

Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR
Regionalplanungsverband Biel-Seeland

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 04 Agglomeration Biel

Bereinigung aufgrund der Vernehmlassung und der Grobprüfung durch den Kanton

Zusatzbericht



16.06.2005



Auftraggeber

Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Nydeggasse 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, Thomas Berz, 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

Übersicht	3
A Ergebnisse der Vernehmlassung	4
B Änderungen und Ergänzungen zum Hauptbericht Teil 1: Erläuterungsbericht	12
C Zusätzliche Kapitel 10 und 11 zum Hauptbericht Teil 1: Erläuterungsbericht	21
D Änderungen und Ergänzungen zum Hauptbericht Teil 2: Massnahmen	27
E Zusätzliches Massnahmenblatt V12 zum Hauptbericht Teil 2: Massnahmen.....	37
F Anhang: Wirksamkeitsanalyse.....	39

Übersicht

Der Entwurf zum Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 04 Biel wurde im November 2004 durch die Behördendelegation und den Vorstand des Regionalplanungsverbandes Biel-Seeland zuhanden einer Vernehmlassung und einer ersten Grobprüfung durch den Kanton verabschiedet.

Die Vernehmlassung bei Gemeinden und Organisationen zeigte, dass die wesentlichen Grundlagen, Ziele und Massnahmenvorschläge des Agglomerationsprogramms unterstützt werden. Zahlreiche Anregungen und Korrekturvorschläge aus den Stellungnahmen lassen sich ohne weiteres in den Text übernehmen. Andere Anliegen können hingegen erst im Rahmen der Weiterbearbeitung und Umsetzung berücksichtigt werden.

Die Grobprüfung durch den Kanton ergab, dass das Agglomerationsprogramm die Grundanforderungen des Bundes erfüllt. Als Ergänzung wurde einzig eine Vertiefung und Konkretisierung der Umsetzung sowie eine detailliertere Wirksamkeitsanalyse zu den vorgeschlagenen Massnahmen verlangt.

Angesichts des positiven Echos kann auf eine grundlegende Überarbeitung des Agglomerationsprogramms zum jetzigen Zeitpunkt verzichtet werden. Eine Überarbeitung drängt sich allenfalls später auf, wenn die abschliessenden Stellungnahmen von Kanton und Bund vorliegen. Die Behördendelegation hat daher beschlossen, den Hauptbericht vom 16.11.04 unverändert zu belassen und die Ergebnisse der Vernehmlassung sowie die am Text vorgenommenen Änderungen und Ergänzungen im vorliegenden Zusatzbericht zu dokumentieren.

Der Zusatzbericht ist wie folgt gegliedert:

grau	A	Ergebnisse der Vernehmlassung
		Hauptbericht Teil 1: Erläuterungsbericht
weiss	B	Änderungen und Ergänzungen zu den Kapiteln 1.4, 1.5, 4.2, 5.1, 6.1, 6.2, 7., 7.5, 8., 8.1 und 9.4
	C	Zusätzliche Kapitel 10 und 11
		Hauptbericht Teil 2: Massnahmen
gelb	D	Änderungen und Ergänzungen zu den Massnahmenblättern V1, V2, V3, V4, V5, V7, V8, S1, S4, S8, S9, V26, V, 27, V29
	E	Zusätzliches Massnahmenblatt V12
		Hauptbericht Anhang
grün	F	Wirksamkeitsanalyse

Der Zusatzbericht wurde im Juni 2005 durch die Behördendelegation und den Vorstand des Regionalplanungsverbandes Biel-Seeland verabschiedet und soll als Grundlage für die weitere Bearbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms dienen. Er kann unter www.region-biel-seeland.ch heruntergeladen werden.

A Ergebnisse der Vernehmlassung

1 Vernehmlassung

Die Vernehmlassung wurde vom Amt für Gemeinden und Raumordnung koordiniert und dauerte vom 10. Dezember 2004 bis zum 28. Februar 2005.

Kreis der Beteiligten und abgegebene Unterlagen

Gegenstand der Vernehmlassung war der Entwurf zum Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 04 Biel vom 16.11.04 (Hauptbericht und Kurzfassung). Zur Stellungnahme wurden folgende Gemeinden, Organisationen und Verbände eingeladen:

Engerer Kreis (abgegebene Unterlagen: Hauptbericht und Kurzfassung)

- Agglomerationsgemeinden inkl. Gemeinden des linken und rechten Bielerseeufers
- Vorstände Regionen Biel-Seeland, Jura-Bienne, Grenchen-Büren, EOS
- Vorstand regionale Verkehrskonferenz RVK
- Gemeinden Grenchen, Lengnau, Bettlach, Lyss und Aarberg
- Behördendelegation, Projektleitung und Fachgruppe Mobilitätsstrategie Biel

Erweiterter Kreis (abgegebene Unterlagen: Kurzfassung, Hauptbericht auf Wunsch)

- Übrige Gemeinden der Regionen EOS und Grenchen-Büren
- Übrige Gemeinden der Region Jura-Bienne im Einzugsbereich der Agglomeration Biel
- Wirtschaftskammer Biel-Seeland und Tourismus Biel Seeland

Fragestellung

Die eingeladenen Kreise wurden um eine Stellungnahme zu folgenden Fragen gebeten:

- A Sind die Schwachstellen und Probleme richtig erkannt?
- B Können Sie die Oberziele und die Stossrichtung für die Agglomeration Biel unterstützen?
- C Sind die Ziele zur Siedlungsentwicklung und zum Verkehr richtig?
- D Sind die Massnahmenpakete richtig geschnürt? Welche Massnahmen haben aus Ihrer Sicht Priorität?
- E Erachten Sie die Kosten der Massnahmen 2006-2010, insbesondere den Anteil der Gemeinden, als tragbar?
- F Erachten Sie die vorgeschlagene Abgrenzung und Organisation der Agglomeration als zweckmässig?
- G Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Massnahmen?

Informationsveranstaltungen

Ergänzend zur Abgabe der Unterlagen wurden im Januar 2005 zwei Orientierungsveranstaltungen durchgeführt:

- 13. Januar 2005 Orientierungsveranstaltung für die Fachgruppe (Fachstellen des Kantons und der Gemeinden, Transportunternehmungen)
- 19. Januar 2005 Orientierungsveranstaltung für Gemeinden, Organisationen und Verbände

Rücklauf

57 Gemeinden, Organisationen und Verbände haben sich zum Agglomerationsprogramm geäußert. Stellung genommen haben:

- Agglomerationsgemeinden 16 (von 24)
- Übrige Gemeinden Seeland 23 (von 45)
- Übrige Gemeinden Berner Jura 7 (von 46)
- Organisationen und Verbände 13

Eine tabellarische Übersicht aller eingegangenen Stellungnahmen einschliesslich eines Kurzkomentars findet sich im Bericht „Stellungnahmen und Kommentar“. Dieser kann unter www.region-biel-seeland.ch heruntergeladen werden.

2 Ergebnisse

Nachfolgend werden die Stellungnahmen und die daraus abgeleiteten Folgerungen zusammengefasst.

Frage A: Sind die Schwachstellen und Probleme richtig erkannt?

Zusammenfassung

Die Analyse der Schwachstellen und Probleme stösst auf grossmehrheitliche Zustimmung.

Verschiedentlich wird bemängelt, dass die Analyse v.a. auf den Agglomerationskern fokussiert ist und das Umland zu wenig berücksichtigt wird. In diesem Zusammenhang wird beispielsweise auf die Problematik des Ausweichverkehrs (z.B. auf den Achsen Büren-Lyss-Aarberg-Kerzers und Lyss-Jens-Biel) infolge überlasteter Verkehrsknoten und Verkehrsberuhigungsmassnahmen im Zentrum hingewiesen. Der TCS kritisiert, die Annahmen über die Verkehrsentwicklung seien übertrieben und führten zu unverhältnismässigen Einschränkungen des Verkehrs.

Kommentar/Folgerungen

Die verfügbaren Mittel erlaubten es nicht, die gesamte Region in der gleichen Breite und Tiefe in die Analyse einzubeziehen. Die Untersuchung der Schwachstellen wurde bewusst auf die verkehrlichen Problemgebiete (Agglomerationskern) beschränkt. So war insbesondere der Einbezug der Region Jura-Bienne nur rudimentär möglich. In der Bereinigung wird versucht, den agglomerationsrelevanten Anliegen der gesamten Region besser gerecht zu werden. Insbesondere werden einzelne Schwerpunkte (z.B. Achse Büren-Kerzers) ergänzt. Eine vertiefte Auseinandersetzung mit den Anliegen des Umlandes wird jedoch erst im Rahmen der Konkretisierung der Massnahmen und der Umsetzung möglich sein.

Frage B: Können Sie die Oberziele und die Stossrichtung für die Agglomeration Biel unterstützen?

Zusammenfassung

Die Oberziele und die Stossrichtung finden grossmehrheitlich Zustimmung.

Mehrere Umlandgemeinden äussern jedoch Bedenken oder Widerstand bezüglich des Oberziels C (Förderung verkehrsmindernder Siedlungsstrukturen). Namentlich wird befürchtet, das Agglomerationsprogramm bevorzuge die Kerngemeinden zu Lasten der peripheren Gebiete, welche dadurch weiter an Bedeutung verlieren

und in ihrer Entwicklung gebremst würden. Eine Beschränkung des (Siedlungs-)Wachstums und eine Reduktion auf die Funktionen als Wohnstandort und Erholungsräume wird von diversen Gemeinden nicht akzeptiert. Vielmehr wird eine tragfähige qualitative und quantitative Entwicklungsperspektive für die peripheren Gebiete gefordert, die auch die wirtschaftliche Entwicklung (Arbeitsplätze, Tourismus) einschliesst.

Die Stadt Biel merkt zum Oberziel C an, dass mit einem optimalen Mix der verschiedenen Verkehrssysteme jeweils auf die konkrete Situation zu reagieren sei. Die Gemeinden Lyss und Aarberg regen an, die Verkehrslenkung vor und nach der Inbetriebnahme der A5-Umfahrung Biel als zusätzliche Stossrichtung im Agglomerationsprogramm zu verankern. Damit soll verhindert werden, dass die Autobahn vorzeitig verlassen wird und sich der Verkehr in Richtung Bern bzw. Kerzers durch die Dörfer zwängt.

Kommentar/Folgerungen

Am Oberziel zur Siedlungsentwicklung wird festgehalten. Die Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehrsangebot entsprechen den Vorgaben des kantonalen Richtplans und bedeutet weder eine Neuerung noch eine Verschärfung gegenüber den bestehenden raumplanerischen Grundlagen. Die Aussagen zu den Zielsetzungen und Entwicklungsmöglichkeiten für die Umlandgemeinden, auch im Berner Jura, werden im Text präzisiert.

Dem Anliegen der Verkehrslenkung auf der Achse Büren-Aarberg-Kerzers wird in der Bereinigung Rechnung getragen (siehe auch Kommentar zu D).

Frage C: Sind die Ziele zur Siedlungsentwicklung und zum Verkehr richtig?

Zusammenfassung

Die Zielsetzung einer Trendkorrektur der Siedlungsentwicklung wird als richtig erachtet und mehrheitlich unterstützt. Auch die Zielsetzung, das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr über verbesserte Angebote anzustreben, findet breite Zustimmung.

Die Definition der Entwicklungskorridore wird grundsätzlich bejaht. Bei der Bezeichnung der verschiedenen Entwicklungsstandorte (Wohnen, Arbeiten) werden verschiedentlich Ergänzungen bzw. Anpassungen vorgeschlagen. So ist es insbesondere ein Anliegen der Region Jura-Bienne, dass der Betrachtungsperimeter der Entwicklungsstrategie Siedlung (s. Beilage 17, Hauptbericht) auf die ganze Region ausgeweitet wird und zusätzliche Entwicklungsstandorte bezeichnet werden. In verschiedenen Stellungnahmen wird zudem bemängelt, dass die Ziele und Massnahmen für die peripheren Gebiete noch sehr vage und unverbindlich sind.

