

Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR  
Regionalplanungsverband Biel-Seeland

# Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 04 Agglomeration Biel

Entwurf für die Vernehmlassung

## Kurzfassung



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 17, Lausanne; Christian Camandona  
Planum Biel AG, Marktgasse 17, Biel, Daniel Sigrist  
Felix Dudler, Gurzelenstrasse 3, Biel

## Inhaltsverzeichnis

1.	Grundsätzliches zum Agglomerationsprogramm .....	5
1.1	Weshalb ein Agglomerationsprogramm? .....	5
1.2	Was ist ein Agglomerationsprogramm? .....	5
1.3	Stand in der Agglomeration Biel .....	5
2.	Die wesentlichen Merkmale der Agglomeration Biel .....	6
2.1	Definition der Agglomeration Biel .....	6
2.2	Siedlungsstruktur .....	6
2.3	Verkehrsstruktur und Mobilität .....	6
3.	Der Entwicklungstrend in der Agglomeration Biel .....	7
3.1	Die Bedeutung von Trend-Überlegungen .....	7
3.2	Bevölkerungsentwicklung .....	7
3.3	Arbeitsplatzentwicklung .....	8
3.4	Verkehrsangebot: A5 Umfahrung Biel .....	8
4.	Schwachstellen und Probleme .....	9
4.1	Zunehmender Leidensdruck während der nächsten 15 Jahre bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel .....	9
4.2	Ungelöste Probleme auch mit A5 Umfahrung Biel .....	9
5.	Stossrichtung für das Agglomerationsprogramm .....	10
6.	Ziele für die Siedlungsentwicklung .....	11
6.1	Trendkorrektur bei der regionalen Bevölkerungsentwicklung .....	11
6.2	Lenkung der Siedlungsentwicklung auf geeignete Standorte .....	11
6.3	Abstimmen der Siedlungsentwicklung auf die Kapazitäten des Verkehrsnetzes .....	12
6.4	Aufwertung der Siedlungsqualität .....	12
7.	Ziele für den Verkehr .....	12
7.1	Sicherstellung der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel .....	12
7.2	Nachhaltige Entlastung des Strassennetzes durch A5 Umfahrung Biel und die verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM .....	13
7.3	Ausbau einer attraktiven und leistungsfähigen öV-Achse Ost-West .....	13
7.4	Langfristige Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität .....	13
7.5	Sanierung und Reparatur der A5 am linken Bielerseeufer und der T6 Biel-Lyss .....	14

8.	Massnahmen.....	14
8.1	Bildung von Massnahmenpaketen .....	14
8.2	Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2006-2010 .....	15
8.3	Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms, späterer Perioden.....	17
9.	Kosten und Kostenteiler .....	18
10.	Organisation und Trägerschaft .....	19
10.1	Anforderungen des Bundes .....	19
10.2	Situation im Kanton Bern und in der Agglomeration Biel.....	19
10.3	Aufgabenteilung Gesamtregion – Agglomeration .....	19
10.4	Aufgaben und Organisation der Agglomeration .....	20

# 1. Grundsätzliches zum Agglomerationsprogramm

## 1.1 Weshalb ein Agglomerationsprogramm?

Der Bundesrat hat beschlossen, die Agglomerationen bei der Lösung ihrer Verkehrsprobleme vermehrt zu unterstützen. Als Voraussetzung wird von den Agglomerationen ein Agglomerationsprogramm verlangt.

Der Kanton Bern will die Unterstützung des Bundes in Anspruch nehmen, sobald die offenen Fragen der Finanzierung auf Bundesebene geklärt sind. Deshalb werden bis Ende 2004 in allen Bernischen Agglomerationen Entwürfe zu den Agglomerationsprogrammen erstellt.

Aber auch die Agglomeration Biel hat ein grosses Interesse, Lösungen für ihre Verkehrsprobleme zu finden. Das Echo der Gemeinden zur Vorstudie aus dem Jahr 2003 hat klar gezeigt, dass der Verkehr zumindest bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel als vorrangiges Problem eingestuft wird.

## 1.2 Was ist ein Agglomerationsprogramm?

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument, welches die Kantone und Gemeinden zur Umsetzung von Massnahmen verpflichtet. Das Agglomerationsprogramm soll aufzeigen, mit welchen Massnahmen die Verkehrsprobleme in der Agglomeration nachhaltig gelöst werden und wie die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur sichergestellt wird.

Die behördenverbindliche Verankerung der Massnahmen und die Festlegung einer Trägerschaft für die Umsetzung sind wichtige Anforderungen des Bundes an die Agglomerationsprogramme. Im Kanton Bern sollen die Agglomerationsprogramme der 1. Generation als teilregionale Richtpläne verankert werden.

