

Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR
Verein seeland.biel/bienne

Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr 04 Agglomeration Biel

Zusatzbericht 2007



12.07.2007

.....

Auftraggeber

Amt für Gemeinden und Raumordnung des Kantons Bern, Nydegasse 11/13 Bern
Verein seeland.biel/bienne, c/o Berz Hafner + Partner AG, Fliederweg 10, Bern

Auftragnehmer

Projektkoordination, Redaktion Zusatzbericht

Berz Hafner + Partner AG, Fliederweg 10, Bern; Rudolf Hartmann, Thomas Berz, Irène Müller

Bearbeitung Umsetzungsprogramme

Umsetzungskonzept Bus-Bevorzugung

Arge Transitec Dudler:

Transitec SA, av. des Boveresses, Lausanne; Christian Camandona
Felix Dudler, Gurzelenstrasse 3, Biel

Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr

Planum Biel AG, Rechbergerstrasse 1, Biel; Daniel Sigrüst, Thomas Zahnd

Umsetzungsprogramm Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität

ARGE MMBiel:

synergo, Grubenstrasse 12, Zürich; Roberto de Tommasi
Planungsbüro Jud, Bolleystrasse 29, Zürich; Stefan Schneider

Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel

Croptier Dudler Hähnle Pieri GmbH, Gurzelenstrasse 3, Biel

Inhalt

1	Einleitung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Aufgabe	5
1.3	Vorgehen	6
1.4	Grundlagen.....	6
2	Kurzzusammenfassung des AP Biel.....	8
2.1	Handlungsbedarf.....	8
2.2	Stossrichtungen und Ziele	9
2.3	Massnahmenpakete und Programmperioden	10
2.4	Agglomerationsperimeter	11
3	Umsetzungsprojekte	13
3.1	Inhalt und Stand der Bearbeitung	13
3.2	Konsolidierung	13
3.3	Ergänzungen zum AP Biel gemäss Zwischenbeurteilung des Bundes	16
4	Prioritäre Massnahmen Verkehr	17
4.1	Massnahmenkategorien.....	17
4.2	Bildung von Massnahmenpaketen	18
5	Realisierung und Finanzierung	20
5.1	Trägerschaft/Organisation	20
5.2	Finanzierung.....	20
6	Wirksamkeit	22
7	Massnahmenblätter A-Massnahmen	24

Abbildungen

Abbildung 1:	Vorgehensschritte	7
Abbildung 2:	Agglomerationsperimeter	12
Abbildung 3:	Übersichtsplan A-Massnahmen	25

Tabellen

Tabelle 1:	Laufende Umsetzungsprojekte (Stand Juni 2007)	14
Tabelle 2:	Übersicht prioritäre Verkehrsmassnahmen	19
Tabelle 3:	Übersicht Kosten und Finanzierung A-Massnahmen	21
Tabelle 4:	Gesamtübersicht der prioritären Massnahmen	23

1 Einleitung

1.1 Ausgangslage

Ende 2005 hat der Kanton Bern die bernischen Agglomerationsprogramme (Bern, Thun, Biel, Langenthal, Interlaken) zusammen mit einer kantonalen Synthese dem Bund für eine Zwischenbeurteilung vorgelegt. Im Herbst 2006 haben die eidgenössischen Räte dem Infrastrukturfonds zugestimmt und damit die Grundlage für die Mitfinanzierung von Agglomerationsvorhaben durch den Bund geschaffen. Im Januar 2007 wurde der Zwischenbericht des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen im Kanton Bern vorgestellt. Im März 2007 hat der Kanton Bern das weitere Vorgehen für die Fertigstellung der Agglomerationsprogramme und die definitive Eingabe beim Bund bis Ende 2007 festgelegt.

Daraus ergeben sich folgende **Vorgaben für die weitere Bearbeitung des Agglomerationsprogramms Biel** (AP Biel):

- Der Zwischenbericht des Bundes vom Januar 2007 kommt zu Schluss, dass das AP Biel die Grundanforderungen an Agglomerationsprogramme grösstenteils erfüllt. Vor allem bei den Massnahmen im Siedlungsbereich werden noch ergänzende Angaben und Konkretisierungen verlangt. Eine grundlegende Überarbeitung des AP Biel ist aber nicht erforderlich.
- Aus Mitteln des Infrastrukturfonds können Beiträge zugunsten von Infrastrukturen des Strassen-, Schienen- und Langsamverkehrs in Städten und Agglomerationen gesprochen werden. Erstmals ist dies für die Finanzierungsperiode 2011-14 möglich. Der Bundesbeitrag an die Finanzierung von beitragsberechtigten Massnahmen variiert zwischen 30% und 50% und wird vom Kosten-Nutzen-Verhältnis des AP abhängig gemacht. Vorleistungen der Agglomerationen, welche die Wirksamkeit der beitragsberechtigten Massnahmen erhöhen, werden in der Nutzenermittlung berücksichtigt. **Bei der Priorisierung der Massnahmen spielt deren Reifegrad eine entscheidende Rolle. Priorität haben Massnahmen, für welche nachgewiesen werden kann, dass sie in der Finanzierungsperiode 2011-14 baureif sind und die Finanzierung der Kantons- und Gemeindeanteile gesichert ist. Die beitragsberechtigten Massnahmen müssen ausserdem im Agglomerationsperimeter gemäss BfS liegen und dürfen nicht vor 2011 in Angriff genommen werden.**
- Als Grundlage für Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds müssen dem Bund bis Ende 2007 Agglomerationsprogramme eingereicht werden. Nachbesserungen und Aktualisierungen sind im Rahmen des Verfahrens bis zur definitiven Erarbeitung der Botschaft zu Händen des Parlaments (Verabschiedung 2010) später teilweise möglich.
- Für Infrastrukturmassnahmen, welche vor 2011 umgesetzt oder begonnen werden, stehen keine Bundesmittel aus dem Infrastrukturfonds zur Verfügung.

1.2 Aufgabe

Die Agglomerationen im Kanton Bern sind aufgefordert, bis Mitte Juli 2007 Zusatzberichte zu den Agglomerationsprogrammen zu erarbeiten, in welchen der Umsetzungsstand der Massnahmen aktualisiert, die Massnahmen priorisiert und der Finanzierungsschlüssel für die Anteile von Kanton und Gemeinden aufgezeigt sind. Für Massnahmen, die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden sollen (A-Massnahmen), muss gezeigt werden, wie sie zwischen 2011 und 2014 die Realisierungsreife erreichen.

Die Zusatzberichte sollen soweit möglich auch Pendenzen und Klärungen enthalten, welche aus der Zwischenbeurteilung des Bundes vom Januar 2007 hervorgehen. Dabei geht es insbesondere darum, die Wirksamkeit der Massnahmen optimal darzustellen, den Nachweis der Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erbringen und die Eigenleistungen der Agglomeration herauszstreichen.

Mit dem Zusatzbericht 2007 sollen die nötigen Informationen für die Erarbeitung des kantonalen Syntheseberichts und eine positive Beurteilung durch den Bund bereitgestellt werden. Das Ziel besteht darin, optimale Voraussetzungen für die Freigabe von Bundesmitteln aus dem Infrastrukturfonds zu schaffen.

1.3 Vorgehen

Der Zusatzbericht 2007 wurde vom Leitungsgremium der Agglomeration Biel am 3. Juli 2007 verabschiedet. Er dokumentiert den Stand Mitte 2007.

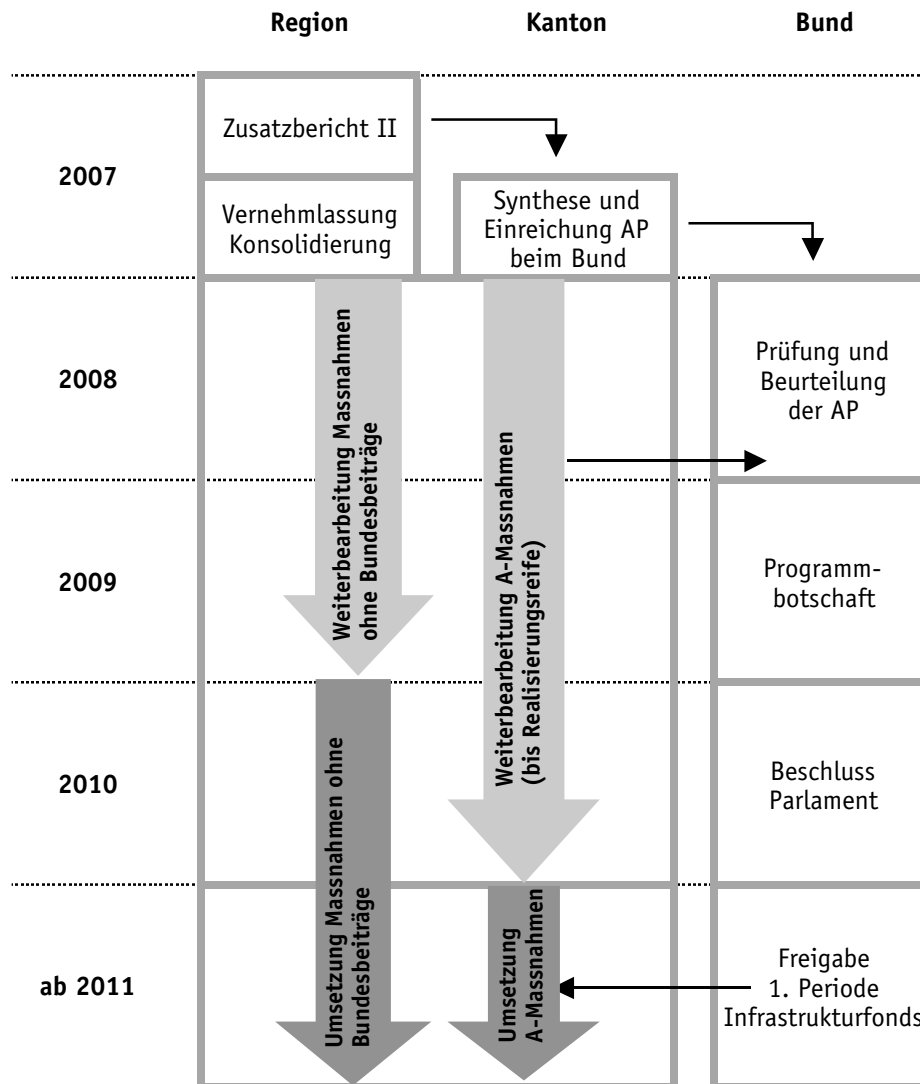
Abbildung 1 illustriert das weitere Vorgehen bis zur erstmaligen Freigabe von Bundesmitteln aus dem Infrastrukturfonds. Im Herbst 2007 findet eine Vernehmlassung in den Gemeinden der Agglomeration statt (prioritäre Massnahmen, Finanzierung, Kostenteiler). Ende 2007 wird die kantonale Synthese der bernischen AP beim Bund eingereicht. Anschliessend werden die prioritären Massnahmen von Region und Kanton weiter bearbeitet (Konkretisierung, Konsolidierung, Sicherstellung Baureife und Finanzierung). Bis Ende 2008 (Erarbeitung der Programmbotschaft zu Händen des Parlaments) sind in beschränktem Umfang Aktualisierungen zu Händen des Bundes möglich. Erste Realisierungen von Massnahmen sind bereits ab 2008 vorgesehen (Massnahmen ohne Bundesbeteiligung). Die Realisierung von A-Massnahmen folgt ab 2011.