Die Umlandgemeinden können die Zielsetzungen zur Siedlungsentwicklung nur unter dem Vorbehalt unterstützen, dass ihre künftige Entwicklung (Bevölkerung, Infrastruktur, Wirtschaft) nicht beeinträchtigt oder verunmöglicht wird. Bei der Definition der künftigen Entwicklungsmöglichkeiten sind die bestehende Infrastruktur und die vorhandenen Bauzonenreserven zu berücksichtigen. Ein zentrales Anliegen ist zudem die Sicherstellung der dezentralen Versorgung der Bevölkerung, die wesentlich zur Lebens- und Wohnqualität beiträgt.

Im Hinblick auf mögliche Entlastungsstandorte für verkehrsintensive Nutzungen werden genauere Spielregeln verlangt, die den Standortgemeinden ein Mitspracherecht einräumen. In diesem Zusammenhang wird auch vermerkt, dass die Ansiedlung von verkehrsintensiven Nutzungen zu beträchtlichem Mehrverkehr in den umliegenden Gemeinden führen kann, was die Einführung von flankierenden Massnahmen nötig macht.

Kommentar/Folgerungen

Der Kantonale Richtplan billigt den Umlandgemeinden ein Bevölkerungswachstum von 4% in 15 Jahren zu. Diese Zielgrösse liegt auch dem Agglomerationsprogramm zugrunde. Die angestrebte (teil-)regionale Schwerpunktbildung soll im Rahmen der Massnahmen S1-S3 gemeinsam erarbeitet werden, wobei gemein-despezifische Anliegen und Ziele zu berücksichtigen sind.

Die angemessene Versorgung der Bevölkerung in den peripheren Gebieten ist eine Zielsetzung des Agglomerationsprogramms und soll mit gezielten Massnahmen gefördert werden (Massnahme S2). Folgende Zielsetzung wird in der Bereinigung ergänzt: Eine angemessene wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere des lokalen Gewerbes, soll in den Umlandgemeinden weiterhin möglich sein und gezielt gefördert werden. Bestehende regionale Subzentren sind zu erhalten und zu stärken.

Die Thematik von Spielregeln für die Ansiedlung verkehrsintensiver Nutzungen ist im Rahmen der Erarbeitung der Massnahmen zur Siedlungsentwicklung (S1 bis S4) unter Einbezug der Gemeinden zu behandeln.

Frage D: Sind die Massnahmenpakete richtig geschnürt? Welche Massnahmen haben aus Ihrer Sicht Priorität

Zusammenfassung

Nachfolgend werden die wichtigsten Hinweise und Vorschläge zu den Massnahmenpaketen MP1 bis MP6 zusammengefasst und kommentiert. In die Bereinigung fliessen daneben zahlreiche weitere Bemerkungen und Korrekturvorschläge ein (siehe dazu den Bericht „Stellungnahmen und Kommentar“).

Bemerkungen zum MP1:

Die RVK, der Regionalplanungsverband Biel-Seeland und die Gemeinden des rechten Bielerseeufers unterstützen die Verbesserung des Angebots der BTI und verlangen, dass der Doppelspurausbau in das Massnahmenblatt V1 aufgenommen wird. Allerdings bestehen in einzelnen Gemeinden aus räumlichen Gründen und mit Blick auf den Strassenverkehr (Sicherheit und Verkehrsfluss) auch Vorbehalte gegenüber dem Spurausbau. **Kommentar:** Der BTI-Ausbau wird in Massnahme V1 ergänzt. Der Doppelspurausbau ist auf die wesentlichen Kreuzungspunkte beschränkt, wobei die Detailplanung noch aussteht. Allfällige Zielkonflikte mit dem A5-Zubringer im Bereich Nidau sind zu beachten. Der Spurausbau soll wenn möglich dazu beitragen, dass die Barriere im Kreuzungsbereich weniger häufig geschlossen werden muss, wodurch der Verkehrsfluss verbessert wird.

Mehrfach wird darauf hingewiesen, dass in Gebieten ausserhalb der Agglomerationsgemeinden flankierende Massnahmen nötig sind, um unerwünschte Entwicklungen zu vermeiden (z.B. Ausweichverkehr auf der Achse Büren-Kerzers). **Kommentar:** Das Anliegen wird in den Massnahmen V8 bzw. mit einem zusätzlichen Massnahmenblatt V12 berücksichtigt.

Mehrere Gemeinde fordern für die vorgesehene Busbevorzugung am Kreisel Kreuzweg eine Pfortnerlösung. Um unerwünschte Nebenwirkungen (Rückstau) zu vermeiden, ist die Massnahme in einem grösseren Perimeter zu erarbeiten. Auch wird darauf hingewiesen, dass trotz dieser Massnahme die Probleme am Kreuzweg nicht gelöst werden können. **Kommentar:** Das Anliegen wird in V2/8 ergänzt. Der Massnahme V2 soll im Umsetzungsprogramm eine hohe Priorität eingeräumt werden. Dabei muss auch die Frage des Kostenteilers behandelt werden. Es ist vorgesehen, den Kreuzweg in den Perimeter der A5-Planung (Zubringer rechtes Seeufer) zu integrieren.

Prioritätensetzung: Mehrheitlich werden die Massnahmen V1, V2, V3, V5, V8, V9 und V 10 als prioritär eingestuft, während den Massnahmen V4, V7 und V11 weniger Dringlichkeit beigemessen wird.

Bemerkungen zum MP2:

Die Massnahmen stossen grundsätzlich auf Zustimmung, das Ziel einer koordinierten Entwicklung in der ganzen Region wird begrüsst. Verschiedentlich wird bemängelt, dass die Massnahmen inhaltlich vage sind und die Verbindlichkeit fehlt. Insbesondere von den Umlandgemeinden wird eine Regelung für den Ausgleich von Vor- und Nachteilen aus Planungsmassnahmen erwartet. **Kommentar:** Die notwendige Konkretisierung und Festlegung der Massnahmen erfolgt im Rahmen der weiteren Bearbeitung.

Bemerkungen zum MP3:

Die Regionen Jura-Bienne und EOS sowie einzelne Gemeinden verlangen, dass die Massnahme S4 (Siedlungsrichtplan Agglomeration Biel) auf die gesamte Region ausgedehnt wird. **Kommentar:** Das Anliegen wird bei der Umsetzung berücksichtigt. Den zeitlichen und inhaltlichen Bedürfnissen der einzelnen Teilräume ist aber Rechnung zu tragen.

Bemerkungen zum MP4:

Die Realisierung der A5-Umfahrung einschliesslich der flankierenden Massnahmen wird in mehreren Stellungnahmen als vordringlich bezeichnet. **Kommentar:** Alle betroffenen Standortgemeinden unterstützen die Realisierung der A5-Umfahrung vorbehaltlos.

Bemerkungen zum MP5:

Die BTI-Verlängerung (V29) wird in einigen Stellungnahmen als wichtiges Element für die Attraktivierung des öV begrüsst. Es wird verlangt, dass die Abklärungen für die Trasseesicherung rasch an die Hand zu nehmen sind. Andererseits werden bei der wirtschaftlichen Tragfähigkeit Fragezeichen gesetzt. **Kommentar:** Der Ausbau der öV-Achse Ost-West (V 29) wird als Option weiterverfolgt, wobei die Kooperation der Stadt Biel notwendig ist. Die Stadt Biel müsste bereit sein, zum ersten Schritt (Konkretisierung der Massnahmen zur Trassefreihaltung) Hand zu bieten.

Bemerkungen zum MP6:

Für die Gemeinden des östlichen Seelands hat der Vollanschluss Studen Priorität, v.a. im Hinblick auf eine allfällige Entlastungsfunktion des Raumes Lyss/Studen während der Realisierung der A5-Umfahrung. Lyss und Aarberg drängen zudem auf eine rasche Beseitigung der Mängel an der T6 (V33). **Kommentar:** Der Vollanschluss Studen ist Bestandteil der Massnahmen V10. Der Ausbau der T6 (V33) kann hingegen nicht vor 2011 realisiert werden. Die Planung muss aber bereits früher erfolgen.

Allgemeine Hinweise:

Die Gemeinde Diesse bemängelt, dass im Agglomerationsprogramm keine Massnahmen zur Verbesserung des ÖV-Angebots in Richtung Plateau de Diesse enthalten sind. **Kommentar:** Das Anliegen wird in der Weiterbearbeitung überprüft.

Die Region Jura-Bienne verlangt, dass die Kapazität der Reuchenettestrasse (einzige Verbindung nach Biel und Richtung Neuenburg) bis zur Fertigstellung der A5-Umfahrung erhalten bleibt resp. dass die Strasse

verbreitert wird. **Kommentar:** Im Endausbau soll die Reuchenettestrasse zurückgebaut werden. Eine vorhergehende Verbreiterung ist nicht sinnvoll. Die Massnahmen auf der Reuchenettestrasse werden von Kanton und Stadt Biel nicht als prioritär eingestuft.

Die Gemeinde Leubringen/Maggingen schlägt eine Umfahrungsstrasse ab der Ausfahrt in Frinwillier und Orvin anstelle einer Ausfahrt der A16 vor. **Kommentar:** Die vorgeschlagene Umfahrung betrifft nur ein kleines Verkehrsaufkommen, leistet keinen Beitrag an die Zielsetzung des Agglomerationsprogramms, ist bezüglich Machbarkeit kritisch zu beurteilen und wird insgesamt als unverhältnismässig abgelehnt.

Kommentar/Folgerungen

Die einzelnen Massnahmen sowie der Inhalt und die zeitliche Abfolge der Massnahmenpakete stossen grundsätzlich auf Zustimmung. Aufgrund der Stellungnahmen drängen sich bei den Massnahmenpaketen keine grundsätzlichen Änderungen auf. Zahlreiche Anregungen und Hinweise werden in der Bereinigung berücksichtigt.

Frage E: Erachten Sie die Kosten der Massnahmen 2006-2010, insbesondere den Anteil der Gemeinden, als tragbar?

Zusammenfassung

Die Beurteilung der Tragbarkeit der Kosten wird allgemein als schwierig erachtet, da die Kosten nur grob ausgewiesen sind, eine Zuteilung auf die einzelnen Gemeinden fehlt und der Anteil des Bundes noch nicht geklärt ist. Die meisten Gemeinden sehen sich deshalb nicht in der Lage, zum heutigen Zeitpunkt abschliessend Stellung zu nehmen.

Aus den Stellungnahmen geht klar hervor, dass für den Anteil der Gemeinden ein Finanzierungsschlüssel auszuhandeln ist, der das Kosten-Nutzenverhältnis der einzelnen Massnahmen berücksichtigt. In diesem Zusammenhang wird auch angeregt, eine finanzielle Beteiligung der Entwicklungsstandorte an allgemeinen Planungs-, Realisierungs- und Unterhaltskosten zu prüfen. Für mehrere Gemeinden, die von keinen Massnahmen betroffen sind, steht eine finanzielle Beteiligung ausser Frage.

Von verschiedenen Seiten werden die hohen Kosten (2 Mio) für die Mobilitätszentrale (Massnahmen V4/1) in Frage gestellt.

Die provisorisch angenommenen Bundesbeiträge werden verschiedentlich als zu optimistisch beurteilt, was bedeuten würde, dass der Anteil von Kanton und Gemeinden eher zu tief angesetzt ist.