Das Agglomerationsprogramm basiert auf den bereits vorhandenen Grundlagen, Instrumenten und Vorhaben in der Region. Diese werden in eine Gesamtschau einbezogen, welche auf langfristige Ziele ausgerichtet wird und die nächsten 20 Jahre im Visier hat. Als operable Einheiten sind Vierjahresprogramme vorgesehen. Eine erste Programmperiode wird im Zeitraum 2006-2010 ins Auge gefasst.

## 1.3 Stand in der Agglomeration Biel

Der vorliegende Entwurf zum Agglomerationsprogramm 04 ist unter der Federführung des Kantons und in enger Zusammenarbeit mit der Region entstanden. Die Arbeiten wurden durch eine Projektorganisation mit Vertretern des Kantons, der Region und der Stadt Biel begleitet.

Der Entwurf wird Anfang 2005 einer ersten Prüfung durch den Kanton und einer Vernehmlassung in der Region unterzogen. Nach der Bereinigung wird er als Basis für die gesamtkantonale Synthese dienen. Eine breite Mitwirkung ist später vorgesehen. Diese Schritte sollen die vorgesehene Konsolidierung des Agglomerationsprogramms und die Verankerung als teilregionaler Richtplan ermöglichen.

## 2. Die wesentlichen Merkmale der Agglomeration Biel

### 2.1 Definition der Agglomeration Biel

Gemäss Definition des Bundesamtes für Statistik umfasst die Agglomeration Biel 19 Gemeinden, welche enge wirtschaftliche, kulturelle und räumliche Beziehungen mit den Zentrumsgemeinden Biel und Nidau aufweisen (siehe Beilage 1). Das Einzugsgebiet des Agglomerationszentrums ist jedoch grösser und umfasst weitere Teile des Berner Juras und des Seelandes.

Zu beachten ist auch die „politische Definition“ der Agglomeration Biel, welche sich aus dem Kreis der Gemeinden ableiten lässt, welche seit 2002 im Rahmen der sogenannten Agglo-Plattform regelmässig gemeinsam interessierende Themen diskutieren. Dieser Perimeter (siehe Beilage 1) weicht von der statistischen Definition etwas ab und umfasst insbesondere auch die französischsprachigen Gemeinden aus dem Bas-Vallon. Die Zweisprachigkeit als spezifisches Merkmal der Agglomeration Biel wird dadurch noch verdeutlicht.

### 2.2 Siedlungsstruktur

Biel ist das Hauptzentrum einer Grossregion, welche das Seeland und den Berner Jura umfasst und mit dem Perimeter der Regionalen Verkehrskonferenz identisch ist. Verschiedene grössere und kleinere Zentren versorgen die einzelnen Teilgebiete. Die Agglomeration Biel grenzt direkt an die Agglomerationen Grenchen und Lyss/Aarberg.

Die Agglomeration Biel vereinigt mit 90'000 Einwohnern 40 Prozent der Bevölkerung dieser Grossregion auf sich. Mit rund 55'000 Einwohnern haben die Zentrumsgemeinden Biel und Nidau innerhalb der Agglomeration ein vergleichsweise grosses Gewicht. Der Anteil der im Zentrum angesiedelten Arbeitsplätze ist mit 75% noch grösser als bei den Einwohnern (60%).

### 2.3 Verkehrsstruktur und Mobilität

Die Agglomeration Biel ist ein wichtiger Knoten im übergeordneten Bahnnetz und strassenseitig aus drei Richtungen mit Hochleistungsstrassen erschlossen. Die Verknüpfung dieser „Äste“ fehlt aber noch. Aus diesem Grund weisen die Strassen im Agglomerationskern relativ grosse Belastungen mit täglich bis zu 25'000 Motorfahrzeugen auf. Die regionale öffentliche Verkehrserschliessung ist mit Bahn- und Buslinien in den letzten Jahren optimiert worden, unter Berücksichtigung der finanziellen Rahmenbedingungen.

Aus der ungleichen Verteilung von Einwohnern, Arbeits- und Ausbildungsplätzen resultieren starke Pendlerströme zwischen dem Zentrum und den umliegenden Gemeinden; starke Pendlerströme bestehen zudem zwischen Biel und Bern. Die Pendler machen aber gesamtschweizerisch nur ca. 30% des Verkehrs aus; ein grösserer Anteil (ca. 45%) ist Freizeitverkehr. Diese Grössenordnung gilt auch für die Agglomeration Biel.

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs am motorisierten Gesamtverkehr beträgt im Zentrum der Agglomeration Biel 30-35% und liegt damit nicht sehr hoch. Im Agglomerationszentrum haben der Fussgänger- und Veloverkehr ein relativ grosses Gewicht (z.B. 1/3 aller Binnenpendler in der Stadt Biel). 34% der Autofahrten sind kürzer als 3 Kilometer und liegen somit in Velo-Distanz.

## 3. Der Entwicklungstrend in der Agglomeration Biel

### 3.1 Die Bedeutung von Trend-Überlegungen

Hier 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 (sog. Referenz-Szenario). Eine Beurteilung der Trend-Entwicklung (Kapitel 4) wird den Handlungsbedarf aufzeigen.

