der Massnahmenkatalog auf der Rückseite basiert auf dem im Kapitel 6.2 dargestellten Stand „Ausführungsprojekt Ostast“. Er dient als erste unverbindliche Grundlage, welche an die laufenden Projektoptimierungen in den Bereichen Westast/Brügg noch angepasst werden muss.



**V24 Verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM zum Westast 2010-2020****25.10.2004**

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme	Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V24	1	Biel/Bienne	Aebistrasse	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Weitere Verbesserungen (schmale Unterführung) abhängig von Projektoptimierung Westast und der zu erwartenden Verkehrsbelastung. Kosten enthalten keine Verbreiterung der Unterführung.		0.5	vfM Westast, Projektoptimierung Westast
V24	2	Biel/Bienne	Mattenstrasse West	Funktion und Verkehrsorganisation werden innerhalb der Projektoptimierung A5 Bienne-Centre festgelegt.		0.50	vfM Westast
V24	3	Biel/Bienne	Murtenstrasse Nord	Teil der innerstädtischen Verkehrsorganisation "Omega". Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept		1.00	vfM Westast
V24	4	Biel/Bienne	Spitalstrasse	Massnahmen zur Verbesserung der Koexistenz, wichtige Querungen des Fussverkehrs		1.00	vfM Westast
V24	5	Biel/Bienne	Bahnhofplatz	Durchfahrt Bahnhofplatz für mIV sperren		1.00	vfM Westast
V24	6	Biel/Bienne	Neuenburgstrasse	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept		3.00	vfM Westast
V24	7	Biel/Bienne	Ländtestrasse	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept, Reduktion der Verkehrsfläche, Verbesserung der Überquerbarkeit (Zugänge zum See)		1.00	vfM Westast, Projektoptimierung Westast
V24	8	Biel/Bienne	Viaduktstrasse	Verhindern des Durchgangsverkehrs.		0.50	Verkehrsorganisation Innenstadt
V24	9	Biel, Nidau	G. Müller - Platz - Aarbergstrasse	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung mit entsprechendem Betriebs- und Gestaltungskonzept. Besonders wichtig ist die Durchlässigkeit für Fuss- und Veloverkehr Richtung See.		3.00	vfM Westast, Projektoptimierung Westast
V24	10	Nidau	Bernstrasse	Dosierung auf der Bernstrasse: LSA Keltenstrasse.		0.50	vfM Westast, Projektoptimierung Westast
V24	11	Nidau	Hauptstrasse Altstadt	Rückbau und Umgestaltung, Begegnungszone im zentralen Bereich, falls nötig zusätzliches Durchfahrtsverbot MIV		3.00	vfM Westast
V24	12	Nidau	Dr.Schneiderstr., Schlosstrasse, Balainenweg	Verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren (Unterbruch Schneiderstrasse, Tempo 30 Zonen, Verhindern Umgehungsverkehr)		1.00	vfM Westast
V24	13	Biel/Bienne	Murtenstrasse Süd	Anschlussbereich A5. Umfassende Umgestaltung. Wichtige Fuss- und Veloverbindung Biel - Nidau und Biel Innenstadt - Mühlefeldquartier.		A5	vfM Westast, Projektoptimierung Westast

Hinweis: Weitere flankierende Massnahmen zum A5 Westast sind in den Massnahmenblättern V8 und V20 enthalten.

<b>V25: Erschliessung/Querung Güterbahnhof</b>	2010-2020
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	
Realisierung einer neuen städtischen Verbindung zwischen Gottstattstrasse (Höhe Gurzen/Falkenstrasse) und Mettstrasse.	
<b>Zielsetzung/Begründung</b>	
Mit dieser Verbindung soll einerseits eine wesentliche Lücke im städtischen Fuss- und Veloverbindungsnetz geschlossen und damit ein Beitrag zur Attraktivierung des Langsamverkehrs geleistet werden. Gleichzeitig stellt die Verbindung ein wesentliches Element zur Erschliessung des langfristigen Entwicklungsschwerpunktes „Rangierbahnhof“ dar. Mit der neuen Strassenverbindung werden die Spielräume zur Optimierung des städtischen Strassennetzes vergrössert (z.B. Entlastung Zentrum Mett vom MIV).	
<b>Umsetzung</b>	
Planung im Zusammenhang mit dem potentiellen Entwicklungsschwerpunkt „Rangierbahnhof“ und unter Berücksichtigung einer neuen öV-Achse Ost-West (V29). Je nach Ergebnissen und Realisierungshorizonten ist in einer ersten Etappe eine einfache Fussgänger- und Velopasserelle, in einer weiteren Etappe ein Ausbau zu einer Strassenverbindung zu prüfen. Federführung Stadt Biel, Koordination durch Agglomeration.	
<b>Kosten:</b>	
Kosten als Fussgänger- und Velopasserelle Fr. 2 Mio als Strasse Fr. 4 Mio	
Kostenträger Stadt Biel und Grundeigentümer Entwicklungsschwerpunkt Güterbahnhof. Agglo-Beitrag Bund: Fr.	
<b>Abhängigkeiten</b>	
Es bestehen Abhängigkeiten zur Siedlungsentwicklung (S1), zur A5 Ostast, insb. vfm (V20/21), zum Infrastrukturausbau öV (V29) und zur Option Anschluss Orpund (V34).	
<b>Hinweise</b>	