Kommentar/Folgerungen

Die Kosten der einzelnen Massnahmen, der Finanzierungsschlüssel zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden und allfällige Finanzierungs- und Ausgleichsinstrumente müssen in der weiteren Bearbeitung konkretisiert werden. Dazu werden u.a. Vorgaben seitens des Kantons erwartet. Klar ist zum heutigen Zeitpunkt, dass nur Gemeinden in den Kostenteiler einbezogen werden, welche von einer Massnahme profitieren. Der finanzielle Ausgleich von Vor- und Nachteilen aus Planungsmassnahmen wird im Rahmen der Massnahme S3 zu diskutieren sein.

Die Kosten für die Mobilitätszentrale (Massnahme V4/1) werden im Rahmen der Bereinigung überprüft.

Frage F: Erachten Sie die vorgeschlagene Abgrenzung und Organisation der Agglomeration als zweckmässig?

Zusammenfassung

Die massnahmenbezogene Aufteilung in eine Trägerschaft für gesamtsregionale Fragen und eine Trägerschaft für die Agglomeration (vorgeschlagen wird eine Konferenz innerhalb von seeland.biel/bienne) wird grundsätzlich als richtig erachtet und begrüsst. Bei der Frage der Abgrenzung werden verschiedentlich Anpassungen gewünscht.

Mehrfach wird auf die grosse Bedeutung eines raschen Aufbaus der nötigen Organisation hingewiesen, wobei die Etablierung neuer Strukturen und Gefässe (zusätzlich zu den bereits bestehenden resp. geplanten) nach Möglichkeit zu vermeiden sei.

Kommentar/Folgerungen

Die vorgeschlagene Abgrenzung und Organisation der Agglomeration wird grundsätzlich begrüsst. Einzelne Anpassungen in der Zuordnung sind möglich und können im Rahmen des Aufbaus der Organisation berücksichtigt werden.

Der Aufbau der nötigen Strukturen soll so rasch als möglich geschehen. Der Aufbau der neuen Trägerschaft im Rahmen von seeland.biel/bienne figuriert im Arbeitsprogramm 2005 des Regionalplanungsverbandes Biel-Seeland. Der Berner Jura wird dabei zweckmässig einbezogen.

Frage G: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Massnahmen?

Für Bemerkungen zu einzelnen Massnahmen sowie die Kommentare dazu wird auf den Bericht „Stellungnahmen und Kommentar“ verwiesen.

Allgemeine Bemerkungen

Gebietsdefinitionen/Abgrenzung der Agglomeration

Aus den eingegangenen Stellungnahmen ist zu schliessen, dass es bezüglich der Abgrenzungen und Gebietsdefinitionen verschiedentlich zu Missverständnissen gekommen ist. **Kommentar:** Es ist zu unterscheiden zwischen den verschiedenen Betrachtungsperimetern für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms (dargestellt in Beilage 2 Hauptbericht resp. Beilage 1 Kurzfassung) und der vorgeschlagenen Gebietsabgrenzung für die weitere Bearbeitung und Umsetzung der Massnahmen (dargestellt in Beilage 20 Hauptbericht resp. Beilage 5 Kurzfassung). Bei der Gebietsabgrenzung im Hinblick auf die Umsetzung des Agglomerationsprogramms sind einzelne Anpassungen bei der Zuordnung im Rahmen der weiteren Bearbeitung zu prüfen (siehe auch Kommentar zu F).

Einbezug des Berner Juras

Die Region Jura-Bienne kritisiert, dass die Region nicht in der Projektorganisation vertreten war und das Gebiet des Berner Juras zu wenig berücksichtigt wird. Der Betrachtungsperimeter müsse auf das Gebiet der RVK ausgedehnt werden. **Kommentar:** Der grösste Teil der Region Jura-Bienne konnte nur rudimentär in die Erarbeitung einbezogen werden und war deshalb in der Projektorganisation (Beilage 1) nicht vertreten war. Dieser Umstand war durch die Fokussierung auf die Agglomeration und die dadurch beschränkten Mittel bedingt. Der Einbezug des Berner Juras in die neue Trägerschaft ist vorgesehen und muss noch im Detail

geklärt werden. Eine vertiefte Bearbeitung der Anliegen der Region wird im Rahmen der Umsetzung erfolgen.

Schnittstellen

Der Kanton Solothurn und die Region Genchen-Büren verlangen, dass die Schnittstellen zur Agglomeration Grenchen konkretisiert werden. Der Kanton Solothurn verweist dabei auf die guten Erfahrungen mit der „Netzstadt AarauOltenZofingen“. **Kommentar:** Die Frage der Schnittstellen ist bei der Konkretisierung der Organisation mit den Nachbarregionen (EOS, GB, Jura-Bienne) zu klären. Die Anregungen des Kantons Solothurn werden dabei berücksichtigt.

3 Fazit

Die wesentlichen Grundlagen, Ziele und Massnahmenvorschläge des Agglomerationsprogramms werden unterstützt. Das Programm stellt eine gute Basis für die weiteren Schritte dar. Eine grundsätzliche Überarbeitung ist nicht notwendig.

Zahlreiche Anregungen und Korrekturvorschläge können direkt in die Bereinigung des Agglomerationsprogramms übernommen werden. Andere Anliegen wie inhaltliche Vertiefungen (z.B. bei den Siedlungsmassnahmen) oder Ausdehnung des Bearbeitungssperimeters (Regionen Jura-Bienne und EOS) können erst im Rahmen der Umsetzung berücksichtigt werden.

Nach wie vor unbefriedigend ist der Stand bezüglich Kosten und Finanzierung sowie bezüglich der Priorisierung der Massnahmen. Hier sind weitere Schritte zur Klärung erforderlich.

B Änderungen und Ergänzungen zum Hauptbericht Teil 1: Erläuterungsbericht

Gestützt auf die Vernehmlassung werden in verschiedenen Kapiteln des Erläuterungsberichts Änderungen und Ergänzungen vorgenommen. Die Änderungen und Ergänzungen betreffen die Kapitel 1.4, 1.5, 4.2, 5.1, 6.1, 6.2, 7., 7.5, 8., 8.1 sowie 9.4. und werden nachfolgend dokumentiert (grau hinterlegt).

Seite 6, Kap. 1.4 Vorgehen in der Agglomeration Biel

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. Der grösste Teil der Region Jura-Bienne konnte nur rudimentär in die Erarbeitung einbezogen werden (siehe Kap. 1.5) und war deshalb in der Projektorganisation nicht vertreten. Dieser Umstand war durch die Fokussierung auf die Agglomeration und die dadurch beschränkten Mittel bedingt. Es ist jedoch vorgesehen, den Berner Jura in die regionale Trägerschaft für die Weiterbearbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms einzubeziehen (siehe Kap. 9.4).

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.

Seite 6f, Kap. 1.5 Schnittstellen und Abgrenzungen Agglomeration Biel

Die räumlichen Abgrenzungen

Die Frage der räumlichen Abgrenzungen stand von Beginn weg im Raum und wurde im Laufe der Arbeiten immer wieder diskutiert. Die verfügbaren Mittel erlaubten es nicht, die gesamte Region in der gleichen Breite und Tiefe in die Analyse einzubeziehen. Die Untersuchung der Schwachstellen wurde bewusst auf die verkehrlichen Problemgebiete (Agglomerationskern) beschränkt. Dadurch war insbesondere der Einbezug der Region Jura-Bienne nur rudimentär möglich. 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.
-

Seite 15f, Kap. 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 resp. in den Umlandgemeinden 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.

(...)

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 (z.B. auf der Achse Büren-Aarberg-Kerzers).

Seite 21, Kap. 5.1 Schlussfolgerungen aus der Schwachstellenanalyse

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 (z.B. Achse Büren-Aarberg-Kerzers) oder nutzt unerwünschte Ausweichrouten.
- 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.

Seite 23ff, Kap. 6.1 Konkretisierung der Ziele zur Siedlungsentwicklung

Trendkorrektur bei der regionalen Bevölkerungsentwicklung

(...)

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. Das Zielszenario einer Bevölkerungszunahme von mindestens 4% bis 2020 in den Umlandgemeinden entspricht den Vorgaben des kantonalen Richtplans. Den Umlandgemeinden wird somit weiterhin im Minimum ein Bevölkerungswachstum im Rahmen der kantonalen Vorgaben ermöglicht.

(...)

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 konzentrieren. 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 Stassennetz 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. Mit dem Richtplan verkehrsintensive Vorhaben ViV Agglomeration Biel liegen Richtlinien für die Ansiedlung neuer verkehrsintensiver Vorhaben resp. für die Erweiterung bestehender Nutzungen im Agglomerationskern vor. Der Richtplan beschränkt die Verkaufs- und Freizeitnutzungen in der Agglomeration Biel und lenkt die Ansiedelung verkehrsintensiver Arbeitsplätze an geeignete Standorte (Entwicklungsschwerpunkte). Um eine gesamtregional koordinierte Entwicklung und Verkehrslenkung zu ermöglichen, ist eine ähnliche Regelung für die ganze Agglomeration bzw. Region anzustreben.

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. Der Plan ist auf einen begrenzten Ausschnitt um den Agglomerationskern beschränkt. Eine Ausdehnung auf die gesamte Region und die Bezeichnung weiterer Entwicklungsstandorte für Wohnen und Arbeiten (insbesondere im Berner Jura) ist vorgesehen und soll im Rahmen der Weiterbearbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms erarbeitet werden.

(...)

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 ein verbesserte Zusammenarbeit Stadt-Agglomeration-Umland geschaffen werden. Eine angemessene wirtschaftliche Entwicklung, insbesondere des lokalen Gewerbes, soll in den Umlandgemeinden weiterhin möglich sein und gezielt gefördert werden. Bestehende regionale Subzentren sind zu erhalten und zu stärken. Weitere Ansatzpunkte sind die Optimierung der Zusammenarbeit, Spar- und Ausgleichsmassnahmen, Wohnvorsorge und Betagtenbetreuung, Unterstützung des lokalen Gewerbes, Ausschöpfen von Potenzialen, z.B. im sanften Tourismus.

*Beilage 17, Entwicklungsstrategie „Siedlung“***Péry ergänzen als Bahnhofsstelle und Entwicklungsstandort**

Seite 25ff, Kap. 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:

- (...)
- **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. Dies gilt besonders für den Knoten Kreuzweg, der bereits heute in Spitzenzeiten voll ausgelastet ist und auch nach Inbetriebnahme der A5 Umfahrung als Kapazitätsengpass bestehen bleibt. Hier ist unter Berücksichtigung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Nachbargemeinden ein Gesamtpaket mit einer geeigneten Lösung für MIV und öV zu erarbeiten.
- **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. Die Entstehung von Ausweichverkehr in den Umlandgemeinden infolge der Bauarbeiten zur A5-Umfahrung ist durch geeignete Massnahmen so weit sinnvoll zu vermeiden. Während der Bauarbeiten soll der Verkehr auf den Hauptachsen möglichst nicht behindert werden.

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

(...)

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. Ähnliche Massnahmen sind bei Bedarf ausserhalb des Agglomerationskerns vorzusehen (z.B. geplante Verkehrsberuhigung Jens).
- 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).

Seite 28, Kap. 7.1 Grundsätzliche Überlegungen zur Bildung der Massnahmenpakete

Zeitlicher Geltungsbereich

Hinweis: Die Programmperiode 2006-2010 des Agglomerationsprogramms wird generell durch die Programmperiode 2007-2011 ersetzt.

Seite 29f, Kap. 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 usw.

- 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)
- V12 Massnahmen auf regionalen Verkehrsachsen (insbesondere Büren-Aarberg-Kerzers): Grossräumige Verkehrslenkung während und nach der Realisierung der A5-Umfahrung 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.

Seite 34f, Kap. 7.5 Nicht berücksichtigte Massnahmen

(...)