1.4 Grundlagen

Das AP Biel ist im Hauptbericht 2004 ausführlich dargestellt. Eine Kurzzusammenfassung findet sich in Kapitel 2. Im Zusatzbericht vom Juni 2005 wurden die Ergebnisse der Vernehmlassung zum AP Biel dokumentiert. Zusätzlich wurde eine Priorisierung der Massnahmen des AP Biel vorgenommen und die Umsetzung der prioritären Massnahmen konkretisiert. Ausserdem wurde die – im Hauptbericht nur summarisch dargestellte – Wirksamkeitsanalyse der Massnahmen ergänzt und verfeinert.

Seit 2006 haben Kanton, Region und Agglomeration zehn Umsetzungsprojekte ausgelöst (siehe Kapitel 1), mit dem Ziel, die prioritären Massnahmen zu konkretisieren und die rasche Umsetzung sicherzustellen. Für den Zusatzbericht 2007 konnten die bis Juni 2007 erarbeiteten Zwischenergebnisse berücksichtigt werden. Sie lieferten insbesondere die nötigen Grundlagen für die Priorisierung der Massnahmen sowie für die Abschätzung der Kosten und des weiteren Vorgehens bis zur Realisierungsreife. Ergänzungen und Präzisierungen, die sich aus der weiteren Bearbeitung ergeben, werden bis Ende 2008 nachgereicht.

Abbildung 1: Vorgehensschritte



2 Kurzzusammenfassung des AP Biel

Die folgende Kurzzusammenfassung gibt einen gerafften Überblick über die wichtigsten Aussagen des AP Biel. Sie fasst Inhalt des Hauptberichts vom November 2004 und des Zusatzberichts vom Juni 2005 zusammen.

2.1 Handlungsbedarf

Die Analyse des heutigen Zustands und der Referenzentwicklung¹ in der Agglomeration Biel führt zu folgenden Schlussfolgerungen:

Bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel (Ostast 2015/Westast 2017) herrscht zunehmender Problem- und Leidensdruck.

- Die Funktionsfähigkeit des Verkehrsnetzes im Agglomerationskern ist heute stark gestört und wird sich in Zukunft zunehmend verschlechtern (Staus, Zeitverluste, Störungen Busbetrieb).
- Die Beeinträchtigungen durch den motorisierten Verkehr übersteigen im Stadtzentrum immer mehr ein stadtverträgliches Mass. Dazu gehören auch Behinderungen und Gefährdungen des Fuss- und Veloverkehrs.
- Infolge Verstopfung des Verkehrsknotens Biel weicht der Durchgangsverkehr vermehrt in die Quartiere des Agglomerationskerns oder in die Korridore an der Peripherie der Agglomeration aus und führt hier zu zusätzlichen Beeinträchtigungen.
- Die Entwicklungsmöglichkeiten für Nutzungen, welche auf eine gute Strassenerschliessung angewiesen sind, sind infolge von Kapazitätsengpässen im Strassennetz im Agglomerationskern beschränkt. Die wirtschaftliche Entwicklung der Agglomeration wird dadurch gehemmt.
- Zunehmende Beeinträchtigungen des Wohnumfeldes im Agglomerationskern fördern die Stadtfucht.

Die Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel (Ostast 2015/Westast 2017) bringt eine massgebende Entlastung. Dank ihrer Entlastungswirkung und der verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM wird die A5 Umfahrung Biel wesentlich zur Entschärfung der genannten Probleme beitragen.

Trotz der A5 Umfahrung Biel bleiben langfristig ungelöste Probleme. Die A5 Umfahrung löst nicht alle Probleme, insbesondere folgende Schwachstellen und Entwicklungsprobleme werden ohne adäquate Gegenmassnahmen langfristig bestehen bleiben:

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

¹ Referenzentwicklung: Prognostizierte Entwicklung in den Bereichen Siedlung und Verkehr/Mobilität unter Berücksichtigung bereits beschlossener Massnahmen (insb. Realisierung A5 Umfahrung Biel)

- Die heutigen Schwachstellen - insbesondere Netzlücken und Kapazitätsengpässe - beim öffentlichen Verkehr sowie beim Fuss- und Veloverkehr bleiben grösstenteils bestehen.

2.2 Stossrichtungen und Ziele

Aus der Analyse der Schwachstellen und Entwicklungsprobleme wird eine Strategie mit folgenden Stossrichtungen abgeleitet:

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

Ausgehend von den Stossrichtungen formuliert das AP Biel folgende Ziele:

Ziele zur Siedlungsentwicklung

- Trendkorrektur bei der regionalen Bevölkerungsentwicklung: Im Gegensatz zum Referenzszenario soll die Bevölkerung nicht nur im Umland, sondern auch in der Agglomeration und namentlich im Agglomerationskern wachsen.
- Lenkung der Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten) auf geeignete Standorte
- Abstimmen der Siedlungsentwicklung auf die Kapazitäten des Verkehrsnetzes
- Aufwertung der Siedlungsqualität im Agglomerationskern sowie in den Entwicklungsgebieten (Lärmsanierung, Quartieraufwertung, Versorgungsangebot, Naherholungsgebiete, Wohnangebot)
- Konsolidierung der Entwicklung ausserhalb der Agglomeration (zurückhaltendes Siedlungswachstum, Förderung der qualitativen Entwicklung)

Ziele zum Verkehr und zur Mobilität

- Sicherstellen der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel: Erhöhung der Anteile öV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr, Sicherstellen der Funktionsfähigkeit des MIV und des öV, Verbesserung der Sicherheit, der Koexistenz und der Stadtverträglichkeit des Strassenverkehrs
- Nachhaltige Entlastung des Strassennetzes im Agglomerationskern durch die A5 Umfahrung Biel und die verkehrlichen flankierenden Massnahmen vfM
- Ausbau einer attraktiven und leistungsfähigen öV-Achse Rechtes Bielerseeufer-Bahnhof Biel-Bözingenfeld-evt. Pieterlen (neue öV-Achse Agglo Biel)
- Langfristige Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität
- Sanierung und Reparatur der A5 am linken Bielerseeufer und der T6 Biel-Lyss

2.3 Massnahmenpakete und Programmperioden

Die Ziele sollen mit sechs Massnahmenpaketen (MP1 bis MP6) erreicht werden, deren zeitliche Abfolge sich an den Realisierungsetappen der A5 Umfahrung Biel orientiert. Sie enthalten Massnahmen, welche zur Erreichung von Zielen vor, während und nach der Realisierung der A5 Umfahrung erforderlich sind. Im Hinblick auf die Umsetzung sind die Massnahmenpakete zudem in Programmperioden gegliedert, welche auf den Vierjahresrhythmus von Finanzierungsbeschlüssen ausgerichtet sind.

Die Grenzen zwischen den Programmperioden sind fliessend. So werden einige der Massnahmen, welche in der Periode 2007–2010 in Angriff genommen werden, erst später umgesetzt. Umgekehrt werden Massnahmen der späteren Perioden teilweise bereits heute projektiert.

Die Programmperioden wurden ursprünglich unter der Annahme festgelegt, dass bereits ab 2007 Bundesbeiträge für Agglomerationsprojekte zur Verfügung stehen. Mit der zeitlichen Verschiebung auf Bundesebene haben sich auch die Zeithorizonte der Programmperioden verschoben. Die folgende Darstellung entspricht dem Stand des AP von 2004, die aktuellen Zeithorizonte sind Kapitel 4 dargestellt.

Programmperiode 2006-2010

Massnahmenpaket	Inhalt/Massnahmen	Ziele/Wirkung
MP 1	Massnahmen zur Sicherstellung der Mobilität bis zur Inbetriebnahme der A5 Umfahrung Biel	<ul style="list-style-type: none"> - Erhöhung der Anteile von öV und Langsamverkehr - Sicherstellen der Funktionsfähigkeit des MIV und des öV - Verbesserung der Sicherheit, der Koexistenz und der Stadtverträglichkeit
MP 2	Massnahmen zur Sicherstellung einer koordinierten gesamtheregionalen Entwicklung	<ul style="list-style-type: none"> - Trendkorrektur bei der regionalen Bevölkerungsentwicklung - Koordinierte Entwicklung Agglomeration-Umland
MP 3	Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung und zur Verbesserung der Siedlungsqualität in der Agglomeration Biel	<ul style="list-style-type: none"> - Konzentration der Wohn- und Arbeitsgebiete an geeigneten Standorten - Verbesserung der Siedlungsqualität - Aufwertung der Naherholungsgebiete

Programmperioden ab 2010

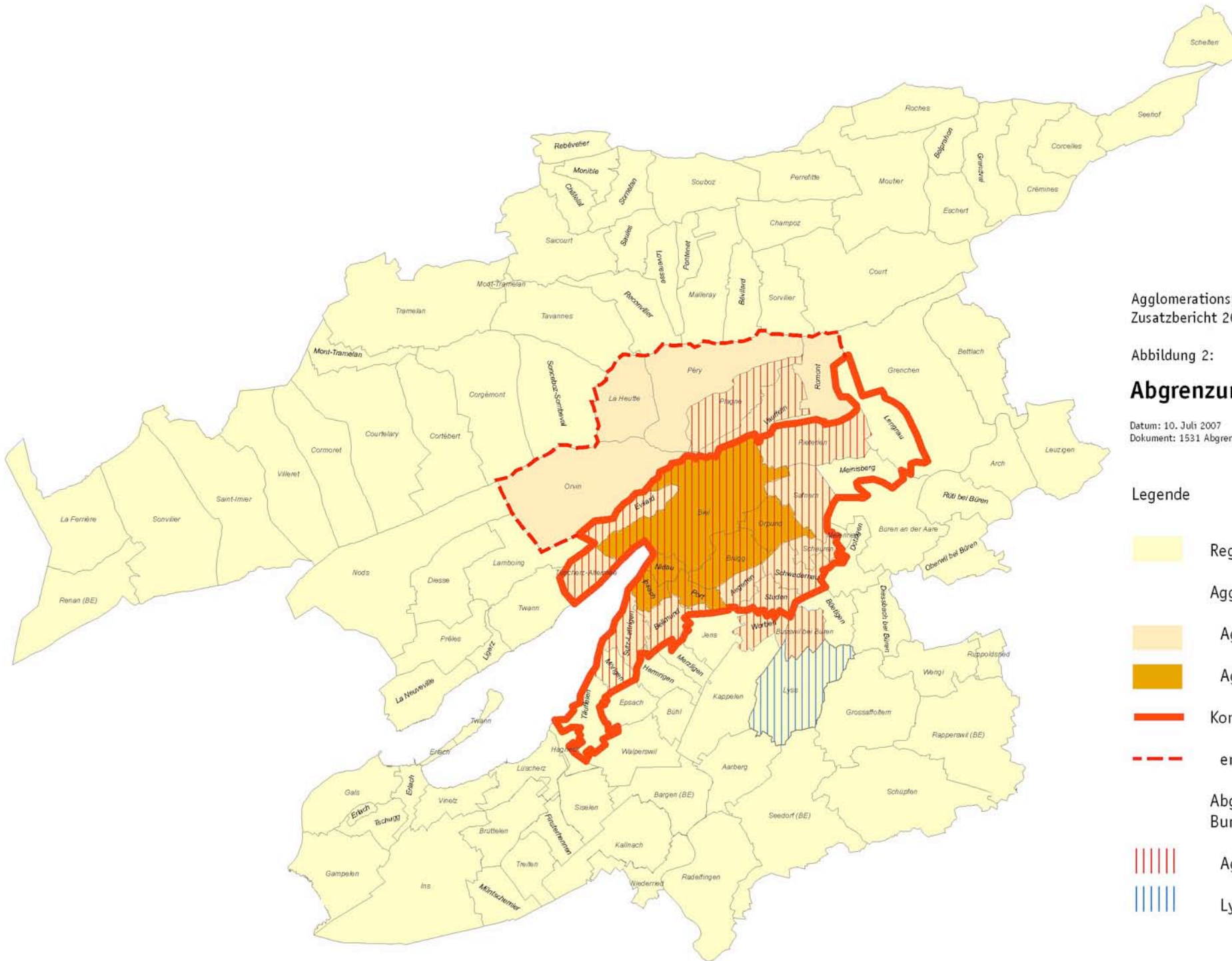
Massnahmenpaket	Inhalt/Massnahmen	Ziele/Wirkung
MP 4	Entlastung des Strassennetzes und nachhaltige Sicherstellung der Entlastungswirkung mit Hilfe der A5 Umfahrung Biel und der verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM	- Rasche Realisierung der A5 Umfahrung Biel und Sicherstellung der Realisierung von wirksamen verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM
MP 5	Massnahmen zur langfristigen Sicherstellung einer nachhaltigen Mobilität und zur Erschliessung der Region	- Aufrechterhalten des erreichten Modal-Splits - Verbesserung der öV-Erschliessung (insb. am rechten Bielerseeufer) - Erschliessung neuer Entwicklungsstandorte
MP 6	Massnahmen zur Reparatur und Ergänzung des übergeordneten Verkehrsnetzes	- Verminderung von Beeinträchtigungen - Erhöhung der Verkehrswirksamkeit und -sicherheit