Für die Abschätzung des Entwicklungstrends werden einerseits Entwicklungen der Vergangenheit in die Zukunft projiziert. Gleichzeitig werden Tendenzen und vorgesehene Massnahmen mitberücksichtigt, welche gegenüber der Vergangenheit neue Entwicklungsvoraussetzungen schaffen.

### 3.2 Bevölkerungsentwicklung

Der Trend für die Bevölkerungsentwicklung 2000-2020 (siehe Tabelle) wird direkt aus der Entwicklung der letzten 20 Jahre hergeleitet. Als Bezugsraum dient das Seeland (inkl. Grenchen/Bettlach) und die angrenzende Gemeinden des Berner Jura.

	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%

Demnach würde die Bevölkerungsentwicklung in der Agglomeration Biel weiterhin stagnieren, und innerhalb der Agglomeration würden die Zentrumsgemeinden Biel und Nidau weitere Einwohner verlieren (die Bevölkerungszunahmen der letzten 2 Jahre in der Stadt Biel werden hier bewusst noch nicht mitberücksichtigt). Das relativ starke Wachstum der ausserhalb der Agglomeration liegenden Seeländer Gemeinden würde fortgesetzt.

### 3.3 Arbeitsplatzentwicklung

Die Arbeitsplatzentwicklung der letzten 20 Jahre war in der Agglomeration Biel rückläufig, was u.a. dazu führte, dass immer mehr Beschäftigte aus der Region hinaus in benachbarte Zentren pendelten. Infolge stark verbesserter Rahmenbedingungen (ausgeglichene Wirtschaftsstruktur, Anbindung ans schweizerische Nationalstrassennetz, sehr gutes Angebot an Entwicklungsstandorten, Standortmarketing) wird für die Zukunft mit einer leichten Zunahme der Arbeitsplätze in der Gesamtregion gerechnet. Diese verteilen sich entsprechend der vorhandenen Potentiale auf die Entwicklungsstandorte in der Agglomeration (Biel, Brugg, Pieterlen, Studen) und in den übrigen Arbeitsplatzstandorten des See-landes und des Berner Juras.

Der Trend Bevölkerungsentwicklung/Arbeitsplatzentwicklung beinhaltet eine weitere Entflechtung der Wohn- und Arbeitsplätze und damit eine Zunahme der Pendlerströme.

### 3.4 Verkehrsangebot: A5 Umfahrung Biel

Bei der Entwicklung des Verkehrsaufkommens wird einerseits von einem generellen Wachstum von 1% pro Jahr ausgegangen. Das zukünftige Verkehrsgeschehen wird zudem massgeblich geprägt durch die vorgesehene Realisierung der A5 Umfahrung Biel. Als Hypothese für das Agglomerationsprogramm wird angenommen, dass der Ostast der A5 spätestens 2015 und der Westast spätestens 2020 in Betrieb genommen werden (siehe Beilage 2). Daraus ergeben sich zwei massgebende Belastungszustände mit folgenden Merkmalen:

- Ostast: Entlastung der Strassen im östlichen Teil der Stadt Biel; die Belastungen betragen noch maximal 15'000 Motorfahrzeugen pro Tag. Sehr starke Belastung auf der Achse Bernstrasse-Aarbergstrasse bis 26'000 Motorfahrzeuge pro Tag.
- Westast: Entlastung des lokalen Strassennetzes auch im westlichen Teil der Agglomeration auf maximal 15'000 Motorfahrzeuge, mit Ausnahme von einzelnen Abschnitten im Zentrum und der Achse Zubringer rechtes Bielerseeufer - rechte Bielerseeuferstrasse.

Diese Zahlen basieren auf der Annahme, dass wirksame verkehrliche flankierende Massnahmen vfM realisiert werden, welche die Entlastungswirkung der A5 unterstützen und verstärken. Wie unter 8.3 aufgezeigt wird, ist aber die Realisierung der flankierenden Massnahmen noch nicht gesichert.



## 4. Schwachstellen und Probleme

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

Die folgenden Probleme führen bereits heute zu einer starken Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität und zu einer Behinderung der Entwicklung und werden sich in den kommenden Jahren weiter akzentuieren:

- Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Agglomerationskern ist bereits heute stark gestört und wird sich in Zukunft zunehmend verschlechtern (Staus, Zeitverluste, Störungen Busbetrieb)
- Die Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr übersteigen im Stadtzentrum immer mehr ein stadtverträgliches Mass. Dazu gehören auch Behinderungen und Gefährdung des Fuss- und Veloverkehrs.
- Infolge Verstopfung des Verkehrsknotens Biel weicht der Durchgangsverkehr vermehrt in die Quartiere des Agglomerationskerns oder 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 Stadtflucht.

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.