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, Altstadtunnel und Verlängerung der Magglingenbahn zum Bahnhof Biel. Im Rahmen der vorliegenden Arbeiten wurden **zwei weitere Optionen** als nicht zweckmässig beurteilt:

Nördlicher 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.

Verzicht auf den A16-Vollanschluss Biel/Bienne zu Gunsten einer neuen Umfahrung Orvin ab der Ausfahrt Frinvillier: Die Ortsdurchfahrt von Orvin stellt aus gesamtregionaler Sicht kein prioritäres Problemgebiet dar, und eine Umfahrung würde nur ein vergleichsweise kleines Verkehrsaufkommen betreffen (auch unter Berücksichtigung zu erwartender künftiger Verkehrszunahmen). Die Machbarkeit einer Umfahrungsstrasse ist fraglich, da die Verbindung ein sensibles Landschaftsschutzgebiet tangieren würde. Auch würde eine Umfahrung neue Probleme schaffen, so z.B. die Frage der Erschliessung des wichtigen Naherholungsgebietes Prés-d'Orvin. Angesichts des resultierenden Umwegs für die Zu- und Wegfahrt nach und von Evilard ist die Funktionsfähigkeit des Konzepts nicht gegeben. Ausserdem würde ein Verzicht auf den A16-Vollanschluss Biel/Bienne die Verkehrswirksamkeit der A5-Umfahrung Biel schmälern und dem Ziel, die Erreichbarkeit des Agglomerationszentrums zu verbessern und das städtische Strassennetz zu entlasten, zuwider laufen. Aufgrund dieser Ausgangslage wird das Vorhaben nicht ins Agglomerationsprogramm aufgenommen.

Seite 36ff, Kap. 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.

Der Kostenteiler zwischen Bund, Kantonen und Gemeinden muss in der weiteren Bearbeitung konkretisiert werden. Für den Anteil der Gemeinden ist ein Finanzierungsschlüssel auszuhandeln, der das Kosten-Nutzenverhältnis der einzelnen Massnahmen berücksichtigt. In den Kostenteiler werden nur Gemeinden einbezogen, welche von einer Massnahme profitieren.

(...)

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 Infrastrukturechnungen des Bundes resp. der SBB finanziert werden:

Für das Agglomerationsprogramm relevante Massnahmen:

V25 Erschliessung/Querung Güterbahnhof : 2-4 Mio

V27 Angebotsverbesserungen öV: 110,5 Mio, 6,8 Mio Betriebskosten/Jahr

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

Seite 43ff, Kap. 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 der drei Planungsregionen Biel-Seeland, EOS und Grenchen-Büren. Die Schnittstellen zwischen den beteiligten Regionen müssen im Detail noch geklärt werden.

Die Gesamtregion beinhaltet die Agglomerationen Biel, Lyss/Aarberg und Grenchen. Eine Aufgabe der Gesamtregion besteht darin, diese drei Agglomerationen zu koordinieren. Ausserdem ist die Koordination mit den Agglomerationen der Nachbarregionen (Delémont, La-Chaux-de-Fonds, Neuchâtel) sicherzustellen.

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.biel/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.biel/bienne umgesetzt wird, wird sich für diese Organisation eine erste zentrale Aufgabe ergeben. Die Regionen Jura-Bienne und Grenchen-Büren müssen in diesem Fall auf geeignete Weise in die Trägerschaft für das Agglomerationsprogramm einbezogen werden. 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.biel/bienne bereit erklären.

(...)

Organisation der Agglomeration

(...)

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

- Die Agglomeration Biel würde als Gebietskonferenz organisiert und mit seeland.biel/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.biel/bienne würde die Agglomeration operativ und administrativ unterstützen.

Die Regionen Jura-Bienne und Grenchen-Büren sind in geeigneter Weise in die Organisation der Agglomeration einzubeziehen.

C Zusätzliche Kapitel 10 und 11 zum Hauptbericht Teil 1: Erläuterungsbericht

Die Kapitel **10 Umsetzung** und **11 Konsolidierung und Controlling** ersetzen das bisherige Kapitel 10 Stand der Arbeit und weiteres Vorgehen. Sie vertiefen und konkretisieren die Aussagen zur Weiterbearbeitung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms. Die Kapitel werden nachfolgend vollständig wiedergegeben.

10. Umsetzung

10.1 Generelle Bemerkungen

Ausgangslage

Die in den bisherigen Kapiteln hergeleiteten und im 2. Teil in den Massnahmenblättern umschriebenen Massnahmen stellen einen umfassenden Wunschkatalog dar. Prioritäten ergeben sich lediglich in zeitlicher Hinsicht aufgrund der Zuteilung der Massnahmen zum Agglomerationsprogramm 2007-2011 (Massnahmenpakete 1–3) resp. zu den späteren Programmperioden (Massnahmenpakete 4–6).

Bezüglich der Kostenteilerfrage (insb. Bundesbeiträge) und Prioritätensetzung auf kantonaler Ebene liegen noch keine Vorgaben vor. Es ist davon auszugehen, dass diesbezügliche Entscheide nicht vor 2007 gefällt werden.

Zum Entwurf des Agglomerationsprogramms hat eine erste Konsolidierung im Rahmen einer Vernehmlassung stattgefunden. Das Agglomerationsprogramm hat im aktuellen Zustand die Bedeutung einer unverbindlichen Planungsgrundlage.

Ziel

Im Interesse der Region soll die Umsetzung des Agglomerationsprogramms und insbesondere der prioritären Massnahmen unabhängig von allfälligen Bundesmitteln rasch vorangetrieben werden. Ebenfalls soll das Agglomerationsprogramm weiter konsolidiert werden.

10.2 Umsetzung der Massnahmen 2005-2011, Gesamtübersicht

Grundlagen

In der Beilage sind auf der Basis der Massnahmenblätter (Teil 2) ausgewählte Merkmale in der Übersicht dargestellt: Federführung, Abhängigkeiten, Zeitbedarf für die Planung und die Realisierung. Der Darstellung liegt die Annahme zu Grunde, dass die Umsetzung aller Massnahmen ab 2007 in Gang gesetzt werden kann. Zudem wird angenommen, dass die Region und die Agglomeration im Rahmen von seeland.biel/bienne ab 2006 mit neuen Strukturen ausgestattet sind.

Prioritäre Massnahmen

Grundsätzlich werden diejenigen Massnahmen als prioritär eingestuft, deren Realisierung nach den Vorstellungen der Region in der Zeitperiode 2006 bis 2011 erfolgen oder zumindest in Angriff genommen werden sollten. Die prioritären Massnahmen

- bewirken eine nachhaltigen Verbesserung der Verkehrssituation im Agglomerationskern
- leisten kurz- bis mittelfristig einen wesentlichen Beitrag zum Ziel „Stabilisierung des motorisierten Individualverkehrs im Agglomerationskern“
- vermögen die angestrebte Trendkorrektur bei der Siedlungsentwicklung rasch einzuleiten und können einen wesentlichen Beitrag zur Unterstützung der angestrebten Siedlungsentwicklung leisten
- stellen die Realisierung langfristiger Optionen sicher.

In der Übersicht (Beilage) sind zudem die prioritären Schlüsselmassnahmen speziell gekennzeichnet: Schlüsselmassnahmen haben eine starke Wirkung im Verbund mit anderen Massnahmen und müssen koordiniert geplant und umgesetzt werden. Schlüsselmassnahmen sind auch solche, welche eine unabdingbare Basis für weitere Massnahmen darstellen.

Notwendige „Umsetzungsplanung“

Mit Ausnahme der bereits in Gang befindlichen A5-Projektierung und der Massnahmen, welche erst langfristig in Angriff genommen werden, benötigen praktisch alle Massnahmen einen Vorlauf: In einer „Umsetzungsplanung“ müssen zunächst Abhängigkeiten unter den Massnahmenpaketen und den Einzelmassnahmen konkretisiert, die Koordination sichergestellt, der Planungsstand und der Stellenwert in den kommunalen und kantonalen Planungen geprüft und das Vorgehen, die Prioritäten und die Beteiligten festgelegt werden. Der für die Umsetzungsplanung angegebene Zeitpunkt (zweite Hälfte 2005) ist der frühest mögliche. Entsprechende Schritte müssen noch ausgelöst werden.

Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen

Die Zusammenhänge zwischen Siedlung und Verkehr sind in den vorangehenden Kapiteln generell aufgezeigt worden. In den einzelnen Massnahmenblättern werden besonders enge Abhängigkeiten erwähnt. In der Regel können die Abhängigkeiten aber erst bei der Umsetzung der Massnahmen weiter konkretisiert werden. So kann beispielsweise eine räumlich konkrete Zuordnung zwischen Siedlungsgebieten und Erschliessungsqualität erst auf der Stufe Siedlungsrichtplan erfolgen. Ebenso macht es erst bei der konkreten Planung von neuen öV- Erschliessungen Sinn, den Nachweis zu erbringen, dass die siedlungsmässigen Voraussetzungen und die sich daraus ergebende Nachfrage sichergestellt ist.

10.3 Die Umsetzung der prioritären Massnahmen

Prioritäre Massnahmen V20 und V23: Realisierung der A5 Umfahrung Biel

Die Planung und Realisierung der A5 Umfahrung Biel inkl. der vFM ist unter der Federführung des TBA im Gang und im Rahmen der bisherigen Projektorganisation und Programme voranzutreiben. Die Finanzierung ist grundsätzlich im Nationalstrassenprogramms des Bundes sichergestellt. Auf übergeordneter Ebene (Kantonale Prioritätensetzung, Nationalstrassenprogramm des Bundes, allenfalls neuer Agglomerationsfonds) ist sicherzustellen, dass die benötigten Finanzmittel termingerecht bereitgestellt werden.

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 04 Biel

Umsetzung der Massnahmen: Übersicht 2005 -2011

Massnahme	Federführung	Abhängigkeiten	05	06	07	08	09	10	11	12+
V1: Angebotsverbesserungen im öffentlichen Verkehr	●									
Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)	RVK	V2, V3, V4, V7, V11	■							
Massnahmen im Rahmen des Angebotsbeschlusses 05-08	RVK, AoV			■	■	■	■	■	■	■
Massnahmen mit Anpassung Angebotsbeschluss 09-12	RVK, AoV			■	■	■	■	■	■	■
V2: Massnahmen zur Busbevorzugung	●									
Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)	Agglomeration, Gem.	V1, V8, V9, V21, V23	■							
Kostenteiler	Agglomeration			■	■	■	■	■	■	■
Massnahmen	Gemeinden, Kanton			■	■	■	■	■	■	■
V3: Verbesserungen im Angebotsumfeld des öV	○	V5								
Tarifverbund	RVK			■	■	■	■	■	■	■
Aufwertung öV-Haltestellen	TU, Gemeinden		■	■	■	■	■	■	■	■
V4: Mobilitätsmanagement/Information	●									
Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)	Agglomeration	V1, V5, V7	■							
Trägerschaft/Kostenteiler	Agglomeration			■	■	■	■	■	■	■
Massnahmen	Agglomeration			■	■	■	■	■	■	■
V5: Kombinierte Mobilität	○									
Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)	RVK	V3, V4	■							
Kostenteiler	RVK			■	■	■	■	■	■	■
Massnahmen	Gemeinden, TU			■	■	■	■	■	■	■
V6: Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehrs-Netz)	○									
Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)	Agglomeration	V8, V9	■							
Massnahmen	Gemeinden		■	■	■	■	■	■	■	■
V7: Parkraumorganisation	●									
Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)	Agglomeration	V1, V9, verschiedene	■							
Massnahmen	Gemeinden			■	■	■	■	■	■	■
V8: Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen/vfM zur A5	●									
Richtplan vfM (s. V21, V24)	Agglomeration	V2, V9, V21, V24	■							
Massnahmen	Gemeinden, Kanton			■	■	■	■	■	■	■
V9: Verkehrsberuhigung in den Quartieren	○	V7, V8								
Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)	Agglomeration		■							
Massnahmen	Gemeinden			■	■	■	■	■	■	■
V10: Massnahmen auf bestehenden Hochleistungsstrassen	○									
Verkehrsentflechtung A16 Taubenloch	Kanton	V20, V23	■	■	■	■	■	■	■	■
Vollanschluss A16 Reuchenette	Kanton	V20, V23	■	■	■	■	■	■	■	■
Vollanschluss T6 Studen	Kanton						■	■	■	■
V11: Vorgaben für neue grosse Verkehrserzeuger	●	S4								
Umsetzung Richtplan VIV	Agglomeration		■	■	■	■	■	■	■	■
V12: Massnahmen auf regionalen Verkehrsachsen	○	Kanton	V20, V23	■	■	■	■	■	■	■