**V26: SBB-Doppelspur Ligerz**

2010-2020

**Massnahmenbeschrieb**

Schliessen der Doppelspurlücke der SBB in Ligerz mit einem Langtunnel Ligerz Ost–Schafis West. Erschliessung von Ligerz und der Ligerz-Tessenberg-Bahn LTB mit einer Buslinie als Ersatz für die wegfallende Bahnstation Ligerz. Aufwertung und Nutzung des Bereichs des freiwerdenden SBB-Trassees in Ligerz.

**Zielsetzung/Begründung**

Ermöglichen einer optimalen Bedienung des Bahn 2000–Knotens Biel mit Intercity- und Schnellzügen, unter Aufrechterhaltung und (bei Bedarf) Ausbau des Regionalzugsangebotes und des Güterverkehrs. Gleichzeitig werden der Uferbereich und die Siedlungen von den heutigen massiven Immissionen und Gefahrenpotentialen der Bahn befreit und Voraussetzungen für eine Neugestaltung des Uferbereiches geschaffen.

**Umsetzung**

Die Massnahme ist Bestandteil des langfristigen Sanierungskonzeptes linkes Bielerseeufer (Planungsstudie des Regionalplanungsverbandes 2004). Sie ist für die SBB von grosser Wichtigkeit.

Infolge Sparmassnahmen des Bundes besteht zur Zeit keine Möglichkeit zur Realisierung dieser für den ganzen Jurasüdfuss wichtigen Massnahme. Eine Aufnahme in die entsprechenden Programme des Bundes ist erst im Rahmen der Gesamtüberprüfung des Bundes (2007/08) vorgesehen. Um eine rasche Realisierung zu ermöglichen, sollten erste Schritte (insb. Zweckmässigkeitsprüfung, Festlegen des Ausbaustandards des Tunnels) in Angriff genommen werden. Anschliessend folgen die Projektierung und das Genehmigungsverfahren (Ziel: Abschluss 2010 und Realisierungsbeginn 2011).

**Kosten:**

Kosten SBB-Tunnel: 150–200 Mio Franken je nach Ausbaustandard. Jährliche Kosten Busersatz: Fr. 200'000-300'000.

Kostenträger Bund und SBB. Kostenteiler Busersatz noch offen. Agglo-Beitrag Bund: Vorfinanzierung erste Schritte!

**Abhängigkeiten**

Die Massnahme kann unabhängig realisiert werden. Synergien mit anderen Massnahmen, insb. V30 (A5 Umfahrung Twann) sind auszuschöpfen.

**Hinweise**

**V27: Angebotsverbesserungen und Infrastrukturausbau öV**

2010-2020

**Massnahmenbeschrieb**

Die in der Etappe 2006-2010 angestrebten Angebotsverbesserungen öV sind entsprechend den Bedürfnissen und der Verkehrsentwicklung weiterzuführen und auszubauen. Die für die Umsetzung notwendigen Infrastrukturmassnahmen sind sicherzustellen. Dazu gehören Doppelspurausbauten längs der BTI sowie ein drittes Gleis der SBB Lengnau-Biel. Mit einer zusätzlichen Haltestelle „Altstadt“ an der SBB-Linie Biel-Sonceboz soll die Erschliessung der Bieler Innenstadt verbessert werden. Katalog von möglichen Massnahmen siehe Rückseite.

**Zielsetzung/Begründung**

Die zur Sicherstellung der Mobilität angestrebte Erhöhung des öV-Anteils am Gesamtverkehr soll auch langfristig gesichert und ausgebaut werden. Nebst der Bewältigung eines zusätzlichen Passagieraufkommen beim öV um ca. 25-50% (bis 2015) werden eine optimale Bedienung des Knotens Biel und ein Ausbau des Regionalzugsangebotes angestrebt. Die öV-Angebote sollen auf die Entwicklungsschwerpunkte abgestimmt werden.