### 4.2 Ungelöste Probleme auch mit A5 Umfahrung Biel

Die A5 Umfahrung Biel wird wesentlich zur Entschärfung dieser Probleme beitragen. Die folgenden Schwachstellen und Entwicklungsprobleme werden aber langfristig bestehen bleiben:

- Die Trendentwicklung Bevölkerung/Arbeitsplätze hat ein ungebremses Wachstum beim motorisierten Individualverkehr zur Folge und verschlechtert die Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr. Die Entlastungswirkung der A5 wird damit langfristig zunichte gemacht.
- Am rechten Bielerseeufer bleibt der Kapazitätsengpass Kreuzweg bestehen.
- Am linken Bielerseeufer und längs der T6 Lyss-Biel nimmt der Sanierungsbedarf (Lärm, Unfälle) zu.
- Die heutigen Schwachstellen – insbesondere Netzlücken und Kapazitätsengpässe - beim öffentlichen Verkehr, beim Fussverkehr und beim Veloverkehr bleiben grösstenteils bestehen.

## 5. 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.

Daraus ergeben sich die folgenden Stossrichtungen für die Agglomeration Biel:

1	Die A5 Umfahrung Biel soll so rasch wie möglich realisiert und in Betrieb genommen werden. Bei der Etappierung ist darauf zu achten, dass die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes im westlichen Teil der Agglomeration gewährleistet bleibt.
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 Realisierungsstadien 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. Ziele für die Siedlungsentwicklung

### 6.1 Trendkorrektur bei der regionalen Bevölkerungsentwicklung

Dem Agglomerationsprogramm wird ein „Zielszenario 2000-2020“ zu Grunde gelegt, welches für die gesamte Region (Bezugsraum) wie beim Trend von einem Bevölkerungswachstum von + 5% resp. 10'000 Einwohnern aus-geht. Im Gegensatz zum Trend soll dabei die Bevölkerung nicht nur im Umland, sondern auch in der Agglomeration und namentlich im Agglomerationskern gemäss untenstehender Tabelle wachsen.

	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%
Agglomerationskern (Biel, Nidau)	55'500	58'500	+ 3'000	+ 5%
Übrige Agglomeration Biel	34'500	39'500	+ 1'500	+ 4%

Das Zielszenario bleibt in seiner Hauptstossrichtung auch gültig, wenn das gesamtregionale Wachstum stagnieren sollte. In diesem Fall hiesse das Ziel sowohl für die Agglomeration wie für das Umland „Halten der Bevölkerung“. Ein solches Szenario ist aufgrund der neuesten Bevölkerungsprognosen des Bundesamtes für Statistik nicht unwahrscheinlich; der Kanton geht jedoch davon aus, dass die eingeleitete kantonale Entwicklungsstrategie in den Agglomerationen zu positiven Entwicklungen führen wird.

### 6.2 Lenkung der Siedlungsentwicklung auf geeignete Standorte

Die Wohnentwicklung soll an den Haltestellen leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel sowie in guter Erreichbarkeit zu den Arbeitsplatzgebieten, Versorgungseinrichtungen und Naherholungsgebieten konzentriert werden.

Regionale Arbeitsplätze sind an verkehrsgünstigen, d.h. mit dem öV und dem übergeordneten Stassennetz gut erschlossenen Standorten zu konzentrieren, verkehrsintensive Nutzungen auf dafür vorgesehene Standorte zu beschränken (schematische Darstellung einer Entwicklungsstrategie siehe Beilage 3).

In mit dem öV schlecht erschliessbaren Gebieten ist eine zurückhaltende Wohn- und Arbeitsplatzentwicklung anzustreben. Hier sollen qualitative Aspekte der Entwicklung und die Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung der Bevölkerung im Vordergrund stehen.

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

- Infolge der Kapazitätsengpässe im Strassennetz soll bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung an den zentralen Standorten, aber auch im Bözingenfeld die Ansiedlung verkehrsintensiver Nutzungen auf ein Minimum beschränkt 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. Der Ausbau des öV-Angebotes (Asm) und die Siedlungsplanung müssen hier besonders gut aufeinander abgestimmt werden.
- Zur Erschliessung der langfristigen Entwicklungsreserven auf der Achse Güterbahnhof Biel–Bözingenfeld soll langfristig ein attraktives öffentliches Verkehrsangebot sichergestellt werden.

### 6.4 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.

## 7. Ziele für den Verkehr

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

In der kritischen Phase bis zur Inbetriebnahme der Umfahrung Biel 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. Der öV muss bis zur Eröffnung der Umfahrung je nach Beziehung 25–50% mehr Passagiere bewältigen.
- **Sicherstellen der Funktionsfähigkeit des MIV und des öV.** Mit punktuellen organisatorischen Massnahmen sollen der Busbetrieb gewährleistet und der Verkehrsablauf verbessert 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.

## 7.2 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. Dazu gehört namentlich das Konzept für die verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM, welches auf der folgenden Strategie aufbaut (siehe Beilage 4):

- Der Durchgangsverkehr und ein möglichst grosser Anteil des Ziel- Quellverkehrs soll über die Hochleistungsstrassen geführt werden. Zur Unterstützung dieses Ziels soll auf den innerörtlichen Strassen die Durchlässigkeit für den Durchgangsverkehr verringert 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).