Massnahmenpaket MP1

Legende: ● Schlüsselmassnahmen ○ Übrige prioritäre Massnahmen ■ Planung ■ Realisierung

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 04 Biel

Umsetzung der Massnahmen: Übersicht 2005 -2011

	Massnahme	Federführung	Abhängigkeiten	05	06	07	08	09	10	11	12+
Massnahmenpaket MP2	S1: Regionale Entwicklungsstrategie	●									
	Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)		Kanton, Region	S2, S4	■						
	Erarbeitung Strategie		Kanton, Region		■						
	S2: Qualitative Entwicklung im ländlichen Raum	●									
	Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)		Kanton, Region	S1, S3	■						
	Massnahmen		Kanton, Region			■	■	■	■	■	■
	S3: Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen	●									
	Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)		Region, Kanton	S1-S10	■						
Massnahmen		Region, Kanton			■	■	■	■	■	■	
Massnahmenpaket MP3	S4: Siedlungsrichtplan Agglomeration	●	Region	alle	■	■	■	■	■	■	■
	S5: Koordinierte Ortsplanungsrevisionen Agglomeration	○	Agglomeration	S4, S3, S6	■	■	■	■	■	■	■
	S6: Realisierung der Entwicklungsstandorte Agglomeration	○									
	Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)		Agglomeration	S4, S3, S7, V11	■						
	Massnahmen		spez. Trägerschaft			■	■	■	■	■	■
	S7: Koordinierte Fördermassnahmen	○									
	Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)		Region, Agglomeration	S4, S6, S3	■						
	Massnahmen		Region, Agglomeration			■	■	■	■	■	■
	S8: Lärmschutz Bahn und Strasse	○									
	Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)		Agglomeration	S4	■						
	Massnahmen		Kanton, SBB			■	■	■	■	■	■
	S9: Naherholungsraum Bielerseebuch	○									
	Umsetzungsplanung (Priorisierung, Konkretisierung, Koordination)		Gemeinden	V20, V23, S1-S10	■						
	Massnahmen		Gemeinden			■	■	■	■	■	■
S10: Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal	○	Agglomeration	S3	■	■	■					
Legende: ● Schlüsselmassnahmen ○ Übrige prioritäre Massnahmen ■ Planung ■ Realisierung											

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 04 Biel

Umsetzung der Massnahmen: Übersicht 2005 -2011

	Massnahme	Federführung	Abhängigkeiten	05	06	07	08	09	10	11	12+
Massnahmenpaket MP4	V20: A5 Ostast	○ Bund, Kanton	alle								
	V21: Verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zum Ostast	●									
	Richtplan vfM (s. V8, V24)	Agglomeration	alle, besonders V8								
	Massnahmen	Agglomeration									
	V23: A5 Westast (inkl. Vingelz)	○ Bund, Kanton	alle								
	V24: Verkehrliche flankierende Massnahmen vfM zum Westast	●									
	Richtplan vfM (s. V8, V21)	Agglomeration	alle, besonders V8								
	Massnahmen	Agglomeration									
Massnahmenpaket MP5	V25: Erschliessung/Querung Güterbahnhof	Stadt Biel	S1, V20/21, V29, V34								
	V26: SBB-Doppelspur Ligerz	○ Region, SBB	V30								
	V27: Angebotsverbesserungen und Infrastrukturausbau öV	○ RVK	S1, V1, V33								
	V28: Road Pricing	○									
	Gesetzliche Grundlagen	Bund									
	Massnahmen	Agglomeration									
	V29: Ausbau der öV-Achse Bahnhof Biel-Güterbhf-Mett-Bözingenfeld		verschiedene								
	Trassesicherung	○ Stadt Biel									
Massnahmen	Agglomeration										
Massnahmenpaket MP6	V30: A5-Umfahrung Twann	○ Bund, Kanton	V31, V26, V32								
	V31: Zweiradföhrung linkes Bielerseeufer	○ Bund, Kanton	V30, V32								
	V32: A5-Umfahrung Tüscherz-Alfermée	Bund Kanton	V31, V30								
	V33: Ausbau T6 Lyss-Biel	Kanton, Bund	V20								
	V34: Option A5-Anschluss Orpund	Bund, Kanton	V21, S4								
Legende: ● Schlüsselmassnahmen ○ Übrige prioritäre Massnahmen ■ Planung ■ Realisierung											

Der Richtplan für die vFM (eine wichtige Grundlage auch für das Massnahmenpaket 1) ist in Vorbereitung und wird in der zweiten Hälfte 2005 in Angriff genommen.

Prioritäre Schlüsselmassnahmen im Bereich Verkehr

Mit diesem Massnahmenpaket soll der motorisierte Individualverkehr im Agglomerationskern auf dem heutigen Niveau stabilisiert und der Verkehrsablauf auf dem Strassennetz optimiert werden. Die Massnahmen entfalten nur im Verbund die gewünschte Wirkung. Es ist deshalb von entscheidender Bedeutung, dass sie als Gesamtpaket angegangen werden. Die gemeinsamen Anstrengungen der Region und der Agglomeration sollten sich deshalb auf diese Massnahmen konzentrieren.

Die Massnahmen werden nachfolgend zu 3 Modulen zusammengefasst und kurz erläutert. Der jeweils umschriebene nächste Schritt beinhaltet die „Umsetzungsplanung“ sowie die weiteren Planungsschritte. Einzelne realisierungsreife Massnahmen können bereits kurzfristig realisiert werden, sofern sie auf das Gesamtpaket abgestimmt sind.

Beim gegenwärtigen noch geringen Konsolidierungsgrad des Agglomerationsprogramms und angesichts der aktuellen Neustrukturierung der Region müssen die prioritären Schlüsselmassnahmen Verkehr unter der Federführung des Kantons in Angriff genommen werden. Die Koordination wird im Rahmen der Projektorganisation sichergestellt (ab 2006 in angepasster Form im Rahmen von seeland.biel/bienne respektive der Agglomerationskonferenz).

Prioritäre Schlüsselmassnahmen Verkehr

Modul	Ziel	Nächster Schritt (05-06)
<p>A: Angebotsverbesserungen beim öffentlichen Verkehr (V1) Hauptbeteiligte: RVK, AöV, Transportunternehmungen</p>	<p>Gezielte Erhöhung der Kapazitäten und Verbesserung der Erschliessungs- und Angebotsqualität beim öV.</p>	<p>Ermittlung des Handlungsbedarfs pro Linie, bestimmen der Prioritäten, Festlegung eines Detailprogramms als Basis für die Umsetzung, Detailprojektierung der einzelnen Massnahmen.</p>
<p>Federführend ist die RVK. Die Planung erfolgt im Rahmen des Programms 05/06 der RVK; allenfalls müssen zusätzliche finanzielle Mittel bereitgestellt werden.</p>		
<p>B: Optimierung des Verkehrsablaufs auf dem Strassennetz (V2: Busbevorzugung; V8, V21, V24: Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen inkl. vorgezogene vFM) Hauptbeteiligte: TBA, Agglomeration</p>	<p>Gewährleistung des Bus- und Trolleybusverkehrs, Staube-wirtschaftung, Verbesserung der Koexistenz unter den Verkehrsteilnehmern</p>	<p>Erster Schritt: - Erarbeitung des Richtplans für die vFM - Konkretisierung des Handlungsbedarfs für kurz- und mittelfristige Massnahmen - Erarbeitung eines Kostenverteilungsschlüssels unter den Agglomerationsgemeinden</p> <p>Zweiter Schritt: Projektierung der einzelnen Massnahmen auf der Basis eines Detailprogramms.</p>

<p>Der Richtplan vFM wird z.Z. durch das TBA aufgegleist, die Finanzierung erfolgt im Rahmen der Nationalstrassenplanung. Die Konkretisierung des kurz- und mittelfristigen Handlungsbedarfs (Busbevorzugungen, vorgezogene vFM) muss parallel zum Richtplan vFM erfolgen. Diese Arbeiten müssen in den Programmen der Agglomeration und der Gemeinden berücksichtigt werden.</p>		
<p>C: Flankierende Massnahmen zur Beeinflussung des Verkehrsaufkommens und des Mobilitätsverhaltens</p> <p>(V4: Mobilitätsmanagement/ Information, V7: Parkraumorganisation, V11: Vorgaben für grosse Verkehrserzeuger)</p> <p>Hauptbeteiligte: Agglomeration/Region, Gemeinden</p>	<p>Unterstützung der Zielsetzung, die Mobilitätsbedürfnisse zu minimieren und vermehrt mit dem öV oder mit Muskelkraft zu bewältigen. Motivation zur Anpassung der Verkehrsgewohnheiten.</p>	<p>Konsequente Umsetzung des Richtplans ViV, des Parkraumrichtplans der Stadt Biel und der vereinbarten Parkplatzbewirtschaftung bei Einkaufszentren. Ergänzen zusätzlicher Planungsinstrumente in kritischen Gebieten.</p> <p>Erstellen eines detaillierten Programms für das Mobilitätsmanagement, sicherstellen der Finanzierung.</p>
<p>Die Massnahme V4 soll ins Programm 06 der Agglomeration aufgenommen werden. Bei den Massnahmen V7 und V11 sind die Standortgemeinden federführend.</p>		

Weitere prioritäre Massnahmen im Bereich Verkehr

Das Massnahmenpaket MP 1 beinhaltet weitere prioritäre Massnahmen. Im Gegensatz zu den Schlüsselmassnahmen ist die Koordination hier nicht zwingend, d.h. die Massnahmen können entsprechend den Prioritäten der Gemeinden und der übrigen Träger geplant und realisiert werden. Die Initiierung und Koordination unter den Massnahmen ist Aufgabe der Region resp. Agglomeration. Es handelt sich um

- V3 Verbesserungen im Angebotsumfeld des öV (Koordination durch RVK)
- V5 Kombinierte Mobilität (Koordination durch Agglomeration)
- V6 Fuss- und Veloverkehr (Koordination bei Bedarf durch Agglomeration)
- V9 Verkehrsberuhigung in den Quartieren (gemäss Prioritäten der Gemeinden)
- V10 Massnahmen auf bestehenden Hochleistungsstrassen (Federführung Bund/Kanton)
- V12 Massnahmen auf regionalen Hauptachsen

Die übrigen Massnahmenpakete beinhalten ebenfalls einige als prioritär eingestufte Massnahmen. Relevant für das Umsetzungsprogramm ist dabei insbesondere die Trasseesicherung bei der Massnahme V29 (Hauptbeteiligte: Stadt Biel). Die Massnahmen am linken Bielerseeufer werden im Rahmen des entsprechenden Richtplans (Verfahren im Gang) weiterverfolgt.