2.4 Agglomerationsperimeter

Für das AP Biel sind verschiedene - funktional, statistisch oder politisch - begründete Perimeter von Bedeutung (siehe Abbildung 2):

- Der (grossräumige) Untersuchungsperimeter des AP Biel umfasst das Gebiet der RVK 1 mit den Regionen seeland.biel/bienne, Grenchen-Büren, Jura-Bienne und Centre-Jura. Bei Massnahmen, welchen diesen Gesamtperimeter betreffen, wird im AP der Begriff ‚Region‘ verwendet.
- Die Agglomeration Biel selbst wird funktional differenziert in den Agglomerationskern und den Agglomerationsgürtel. Neben der Agglomeration Biel liegen auch die Agglomeration Grenchen sowie die isolierte Stadt Lyss innerhalb des Gesamtperimeters (Region).
- In politischer Hinsicht ist die Konferenz Agglomeration Biel des Vereins seeland.biel/bienne relevant, die seit 2006 (als Nachfolgeorganisation der Agglo-Plattform Biel) das AP Biel bearbeitet.
- Für Bundesbeiträge aus dem Infrastrukturfonds ist der statistisch definierte Agglomerationsperimeter gemäss Bundesamt für Statistik (BFS) relevant. Beiträge sind nur möglich an Massnahmen innerhalb dieses Perimeters.

Der Bearbeitungsperimeter der Umsetzungsprogramme zum AP Biel umfasste ursprünglich die Gemeinden der Konferenz Agglomeration Biel. Im Hinblick auf mögliche Bundesunterstützung wurde der Bearbeitungsperimeter zusätzlich auf die Gemeinden Worben, Busswil und Lyss ausgedehnt.



Agglomerationsprogramm Biel
Zusatzbericht 2007

Abbildung 2:

Abgrenzungen

Datum: 10. Juli 2007
Dokument: 1531 Abgrenzungen.mxd

Legende

- Region (RVK-Perimeter)
- Agglomeration:
- Agglomerationsgürtel
- Agglomerationskern
- Konferenz Agglomeration Biel
- erweiterter Perimeter
- Abgrenzung gemäss Bundesamt für Statistik:
- Agglomeration Biel
- Lyss (isolierte Stadt)

3 Umsetzungsprojekte

3.1 Inhalt und Stand der Bearbeitung

Die Agglomeration hat im August 2006 ein Umsetzungsprogramm für die Jahre 2006/07 verabschiedet. Das Programm fokussiert auf die Weiterbearbeitung von prioritären Massnahmen, bei welchen die Trägerschaft und Federführung bei der Agglomeration liegen und welche nicht bereits Gegenstand anderer Trägerschaften sind (namentlich Planung der A5 Umfahrung und der verkehrlichen flankierenden Massnahmen vFM, Planung von öV-Massnahmen).

Tabelle 1 gibt einen Überblick über den Inhalt und den Stand der laufenden Umsetzungsprojekte.

Die Umsetzungsprojekte zeigen, dass die Agglomeration gewillt ist, das AP Biel konsequent umzusetzen. Dies gilt auch für Massnahmen, welche nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden können. Die Leistungen, welche die Agglomeration aus eigener Kraft vorantreibt und umsetzt, tragen wesentlich zur Wirksamkeit des AP Biel bei. Dazu gehören z.B. alle Massnahmen, welche vor 2011 realisiert werden (z.B. in den Bereichen Bus-Bevorzugung und Langsamverkehr), die Einführung eines Mobilitätsmanagements oder die Massnahmen zur Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. **Grossen Stellenwert für die Agglomeration hat insbesondere die Erarbeitung des Richtplans Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel, der für die Lenkung und Koordination der räumlichen Entwicklung wegweisend ist.**

3.2 Konsolidierung

Bis Ende 2007 findet eine Vernehmlassung bei den Agglomerationsgemeinden zum Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel sowie zu den prioritären Massnahmen und den im Rahmen der Umsetzungsprojekte erarbeiteten Realisierungsprogrammen statt. Allfällige Änderungen oder Präzisierungen, die sich aufgrund der Vernehmlassung ergeben, können im Rahmen der Ende 2008 vorgesehenen Aktualisierung bei Kanton und Bund nachgereicht werden. (Zum Vorgehen siehe Abbildung 1 auf Seite 7.)

Tabelle 1: Laufende Umsetzungsprojekte (Stand Juni 2007)

Umsetzungsprojekt	Vorgehen/Stand Ende 2007	Massnahmen/Ziele
Angebotskonzept öV 2008-2010	Erarbeiten eines Angebotskonzepts für die Periode 2008-2010 (RVK) Grundlage: Massnahmenblatt V1 AP 2004/ Zusatzbericht 2005 Stand Ende 2007: Grundlagen für Angebotskonzept liegen vor	Mit Fahrplanverdichtungen und -optimierungen sowie Ergänzungen von Bus- und Trolleybuslinien werden die Kapazitäten und die Attraktivität des öV erhöht.
Umsetzungskonzept Bus-Bevorzugungsmassnahmen	Erarbeiten eines Umsetzungsprogramms: Massnahmen, Kosten, Umsetzung (Agglomeration) Grundlage: Massnahmenblatt V1 AP 2004/Zusatzbericht 2005 Stand Ende 2007: Umsetzungsprogramm liegt vor, Realisierung ab 2008 (Gemeinden, Kanton)	Mit gezielten Massnahmen (Steuerung von Lichtsignalanlagen, separate Busspuren, Kaphaltstellen usw.) wird sichergestellt, dass Busse und Trolleybusse auch in Spitzenzeiten ohne wesentliche Zeitverluste im Agglomerationskern verkehren können.
Zweckmässigkeitsbeurteilung Neue öV-Achse Agglo Biel	Bereitstellen von Entscheidungsgrundlagen im Rahmen einer ZMB: Variantenbeurteilung, technische Machbarkeit, Stadtverträglichkeit, Kosten-Nutzen-Verhältnis (Agglomeration) Grundlage: Massnahmenblatt V29 AP 2004/Zusatzbericht 2005 Stand Ende 2007: in Bearbeitung, Abschluss Februar 2008	Eine leistungsfähige, attraktive öV-Achse soll das rechte Bielerseeufer, den Bahnhof Biel und die Entwicklungsgebiete Rangierbahnhof und Bözingenfeld verbinden. Angesichts der geplanten Grossvorhaben (Rolex, Hornbach, Stades de Bienne) hat die öV-Erschliessung des Bözingenfelds grosse Bedeutung und hohe Dringlichkeit. Eine spezielle Herausforderung stellt das Eidgen. Turnfest 2013 dar.
Umsetzungskonzept Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität	Erarbeiten eines Konzepts für ein mehrjähriges Mobilitätsmanagement: Ziele, Strategie, Massnahmen, Kosten, Umsetzung (Agglomeration) Grundlage: Massnahmenblätter V4/V5 AP 2004/Zusatzbericht 2005 Stand Ende 2007: Umsetzungsprogramm liegt vor, Realisierung ab 2008 (Agglomeration)	Aufbau von Dienstleistungen und Angeboten in den Bereichen Information/ Auskunftsverkauf, Consulting, Kombinierte Mobilität und Bewusstseinsbildung.
Umsetzungskonzept Fuss- und Veloverkehr	Erarbeiten eines Umsetzungsprogramms: Massnahmen, Kosten, Umsetzung (Agglomeration) Grundlage: Massnahmenblätter V5/V6/V8/V9 AP 2004/Zusatzbericht 2005 Stand Ende 2007: Umsetzungsprogramm liegt vor, Realisierung ab 2008 (Gemeinden, Kanton)	Mit Netzergänzungen, Aufwertungsmassnahmen auf Hauptverkehrs- und Quartierstrassen und zusätzlichen Veloparkieranlagen an Bahnhaltstellen und in den Gemeinden wird die Attraktivität des Langsamverkehrs erhöht. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung in den Quartieren (Tempo 30, Unterbinden des Durchgangsverkehrs, Aufwertung des öffentlichen Raums) erhöhen die Verkehrssicherheit und Wohnqualität.