**Umsetzung**

Die Umsetzung der Angebotserweiterungen erfolgt im Rahmen der zukünftigen Angebotsbeschlüsse des Kantons. Infrastrukturmassnahmen sind durch die Transportunternehmungen zu planen und im Rahmen der Investitionsprogramme von Bund und Kanton zu finanzieren. Diesbezügliche Bedürfnisse müssen frühzeitig ausgewiesen werden, z.B. um die Freihaltung der entsprechenden Trassen sicherzustellen. Die Koordination soll durch die Agglomeration sichergestellt werden.

**Kosten:**

Kosten Angebotsverdichtungen Fr. 6.8 Mio/Jahr

Kosten Infrastrukturausbauten Fr. 110 Mio Jahr (inkl. 3. Gleis Lengnau-Biel)

Es bestehende unterschiedliche Kostenteiler für die unterschiedlichen Massnahmen. Angaben zum Kostenteiler können noch nicht gemacht werden

Agglo-Beitrag Bund: Fr.

**Abhängigkeiten**

Busführungen müssen an die neuen Strassenverhältnisse (Bauzustände Umfahrung Biel, Neuorganisation Strassennetz mit vfM) angepasst werden. Für die BTI besteht eine direkte Abhängigkeit zur A5 (Bereich Bahnhof Biel-Nidau, Nutzung von Synergien). Für die langfristige Entwicklung sind die Massnahmen V33 (Ausbau öV-Achse Bahnhof Biel-Güterbahnhof-Mett-Bözingenfeld) und S1 (Siedlungsrichtplan) massgebend.

**Hinweise**

## V27 Angebotsverbesserungen und Infrastrukturausbau öV 2010-2020

25.10.2004

Art	Nr.	Gemeinde	Ort	Massnahme		Kosten Betrieb Mio. Fr./J.	Kosten Infra- struktur Mio. Fr.	Stand Projekt, Koordination
V27	1	Biel	Bözingenfeld/ Altstadt	Neue Bahnhaltestelle Altstadt/Fachhochschule		0.15	5.00	sep. Studie
V27	2	Biel	Eisbahn/Bözingen-feld West	Erweiterung der ÖV-Erschliessung Bergfeld / Anpassung Linie 1 (solange keine BTI-Verlängerung ins Bözingenfeld gem. V29)		0.30	0.50	Studie im Gang
V27	3	Biel, Orpund, Safnern, Meinisberg		Angebotsverdichtung der Buslinie Biel - Meinisberg zur Verbesserung der Angebotsqualität und Kapazitätssicherung. Spitzenzeiten 15'-Takt (statt 30'), Sa/So tagsüber 30'-Takt (statt 60')		0.60		Ev. Steigerung Angebotsstufe in nächstem AK erforderlich
V27	4	Biel, Pieterlen		Angebotsverdichtung der Buslinie Biel - Pieterlen zur Verbesserung der Angebotsqualität und Kapazitätssicherung. Spitzenzeiten 30'-Takt (statt 60'), Einführung Sonntagsangebot (heute keine Kurse)		0.40		Ev. Steigerung Angebotsstufe in nächstem AK erforderlich
V27	5	Biel-Orvin		Schaffung von Abendverbindungen und Schliessung von Taktlücken		0.15		Ev. Steigerung Angebotsstufe in nächstem AK erforderlich
V27	6	Korridor Biel - Lyss		Ausbau Kursangebot auf den Buslinien Biel - Lyss und Biel - Scheuren zur Verbesserung der Angebotsqualität und Kapazitätssicherung (Prüfung Sonntagsangebot für Schwadernau und Scheuren). Weiter sind Verdichtungskurse auf der S3 zu prüfen.		1.00		Ev. Steigerung Angebotsstufe in nächstem AK erforderlich
V27	7	Vallon de St. Imier und Vallée de Tavannes		Verdichtungskurse auf den Regionalzuglinien La Chaux-de-Fonds - Biel und Moutier - Tavannes - Biel zur Verbesserung der Angebotsqualität (Fernziel: Minimalstandard Halbstundentakt bei allen Regionalzügen nach Biel)		4.00	30.00	Vorschlag, teilweise Steigerung der Angebotsstufe in AK notwendig
V27	8	Korridor Biel - Grenchen	Biel Mett - Lengnau	Bau eines dritten Geleises zur Stecken-Kapazitätssicherung und langfristigen Sicherstellung des Regionalverkehrs			65.00	Im Rahmen der Studien Bahn 2000 andiskutiert
V27	9	Biel	Bözingenfeld	Neue Bahnhaltestellen Bözingenfeld (entfällt falls V29 realisiert wird)		0.15	10.00	Erfordert allenfalls einen umfassenden Streckenausbau