Prioritäre Schlüsselmassnahmen im Bereich Siedlung (S1-S5)

Die Massnahmen S1-S4 (S1 Regionale Entwicklungsstrategie, S2 qualitative Entwicklung im ländlichen Raum, S3 Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungsmassnahmen, S4 Siedlungsrichtplan) bedingen ein unter den Regionen des Seelands und des Berner Juras koordiniertes Vorgehen. Die Initiative sollte vom Kanton ausgehen: Es muss sichergestellt werden, dass diese Aufgabe in der neuen Organisation seeland.biel/bienne und in den Regionen Grenchen-Büren, Jura-Bienne und Centre-Jura gemeinsam angepackt wird. Im übergeordneten Rahmen stehen die Massnahmen S1-S3 im Vordergrund. Die Massnahme S4 (Siedlungsrichtplan) kann unter der Federführung der einzelnen Teilräume nach deren Bedürfnissen umgesetzt werden (der Siedlungsrichtplan ist zumindest für die Agglomeration Biel eine prioritäre Massnahme).

Weitere prioritäre Massnahmen im Bereich Siedlung

Die übrigen Massnahmen aus den Paketen 2 und 3 werden ebenfalls als prioritär eingestuft. Sie weisen zwar auch Abhängigkeiten zu den Schlüsselmassnahmen auf, können aber auch unabhängig gemäss den Prioritäten der Beteiligten in Angriff genommen werden:

- S5 Koordination der Ortsplanungen (ist bis zum Vorliegen von Grundlagen (S1-S4) eine ad-hoc-Aufgabe des Kantons und der einzelnen Regionen)
- S6 Realisierung der Entwicklungsstandorte
- S7 Koordinierte Fördermassnahmen
- S8 Lärmschutz Bahn und Strasse
- S9 Naherholungsraum Bielerbucht
- S10 Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal (Projekt in Vorbereitung)

Prioritäre Massnahmen und Finanzierung des Agglomerationsverkehrs

Aufgrund der heutigen Beurteilung ist von der ungünstigen Annahme auszugehen, dass für den Zeitraum 2007-2011 keine grösseren Bundesbeiträge für die Agglomeration Biel zur Verfügung stehen werden. Dennoch macht es Sinn, die ersten Schritte zur Umsetzung der prioritären Massnahmen in Angriff zu nehmen. Denn es liegt im Interesse der Region, optimale Massnahmenpakete umzusetzen, auch wenn dazu im ungünstigsten Fall nur eigene Mittel (inkl. kantonale Unterstützung) zur Verfügung stehen.

10.4 Sofortmassnahmen

Im Arbeitsprogramm des Regionalplanungsverbandes Biel-Seeland sind für Sofortmassnahmen gewisse finanzielle Mittel vorgesehen. Es wird vorgeschlagen, folgende Themen weiterzuverfolgen:

- 1 Erarbeitung eines Konzeptes zur Busbevorzugung am Kreuzweg, unter Einbezug eines weiterräumigen Betriebskonzeptes (z. B. Pförtneranlagen am rechten Bielerseeufer). Die Zusammenhänge mit der A5-Planung (es ist vorgesehen, die Projektgrenze der A5 bis zum Kreuzweg auszudehnen) und mit der öV-Planung (Vorhaben Trolleybus-Verlängerung nach Port) sind zu berücksichtigen.
- 2 Erneuter Anlauf zur Festlegung eines Kostenteilers für die Busbevorzugung mit „Modellcharakter“ für die gesamte Agglomeration, unter Berücksichtigung der beabsichtigten Ausweitung des A5-Projektperimeters.
- 3 Erstellen eines Programms („Umsetzungsplanung“) für die Erarbeitung der Massnahmen S1 bis S4.

Die Arbeiten müssen auf der Basis eines Arbeitsprogramms durch den Vorstand des RPV BS ausgelöst werden.

Ebenfalls ein dringlicher Bedarf wird bei den folgenden Themen geortet:

- 4 Abklären der notwendigen Massnahmen zur Trasseesicherung für eine allfällige BT1-Verlängerung in der Stadt Biel (insb. Bereich Innenstadt).
- 5 Inangriffnahme des „ESP Freizeit und Wohnen“ Bielerseebucht (S9).

11. Konsolidierung und Controlling

Als Basis für die Umsetzung ist eine weitere Konsolidierung des Agglomerationsprogramms in der Region erforderlich. Dazu steht einerseits die ursprünglich vorgesehene Möglichkeit des teilregionalen Richtplans zur Verfügung. Es ist allerdings aus gesamtkantonalen Optik und mit Blick auf alle Agglomerationen zu diskutieren, ob dies nach wie vor ein geeigneter Weg ist. Bei einem allfälligen Richtplan-Verfahren stellt sich die Frage, ob die erforderliche öffentliche Mitwirkung auf dem heutigen Stand oder erst nach der Konsolidierung bei Kanton und Bund durchzuführen ist.

Für die Agglomeration Biel respektive die Region Biel-Seeland-Berner Jura ist vorstellbar, dass das Agglomerationsprogramm als Vereinbarung unter den Beteiligten (Kanton, Regionen, Gemeinden) in einem einfacheren Verfahren beschlossen wird. Auch in diesem Fall ist eine weitere Konsolidierung bei den Gemeinden unabdingbar. Im Vordergrund stehen die folgenden Schritte:

- Kommunizieren der Ergebnisse der Vernehmlassung und der Bereinigungsvorschläge an die Regionen und Gemeinden.
- Diskussion des weiteren Vorgehens (z.B. anlässlich einer Agglomerationsplattform).
- Sicherstellen, dass die Umsetzung (prioritäre Massnahmen) im Programm der neuen Organisation seeland.biel/bienne und der Nachbarregionen berücksichtigt wird.

Unter den heutigen Voraussetzungen sind genauere Angaben zum Controlling noch nicht möglich.

D Änderungen und Ergänzungen zum Hauptbericht Teil 2: Massnahmen

Gestützt auf die Vernehmlassung werden in verschiedenen Massnahmenblättern Änderungen und Ergänzungen vorgenommen. Es betrifft dies folgende Massnahmenblätter:

V1	Rückseite
V2	Rückseite
V3	Vorderseite
V4	Vorder- und Rückseite
V5	Vorder- und Rückseite
V7	Rückseite
V8	Rückseite
S1	Vorderseite
S4	Vorderseite
S8	Vorderseite
S9	Vorderseite
V26	Vorderseite
V27	Rückseite
V29	Vorderseite

Die Änderungen und Ergänzungen sind **grau hinterlegt** (Vorderseiten) bzw. **fett gedruckt** (Rückseiten). Die korrigierten Seiten werden nachfolgend chronologisch aufgeführt. Sie ersetzen die entsprechenden Seiten im Hauptbericht.

V1 Angebotsverbesserungen öV 2006-2010

10.05.05

fett = Änderungen und Ergänzungen

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). Die Anschlussqualität kann nur mit einem gezielten Doppelspurausbau erhöht werden. Der Doppelspurausbau ist differenziert nach den Möglichkeiten weiter zu bearbeiten. Allfällige Zielkonflikte mit dem Zubringer der A5 im Bereich Nidau sind zu beachten.		sind noch auszuweisen	sind noch auszuweisen	In AK enthalten
V1	4	Korridore Biel - Solothurn und Biel - Neuenburg		Verdichtungskurse auf den Regionalzuglinien 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/Linienverlängerung 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 verknüpft. Damit entstehen neue und schnellere ÖV-Verbindungen für diverse Destinationen bzw. es entfallen verschiedene Umwegverbindungen.		0,04		Projekt vorhanden
V1	10	Ganze Agglomeration		Ausdehnung der Betriebszeiten: 5:30 - 00:30 für die Bahn u. Buslinien ab der Angbosstufe 4 (vereinzelte 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 (erfordert eine Anpassung der kantonalen Anbebotsverordnung) .		0,15		Vorschlag

AK=Kant. Angebotskonzept

X Amortisation der Investition in Betriebskosten enthalten

V2 Massnahmen zur Busbevorzugung 2006-2010

10.05.05

fett = Änderungen und Ergänzungen

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. Erfordert Pfortnerlösung für MIV. Auswirkungen auf die Nachbargemeinden sind zu berücksichtigen. Ist als Pilotprojekt kurzfristig zu realisieren.		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

2007-2011

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 Bahnhofstestellen 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 2007-2011: Können beim aktuellen Stand nur grob geschätzt werden: 5 Mio

Angenommener Kostenteiler: Bund und Kanton je 1 Mio, Gemeinden 3 Mio, **Transportunternehmen** (Anteil noch offen)

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

2007-2011

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 Agglomerationsplanes mit Regionalteil 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 RVK, 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 2007-2011: 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

10.05.05

fett = Änderungen und Ergänzungen

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.). Alle Angebote werden zentral am Bahnhof Biel angeboten (inkl. SBB und VB). Weitere Aufgaben der Mobilitätszentrale: Umsetzen von punktuellen Förderungsprojekten, Koordination und Durchführung von Mobilitätskampagnen und Beratung von Unternehmen (vgl. Nr. 4 und Nr. 5).		0,50	1,00	Vorschlag, Erfahrungen mit Mobilitätszentrale expo.02
V4	2	Agglokern	Infobienne	Einrichten der Internet-Plattform "info-bienne", die für beliebige Wege Zeitbedarf und günstigste Route für verschiedene Verkehrsmittel und deren Kombination zeigt. Erheben und Einspeisen der Daten für die Netze des öV, MIV, Velo- und Fussverkehr. Betrieb und Aktualisierung der Daten dank Werbung selbsttragend.			0,50	Vorschlag
V4	3	Agglokern	Mobilitätskarte	Erfassen und Nachführen eines Agglomerationsplanes mit: Fusswegen, Velorouten, Veloparkierung, ÖV-Haltestellen, P&R, B&R, Velostationen, Mietangeboten, Car-Sharing Standorten, Informationen zu den Tarifen (Tarifverbund), Strassenverzeichnis. Regionaleil mit touristischen Informationen und den wichtigsten Inhalten analog Agglomerationsprogramm.			0,50	Vorarbeiten bez. expo.02 der Stadt Biel vorhanden
V4	4	Agglokern	Mobilitätskampagnen	Durchführen von Kampagnen und Werbeaktionen, die auf die Angebote von öV, Fuss- und Veloverkehr und die kombinierte Mobilität hinweisen und die zur Veränderung des Modal-Split beitragen.		0,50		Vorschlag, Bsp. "Journée sans voiture", durchgeführt erstmals 2003 in Biel
V4	5	Agglokern	Firmen	Mobilitätsberatung und Durchführen von Mobilitätsaktionen bei Firmen. Ev. Pflicht für Mobilitätsberatung bei Erschliessung grösserer Grundstücke und Ansiedlung neuer 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
V4	7	Agglokern	Haushalte	Steuerliche Entlastung von autofreien Haushalten prüfen.				Vorschlag
V4	8	Agglokern	Vereine	Freizeitverkehr: Motivationskampagnen bei Sport- und Freizeitvereinen				Vorschlag

1,30

2,10

V5: Kombinierte Mobilität

2007-2011

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

Infrastrukturmassnahmen 2007-2011: Fr. 14,8 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**10.05.05**

fett = Änderungen und Ergänzungen

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 (gedeckt, überwacht, automatisches Zutrittssystem, Parkgebühr).		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. 200-300 Velos - Betrieb ist kostendeckend		0,80	Vorschlag

14,80

V7 Parkraumorganisation 2006-2010**10.05.05**

fett = Änderungen und Ergänzungen

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	Agglomerationskern		Parkplatzreglementation (privat/öffentlich), Schaffung von Vorgaben und Anreizsystemen, die den Parkraumbedarf minimieren.			0,05	Vorschlag, Spielraum beschränkt, da kantonal geregelt
V7	7	Agglomerationskern		Vereinheitlichung u. Abstimmung der Bewirtschaftungskonzepte und Gebührentarife			0,01	Vorschlag
V7	8	Agglomerationskern	Verkehrsentensive Gebiete, Zentren	Ausdehnung der gebührenpflichtigen Zeiten		Ertrag	0,01	Vorschlag
V7	9	Agglomerationskern	Verkehrsentensive Nutzungen	Parkplatzbewirtschaftung mit Einführung einer Gebührenpflicht bei den Einkaufszentren		Ertrag	0,15	Verhandlungen im Gang
V7	10	Agglomerationskern	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	Agglomerationskern		Umsetzung der Ziele des Richtplanes Verkehrsentensive Nutzungen (VIV)				vgl. auch V 11
V7	13	Agglomerationskern		Aufrechterhalten des Parkings Strandboden wähen/nach dem Bau der A5-Umfahrung (Park+Ride-Angebot für Mägglingen).				