Fortsetzung von Seite 13

Umsetzungsprojekt	Vorgehen	Massnahmen/Ziele gemäss AP
Richtplan verkehrliche flankierende Massnahmen vfM	<p>Im Rahmen der Ausführungsprojekte zum A5 Ostast wurden die vfM erarbeitet und in einem Dokument festgehalten. In der Genehmigung des UVEK werden die vfM nur grundsätzlich behandelt. Das TBA und die Gemeinden sind übereingekommen, die konkreten Ergebnisse in einem teilregionalen Richtplan festzuhalten. Dieser soll insbesondere auch als Basis für die vorgezogene Realisierung und für die Koordination mit den übrigen relevanten Planungen dienen.</p> <p>Grundlage: Massnahmenblätter V8/V21/V24 AP 2004/Zusatzbericht 2005</p> <p>Stand Ende 2007: Entwurf des Richtplans liegt für einen Teilbereich (Ostast) vor. Entwurf für gesamten Perimeter liegt Ende 2008 vor.</p>	<p>Die A5 Umfahrung Biel entlastet das Strassennetz im Agglomerationskern massgeblich. Mit den vfM wird die Entlastung verstärkt und langfristig gesichert, und es werden stadtverträgliche Verkehrsverhältnisse geschaffen. Die vfM sind zugleich Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs und tragen zur Aufwertung der Strassenräume und Quartiere bei.</p>
Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer	<p>Erarbeiten eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Ortsdurchfahrten</p> <p>Grundlage: Massnahmenblatt V8 AP 2004/Zusatzbericht 2005</p> <p>Stand Ende 2007: in Bearbeitung (Kanton)</p>	<p>Der Verkehr auf der Hauptstrasse wird mit betrieblichen und gestalterischen Massnahmen optimiert und die Strassenraumgestaltung verbessert. Wichtige Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs sind integriert.</p>
Führungsinstrument Verein seeland.biel/bienne	<p>Erarbeiten des Führungsinstrument</p> <p>Grundlage: Massnahmenblatt S1 AP 2004/Zusatzbericht 2005</p> <p>Stand Ende 2007: in Bearbeitung, Abschluss Frühling 2008 (Region)</p>	<p>Erarbeiten einer gesamtsregionalen Entwicklungsstrategie und eines Führungsinstruments als Grundlage für die Koordination und die Prioritätensetzung bei den Aufgaben und Projekten.</p>
Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel	<p>Erarbeiten des Richtplans</p> <p>Grundlage: Massnahmenblatt S4 AP 2004/Zusatzbericht 2005</p> <p>Stand Ende 2007: Richtplanentwurf liegt vor, Konsolidierung und Beschlussfassung 2008</p> <p>(Agglomeration)</p>	<p>Mit behördenverbindlichen Vorgaben wird die langfristige räumliche Entwicklung der Agglomeration in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft gelenkt und koordiniert.</p>
Konzept Naherholung und Landschaft entlang des Nidau-Büren-Kanals	<p>Erarbeiten eines Konzepts mit konkreten Umsetzungsmassnahmen</p> <p>Grundlage: Massnahmenblatt S10 AP 2004/Zusatzbericht 2005</p> <p>Stand Ende 2007: Konzept liegt vor, Realisierung ab 2008 (Gemeinden)</p>	<p>Mit gezielten Massnahmen wird der Nidau-Büren-Kanal als zusammenhängendes Naherholungsgebiet für die Agglomeration gesichert und aufgewertet.</p>

3.3 Ergänzungen zum AP Biel gemäss Zwischenbeurteilung des Bundes

Der Bund hat in seiner Zwischenbeurteilung vom Januar 2007 verschiedene Ergänzungen und Präzisierungen des AP Biels verlangt, insbesondere bei der Analyse der Siedlungsentwicklung (Einwohner- und Arbeitsplatzdichten, Bauzonenreserven mit Erschliessungsgüte usw.) und des öffentlichen Verkehrs.

Die gewünschten Analysen zur Siedlungsentwicklung werden zurzeit im Rahmen des Richtplans Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel erarbeitet und liegen Anfang 2008 vor. Im Rahmen des Angebotskonzepts öV werden ebenfalls bis 2008 ergänzende Grundlagen zu den Strukturdaten sowie zur Angebots- und Linienstruktur des öV erarbeitet.

Die folgenden regionalen Instrumente sind für die Agglomeration bereits heute massgebend:

- Richtplan verkehrsintensive Vorhaben ViV: Der im März 2005 genehmigte Richtplan ViV (Zeithorizont 2015) legt Standorte für verkehrsintensive Vorhaben in der engeren Agglomeration Biel sowie die verfügbaren Fahrleistungskredite fest. Der Richtplan wurde bereits in verschiedenen Fällen angewendet und setzt zusätzlichen verkehrsintensiven Nutzungen in der Agglomeration Biel enge Grenzen.
- Richtplan Region Biel-Seeland: Der im Jahr 1992 genehmigte Richtplan bezweckte bereits die Abstimmung von Siedlung und Verkehr und beinhaltet insbesondere Festlegungen zur Siedlung und zur Landschaft. Infolge der damals offenen Linienführung der A5 Umfahrung Biel wurden Verkehrsprojekte nur partiell integriert. Die Entwicklung der letzten 15 Jahre verlief im Rahmen des Richtplans. Der in Erarbeitung befindliche Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel wird den Regionalen Richtplan 1992 ablösen.
- Richtplan Linkes Bielerseeufer: Der 2006 genehmigte Richtplan legt die Vorstellungen der Region und des Kantons zur künftigen Gestaltung der Infrastrukturen am linken Bielerseeufer (A5, SBB, Zweiradführung) fest und beinhaltet Grundsätze zur Entwicklung und zur Landschaft. Der Richtplan dient als Basis für die weiteren Schritte.
- Korridorstudie rechtes Bielerseeufer: Die im Jahr 2002 als Vereinbarung unterzeichnete Korridorstudie legt die Strategie für die Weiterentwicklung des Verkehrs und für einzelne Aspekte dazu fest. Die Korridorstudie findet ihren Niederschlag im AP Biel, in den Angebotskonzepten zum öffentlichen Verkehr, in der Planung der A5 im Raum Nidau sowie in den kommunalen und kantonalen Planungen.

4 Prioritäre Massnahmen Verkehr

4.1 Massnahmenkategorien

Unter Berücksichtigung der Anforderungen des Bundes (Beitragsberechtigung, Reifegrad) werden vier Kategorien von prioritären Verkehrsmassnahmen unterschieden (siehe Tabelle 2). Für die prioritären Siedlungsmassnahmen verweisen wir auf die Kapitel 3 (Tabelle 1) und 6 (Tabelle 4).

A-Massnahmen erfüllen folgende Kriterien:

- Es handelt sich um prioritäre Infrastrukturvorhaben für den öffentlichen Verkehr, den Langsamverkehr oder den motorisierten Individualverkehr.
- Die Vorhaben erreichen im Zeitraum 2011 bis 2014 die Realisierungsreife (Bewilligungsverfahren abgeschlossen, Finanzierung und Realisierung gesichert).
- Die Realisierung kann im Zeitraum 2011 bis 2014 begonnen werden.
- Die Massnahmen betreffen Gemeinden im Agglomerationsperimeter (Definition gemäss BFS).

B-Massnahmen sind erst nach 2014 realisierungsreif und erfüllen ansonsten die gleichen Kriterien wie A-Massnahmen.

X-Massnahmen sind prioritäre Massnahmen, welche nicht durch Mittel aus dem Infrastrukturfonds mitfinanziert werden können. Darunter fallen Massnahmen, deren Realisierung vor 2011 begonnen wird, betriebliche und Informationsmassnahmen (z.B. Mobilitätsmanagement) sowie Massnahmen, die ausserhalb des Agglomerationsperimeters gemäss BFS liegen. X-Massnahmen sind Leistungen von Kanton, Region und Agglomeration, welche die beitragsberechtigten A- und B-Massnahmen ergänzen und deren Wirkung verstärken.

N-Massnahmen sind prioritäre Massnahmen an Nationalstrassen, die durch Nationalstrassengelder finanziert werden und keine zusätzlichen Mittel aus dem Infrastrukturfonds beanspruchen können. Darunter fallen die A5 Umfahrung Biel inkl. vFM (V20/V23, V21/V24), sowie weitere Massnahmen wie die Verkehrsentflechtung A16 Taubenloch und der Vollanschluss A16 Reuchenette (V10).

Kategorie	Infrastruktur-Massnahme	Massnahme Betrieb/Information	im Agglomerimeter gemäss BFS	Beitragsberechtigung Infrastrukturfonds	Finanzierung Nationalstrassen	Realisierungsreife
A-Massnahmen	X		X	X		2011-2014
B-Massnahmen	X		X	X		nach 2014
X-Massnahmen	X	X				2008-2014
N-Massnahmen	X				X	2008-2014

X = zwingende Voraussetzung

4.2 Bildung von Massnahmenpaketen

In den Bereichen Bus-Bevorzugung und Langsamverkehrs-Netz sind zahlreiche kleinere Einzelmassnahmen vorgesehen, die für sich betrachtet kaum agglomerationsrelevante Wirkung haben, in ihrer Gesamtheit aber wesentlich zur Verbesserung der jeweiligen Netze und damit zur Zielerreichung des AP beitragen.

Um diese Gesamtwirkung zu dokumentieren, werden Einzelmassnahmen mit thematischem Zusammenhang und gleichem Realisierungszeitraum zu Massnahmenpaketen (MP) gebündelt.

Massnahmenpakete Bus-Bevorzugung:

MP Busspuren

MP Dosierung/Verkehrslenkung

MP Haltestellen

MP Lichtsignalanlagen

MP Markierung/Verkehrsregime

MP Betrieb/Technik

Massnahmenpakete Langsamverkehr:

MP Schliessen von Netzlücken

MP Reparatur Hauptverkehrsstrassen

MP Reparatur Quartiere

MP Intermodale Schnittstellen

In den Massnahmenpaketen Bus-Bevorzugung und Langsamverkehr sind verschiedene Massnahmen nicht enthalten, die als Bestandteile anderer Projekte realisiert werden (z.B. mit der Sanierung der Ortsdurchfahrten am rechten Bielerseeufer oder im Rahmen der vFM zur A5 Umfahrung). Bei der Beurteilung des AP bezüglich der Verbesserung der öV- und Langsamverkehrs-Netze müssen diese Massnahmen ebenfalls berücksichtigt werden.

Tabelle 2: Übersicht prioritäre Verkehrsmassnahmen (prioritäre Siedlungsmassnahmen s. Tabellen 1 und 4)