AK=Kant. Angebotskonzept

6.75 110.50

<b>V28: Road-Pricing</b>	2010-2020
<b>Massnahmenbeschrieb</b> Im gesamtschweizerischen Rahmen sind Strassenbenützungsgeldern zu prüfen, welche dazu beitragen, die Verkehrsnachfrage räumlich und zeitlich zu beeinflussen. Auf dieser Basis sind die konkreten Möglichkeiten für die Agglomeration Biel zu konkretisieren.	
<b>Zielsetzung/Begründung</b> Effiziente Möglichkeit, das bestehende resp. zukünftige Verkehrsangebot optimal zu nutzen und die Nachfrage an die vorhandenen Kapazitäten anzugleichen.	
<b>Umsetzung</b> Für die Umsetzung fehlen in der Schweiz die gesetzlichen Grundlagen. Diese müssten auf eidgenössischer Ebene zuerst geschaffen werden.	
<b>Kosten:</b> Kosten	
<b>Abhängigkeiten</b> Zur Vermeidung von Konkurrenzverzerrungen unter den Agglomerationen müsste die Massnahme im übergeordneten Kontext geplant werden. Die Massnahme dürfte namentlich zu einer nachhaltigen Entlastungswirkung der A5 Umfahrung Biel beitragen. Die vfm werden damit nicht überflüssig, da diese nebst der allgemeinen Lenkungswirkung Optimierungen der einzelnen Strassenräume bezwecken.	
<b>Hinweise</b>	

**V29: Ausbau öV-Achse Bahnhof Biel–Güterbahnhof–Mett-Bözingenfeld**

2010-2020+

**Massnahmenbeschrieb**

Die Option zur Realisierung einer leistungsfähigen, attraktiven Achse des öffentlichen Verkehrs Bahnhof Biel–Güterbahnhof resp. Rangierbahnhof–Mett–Bözingenfeld ist weiterzuverfolgen. Insbesondere ist die Möglichkeit einer Verlängerung der BTI als Tram/Stadtbahn östlich des Bahnhofs weiter zu konkretisieren. Als Basis sollen die Varianten 1 und 3 aus der Studie „Verlängerung BTI/Trambahn“ dienen. Die Massnahme bedingt Anpassungen an der bestehenden öffentlichen Verkehrserschliessung der Stadt Biel.

**Zielsetzung/Begründung**

Die neue öV-Achse wird im Zusammenhang mit der Erschliessung des zukünftigen Entwicklungsstandortes „Rangierbahnhof“ aktuell. Nebst der öV-Erschliessung dieses Standortes wird ein Qualitätssprung bei der öffentlichen Verkehrserschliessung des rechten Bielerseeufers (direkte Verbindung in die Aktivitätsschwerpunkte der Agglomeration) und eine effiziente Verbindung unter den Entwicklungsstandorten angestrebt. Die Massnahme soll zur langfristigen Aufrechterhaltung eines hohen öV-Anteils am Gesamtverkehr einen massgebenden Beitrag leisten und die erschliessungsmässigen Voraussetzungen für eine öV-bezogene Siedlungsentwicklung „nach innen“ schaffen.

**Umsetzung**

Bereits kurzfristig müssen die offenen Fragen zur Trasseeführung abgeklärt und die notwendigen Massnahmen zur Trasseefreihaltung definiert und umgesetzt werden. Hierzu ist kurzfristig eine Stellungnahme bei der Stadt Biel einzuholen. Im Zusammenhang mit dem Ausführungsprojekt zum Westast der A5 muss insbesondere im Bereich des Bahnhofs Biel eine praktikable Lösung ermittelt und gesichert werden. Die weitere Planung und Entscheidungsschritte sind an die Hand zu nehmen, sobald sich im Bereich des Rangierbahnhofs die Möglichkeit zur Realisierung eines Entwicklungsstandortes abzeichnet. Federführung: Stadt Biel/Region, mit Unterstützung des Kantons.

**Kosten:**

Kosten (Variante Stadtbahn): Investitionskosten: ca. Fr. 90 Mio inkl. Bereich Bahnhof (Basis Var.1). Jährliche Betriebs-Mehrkosten: 2-5 Mio (abhängig von Finanzierungsart der Investitionen, Fahrplanangebot und Erträgen).

Kostenteiler: Diese Massnahme kann nur mit namhaften Agglo-Beiträgen des Bundes realisiert werden.

**Abhängigkeiten**

Die grösste Abhängigkeit besteht in Bezug auf die Realisierung des Entwicklungsschwerpunktes Rangierbahnhof. Daneben bestehen zahlreiche konkrete Abhängigkeiten bei einzelnen Massnahmen.

**Hinweise**

Die Machbarkeit und das Potential der Option „Verlängerung BTI//Trambahn“ wurden in einer separaten Studie (24. September 2004) grob überprüft. Die Ergebnisse sind auf der Rückseite zusammengefasst.