V8 Massnahmen an Hauptverkehrsstrassen / vfM zur A5 2006-2010

10.05.05

fett = Änderungen und Ergänzungen

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	Verflüssigung 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 Einnündungen 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 Einnündung 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 Göuffistrasse / 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. Der Realisierungszeitpunkt der Massnahmen ist im Rahmen der Planung der vfM festzulegen.			4,00	vfM Ostast + Projekt TBA Kt. Bern 2003, Mitwirkung März 04 Massnahme ist umstritten und zu überprüfen.
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, Mösiquartier). 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**10.05.05**

fett = Änderungen und Ergänzungen

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 06 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 Brüggestrasse	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. Einbezug des Knotens Kreuzweg in die Planung der A5-Umfahrung (Mehrverkehr).		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
V8	26	Jens	Ortsdurchfahrt (Kantonsstrasse)	Verkehrsberuhigungsmassnahmen			Planung fortgeschritten

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

S1: Regionale Entwicklungsstrategie

2007-2011

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 Bevölkerung- und Siedlungsentwicklung (Konzentration auf das Kerngebiet der Agglomeration und auf gut erschlossene Entwicklungsstandorte in der Agglomeration und im Umland, abgeschwächtes Wachstum ausserhalb der Entwicklungsstandorte, 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 2007-2011: 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.biel/bienne umgesetzt wird, kann die Massnahme S1 ab 2006 durch diese Region bearbeitet werden.

Vom Kanton werden klare Vorgaben zur Dimensionierung der Baugebiete erwartet. Als Hauptkriterium dient dabei die Beurteilung der öV-Gütekategorie (Distanz zu Haltestelle, Angebotsqualität usw.).

S8: Lärmschutz Bahn und Strasse

2007–2011, 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 Federführung bei der Umsetzung liegt beim BAV. 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). Der gültige Terminplan sieht auf den Strecken La Neuveville-Lengnau und Zollikofen-Biel eine Realisierung der Massnahmen bis 2015 vor.

Kosten

Kosten der Massnahmen 2007-2011: Fr.

Kostenteiler: Agglo-Beitrag Bund:

Abhängigkeiten

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

Hinweise

S9: Naherholungsraum Bielerseebucht

2007–2011, 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. Denkbar wäre, hierzu das ganze Gebiet als ESP „Wohnen und Freizeit“ zu definieren.

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 2007-2011: 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

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. Der Zeitpunkt für die Realisierung der Massnahme ist offen. 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**10.05.05**

fett = Änderungen und Ergänzungen

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). Die vorgesehenen Infrastrukturausbauten betreffen primär notwendige Zugkreuzungsstellen resp. Doppelspurinseln. Ein durchgehender Halbstundentakt erscheint auch langfristig nicht realistisch.		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

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

2010-2020+

Massnahmenbeschreibung

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 Erhöhung des 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.

E Zusätzliches Massnahmenblatt V12 zum Hauptbericht Teil 2: Massnahmen

Gestützt auf die Vernehmlassung wird ein zusätzliches Massnahmenblatt **V12 Massnahmen auf regionalen Verkehrsachsen (insbesondere Büren-Aarberg-Kerzers)** eingefügt. Der Text des Massnahmenblatts V12 wird nachfolgend vollständig wiedergegeben.

V12: Massnahmen auf regionalen Verkehrsachsen (insbesondere Büren-Aarberg-Kerzers)

2007-2011

Massnahmenbeschreibung

Auf der Achse Büren-Aarberg-Kerzers sind auf den Hauptverkehrsstrassen Vorkehrungen zur Eindämmung von zusätzlichem Ausweichverkehr zu treffen. Mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen sollen der Durchgangswiderstand erhöht und die örtlichen Verhältnisse verbessert werden.

Im Hinblick auf die Realisierung der A5-Umfahrung in Biel (Bauphasen mit unterschiedlichen Auswirkungen auf die Verkehrsführung) sind unter Einbezug der betroffenen Nachbarregionen spezifische Dispositive für die grossräumige Verkehrslenkung zu erarbeiten.

Zielsetzung/Begründung

Bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung ist damit zu rechnen, dass der Durchgangsverkehr infolge Verstopfung des Verkehrsknotens Biel vermehrt in die Korridore an der Peripherie der Agglomeration ausweicht und dort zu Mehrverkehr und zusätzlichen Beeinträchtigungen führt.

Mit den Massnahmen auf der Achse Büren-Aarberg-Kerzers soll verhindert werden, dass der grossräumige Durchgangsverkehr zwischen Solothurn und der Westschweiz auf die bereits stark belasteten Hauptstrassen ausweicht.

Mittels regional koordinierten Dispositiven soll die grossräumige Verkehrslenkung während der Bauphase der A5-Umfahrung optimiert werden.

Umsetzung

In den Regionen Seeland und Grenchen-Büren ist durch den Kanton (Tiefbauamt) eine Anlaufstelle einzurichten, die über die Verkehrslenkung im Zusammenhang mit dem Bau der A5-Umfahrung informiert und bei Bedarf geeignete Massnahmen auslösen kann.

Ergänzen der konzeptionellen Grundlagen für Betrieb und Gestaltung der Ortsdurchfahrten durch den Kanton und Aufnahme in das Strassenbauprogramm.

Kosten

Kosten der Massnahmen 2007-2011: Fr. -

Abhängigkeiten

Die Massnahmen sind mit der Realisierung der A5 Umfahrung abzustimmen (V20 und V23). Synergien mit geplanten Massnahmen in den Gemeinden (z.B. Sanierung von Ortsdurchfahrten) sind auszuschöpfen.

Hinweise

F Anhang: Wirksamkeitsanalyse

Als Ergänzung zum Kap. 8.3 des Hauptberichts wird eine detaillierte Wirksamkeitsanalyse der einzelnen Massnahmen als Anhang beigefügt. Die detaillierte Wirksamkeitsanalyse wird nachfolgend vollständig wiedergegeben.

MP1: Sicherstellen der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen											Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK		
		V1 Angebotsverdichtung	V2 Busbevorzugung	V3 Angebotsumfang	V4 Mobilitätsmanagement	V5 Kombinierte Mobilität	V6 Langsamverkehr	V7 Parkraumorganisation	V8 Massnahmen HVS/vfM A5	V9 Verkehrsberuhigung	V10 Massnahmen HLS	V11 Grosse Verkehrserzeuger					
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	Reisezeiten und Qualität öV: - Reisezeit, Angebotsdichte	•	•	•	•	•									Kapazität und Attraktivität des öV werden verbessert, Verkehrsverlagerung	+	+
	Stausituation im Strassenverkehr: - Stauhäufigkeit				•			•	•		•				Keine Verschlechterung, Staubewirtschaftung	/ bis +	
	Erreichbarkeit MIV: - Belastung des Strassennetzes							•	•		•				Stabilisierung, Erreichbarkeit bleibt erhalten	/	
	Intermodalität: - Angebot verbessert					•									Die Angebote für kombinierte Mobilität werden verbessert	+	
	Qualität im Fuss- und Veloverkehr: - Netzqualität						•								Das Angebot wird verbessert	+	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten: - Vorgaben												•	Nur sehr beschränkte Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen möglich	/	/	
	Städtebau und Lebensqualität: - Strassenraumgestaltung - Siedlungsgestaltung								•	•				Punktuelle Verbesserungen	/ bis +		
	Trennwirkung:								•					Punktuelle Verbesserungen	/ bis +		

Legende: • = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen											Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK	
		V1 Angebotsverdichtung	V2 Busbevorzugung	V3 Angebotsumfeld	V4 Mobilitätsmanagement	V5 Kombinierte Mobilität	V6 Langsamverkehr	V7 Parkraumorganisation	V8 Massnahmen HVS/vfM A5	V9 Verkehrsberuhigung	V10 Massnahmen HLS	V11 Grosse Verkehrserzeuger				
WK3: Verkehrssicherheit erhöht.	Verkehrssicherheit: - Unfallhäufigkeit, Anzahl Tote und Verletzte, Sachschäden						●		●	●	●			Punktuelle Verbesserung der Verkehrssicherheit	/ bis +	/
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	Lärm: - Entwicklung der Lärmbelastung	●					●		●	●				Keine Verschlechterung durch Erhöhung der Anteile öV und Langsamverkehr / punktuelle Verbesserungen	+	+
	Luft/CO2: - Entwicklung der Luftbelastung	●					●		●	●				Keine Verschlechterung durch Erhöhung der Anteile öV und Langsamverkehr	+	
	Flächenbeanspruchung:													Keine direkten Auswirkungen	/	
	Zerschneidung von Landschaftsräumen:													Keine direkten Auswirkungen	/	
WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt	Investitions- und Betriebskosten: - Wirtschaftlichkeit und Auslastung - Tragbarkeit der Kosten - Finanzierungsschlüssel	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	Höhere Attraktivität und bessere Auslastung öV Zur Zeit sind keine Aussagen über die Tragbarkeit der Kosten möglich.	/ bis +	+

Legende: ● = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

MP2: Sicherstellen einer koordinierten regionalen Gesamtentwicklung

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen			Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK
		S1 Regionale Entwicklungsstrategie	S2 Qualitative Entwicklung im ländlichen Raum	S3 Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungs-massnahmen			
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	Reisezeiten und Qualität öV: - Reisezeit, Angebotsdichte				Keine direkten Auswirkungen	/	/
	Stausituation im Strassenverkehr: - Stauhäufigkeit				Keine direkten Auswirkungen	/	
	Erreichbarkeit MIV: - Belastung des Strassennetzes				Keine direkten Auswirkungen	/	
	Intermodalität: - Angebot verbessert				Keine direkten Auswirkungen	/	
	Qualität im Fuss- und Veloverkehr: - Netzqualität				Keine direkten Auswirkungen	/	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten: - Vorgaben	●	●	●	Voraussetzung für erwünschte Siedlungsentwicklung grossräumig verbessert	+	+
	Städtebau und Lebensqualität: - Strassenraumgestaltung - Siedlungsgestaltung				Keine direkten Auswirkungen	/	
	Trennwirkung:				Keine direkten Auswirkungen	/	
WK3: Verkehrssicherheit erhöht.	Verkehrssicherheit: - Unfallhäufigkeit, Anzahl Tote und Verletzte, Sachschäden				Keine direkten Auswirkungen	/	/

Legende: ● = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen			Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK
		S1 Regionale Entwicklungsstrategie	S2 Qualitative Entwicklung im ländlichen Raum	S3 Ausgleich von Vor- und Nachteilen von Planungs-massnahmen			
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	Lärm: - Entwicklung der Lärmbelastung				Keine direkten Auswirkungen	/	/
	Luft/CO2: - Entwicklung der Luftbelastung				Keine direkten Auswirkungen	/	
	Flächenbeanspruchung:				Keine direkten Auswirkungen	/	
	Zerschneidung von Landschaftsräumen:				Keine direkten Auswirkungen	/	
WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt	Investitions- und Betriebskosten: - Wirtschaftlichkeit und Auslastung - Tragbarkeit der Kosten - Finanzierungsschlüssel	•	•	•	Voraussetzungen für wirtschaftlichere Siedlungsstruktur und Infrastruktur verbessert	+	+