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

Mit einer attraktiven und leistungsfähigen öV-Achse Ost-West werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Die zukünftige Erschliessung und **Entwicklung der Gemeinden am rechten Bielerseeufer** soll verstärkt auf dem öffentlichen Verkehrsmittel (Bahnlinie Biel-Täuffelen-Ins BTI der Aare seeland mobil) basieren. 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.
- Das Areal des heutigen **Rangierbahnhofs** Biel soll als langfristiger Entwicklungsstandort 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.

## 7.4 Langfristige Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität

Die bis zur Inbetriebnahme der A5 zu realisierende Erhöhung der Anteile des öV und des Langsamverkehrs am Gesamtverkehr und die Entlastungswirkung der A5 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 werden nebst Fahrplanverdichtungen und grösseren Transportgefässen auch neue Bahnhaltstellen, Anpassungen des Bus- und Trolleybusnetzes und die Erhöhung der Schienen-Kapazitäten ins Auge gefasst. Mittel- bis langfristig sind auch zusätzliche Lenkungsmassnahmen wie z.B. Road-Pricing zu prüfen.

## 7.5 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 Verkehrsbedürfnissen 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 Brugg-Lyss (fehlender Vollanschluss Studen, problematischer Anschluss Brugg, 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.

# 8. Massnahmen

## 8.1 Bildung von Massnahmenpaketen

Zur Umsetzung der Ziele zur Siedlung und zum Verkehr wurden Massnahmenpakete gebildet, wobei zeitliche und thematische Kriterien massgebend waren. So sind Massnahmen, welche in der Periode 2006-2010 eingeleitet und umgesetzt werden sollen, Bestandteile des eigentlichen Agglomerationsprogramms 2006-2010.

### Agglomerationsprogramm 2006 - 2010

MP1:	Massnahmen zur Sicherstellung der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5
MP2:	Massnahmen zur Sicherstellung einer koordinierten <u>gesamtregionalen</u> Entwicklung
MP3:	Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung und zur Verbesserung der Siedlungsqualität <u>in der Agglomeration</u> Biel

### 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 Übergänge unter den Programmperioden sind fließend, indem einerseits die Massnahmen der Periode 2006–2010 teilweise auch später umgesetzt werden und andererseits Massnahmen der späteren Perioden teilweise bereits heute projektiert und erste Realisierungsschritte im Zeitraum 2006–2010 begonnen wer-

den (z.B. A5 Ostast). Erste vorgezogene verkehrliche flankierende Massnahmen zur A5 figurieren bereits im Agglomerationsprogramm 2006–2010.

Die einzelnen Massnahmen sind im 2. Teil des Agglomerationsprogramms in Form von Massnahmenblättern umschrieben. Die Massnahmenblätter beinhalten einen Massnahmenbeschrieb, Ziele und Begründung, Angaben zur Umsetzung, zu den Kosten und zum Kostenteiler, sowie Hinweise über Abhängigkeiten. Die Massnahmenblätter sollen nach den weiteren Konsolidierungsschritten behördenverbindlich werden. Für einzelne Massnahmen wurden detaillierte Massnahmenkataloge erarbeitet.

In den folgenden Abschnitten werden die einzelnen Massnahmenpakete zusammenfassend erläutert.

## 8.2 Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms 2006-2010

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

Das Hauptziel, nämlich die **Erhöhung des Anteils des öffentlichen Verkehrs und des Fuss- und Veloverkehrs am Gesamtverkehr**, kann nur mit einem Bündel von aufeinander abgestimmten Massnahmen umgesetzt werden:

- Sicherstellen des notwendigen Angebots und Erhöhung der Attraktivität beim **öffentlichen Verkehr** mit Angebotsverbesserungen, Massnahmen zur Busbevorzugung und Verbesserung des Angebotsumfeldes.
- Erhöhung der Attraktivität für den **Fuss- und Veloverkehr** durch Behebung von Netzlücken und Gefahrenstellen.
- **Motivieren von Bevölkerung** und Wirtschaft zum „Umsteigen“, durch Information, gezieltes Mobilitätsmanagement, Schaffen und Propagieren von Angeboten der kombinierten Mobilität (z.B. Bike and Ride, Hauslieferdienste, City-Logistik, Car-Sharing usw.).
- **Lenkungsmassnahmen beim Autoverkehr** wie Parkraumorganisation und Parplatzbewirtschaftung im Agglomerationskern (Gebühren, Parkzeitbeschränkungen, Sammelparkierungsanlagen, Parkleitsystem), Staubewirtschaftung auf dem Strassennetz.