Falls sich die schienengebundene öffentliche Verkehrserschliessung als nicht praktikabel erweisen sollte, muss eine Lösung auf der Basis einer Buserschliessung gefunden werden. Eine solche wäre dann Bestandteil der Massnahme V27.

## Merkmale der drei Varianten

	Var. 1	Var. 2	Var. 3
Städtebauliche Sicht	möglich	ungünstig	weitgehend möglich
Technische Machbarkeit	möglich	schwieriger	möglich
Potenzial Einzugsgebiet	20-25'000 Einw. 15-20'000 Arbeitspl.	20-25'000 Einw. 15-20'000 Arbeitspl.	20-25'000 Einw. 15-20'000 Arbeitspl.
Erschliessung Entwicklungsgebiete	gut	mässig	gut
Erreichbarkeit Zentrum	gut	gut	mittelmässig
Integration in bestehende Netzstruktur, Abstimmung auf Busnetz	gut	ungünstig	relativ gut
Konfliktpotenzial bezüglich Hauptverkehrsachsen	wenig	mittel - gross (Mett)	mittel
Investitionskosten (neue Strecke Bahnhof - Bözingenfeld)	70 Mio. + ca. 20 Mio.*	90 Mio. + ca. 20 Mio.*	65 Mio. + ca. 20 Mio.*
Betriebskosten pro Jahr (inkl. Unterhalt, Amortisation u. Kapitalkosten)	2-5 Mio.**	2-5 Mio.**	2-5 Mio.**
Abhängigkeiten SBB	Güterbahnhof wird tangiert, Weiterbetrieb möglich	keine	Weitgehende Aufhebung Güterbahnhof erforderlich

\* (Investition für Bahnhofquerung, teils zu Lasten A5)

\*\* (abhängig von der Finanzierungsart, dem Fahrplanangebot und den Erträgen)

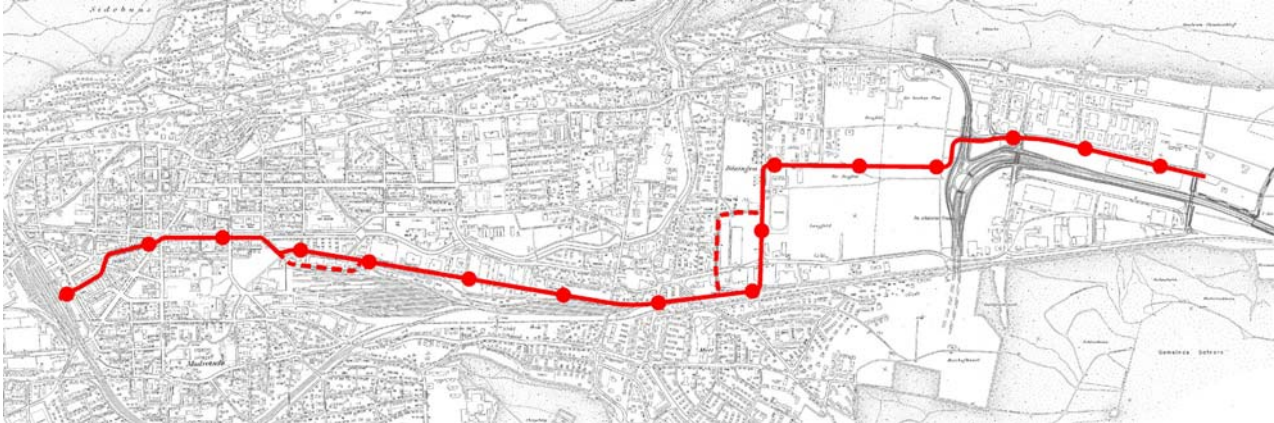
## Folgerungen

- Die Verlängerung der BTI bis Bözingenfeld in Form eines Trambetriebs ist städtebaulich und technisch machbar. Unter Berücksichtigung der verschiedenen Aspekte schneiden die Varianten 1 und 3 wesentlich besser ab als Variante 2. Der Vergleich der Varianten 1 und 3 weist auf gewisse Vorteile von Variante 1 hin.
- Für die Linienführung im Bahnhofsbereich sind noch Alternativen zum bisher favorisierten Querbahnhof zu prüfen.
- Aufgrund erheblicher Problempunkte und Mängel ist Variante 2 fallenzulassen ist (Städtebau, technische Machbarkeit/Baukosten, erschlossenes Potenzial).
- Eine Trambahn könnte für die Entwicklung im Agglomerationskern entscheidende Impulse bringen. Voraussetzung ist, dass das Güterbahnhof-Areal mittelfristig umgenutzt und entwickelt werden kann.
- Eine Trambahn auf der Siedlungsschwerpunktachse Ost-West lässt sich ins gesamte Netz einfügen und wertet das Gesamtnetz erheblich auf.
- Zwar erfordert die Gesamtgrösse der Agglomeration aus reinen Kapazitätsüberlegungen nicht zwingend ein lokales schienengebundenes Transportmittel, doch ist unter Berücksichtigung der Entwicklungsperspektiven und im Vergleich zu andern bestehenden Bahnangeboten (Meterspur) das Potenzial grundsätzlich gegeben.
- Eine Führung in Mittelachse mit längeren Abschnitten mit Eigentrasse ermöglicht für städtische Verhältnisse eine hohe Reisegeschwindigkeit und steigert damit die Attraktivität der im Einzugsbereich der Trambahn liegenden Gebiete.