Kat.	Massnahmenbereich	Nr.	Massnahme/ Massnahmenpaket (MP)	Stand Ende 2007	Realisierungsbeginn	Kosten (Mio Fr.)	Kostenteiler ¹⁾	Zuständigkeit
A	Infrastruktur öV	A1	Abschnittsweiser Doppelspurusbau BTI	Projektstudien vorhanden	2011-14	20	Bund: 30-50% Kanton: 50-70% (Evtl. Finanzierung nach Eisenbahngesetz: Bund 57%, Kanton 43%)	Kanton
A		A2	Neue öV-Achse Agglo Biel	ZMB in Arbeit	2011-14	100	Schiene: 30-50% Strasse: 30-50% Bund: 50-70% Kanton: 50-70% Gemeinden: - max. 25-35% min. 25-35% ²⁾	Kanton
A	Bus-Bevorzugung	A3	MP Busspuren MP Dosierung/Verkehrslenkung MP Haltestellen MP Lichtsignalanlagen MP Markierung/Regime MP Betrieb/Technik	Umsetzungskonzept vorhanden	2011-14	2 ³⁾	Bund: 30-50% Kanton: 50-70% auf Kantonsstrassen Gemeinden: max. 25-35% auf Gemeindestrassen mind. 25-35% auf Gemeindestrassen ²⁾	Agglomeration, Gemeinden
A	Infrastruktur Langsamverkehr	A4	MP Schliessen von Netzlücken MP Reparatur Hauptverkehrsstr. MP Reparatur Quartiere MP Intermodale Schnittstellen	Umsetzungskonzept vorhanden	2011-14	10 6 13,5 6	Bund: 30-50% Kanton: 50-70% auf Kantonsstrassen max. 25-35% auf Gemeindestrassen Gemeinden: mind. 25-35% auf Gemeindestrassen ²⁾	Agglomeration, Gemeinden
A	Infrastruktur MIV	A5	Korridor rechtes Bielerseeufer (Sanierung Ortsdurchfahrten Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen)	Korridorstudie und einzelne Projekte vorhanden	2011-14	10	Bund: 30-50% Kanton: 50-70% auf Kantonsstrassen; max. 25-35% auf Gemeindestrassen Gemeinden: min. 25-35% auf Gemeindestrassen	Kanton
A		A6	Spitalzubringer Biel	Projektstudien vorhanden	2011-14	5	Bund: 30-50% Kanton: max. 25-35% Agglo/Biel: min. 25-35% ²⁾ (Spital als Träger)	Stadt Biel
A		A7	Neuerschliessung Industriezone Lyss-Nord/Areal Creabéton Matériaux AG	Trassee, vFM und ökolog. Ersatz planerisch gesichert	2011-14	22	Bund: 30-50% Kanton: max. 25-35% Gemeinden/Grundeigentümer: min. 25-35%	Gemeinden
B	Infrastruktur Langsamverkehr	V6 V8	MP Schliessen von Netzlücken MP Reparatur Hauptverkehrsstr.	Umsetzungskonzept vorhanden	2015-18	3 5	Bund: 30-50% Kanton: 50-70% auf Kantonsstrassen max. 25-35% auf Gemeindestrassen Gemeinden: mind. 25-35% auf Gemeindestrassen ²⁾	Agglomeration, Gemeinden
B	Infrastruktur MIV	V8-neu	Korridor Ost (Sanierung Ortsdurchfahrten Brügg, Aegerten, Studen, Worben)		2015-18	offen	Bund: 30-50% Kanton: 50-70% auf Kantonsstrassen; max. 25-35% auf Gemeindestrassen Gemeinden: min. 25-35% auf Gemeindestrassen	Kanton
X	Betrieb öV	V1	Angebotsausbau öV		laufend	offen	Kanton: 100%	RVK
X	Bus-Bevorzugung	V2	MP Busspuren MP Dosierung/Verkehrslenkung MP Haltestellen MP Lichtsignalanlagen MP Markierung/Regime MP Betrieb/Technik	Umsetzungskonzept vorhanden	2008-13	2,8 ³⁾	Kanton: 50-70% auf Kantonsstrassen Gemeinden: 50-70% auf Gemeindestrassen ²⁾	Agglomeration, Gemeinden
X	Mobilitätsverhalten	V4	Mobilitätsmanagement/ kombinierte Mobilität	Umsetzungskonzept vorhanden	ab 2008	0,7	Gemeinden: 100% Kanton: evtl. Beitrag möglich	Agglomeration
X	Infrastruktur Langsamverkehr	V5 V6 V9	MP Schliessen von Netzlücken MP Reparatur Hauptverkehrsstr. MP Reparatur MP Quartiere	Umsetzungskonzept vorhanden	2007-2010	5 1 2	Bund: 30-50% Kanton: 50-70% auf Kantonsstrassen max. 25-35% auf Gemeindestrassen Gemeinden: mind. 25-35% auf Gemeindestrassen ²⁾	Agglomeration, Gemeinden
N	Infrastruktur MIV	V10	Vollanschluss Studen	Projekt liegt vor	2011-14	16	Bund: 100% ⁴⁾	Kanton
N		V10	Verkehrsentflechtung A16 Taubenlochschlucht und Vollanschluss V16 Reuchenette	Ausführungsprojekt liegt vor		16	Bund: 85% Kanton: 15%	Kanton
N		V20	A5 Umfahrung Biel Ostast	Ausführungsprojekt genehmigt	ab 2007		Bund: gem. Nationalstrassengesetzgebung Kanton:	Kanton
N		V23	A5 Umfahrung Biel Westast	Ausführungsprojekt in Arbeit	ab 2011		Bund: gem. Nationalstrassengesetzgebung Kanton:	Kanton
N		V21 V8	vFM A5 Umfahrung Biel Ostast	Richtplan vFM in Arbeit	ab 2008	38 ⁵⁾	Bund: gem. Kostenteiler vFM ⁶⁾ Kanton: Gemeinden:	Kanton
N		V22 V8	vFM A5 Umfahrung Biel Westast	Richtplan vFM in Arbeit	ab 2011	25,2 ⁵⁾	Bund: gem. Kostenteiler vFM ⁶⁾ Kanton: Gemeinden:	Kanton
N		V34	Option A5-Anschluss Orpund⁷⁾		offen	offen	Bund: 100%	Kanton

A Infrastruktur-Massnahmen, die im Perimeter der Agglomeration (gemäss BfS) liegen, im Zeitraum 2011-14 realisierungsreif sind und deren Realisierung in diesem Zeitraum erfolgt oder begonnen wird. Detaillierte Angaben zu den A-Massnahmen enthalten die Massnahmenblätter in Kapitel 7.

B Infrastruktur-Massnahmen, die im Perimeter der Agglomeration (gemäss BfS) liegen, nach heutigem Kenntnisstand voraussichtlich im Zeitraum 2015-18 realisierungsreif sind und deren Realisierung in diesem Zeitraum erfolgt oder begonnen wird.

X Prioritäre Massnahmen, die nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden können, von der Agglomeration aber trotzdem umgesetzt werden.

N Prioritäre Massnahmen an Nationalstrassen, die durch Nationalstrassengelder finanziert werden und keine Mittel aus dem Infrastrukturfonds beanspruchen können.

¹⁾ Die **Bundesanteile** entsprechen dem heutigen Stand der eidg. Gesetzgebung resp. spezifischen Finanzierungsschlüsseln für einzelne Massnahmen (z.B. vFM). Künftige Änderungen der Nationalstrassengesetzgebung sind nicht berücksichtigt. Die **Kantons- und Gemeindeanteile** basieren auf der geplanten Änderung des kant. Strassengesetzes, wonach die Kosten vollumfänglich zu Lasten des Strasseneigentümers gehen.

²⁾ Für Massnahmen mit überkommunaler Bedeutung wird ein projektbezogener Kostenteiler vereinbart.

³⁾ Der Realisierungszeitpunkt der einzelnen Massnahmen zur Bus-Bevorzugung ist heute noch nicht im Detail bekannt. Die meisten Massnahmen werden vor 2011 realisiert und können nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Massnahmen, die ab 2011 realisiert werden, sind hingegen beitragsberechtigt. Um für solche Massnahmen Bundesbeiträge zu ermöglichen, werden die Gesamtkosten von 4,8 Mio aufgeteilt: A-Massnahmen 2,0 Mio (vorläufige Annahme: Massnahmen 56, 42, 12, 3 gemäss Massnahmenblatt A3), X-Massnahmen 2,8 Mio (restliche Massnahmen gemäss Massnahmenblatt A3). Die genaue Zuordnung ist bis Ende 2008 festzulegen.

⁴⁾ Voraussetzung ist die Umklassierung im Rahmen der laufenden Änderung der Nationalstrassengesetzgebung. Gemäss heutiger Gesetzgebung gingen die Kosten zu Lasten des Kantons, wobei Beiträge aus dem Infrastrukturfonds möglich wären.

⁵⁾ inkl. vorgezogene vFM (V8)

⁶⁾ Bundesbeiträge sind erst möglich, wenn das zugehörige Ausführungsprojekt der A5 Umfahrung genehmigt ist (Ostast: erfüllt; Westast ab ca. 2011)

⁷⁾ Der Anschluss Orpund wird im Agglomerationsprogramm 2004 als langfristige Option bezeichnet. Die Einstufung als prioritäre Massnahme ist noch zu diskutieren.

5 Realisierung und Finanzierung

5.1 Trägerschaft/Organisation

Die Federführung bei der weiteren Bearbeitung und Umsetzung der Massnahmen des AP Biel ist in den Massnahmenblättern in Kapitel 7 festgelegt.

Mit der Gründung des Vereins seeland.biel/bienne im August 2005 hat sich die regionale Trägerschaft des AP Biel geklärt und vereinfacht. Der Verein seeland.biel/bienne hat per Januar 2006 die früheren Planungsverbände Biel-Seeland und Erlach östliches Seeland (EOS) abgelöst und bildet neu die regionale Trägerschaft des AP Biel.

Innerhalb von seeland.biel/bienne ist die Zuständigkeit nach Reichweite der Massnahmen differenziert und wie folgt aufgeteilt:

- Der Verein seeland.biel/bienne ist zuständig für jene Inhalte und Massnahmen des AP Biel, welche die Gesamtregion (Regionalentwicklung) betreffen oder für das Umland der Agglomeration massgebend sind (v.a. Siedlungsentwicklung, öV-Angebot, Einzelmassnahmen). Er ist verantwortlich für die Koordination innerhalb der Region seeland.biel/bienne sowie mit den Nachbarregionen und deren Agglomerationen.
- Die Konferenz Agglomeration Biel ist zuständig für die übrigen Inhalte des AP Biel (Massnahmen im Agglomerationskern und im Agglomerationsgürtel). Die Konferenz Agglomeration Biel ist eine Gebietskonferenz von seeland.biel/bienne und umfasst die Agglomerationsgemeinden. Sie ist organisatorisch und finanziell in den Verein seeland.biel/bienne integriert, die Koordination mit den gesamtregionalen Aufgaben ist dadurch sichergestellt.

Mit dieser Organisation sind die Anforderungen des Bundes an eine klar definierte regionale Trägerschaft als Voraussetzung für eine finanzielle Unterstützung erfüllt.

Auf regionaler und Agglomerationsebene können keine verbindlichen Beschlüsse über die Umsetzung von Massnahmen des AP Biel gefasst werden. Die Beschlussfassung erfolgt in den betroffenen Gemeinden. Ab 2008 ist im Kanton Bern die (freiwillige) Bildung von Regionalkonferenzen möglich. Die Regionalkonferenzen können für die Gemeinden verbindliche regionale Richtpläne erlassen. Die Umsetzung im Rahmen der Ortsplanungen obliegt aber weiterhin den Gemeinden, ebenso bleiben diese zuständig für Finanzbeschlüsse. Die Bildung einer Regionalkonferenz Seeland/Berner Jura ist ca. ab 2010 realistisch.

5.2 Finanzierung

Die Kostenteiler für die prioritären Massnahmen basieren auf der Annahme, dass das totalrevidierte kant. Strassengesetz bis 2011 in Kraft getreten ist. Demnach gilt folgender Finanzierungsschlüssel:

Nationalstrassen	100% zu Lasten des Bundes
Kantonsstrassen	100% zu Lasten des Kantons
kommunale Strassen	100% zu Lasten der Gemeinden

Der Beitrag aus dem Infrastrukturfonds des Bundes beträgt mind. 30% bis max. 50%. Seitens des Kantons gilt der Grundsatz, dass bei einer Bundesbeteiligung an kommunale Strasseninfrastrukturen der Kanton einen Beitrag von maximal 50% der Restkosten leistet.

Auf die Gemeinden entfallen vor allem Kosten für Massnahmen an Gemeindestrassen sowie die Kosten für das Massnahmenpaket Mobilitätsmanagement. Der Kostenteiler unter den Gemeinden ist im Detail noch zu vereinbaren, wobei folgende Grundsätze gelten:

- Kosten für Einzelmassnahmen auf Gemeindestrassen gehen in der Regel zu Lasten der Standortgemeinde. Dies betrifft v.a. die Massnahmen zur Bus-Bevorzugung und für den Langsamverkehr.
- Haben solche Massnahmen eine überkommunale Bedeutung, wird projektbezogen ein Kostenteiler unter den direkt und indirekt betroffenen Gemeinden vereinbart. Für die Bezeichnung dieser Massnahmen werden einheitliche Kriterien festgelegt, die sich an den Wirksamkeitskriterien des Bundes orientieren.
- Für das Massnahmenpaket Mobilitätsmanagement, welches die ganze Region abdeckt, wird ein Kostenteiler unter Einbezug aller Regionsgemeinden vereinbart.