Diese Massnahmen setzen sich einerseits aus bestehenden Planungen und Projekten und andererseits aus zusätzlichen Vorschlägen zusammen. Einzelne dieser Massnahmen betreffen nicht nur die Agglomeration, sondern auch die weitere Region (z.B. öV-Angebot, Motivationsmassnahmen für die Bevölkerung).

Das Paket MP1 wird mit den folgenden Massnahmen ergänzt:

- Massnahmen auf dem **Strassennetz** zur Optimierung des Betriebs, zur Verbesserung der Koexistenz der Verkehrsteilnehmer und zur Aufwertung der Strassenräume; Verkehrsberuhigung in den Quartieren. Dabei sollen die verkehrlichen flankierenden Massnahmen zur A5 berücksichtigt und wenn möglich vorgezogen realisiert werden.

- Sanierungs- und Ergänzungsmaßnahmen an bestehenden **Hochleistungsstrassen** (Verkehrsentflechtung A16 Taubenloch, Vollanschluss Studen).
- Beschränkung neuer **verkehrsintensiver Nutzungen** durch Umsetzung des bestehenden Richtplans verkehrsintensive Vorhaben ViV.

### MP2: Massnahmen zur Sicherstellung einer koordinierten gesamtheregionalen Entwicklung

Mit der **Ausrichtung der Siedlungsentwicklung auf gemeinsame Ziele und Vorgaben** soll die angestrebte Trendkorrektur in der Grossregion Seeland/Jura bernois eingeleitet werden. Dies bedeutet einerseits, dass die Baulandangebote und Nutzungsmöglichkeiten im Agglomerationszentrum bereitgestellt werden, andererseits, dass das Wachstum in den Umlandgemeinden gebremst wird. Dabei genügt es nicht, wenn man sich über die Ziele einigt; die **Ziele müssen auch umgesetzt** werden, z.B. bei der Dimensionierung der Baugebiete. Der damit verbundene Verzicht in einzelnen Umlandgemeinden soll durch **Ausgleichsmassnahmen** (Berücksichtigung qualitativer Bedürfnisse, finanzieller Ausgleich) kompensiert werden.

Mit den Massnahmenblättern wird der einzuschlagende Weg aufgezeigt. Dabei soll der Kanton grobe, aber verbindliche Vorgaben festlegen. Die räumliche Konkretisierung soll wie bisher durch die Region erfolgen. Die Umsetzung muss wiederum durch den Kanton kontrolliert werden.

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

In der Agglomeration Biel bestehen sowohl auf planerischer Ebene wie bei der Umsetzung erfolgsversprechende Ansätze zur gezielten Lenkung der Siedlungsentwicklung (kantonale Entwicklungsschwerpunkte ESPs, regionaler Richtplan, Stadtentwicklungskonzept der Stadt Biel, Wirtschaftsförderung und Stadtmarketing). Diese sollen auf den neusten Stand gebracht, ergänzt und auf die Vorgaben zur gesamtheregionalen Entwicklung abgestimmt werden. Gleichzeitig soll die Umsetzung verbessert werden.

Mit den Massnahmenblättern wird ein Instrumentarium vorgeschlagen, welches die stufengerechte Umsetzung unter der Federführung der Agglomeration sicherstellen soll: **Siedlungsrichtplan, Koordination der Ortsplanungen, koordinierte Realisierung von Entwicklungsstandorten**. Spezifische Massnahmenblätter sind den wichtigen Naherholungsräumen Bielerseebuch und Nidau-Büren-Kanal gewidmet: Das Potential dieser für die Wohnattraktivität der Agglomeration zentralen Räume soll optimal genutzt werden.



### 8.3 Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms, späterer Perioden

#### 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 Realisierungsstufe des Ostastes ab 2007 in Angriff genommen werden kann. Mit der Aufnahme der A5 ins Agglomerationsprogramm soll gewährleistet werden, dass Bund und Kanton diesem Vorhaben als Schlüsselprojekt in der Agglomeration Biel höchste Priorität einräumen 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 werden zwar die Abschnitte bezeichnet, auf welchen flankierende Massnahmen zu realisieren sind. Das UVEK verzichtet aber darauf, die bisher erarbeiteten Konzepte 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. Die vFM haben aber für die Inwertsetzung der A5 in der Agglomeration zentrale Bedeutung; sie sind auch eine Basis für die im Paket 1 vorgeschlagenen Massnahmen auf dem Strassennetz. Damit ist die rasche Festlegung des Konzeptes für die vFM und die Umsetzung des Konzeptes eine wichtigen Aufgabe der Agglomeration.

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

Dieses Massnahmenpaket beinhaltet mittel- bis langfristige Massnahmen und Optionen, welche notwendig sind, um den Anteil des öffentlichen Verkehrs auf hohem Niveau zu halten und um die Erschliessung von zukünftigen Entwicklungsstandorten sicherzustellen.