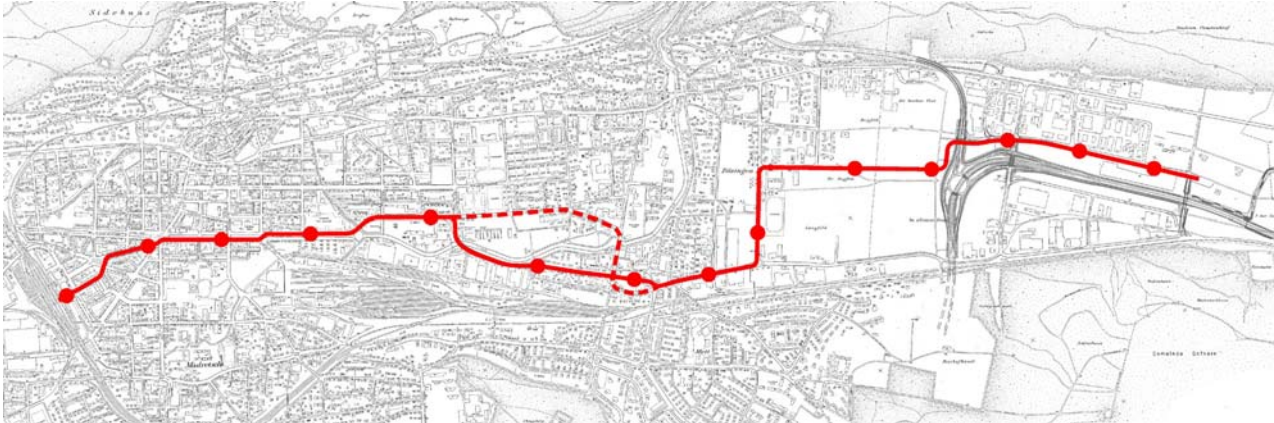


**Geprüfte Linienführungsvarianten**

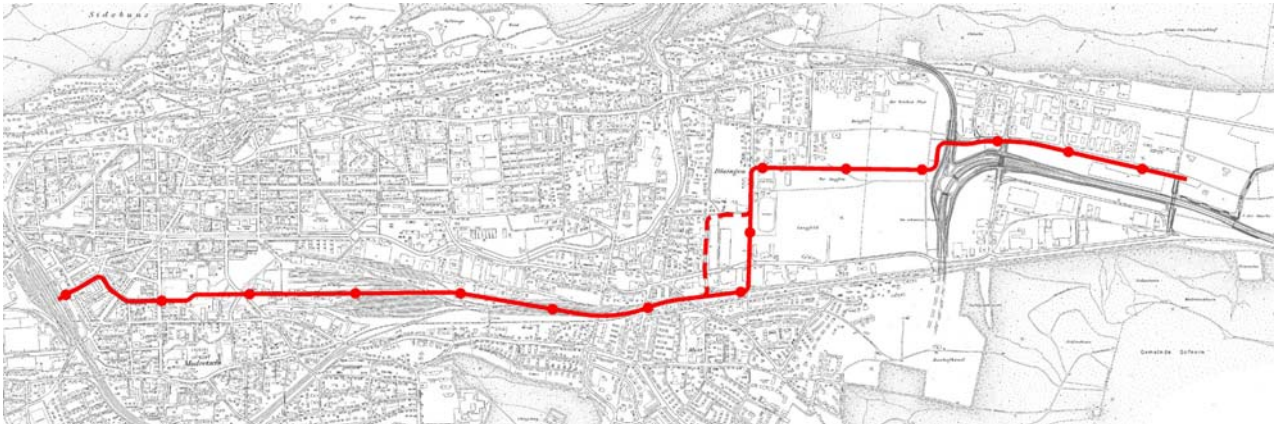
Variante 1



Variante 2



Variante 3



<b>V30: A5 Umfahrung Twann</b>	2010-2020
<b>Massnahmenbeschrieb</b>	
<p>Verlängerung des A5-Umfahrungstunnels Ligerz (mit heutigem Tunnelausgang bei Kleintwann) in östlicher Richtung (östlich von Twann) und Umgestaltung der bestehenden A5 (inkl. Wanne in Twann).</p>	
<b>Zielsetzung/Begründung</b>	
<p>Sanierung des Eingriffes in das Ortsbild (von nationaler Bedeutung) und der Lärmbelastung von Twann, markante Verbesserung der ungenügenden Lokalerschliessung (insbesondere der Zweiradverbindung und geplanter Busverbindung zwischen Ligerz und Twann), Schaffen neuer Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten im Bereich Bahnhofplatz Twann.</p>	
<b>Umsetzung</b>	
<p>Das Vorhaben ist Bestandteil des langfristigen Sanierungskonzeptes für das linke Bielerseeufer (Schlussbericht Vorphase 2004, Regionalplanungsverband Biel-Seeland). Zielsetzung gemäss Planungsstudie: Realisierung bis 2016. Ein Ausführungsprojekt liegt vor, Aktualisierung und Genehmigung ausstehend. Es ist vorgesehen, das Vorhaben weiter zu konsolidieren (Teilrichtplan linkes Bielerseeufer, Aufnahme in kantonalen Richtplan). Das Vorhaben muss im langfristigen Bauprogramm des Bundes festgelegt werden.</p>	
<b>Kosten:</b>	
<p>Kosten Umfahrung: Fr.</p>	
<p>Kosten Rückbaumassnahmen: Fr.</p>	
<p>Der Kostenteiler für die A5 (Bund/Kanton) ist in der Nationalstrassengesetzgebung geregelt. Der Kostenteiler für die Rückbaumassnahmen ist noch offen. Der Agglo-Beitrag Bund ist von dieser offenen Frage sowie von der Perimeterfrage abhängig (Twann liegt ausserhalb der Agglomeration Biel).</p>	
<b>Abhängigkeiten</b>	
<p>Abhängigkeiten zu den Massnahmen V31 (Zweiradföhrung), V26 (SBB-Doppelspur Ligerz), V32 (A5-Umfahrung Tüscherz-Alfermée).</p>	
<b>Hinweise</b>	