Die offenen Fragen zum Kostenteiler werden in der Weiterbearbeitung der Umsetzungsprojekte konkretisiert und im Rahmen der Vernehmlassung Ende 2007 konsolidiert.

Tabelle 3 zeigt die Kosten und die Finanzierungsschlüssel der A-Massnahmen im Überblick. Es handelt sich um Grobkostenschätzungen gemäss dem heutigen (unterschiedlichen) Kenntnisstand, die in der weiteren Bearbeitung zu überprüfen sind. Die Kostenteiler sind in den Massnahmenblättern in Kapitel 7 detailliert aufgeführt.

Tabelle 3: Übersicht Kosten und Finanzierung A-Massnahmen

	Kosten (Mio)	Bund (Mio)	Kanton (Mio)	Gemeinden (Mio)
A1 Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	20	6-10	10-14	-
A2 Neue öV-Achse Agglo Biel	100	30-50	45-63	5-7
A3 Bus-Bevorzugung ¹⁾				
- Kantonsstrassen	1,5	0,45-0,75	0,75-1,05	-
- Gemeindestrassen Stadt Biel	0,5	0,15-0,25	-	0,13-0,18
A4 Langsamverkehr ²⁾				
- Kantonsstrassen	3	1-1,5	1,5-2	-
- Gemeindestrassen Agglo	16,5	4,95-8,25	max. 4,13-5,78	min. 4,13-5,78
- Gemeindestrassen Stadt Biel	16	4,8-8	max. 4-5,6	min. 4,0-5,6
A5 Korridor rechtes Bielerseeufer				
- Kantonsstrasse	10	3-5	5-7	-
- Gemeindestrassen	offen	-	50%	50%
A6 Spitalzubringer Biel	5	1,5-2,5	max. 1,25-1,75	min. 1,25-1,75
A7 Neuerschliessung Industriezone Lyss Nord/Areal Creabéton Matériaux AG	22	6,6-11	max. 5,5-7,7	min. 5,5-7,7
Total	192,5	58,45-97,25	77,13-107,78	20,01-28,01 (Stadt Biel: 4,13-5,96)

¹⁾ Die A-Massnahmen (Realisierung 2011-14) sind im Detail noch zu bezeichnen. Vorläufige Annahme: Massnahmen 56, 42, 12, 3 gemäss Massnahmenblatt A3

²⁾ Die Aufteilung zwischen Kanton, Gemeindestrassen Agglo und Stadt Biel ist eine erste Annäherung auf der Basis des Massnahmenblatts A4, die noch überprüft werden muss. Für Massnahmen mit überkommunaler Bedeutung wird unter den Gemeinden ein projektbezogener Kostenteiler vereinbart.

6 Wirksamkeit

Die Höhe der Beiträge aus dem Infrastrukturfonds an Agglomerationsprojekte ist abhängig von der Wirksamkeit und dem Kosten-Nutzen-Verhältnis des Agglomerationsprogramms. Die Wirksamkeit des AP Biel und der einzelnen Massnahmen ist im Zusatzbericht 2005 ausführlich dargestellt; auf eine Wiederholung kann hier verzichtet werden. Hingegen soll die angestrebte Gesamtwirkung des AP Biel noch einmal kurz dargestellt werden.

Die Realisierung der A5 Umfahrung mit den verkehrlichen flankierenden Massnahmen ist die wichtigste Infrastrukturmassnahme in der Agglomeration Biel und das Kernstück des AP Biel. Die Inbetriebnahme ist für 2015 (Ostast) resp. 2017 (Westast) vorgesehen. Bis die A5 die volle Funktionsfähigkeit erreicht hat und ihre Entlastungswirkung entfalten kann, wird der motorisierte Verkehr in der Agglomeration weiter zunehmen. Die Auswirkungen sind u.a. abnehmende Erreichbarkeit des Agglomerationskerns, wachsende Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität und sich verschlechternde Bedingungen für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr. Die anvisierte Trendumkehr bei der Siedlungsentwicklung und die Verlagerung des motorisierten Verkehrs auf öV und Langsamverkehr werden dadurch erschwert oder gar verunmöglicht. Auch nach Inbetriebnahme der A5 Umfahrung werden die Verkehrsprobleme der Agglomeration Biel nicht gelöst sein. Langfristig ist ohne geeignete Gegenmassnahmen gar mit einer Kompensation der Entlastungswirkung durch die Verkehrszunahme zu rechnen.

Diese Ausgangslage hat die Agglomeration Biel veranlasst, im Rahmen des AP Biel zusätzliche Massnahmen vorzusehen und diese auch rasch umzusetzen. Tabelle 4 zeigt die prioritären Massnahmen des AP Biel noch einmal im Überblick. Die Beurteilung der Wirksamkeit der Massnahmen stützt sich auf die Vorgaben des Bundes (Wirksamkeitskriterien) und die Angaben im Zusatzbericht 2005 (Beurteilung).

Mit Massnahmen auf verschiedenen Ebenen (Lenkung der Siedlungsentwicklung, Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens, Verbesserung beim öV, Attraktivierung des Langsamverkehrs) ergänzt und verstärkt das AP Biel die Entlastungswirkung der A5 Umfahrung und der vfM. Das übergeordnete Ziel liegt in der Verminderung und Lenkung des Verkehrsaufkommens und in der langfristigen Sicherung der Entlastungswirkung der A5 Umfahrung. Eine zentrale Bedeutung kommt dabei der Abstimmung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu, welche in der Agglomeration Biel bereits mit dem Richtplan Region Biel-Seeland von 1992 verankert wurde. Mit dem neuen **Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel** wird zurzeit ein aktualisiertes Nachfolgeinstrument erarbeitet, welches als Grundlage für die künftige Agglomerationsentwicklung in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft dient.

Im eigenen Interesse haben Agglomeration und Region bereits damit begonnen, erste Massnahmen des AP zu realisieren. Obwohl sich die ursprüngliche Annahme, wonach erste Bundesbeiträge bereits ab 2007 gesprochen werden könnten, nicht bewahrheitet hat, sollen dringliche Massnahmen kurzfristig umgesetzt werden. **Indem die Agglomeration Biel diese Massnahmen aus eigener Kraft realisiert, dokumentiert sie ihren Willen, die Ziele des AP zu erreichen. Ausserdem verbessern diese Vorleistungen die Wirksamkeit der beitragsberechtigten A-Massnahmen ab 2011 wesentlich.**

Tabelle 4: Gesamtübersicht der prioritären Massnahmen

Massnahmenbereich	Massnahme	Wirksamkeit ¹⁾				Realisierung			Bundesbeiträge ²⁾
		WK1	WK2	WK3	WK4	vor 2011	2011-14	nach 2014	
Betrieb öV	Angebotsverbesserungen beim öV	+			+				
Bus-Bevorzugung	Busspuren, Dosierung, Haltestellen, Lichtsignalanlagen, Betrieb/Technik	+			+				(I)
Infrastruktur öV	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	++	++	+	+				I
	Neue öV-Achse Agglo Biel	++	++	++	+				I
Mobilitätsverhalten	Mobilitätsmanagement	+							
Infrastruktur LV	Netzergänzungen, Reparatur Hauptverkehrsstrassen und Quartiere, Intermodale Schnittstellen	++	+	++	+				I
Infrastruktur MIV	Korridor rechtes Bielerseeufer (Sanierung Ortsdurchfahrten)	+	+	+	+				I
	Korridor Ost (Sanierung Ortsdurchfahrten)	+	+	+	+				I
	Spitalzubringer Biel	++	+	+					I
	Neuerschliessung Industriezone Lyss-Nord/Areal Creabeton Matériaux AG	++	+	+					I
	A5 Umfahrung Biel inkl. vFM	++	++	+	+/-				N
	Vollanschluss Studen	+	+	+	+				N
	Verkehrsentflechtung A16 Taubenlochschlucht/ Vollanschluss A16 Reuchenette	+	+	+	+				N
Siedlungsentwicklung	Regionale Entwicklungsstrategie		+						
	Richtplan Siedlung und Verkehr Agglomeration Biel	+	++		+				
	Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal		+						
	Naherholungsraum Bielerseebuch	+	++						

¹⁾ Die Beurteilung der Wirksamkeit stützt sich auf die Vorgaben des Bundes (Wirksamkeitskriterien) und die Angaben im Zusatzbericht vom Juni 2005 (Beurteilung).
Wirksamkeitskriterien: WK1 = Qualität der Verkehrssysteme verbessert
WK2 = Siedlungsentwicklung nach innen gefördert
WK3 = Verkehrssicherheit erhöht
WK4 = Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert

²⁾ Bundesbeiträge: I = Infrastrukturfonds
N = Nationalstrasse
() = Beiträge nur bei Realisierung im Zeitraum 2011-14

7 Massnahmenblätter A-Massnahmen

Für die in Kapitel 4 bezeichneten A-Massnahmen wurden neue Massnahmenblätter mit aktualisierten und ergänzten Angaben erstellt (Stand Juli 2007). Die A-Massnahmen sind im Übersichtsplan in Abbildung 3 dargestellt.

Die neuen Massnahmenblätter ersetzen die Massnahmenblätter des Haupt- resp. Zusatzberichts nur teilweise. Zum Teil handelt es sich um herausgegriffene Einzelmassnahmen, zum Teil um einen Zusammenschluss von Massnahmen aus mehreren bisherigen Massnahmenblättern. Zur besseren Verständlichkeit werden die neuen Massnahmenblätter neu nummeriert.

Neue Massnahmenblätter A-Massnahmen:

- A1 Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI
- A2 Neue öV-Achse Agglo Biel
- A3 Bus-Bevorzugung
- A4 Langsamverkehr
- A5 Sanierung Ortsdurchfahrten rechtes Bielerseeufer
- A6 Spitalzubringer Biel
- A7 Neuerschliessung Industriezone Lyss/Areal Creabeton Matériaux AG