- **SBB-Doppelspur Ligerz:** Dringende Massnahme zur Optimierung des Fern- und des Regionalverkehrs am Jurasüdfuss und im Knoten Biel und zur Verbesserung der Situation in Ligerz.
- **Erschliessung/Querung Güterbahnhof:** Schliessen einer Netzlücke im Fuss- und Velowegnetz, Erschliessung des zukünftigen Entwicklungsstandortes.
- **Ausbau der öV-Achse Bahnhof Biel-Güterbahnhof-Mett-Bözingenfeld:** BTI-Verlängerung oder Busachse, im Zusammenhang mit Erschliessung des zukünftigen Entwicklungsstandortes Rangierbahnhof. Die Machbarkeit und das Potential einer BTI-Verlängerung wurden grob abgeschätzt. Gestützt darauf wurde dieses Vorhaben als zu prüfende Option ins Agglomerationsprogramm aufgenommen.
- **Angebotsverbesserungen und Infrastrukturausbau öV:** Fahrplanverdichtungen, Ergänzung Doppelspurstrecken Biel-Täuffelen, Bahnhaltestelle Altstadt, 3. Gleis Lengnau-Biel u.a.
- **Road-Pricing:** Strassenbenützungsgebühren als Lenkungsmassnahme.

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

Die Massnahmen **A5-Umfahrung Twann, Zweiradführung linkes Bielerseeufer und A5 Umfahrung Tüscherz-Alfermée** sind Bestandteile des Sanierungskonzeptes der Planungsstudie linkes Bielerseeufer.

Als weitere langfristige Massnahmen resp. Optionen figurieren ein **A5-Anschluss Orpund** und der Ausbau der **T6 Lyss-Biel** im Agglomerationsprogramm.

## 9. Kosten und Kostenteiler

Angaben über Kosten und Kostenteiler können zum jetzigen Zeitpunkt nur mit Vorbehalten gemacht werden: Die einzelnen Massnahmen weisen unterschiedliche Konkretisierungsgrade auf, mit entsprechend unterschiedlichen Genauigkeiten bei der Kostenschätzung. Beim Kostenteiler sind insbesondere die Kriterien zur Bemessung des Agglomerationsbeitrages des Bundes noch nicht bekannt. Zudem müssten die bestehenden Kostenverteilungsschlüssel zwischen Kanton, Gemeinden und allenfalls Dritten für jede Massnahme detailliert ermittelt werden, was beim heutigen Stand der Arbeiten nicht möglich ist.

Um dennoch gewisse Anhaltspunkte zu erhalten, wurden pro Massnahme die Kostenanteile zwischen Kanton und Gemeinden grob geschätzt. Beim Agglomerationsbeitrag des Bundes wurde ebenfalls pro Massnahme ein Anteil angenommen, welcher zur Realisierung der Massnahme als notwendig erachtet wurde.

Für das Massnahmenpaket MP1 2006–2010 resultierten dabei folgende Zahlen:

Massnahme	Kosten Total	Anteil Kanton	Anteil Gemeinden	Anteil Bund	Spezifische Trägerschaft
Infrastrukturkosten	130 Mio	24 Mio	46 Mio	56 Mio	4 Mio
Betriebskosten/Jahr	6.3 Mio	3 Mio	2.4 Mio	-	0.9 Mio

Hier nicht berücksichtigt sind Sanierungen auf Nationalstrassen sowie die Massnahmen im Bereich Siedlung. Es ist zu berücksichtigen, dass knapp die Hälfte der Kosten Massnahmen auf den Hauptverkehrsstrassen betreffen, wovon ein beträchtlicher Anteil verkehrliche flankierende Massnahmen sind. Den vfM wurde ein Bundesanteil von 2/3 der Kosten zu Grunde gelegt, welche höher liegt als der bisher vom ASTRA berechnete Anteil von ca. 1/3.

Bei der Interpretation des Ergebnisses 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 – eine Grössenordnung, welche nicht à priori unrealistisch scheint. Diese Beurteilung ist noch sehr global und muss im Rahmen der weiteren Schritte vertieft werden.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass die Agglomeration Biel zumindest kurz- bis mittelfristig keine überrissene zusätzlichen Agglo-Beiträge des Bundes benötigt, 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.

## 10. Organisation und Trägerschaft

### 10.1 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, die Verknüpfung von Verkehrspolitik und Raumentwicklung sicherstellen und kompetent sein, Beiträge des Bundes zu empfangen und Leistungen zu bestellen.

### 10.2 Situation im Kanton Bern und in der Agglomeration Biel

Der Kanton hat für die Agglomerationsprogramme 1. Generation festgelegt, dass die Realisierungsträgerschaft beim Kanton und die Planungsträgerschaft bei den Agglomerationen liegen sollen. Im Rahmen der Strategie für Agglomerationen und regionale Zusammenarbeit schlägt der Kanton dazu optimierte Abläufe vor. Zudem soll mit einer Gesetzesänderung die Möglichkeit geschaffen werden, dass die Regionen verbindlicher Beschlüsse fassen können, als dies heute der Fall ist. Damit ergäben sich mittelfristig Voraussetzungen, vermehrte Kompetenzen den Agglomerationen abzutreten. Mindestens für die nächsten 4 Jahre muss aber noch von den heutigen Voraussetzungen ausgegangen werden.