<p>Siehe auch Planungsstudie linkes Bielerseeufer.</p>	

**V31: Zweiradführung linkes Bielerseeufer**

2010-2020

**Massnahmenbeschrieb**

Der regionale und überregionale Zweiradverkehr soll zur Entlastung des konfliktträchtigen Uferweges auf dem Niveau der A5, aber von diesem abgetrennt geführt werden. In einer ersten Etappe und unter der Voraussetzung, dass die Umfahrung Twann (V30) realisiert wird, soll das folgende Konzept realisiert werden: Biel bis Tüscherz-West Führung wie heute auf Radstreifen, Tüscherz-West bis Ostportal Twanntunnel auf parallelem und abgetrenntem Weg, Ostportal Twanntunnel bis Ligerz auf zurückgebauter A5 resp. alter Hauptstrasse.

**Zielsetzung/Begründung**

Der Uferweg am linken Bielerseeufer ist für den zunehmende Zweiradverkehr (Radtouristen) insbesondere an Spitzentagen immer weniger geeignet (Konflikte mit Anstössern, Fussgängern, Bewirtschaftern u.a.). Mit der Entflechtung wird eine langfristige befriedigende Lösung angestrebt.

**Umsetzung**

Die Massnahme ist Bestandteil des langfristigen Sanierungskonzeptes linkes Bielerseeufer (Planungsstudie des Regionalplanungsverbandes 2004). Die Realisierung baut auf der Sanierung der A5 auf (siehe Massnahmen V30 und V32). Die Umsetzung erfolgt in enger Anlehnung an die Umsetzung dieser Projekte.

**Kosten:**

Kosten: Sind in der Massnahme V30 enthalten. Zusätzliche Kosten für provisorische Massnahme (niveaufreie Querung der A5 Tüscherz-West: Fr.

Der Agglo-Beitrag Bund:

**Abhängigkeiten**

Es besteht eine direkte Abhängigkeit zur Massnahme V30 (A5 Umfahrung Twann). Die Realisierung des Abschnittes Tüscherz-West-Vingelz ist abhängig von der Massnahmen V32 (A5-Umfahrung Tüscherz-Alfermée)

**Hinweise**

Siehe auch Planungsstudie linkes Bielerseeufer

**V32: A5 Umfahrung Tüscherz-Alfermée**

2020+

**Massnahmenbeschrieb**

Realisierung eines Umfahrungstunnels Tüscherz-Alfermée in Fortsetzung des Vingeltunnels. Rückbau und Umgestaltung der bestehenden A5.