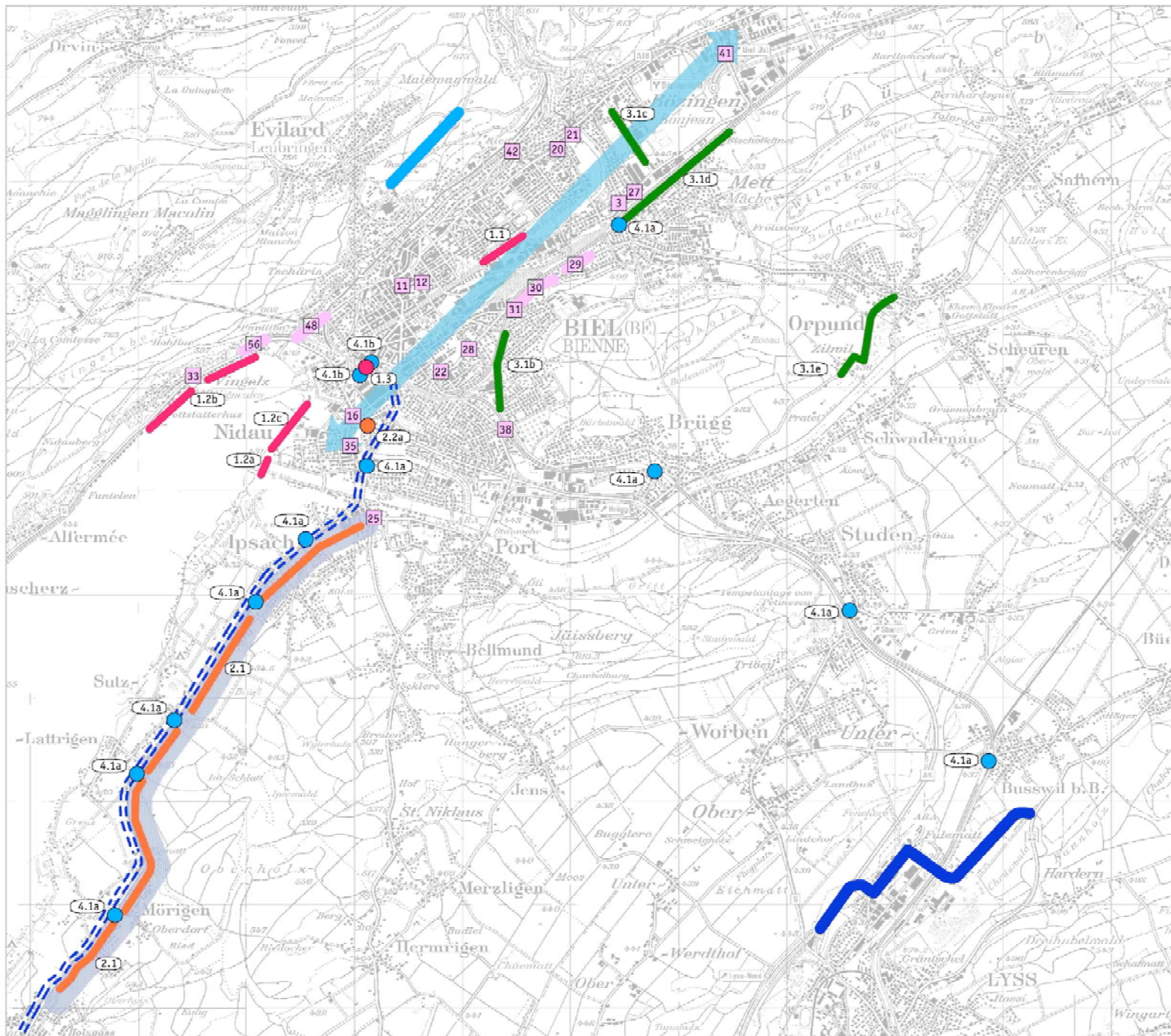
Für alle übrigen Massnahmen gelten weiterhin die Massnahmenblätter gemäss Hauptbericht 2004 resp. Zusatzbericht 2005.

Übersicht A-Massnahmen

Datum: 10. Juli 2007 Dokument: 1531 Plan A-Massnahmen.mcd

Legende:

-  A1 Doppelspurusbau BTI (nur abschnittsweise)
-  A2 Neue öV-Achse Aggro Biel
-  A3 Bus-Bevorzugung
-  A4 Langsamverkehr
 - Schliessen von Netzlücken
 - Reparatur Hauptverkehrsstrassen
 - Reparatur Quartiere
 - Intermodale Schnittstellen
-  A5 Sanierung Ortsdurchfahrten rechtes Bielerseeufer
-  A6 Spitalzubringer Biel
-  A7 Neuerschliessung Industriezone Lyss Nord/Areal Creabeton Matériaux SA



<h2>A1 Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI</h2>	
<p>Massnahmenbeschrieb</p> <p>Mit einem gezielten Doppelspurausbau (Schaffung zusätzlicher Kreuzungsstellen, Erweiterung bestehender Doppelspurinseln) werden die Voraussetzungen für Erhöhung der Transportkapazitäten und eine Verbesserung des Fahrplanangebots geschaffen (Systematisierung 15-Minuten-Takt, Minimierung Zugskreuzungsbedingter Fahrzeitverluste, Erhöhung Fahrplanstabilität) auf der BTI-Linie zwischen Biel und Täuffelen geschaffen.</p>	
<p>Zielsetzung/Begründung</p> <p>Zur Sicherstellung der Mobilität in der Agglomeration Biel soll das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV (1% pro Jahr) durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden (bedeutet Zunahme von 3% pro Jahr). Dies bedingt ein funktionsfähiges und attraktives öffentliches Verkehrsangebot. Die Verbesserung des öV-Angebots ist eine wichtige Voraussetzung für die angestrebte Wohnentwicklung am rechten Bielerseeufer gemäss Richtplan Siedlung und Verkehr.</p>	
<p>Reifegrad: A</p> <p>Vorbehalt: Ev. Finanzierung über Eisenbahngesetz und nicht über den Infrastrukturfonds.</p>	<p>Realisierungshorizont: Realisierungsbeginn zwischen 2011-2014</p>
<p>Projektstand per Ende 2007</p> <p>Projektstudien resp. Pläne 1:1000 sind auf einer Länge von ca. 7 km vorhanden. Sie dienen vorerst der vororglichen Trassefreihaltung im Rahmen der Ortsplanungen.</p>	
<p>Weiteres Vorgehen</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bezeichnung der prioritären Abschnitte in Abhängigkeit vom übergeordneten Fahrplan, von den N5-bedingten Neubaustrecken und von der Lösung der neuen öV-Achse (A2). Aus heutiger Sicht stehen die Abschnitte Kürzigraben und Lattrigen im Vordergrund (ca. 2 km). - Erarbeitung der Projekte für die prioritären Abschnitte und Durchführung der Verfahren. - Klärung der Finanzierung via Infrastrukturfonds oder Eisenbahngesetz. 	
<p>Zuständigkeiten</p> <p>Aare seeland mobil AG ist federführend für die Planung.</p>	
<p>Kosten</p> <p>Unter Annahme von 2 km und eines km-Preises von 10 Mio (inkl. Strassenanpassungen) ergibt sich ein vorläufiger Preis von 20 Mio Franken.</p>	<p>Kostenteiler</p> <p>Falls die Finanzierung via Eisenbahngesetz erfolgt, trägt der Bund 57% der Kosten (je nach Verursachung auch über Nationalstrassen), der Kanton 43% (Basis 2008-11). Die Gemeinden hätten Wert vermehrende Anpassungen an Gemeindestrassen und Infrastrukturen zu tragen.</p> <p>Im Falle einer Finanzierung über den Infrastrukturfonds wäre der Bundesanteil 30-50%, der Kantonsanteil 50-70%.</p>

Abhängigkeiten

Die Ergebnisse der ZMB öV-Achse Agglo Biel (A1) sind zu berücksichtigen. Je nach Ergebnis der ZMB öV-Achse Biel ist eine Integration in die Massnahme A2 sinnvoll.

Im Bereich Nidau sind Abhängigkeiten mit dem Zubringer der A5 zu beachten.

Hinweise

Als konzeptionelle Basis gilt die Korridorstudie 2002 resp. die Vereinbarung 2003.

Als fachliche Basis dient die ASM-Studie 2005.

A2 Neue öV-Achse Agglo Biel

Massnahmenbeschrieb

Realisierung einer leistungsfähigen, attraktiven Achse des öffentlichen Verkehrs, welche das rechte Bielerseeufer, den Bahnhof Biel, das Zentrum Biel und die Entwicklungsschwerpunkte (Güterbahnhof als längerfristige Option) und Bözingenfeld (ev. Pieterlen) miteinander verbindet. Im Vordergrund steht eine Verlängerung der BTI als Tram/Stadtbahn östlich des Bahnhofs. Als Alternative kommen eine verbesserte Buser-schliessung (Schnellbus) sowie zusätzliche Haltestellen auf dem SBB-Netz in Frage. Die Massnahmen bedin-gen Anpassungen an der bestehenden öffentlichen Verkehrserschliessung der Stadt Biel.

Zielsetzung/Begründung

Mit dieser Massnahme werden die folgenden Ziele verfolgt:

- Öffentlichen Verkehrserschliessung der Haupt-Entwicklungsgebiete (insb. Arbeitsplatzstandorte) der Ag-gglomeration Biel: Sicherstellen der Kapazitäten, Verbesserung der Erreichbarkeit, bessere Anbindung ans Zentrum.
- Qualitätssprung bei der öffentlichen Verkehrserschliessung des rechten Bielerseeufers (direkte Verbindung in die Aktivitätsschwerpunkte der Agglomeration): infolge limitierter Kapazitäten auf dem Strassennetz soll die Bahn zwischen Biel und Täuffelen zum Haupterschliessungsträger des rechten Bielerseeufers (Ent-wicklungsstandort Wohnen) ausgebaut werden.
- Langfristige Sicherstellung eines hohen öV-Anteils am Gesamtverkehr.
- Impulsgeber für eine auf die öV-Erschliessung ausgerichtete Siedlungsentwicklung „nach innen“.

Reifegrad 2011-14: A

Realisierungshorizont: Realisierungsbeginn zwischen 2011-2014

Projektstand Ende 2007

Die Machbarkeit und das Potential einer „Verlängerung BTI/Trambahn“ wurden im Rahmen des Agglomerati-onsprogramms 2004 in einer separaten Studie grob überprüft und nachgewiesen. Die Ergebnisse wurden im Massnahmenblatt V29 zusammengefasst. Aufgrund von konkreten Bauvorhaben im Bözingenfeld (Sportsta-dien mit Mantelnutzung) erlangte das Projekt höhere Dringlichkeit. Die Agglomeration setzte deshalb mit Unterstützung des Kantons im Frühjahr 2007 eine Zweckmässigkeitsbeurteilung ZMB in Gang. Darin werden bis Anfang 2008 die beste Lösung ermittelt und deren Kosten und Machbarkeit abgeklärt.

Die neue öV-Achse ist im parallel erarbeiteten Richtplan Siedlung und Verkehr der Agglomeration Biel in-tegriert. Die Abstimmung Siedlung / Verkehr ist somit gewährleistet.

Weiteres Vorgehen

- Konsolidierung des Vorhabens im Rahmen der Vernehmlassung / Mitwirkung zum Richtplan Siedlung und Verkehr (2007/08)
- Abschluss der ZMB Februar 2008, Variantenentscheid und Beschlüsse zu den weiteren Schritten
- Klären von offenen Fragen und Erarbeitung eines Vorprojektes; insbesondere koordinierte Projektierung mit dem Ausführungsprojekt N5 im Bereich des Bahnhofs Biel, Vertiefung der Kostenermittlung, Klärung der weiteren Verfahrensschritte (2008/09)
- Beschlüsse des Kantons, der Stadt Biel und der Agglomeration zur Durchführung der notwendigen Verfah-rensschritte; Grundsatzbeschlüsse der massgebenden Gremien zur Realisierung und Finanzierung, termin-