In der Agglomeration Biel wird die Koordination in den Bereichen Siedlung und Verkehr durch den Regionalplanungsverband Biel-Seeland, in enger Zusammenarbeit mit den beteiligten Gemeinden, der regionalen Verkehrskonferenz, der Projektorganisation A5 sowie verschiedenen teilregionalen Arbeitsgruppen sichergestellt. Mit dem Projekt seeland.bienne ist eine Neustrukturierung auf regionaler Ebene vorgesehen, bei welcher die beiden Regionalplanungsvereine Biel-Seeland und EOS in eine neue Mehrzweckorganisation überführt werden. Die Agglomeration Biel könnte sich darin als Gebietskonferenz neu organisieren.

### 10.3 Aufgabenteilung Gesamtregion – Agglomeration

Die Massnahmen des Agglomerationsprogramms Biel haben unterschiedliche Reichweiten (siehe Beilage 5): 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.

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

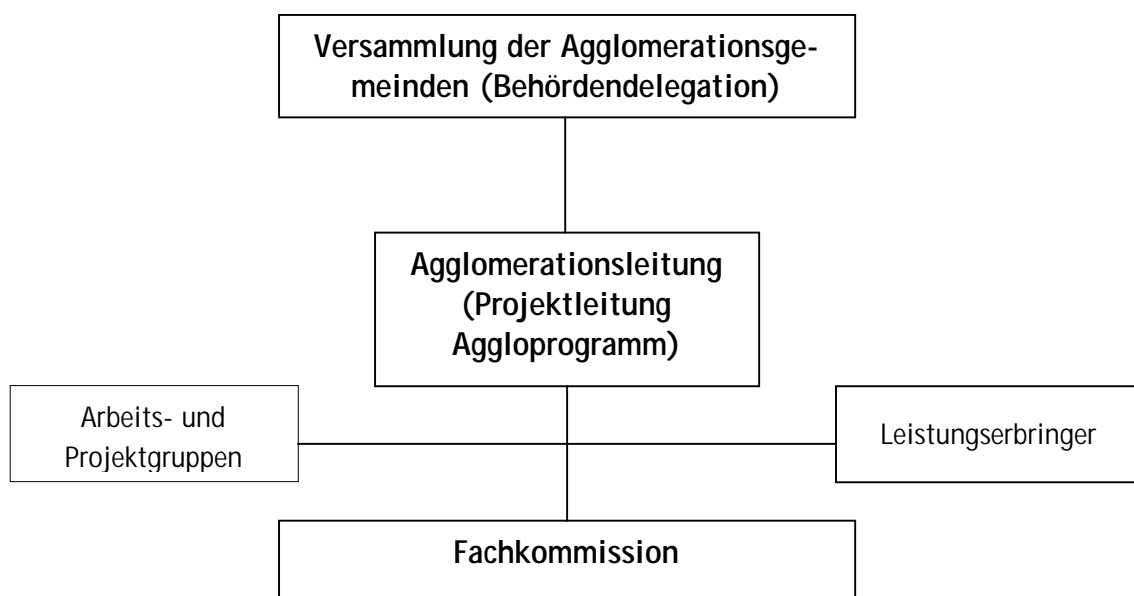
Als Träger für die Gesamtregion bieten sich die betroffenen Planungsregionen im Perimeter der RVK an. Falls die neue Region seeland.bienne umgesetzt wird, könnte diese die Trägerschaft federführend und in partnerschaftlichem Verhältnis zu den Nachbarregionen übernehmen.

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.

Die **Agglomeration** ist für die übrigen Inhalte des Agglomerationsprogramms zuständig, namentlich die Konkretisierung der Massnahmen im Bereich Siedlung und die Umsetzung der Verkehrsmassnahmen. Ein erster Abgrenzungsvorschlag für die Agglomeration ist aus Beilage 5 ersichtlich. Die definitive Abgrenzung der Agglomeration Biel soll im Rahmen der Umsetzung von seeland.bienne erfolgen.

#### 10.4 Aufgaben und Organisation der Agglomeration

Die folgende Organisation soll eine möglichst effiziente, politisch abgestützte und stufengerechte Erfüllung der Aufgaben sicherstellen. Der Vorschlag gilt unabhängig von der Realisierung von seeland.bienne.



Die **Versammlung der Agglomerationsgemeinden** fasst Grundsatzbeschlüsse zu Arbeitsprogrammen, Budgets und deren Finanzierung, verabschiedet das Agglomerationsprogramm, 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 Gemeindepräsidien oder den ressortverantwortlichen Gemeinderäten zusammen.

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 und stellt die Koordination sicher. Sie umfasst die beteiligten Fachstellen von Bund, Kanton, Gemeinden, Transportunternehmungen usw.