**Zielsetzung/Begründung**

Sanierung des Eingriffes in das Ortsbild (von nationaler Bedeutung) und der Beeinträchtigungen der Ortschaften Tüscherz und Alfermée (Lärm, Sicherheit); Verbesserung der ungenügenden Lokalerschliessung, Schaffen neuer Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten für die Gemeinde Tüscherz-Alfermée.

**Umsetzung**

Das Vorhaben ist Bestandteil des langfristigen Sanierungskonzeptes für das linke Bielerseeufer (Schlussbericht Vorphase 2004, Regionalplanungsverband Biel-Seeland). Zielsetzung gemäss Planungsstudie: Realisierung ab 2020, nach Fertigstellung der Umfahrung Biel. Es besteht noch kein Projekt. Es ist vorgesehen, das Vorhaben weiter zu konsolidieren (Teilrichtplan linkes Bielerseeufer, Aufnahme in kantonalen Richtplan). Das Vorhaben muss im langfristigen Bauprogramm des Bundes festgelegt werden.

**Kosten:**

Kosten Umfahrung: Fr.

Kosten Rückbaumassnahmen: Fr.

Der Kostenteiler für die A5 (Bund/Kanton) ist in der Nationalstrassengesetzgebung geregelt. Der Kostenteiler für die Rückbaumassnahmen ist noch offen. Der Agglo-Beitrag Bund ist von dieser offenen Frage sowie von der Perimeterfrage abhängig (Twann liegt ausserhalb der Agglomeration Biel).

**Abhängigkeiten**

Abhängigkeiten zu den Massnahmen V31 (Zweiradföhrung), V30 (A5-Umfahrung Twann).

**Hinweise**

Siehe auch Planungsstudie linkes Bielerseeufer.

**V33: Ausbau T6 Lyss-Biel**

2020+

**Massnahmenbeschrieb**

Der Abschnitt Brügg-Lyss der T6 ist langfristig den steigenden Anforderungen des Verkehrs anzupassen. Dabei sind auch die Erschliessungsbedürfnisse der angrenzenden Gemeinden (z.B. Erschliessung Kiesgrube Bangerter in Lyss) zu berücksichtigen.

**Zielsetzung/Begründung**

Die Sicherheit und der Verkehrsfluss dieser kantonal wichtigen Strassenverbindung sind auch bei steigenden Verkehrsmengen sicherzustellen. Die Beeinträchtigung der Dörfer (Umleitung bei Unfällen und Unterhaltsarbeiten) sind zu vermeiden.

**Umsetzung**

Für den Ausbau der T6 bestehen bereits Projektvarianten für einen vierspurigen Ausbau. Diese sind zu ergänzen mit Varianten, welche einen niedrigeren Standard vorsehen. Evaluation der Lösung in enger Abstimmung auf die A5-Lösung im Bereich Brüggmoos-Brügg (V20).

In Lyss ist eine Verbindung von der Kiesgrube Bangerter zum Anschluss Lyss-Nord geplant. Dieses Vorhaben ist mitzubedenken.

**Kosten:**

Kosten:

Gemäss Entwurf Sachplan Verkehr ist vorgesehen, die T6 ins Netz der Bundesstrassen aufzunehmen.

**Abhängigkeiten**

Es besteht eine direkte Abhängigkeit zur Massnahme V20 (A5 Ostast). Der Ausbau soll keinen wesentlichen Konkurrenzverlust für die Bahn (Biel-Bern) bewirken (Ausbaustandard, Geschwindigkeiten).

**Hinweise**

Das Vorhaben ist im Richtplan der Region Biel-Seeland thematisiert.

**V34: Option A5-Anschluss Orpund**

2020+

**Massnahmenbeschrieb**

Die Möglichkeit, später einen A5-Anschluss in Orpund zu realisieren, ist offenzuhalten.

**Zielsetzung/Begründung**

Mit dem Anschluss könnte die Entlastungswirkung der A5 weiter erhöht werden. Dies könnte langfristig spruchreif werden, wenn infolge allgemeiner Verkehrs- und Siedlungsentwicklung das Strassennetz der Agglomeration wieder überlastet ist.

**Umsetzung**

Im Rahmen der Ausführungsprojektierung des Ostastes ist die Option offenzuhalten. Zur Realisierung ist eine Änderung des generellen Projektes notwendig (Zeitpunkt unbestimmt).

**Kosten:**

Kosten:

**Abhängigkeiten**

Das bestehende Strassennetz müsste an die neuen Gegebenheiten angepasst werden (zusätzliche vFM). Die Auswirkungen auf das Siedlungskonzept (S4) sind zu prüfen, der Siedlungsrichtplan anzupassen.

**Hinweise**