Legende: ● = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

MP3: Lenkung der Siedlungsentwicklung und Verbesserung der Siedlungsqualität in der Agglomeration Biel

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen							Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK
		S4 Siedlungsrichtplan	S5 Ortsplanungsrevisionen	S6 Entwicklungsstandorte	S7 Standortförderung	S8 Lärmschutz	S9 Bielerseebuch	S10 Nidau-Büren-Kanal			
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	Reisezeiten und Qualität öV: - Reisezeit, Angebotsdichte	•		•				•	Verbesserung der Voraussetzungen für öV	+	+
	Stausituation im Strassenverkehr: - Stauhäufigkeit	•		•	•				Verbesserung durch abgestimmte Entwicklung	+	
	Erreichbarkeit MIV: - Belastung des Strassennetzes	•		•	•				Verbesserung durch abgestimmte Entwicklung	+	
	Intermodalität: - Angebot verbessert								Keine direkten Auswirkungen	/	
	Qualität im Fuss- und Veloverkehr: - Netzqualität	•		•				•	Verbesserung der Voraussetzungen für Langsamverkehr	+	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten: - Vorgaben	•		•	•			•	Explizite Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen	++	++
	Städtebau und Lebensqualität: - Strassenraumgestaltung - Siedlungsgestaltung						•	•	Bessere Voraussetzungen für Aufwertung	+	
	Trennwirkung:								Keine direkten Auswirkungen	/	
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	Verkehrssicherheit: - Unfallhäufigkeit, Anzahl Tote und Verletzte, Sachschäden								Keine direkten Auswirkungen	/	/

Legende: • = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen						Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK	
		S4 Siedlungsrichtplan	S5 Ortsplanungsrevisionen	S6 Entwicklungsstandorte	S7 Standortförderung	S8 Lärmschutz	S9 Bielerseebucht				S10 Nidau-Büren-Kanal
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	Lärm: - Entwicklung der Lärmbelastung	•		•					Insgesamt positive Wirkung, punktuelle Verschlechterung möglich	/ bis +	+
	Luft/CO2: - Entwicklung der Luftbelastung	•		•					Insgesamt positive Wirkung, punktuelle Verschlechterung möglich	/ bis +	
	Flächenbeanspruchung:	•		•					Verbesserung durch Konzentration	+	
	Zerschneidung von Landschaftsräumen:								Keine direkten Auswirkungen	/	
WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt	Investitions- und Betriebskosten: - Wirtschaftlichkeit und Auslastung - Tragbarkeit der Kosten - Finanzierungsschlüssel	•	•	•	•	•			Voraussetzungen für wirtschaftlichere Siedlungsstruktur und Infrastruktur verbessert.	+	+

Legende: ● = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

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

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen				Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK
		V20 A5 Ostast	V21 vFM zum Ostast	V23 A5 Westast	V24 vFM zum Westast			
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	Reisezeiten und Qualität öV: - Reisezeit, Angebotsdichte	●	●	●	●	Verbesserung durch Entlastung des Strassennetzes	++	++
	Stausituation im Strassenverkehr: - Stauhäufigkeit	●	●	●	●	Markante Verbesserung durch Kapazitätsausbau und Entlastung	++	
	Erreichbarkeit MIV: - Belastung des Strassennetzes	●	●	●	●	Verbesserung durch neue HLS-Erschliessung	++	
	Intermodalität: - Angebot verbessert					Keine direkten Auswirkungen	/	
	Qualität im Fuss- und Veloverkehr: - Netzqualität	●	●	●	●	Verbesserung durch Verkehrsverlagerung und Entflechtung / Entlastung	+	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten: - Vorgaben	●	●	●	●	Starke Verbesserung der Entwicklungsvoraussetzungen im Agglomerationskern	++	++
	Städtebau und Lebensqualität: - Strassenraumgestaltung - Siedlungsgestaltung		●		●	Starke Verbesserung durch Entlastung und vFM	++	
	Trennwirkung:		●		●	Verbesserung durch Entlastung und vFM	+	
WK3: Verkehrssicherheit rhöht.	Verkehrssicherheit: - Unfallhäufigkeit, Anzahl Tote und Verletzte, Sachschäden		●		●	Verbesserung durch Verkehrsentslastung und vFM	+	+

Legende: ● = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen				Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK
		V20 A5 Ostast	V21 vFM zum Ostast	V23 A5 Westast	V24 vFM zum Westast			
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	Lärm: - Entwicklung der Lärmbelastung	●	●	●	●	Verbesserung durch Verkehrsentlastung	+	+
	Luft/CO2: - Entwicklung der Luftbelastung	●	●	●	●	Örtliche Verbesserung durch Verkehrsentlastung; punktuelle Mehrbelastung	+	
	Flächenbeanspruchung:	●	●	●	●	Flächenbeanspruchung in Anschlussbereichen und offen geführten Abschnitten	-	-
	Zerschneidung von Landschaftsräumen:	●	●	●	●	Landschaftliche Eingriffe in Anschlussbereichen und offen geführten Abschnitten	-	
WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt	Investitions- und Betriebskosten: - Wirtschaftlichkeit und Auslastung - Tragbarkeit der Kosten - Finanzierungsschlüssel	●	●	●	●	Hohe Investitionskosten bei guter Wirkung Tragbar im Rahmen des Nationalstrassenprogramms	/	/

Legende: ● = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

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

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen					Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK
		V25 Erschliessung Güterbhf.	V26 SBB-Doppelspur Ligerz	V27 Angebotsausbau	V28 Road-Pricing	V29 ÖV-Achse Ost-West			
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	Reisezeiten und Qualität öV: - Reisezeit, Angebotsdichte		•	•	•	•	Kapazitätsausbau und Netzverdichtung	++	+
	Stausituation im Strassenverkehr: - Stauhäufigkeit				•		Entlastung durch Lenkungsmassnahmen (V28)	+	
	Erreichbarkeit MIV: - Belastung des Strassennetzes	•			•		Entlastung durch Lenkungsmassnahmen (V28) und Ergänzung Strassennetz (V25)	+	
	Intermodalität: - Angebot verbessert				•		Indirekte Verbesserung der Rahmenbedingungen	+	
	Qualität im Fuss- und Veloverkehr: - Netzqualität	•					Schliessen einer Netzlücke	+	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten: - Vorgaben	•		•		•	Voraussetzungen für Siedlungsentwicklung nach innen verbessert	++	++
	Städtebau und Lebensqualität: - Strassenraumgestaltung - Siedlungsgestaltung						Keine direkten Auswirkungen	/	
	Trennwirkung:	•	•	•		•	unterschiedliche Auswirkungen; Ligerz: Verbesserung	+	
WK3: Verkehrssicherheit erhöht.	Verkehrssicherheit: - Unfallhäufigkeit, Anzahl Tote und Verletzte, Sachschäden	•	•	•		•	Unterschiedliche Auswirkungen auf Verkehrssicherheit	/ bis +	/ bis +

Legende: • = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen					Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK
		V25 Erschliessung Güterbhf.	V26 SBB-Doppelspur Ligerz	V27 Angebotsausbau	V28 Road-Pricing	V29 ÖV-Achse Ost-West			
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	Lärm: - Entwicklung der Lärmbelastung	•	•	•	•	•	Unterschiedliche Auswirkungen; deutliche Verbesserung V26	/ bis +	/ bis +
	Luft/CO2: - Entwicklung der Luftbelastung	•	•	•	•	•	Unterschiedliche Auswirkungen	/ bis +	
	Flächenbeanspruchung:	•	•	•		•	Punktuell negative Auswirkung infolge Infrastrukturausbau; Verbesserung V26	/	
	Zerschneidung von Landschaftsräumen:		•				Keine direkten Auswirkungen; Verbesserung V26	/	
WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt	Investitions- und Betriebskosten: - Wirtschaftlichkeit und Auslastung - Tragbarkeit der Kosten - Finanzierungsschlüssel	•	•	•	•	•	unterschiedliche Beurteilung Tragbarkeit der Kosten z.T. noch ungewiss	/ bis +	/ bis +

Legende: ● = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

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

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen					Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK
		V30 A5-Umfahrung Twann	V31 Zweiradführung linkes Bielerseeufer	V32 A5-Umfahrung Tüscherz-Alfermée	V33 Ausbau T6 Lyss-Biel	V34 Option A5-Anschluss Orpund			
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	Reisezeiten und Qualität öV: - Reisezeit, Angebotsdichte						Keine direkten Auswirkungen	/	+
	Stausituation im Strassenverkehr: - Stauhäufigkeit	•		•	•	•	Verbesserung durch Entlastung lokaler Netze	+	
	Erreichbarkeit MIV: - Belastung des Strassennetzes	•		•	•	•	Verbesserung durch Kapazitätsausbau	+	
	Intermodalität: - Angebot verbessert						Keine direkten Auswirkungen	/	
	Qualität im Fuss- und Veloverkehr: - Netzqualität	•	•	•			Verbesserung durch Verkehrsverlagerung und Entflechtung	+	
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	Konzentration von Aktivitäten an Siedlungsschwerpunkten: - Vorgaben	•		•	•	•	Punktuelle Auswirkungen auf Siedlungsentwicklung; Verbesserung örtlicher ENTwicklungsvoraussetzungen	/	/
	Städtebau und Lebensqualität: - Strassenraumgestaltung - Siedlungsgestaltung	•		•			Verbesserung von Ortsdurchfahrten	+	
	Trennwirkung:	•		•			Verbesserung von Ortsdurchfahrten	+	
WK3: Verkehrssicherheit erhöht.	Verkehrssicherheit: - Unfallhäufigkeit, Anzahl Tote und Verletzte, Sachschäden	•	•	•			Verbesserung zu erwarten durch Reparaturmassnahmen und Entflechtung	+	+

Legende: ● = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung

Wirkungskriterien (WK)	Indikatoren: - Kenngrössen	Massnahmen					Wirkung	Bewertung Indikator	Bewertung WK
		V30 A5-Umfahrung Twann	V31 Zweiradführung linkes Bielerseeufer	V32 A5-Umfahrung Tüscherz-Alfermée	V33 Ausbau T6 Lyss-Biel	V34 Option A5-Anschluss Orpund			
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	Lärm: - Entwicklung der Lärmbelastung	●		●			Verbesserung durch Sanierung am linken Bielerseeufer	++	/ bis +
						●	Lokale Verschlechterung im Bereich Anschluss Orpund, dafür Verbesserung auf dem restl. Netz	/	
	Luft/CO2: - Entwicklung der Luftbelastung	●		●			Verbesserung durch Sanierung am linken Bielerseeufer	+	
						●	Lokale Verschlechterung im Bereich Anschluss Orpund	-	
	Flächenbeanspruchung:	●		●			Verbesserung durch Sanierung am linken Bielerseeufer (V30, V32: ++)	++	
					●	●	Verschlechterung durch Eingriffe T6 und Anschluss Orpund	-	
Zerschneidung von Landschaftsräumen:	●		●			Verbesserung durch Sanierung am linken Bielerseeufer	+		
				●	●	Tendenziell Verschlechterung durch T6 und im Bereich Anschluss Orpund	-		
WK5: Investitions- und Betriebskosten beurteilt	Investitions- und Betriebskosten: - Wirtschaftlichkeit und Auslastung - Tragbarkeit der Kosten - Finanzierungsschlüssel	●	●	●	●	●	Hohe Investitions- und Betriebskosten; Tragbarkeit für Bund und Kanton noch ungewiss	-	-

Legende: ● = relevante Massnahme ++ = sehr günstige Wirkung + = günstige Wirkung / = neutrale Wirkung - = ungünstige Wirkung -- = sehr ungünstige Wirkung