<p>lich abgestimmt auf die Beratung zur ersten Tranche Infrastrukturfonds in den Eidgen. Räten (2009 / 10)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Beschluss in den Eidgen. Räten zum Infrastrukturfonds 2010 - Bei positivem Ausgang: Erarbeitung des Bauprojektes sowie Durchführung der Planerlass- und Baubewilligungsverfahren; verbindliche Finanzbeschlüsse Kanton und Gemeinden (2011/12) - Baubeginn 2012 <p>Bereits kurzfristig (nach Vorliegen der ZMB) müssen die notwendigen Massnahmen zur Trasseefreihaltung definiert und umgesetzt werden. Bei Bedarf soll hier das Mittel der Planungszone eingesetzt werden. Im Zusammenhang mit dem Ausführungsprojekt zum Westast der A5 muss insbesondere im Bereich des Bahnhofes Biel eine praktikable Lösung ermittelt und gesichert werden.</p>	
<p>Zuständigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konferenz Agglomeration Biel / seeland.biel/bienne: Verabschiedung Richtplan Siedlung und Verkehr, Projektleitung und Abschluss der Phase ZMB, Aushandlung und Festlegen Kostenteiler unter den Gemeinden, Koordination mit den übrigen Agglo-Projekten in den weiteren Phasen - Kanton Bern: Federführung bei Ausarbeitung, Verfahren und Realisierung eines schienenengebundenen Projekts; Ausarbeitung und Realisierung von strassenseitigen Massnahmen auf Kantonsstrassen - Gemeinden: Ausarbeitung und Realisierung von strassenseitigen Massnahmen auf Gemeindestrassen; Anpassungen Bau- und Planungsrechtlicher Grundlagen - RVK: Integration der Massnahme ins öV-Angebotskonzept unter Berücksichtigung der notwendigen Anpassungen am bestehenden öV-Netz 	
<p>Kosten</p> <p>Bis zum Vorliegen der Ergebnisse der ZMB wird von Investitionskosten 100 Mio Franken (Annahme: 80 Bahninfrastrukturen, 20 Mio Anpassung Strassen) und von jährlichen Betriebs-Mehrkosten von 2-5 Mio (abhängig von Finanzierungsart der Investitionen, Fahrplanangebot und Erträgen) ausgegangen (Annahme: BTI-Verlängerung bis Bözingenfeld; Kosten werden in der ZMB bis Herbst 2007 aktualisiert).</p>	<p>Kostenteiler</p> <p>Bund: 30-50% der Investitionskosten (30-50 Mio Franken), Abgeltung via Infrastrukturfonds</p> <p>Kanton: 50-70% der verbleibenden Bahninfrastrukturen (40-56 Mio) sowie max. 50% der verbleibenden Strassenanpassungskosten (5-7 Mio Franken)</p> <p>Agglo (Gemeinden): Min. 50% der verbleibenden Strassenanpassungskosten (5-7 Mio Franken)</p> <p>Kostenteiler unter den Agglogemeinden: Standortgemeinden, evtl. zusätzlicher Beitrag der nutzniehenden Gemeinden des rechten Bielerseeufers.</p> <p>Die Betriebs-Mehrkosten werden nach dem öV-Gesetz finanziert.</p>
<p>Abhängigkeiten</p> <ul style="list-style-type: none"> - A5-Projekt Bienne Centre und Zubringer rechtes Bielerseeufer (wurde bei den bisherigen Planungsschritten soweit möglich mitberücksichtigt). Kostenmässige Abhängigkeiten sind noch offen. Wichtig ist, dass beim Bau der A5 (frühestmöglicher Baubeginn 2011) das öV-Projekt verbindlich festgelegt und gleichzeitig / koordiniert realisiert werden kann. - Massnahmen zum Langsamverkehr, zur Busbevorzugung und verkehrliche flankierende Massnahmen im Bereich der vorgesehenen Linienführung oder im weiteren Einflussbereich sind mit dem Projekt abzu- 	

stimmen.

- Berücksichtigung bei den Neubauprojekten im Bereich des Trasses, namentlich Bözingenfeld.
- Option Entwicklungsgebiet Rangierbahnhof: Zeitpunkt allfälliger Nutzungsänderungen ist ungewiss. Die ZMB wird aufzeigen, wie mit dieser Option umzugehen ist.
- Die Frage einer allfälligen Verlängerung einer neuen Bahninfrastruktur östlich des Bözingenfelds ist abhängig vom Richtplan Siedlung und Verkehr (gefestigte Aussagen sind Ende 2007 möglich).
- Es besteht ein Zusammenhang zum Doppelspurausbau BTI (Massnahmen A1); insb. was die Länge der Doppelspur ab Bahnhof Biel westwärts anbelangt. Die Schnittstellen sind nach dem nächsten Planungsschritt zu klären.

Hinweise

A3 Massnahmen Bus-Bevorzugung

Massnahmenbeschrieb

Mit den Massnahmen zur Bus-Bevorzugung (Steuerung von Lichtsignalanlagen, separate Busspuren, Kaphaltestellen usw.) wird sichergestellt, dass Busse und Trolleybusse auch in Spitzenzeiten ohne wesentliche Zeitverluste im Agglomerationskern verkehren können. Die Massnahmen bedingen teilweise Anpassungen des Betriebskonzeptes auf den Strassen. Einzelmassnahmen siehe Rückseite.

Zielsetzung/Begründung

Zur Sicherstellung der Mobilität in der Agglomeration Biel soll das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV (1% pro Jahr) durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden. Dies bedingt ein funktionsfähiges und attraktives öffentliches Verkehrsangebot. Massnahmen zur Bus-Bevorzugung erhöhen die Effizienz des Busverkehrs (reduzierte Fahrzeit) und können dadurch Kosteneinsparungen ermöglichen.

Reifegrad: A

Realisierungshorizont: Realisierungsbeginn zwischen 2011-2014 (gilt für A-Massnahmen; die meisten Massnahmen werden vorher realisiert, s. Hinweise)

Projektstand Ende 2007

Unter Federführung der Agglomeration wurde auf der Basis des Massnahmenblatts V2 des Agglomerationsprogramms 2004 resp. des Zusatzberichts 2005 ein detailliertes Umsetzungsprogramm erarbeitet.

Weiteres Vorgehen

- Konsolidierung des Umsetzungsprogramms (2007/08)
- Realisierungszeitpunkt klären: Die meisten Massnahmen werden vor 2011 realisiert und können nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Die beitragsberechtigten Massnahmen, die ab 2011 realisiert werden, sind noch im Detail zu bezeichnen (bis Ende 2008)
- Erarbeitung eines Kostenteilers für Massnahmen mit überkommunaler Bedeutung (bis Ende 2008)
- Projektierung und Bewilligungsverfahren (ab 2008)
- Realisierung ab 2011 (gilt für A-Massnahmen; weitere Massnahmen werden bereits früher realisiert)

Zuständigkeiten

- Konferenz Agglomeration Biel: Klären der Kostenteilerfragen
- Kanton: Projektierung und Realisierung der Massnahmen auf Kantonsstrassen
- Gemeinden: Bezeichnen der A-Massnahmen, Projektierung und Realisierung der Massnahmen auf Gemeindestrassen

Kosten

Gesamtkosten (Grobkosten)
gemäss Umsetzungsprogramm:
4,8 Mio

Kostenteiler

Bund: 30-50%
Kanton: 50-70% für Massnahmen auf Kantonsstrassen
Gemeinden: 50-70% für Massnahmen auf Gemeindestrassen

Der Anteil der beitragsberechtigten A-Massnahmen ist noch zu präzisieren.	Für Massnahmen mit überkommunaler Bedeutung wird unter den nutzniehenden Gemeinden ein projektbezogener Kostenteiler ausgehandelt.
Abhängigkeiten Die Massnahmen zur Busbevorzugung weisen Wechselwirkungen zu allen übrigen Verkehrsmassnahmen auf. Insbesondere ist eine sorgfältige Abstimmung mit den Massnahmen zum Langsamverkehr (A4) den vorgezogenen vfM notwendig.	
Hinweise Die meisten Massnahmen werden vor 2011 realisiert und können nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanziert werden. Die verbindliche Bezeichnung der A-Massnahmen erfolgt im Rahmen der Ende 2008 vorgesehenen Aktualisierung zu Handen von Kanton und Bund.	

A3 Massnahmen Bus-Bevorzugung

Arge Transitec/Dudler (Stand 23. Mai 2007)

Priorität*	Art der Massnahme	Massn. Nr. (prov.!)	Ort	Kurzbeschreibung	Investitionskosten (Grobkostenschätzung CHF)	Projektstand / Abhängigkeiten	Realisierungshorizont (Ziel)	Zuständigkeit	Massn.-Perimeter	Kompatibilität Vfm A5
A	Busspur	48	Seevorstadt	Umbau der Busbucht Magglingenbahn zur Busspur auf dem Abschnitt Parking Strandboden - Viaduktstrasse	180'000	Vorschlag neu (Postulat Bieler Stadtrat)	bis 2011	Stadt Biel	1	kein Widerspruch
A	Busspur	41	Renferstrasse	Neue Spurenaufteilung mit Markierung einer Bus- und Velospur ab Haltestelle Renferstrasse bis Kreisel	20'000	Vorschlag neu	2008	Kanton	2	kein Widerspruch
A	Busspur	29	Mettstrasse Ost	Verlängerung der bestehenden Busspur Fahrtrichtung Kreisel Mühlestrasse (ab Haltestelle Blöschweg), Anpassung Spurenaufteilung und Inseln	75'000	Vorschlag neu gem. vFM ist eine Strassenumgestaltung vorgesehen (spätere Umnutzung Busspur für geplanten Mittelstreifen möglich)	2008	Stadt Biel	4	bedingter Widerspruch
A	Busspur	31	Mettstrasse West	Neue Busspur Fahrtrichtung West nach Haltestelle Blöschweg bis Bahnunterführung	50'000	Vorschlag neu gem. vFM ist eine Strassenumgestaltung vorgesehen (spätere Umnutzung Busspur für geplanten Mittelstreifen möglich)	2009	Stadt Biel	5	bedingter Widerspruch
A	Busspur	56	Neuenburgstrasse / A5 (östlich Tessenbergstr.)	Busspur Fahrtrichtung Kreisel Seefels	1-2 Mio	Vorschlag neu (Postulat Bieler Stadtrat) Machbarkeit wurde bereits früher abgeklärt und als ungünstig beurteilt bzw. Aufwand und Eingriffe in Strassenraum unverhältnismässig	offen	A5 / Kanton		bedingter Widerspruch
A	Dosierung/Verkehrslenkung	42	Reuchenettestrasse	Dosierung Reuchenettestrasse	50'000	Vorschlag neu	offen	Kanton	2	kein Widerspruch
A	Dosierung/Verkehrslenkung	27	Längfeldweg/ Bürenstrasse	Dosierungsanlage	200'000	Vorprojekt vorhanden	2008	Stadt Biel	4	kein Widerspruch
A	Dosierung/Verkehrslenkung	30	Mettstrasse	Dosierung Richtung Kreuzplatz (östlich Bahnunterführung)	300'000		bis 2009	Stadt Biel	5	bedingter Widerspruch
A	Dosierung/Verkehrslenkung	38	Portplatz-/Portstrasse/Brüggstrasse	Dosierung Richtung Stadt - Pfortner Brüggstrasse vor Einmündung Möslweg (Friedhof) - Pfortner Portstrasse vor Kreisel	500'000 - 800'000	Vorschlag neu	bis 2009	Kanton / Stadt Biel	5	kein Widerspruch
A	Dosierung/Verkehrslenkung	25	Kreisel Kreuzweg	Lichtsignalanlage beim Kreisel Kreuzweg	300'000	Projekt besteht, bisher keine Einigung über Gemeindebeiträge erzielt	2008	Kanton	7	kein Widerspruch
A	Dosierung/Verkehrslenkung	33	Neuenburgstrasse / A5	Zusätzliche Busbevorzugung bei bestehender Dosierungsanlage Einmündung Tessenbergstrasse (frühere Busanmeldung)	150'000	Vorstudien Vorhanden	bis 2009	Kanton / Stadt Biel	1	bedingter Widerspruch
A	Haltestellen optimieren	20	Bözingenstrasse	Haltestelle Schlösslistrasse in Fahrbahnhaltestelle umbauen	100'000	Vorschlag neu	2009	Stadt Biel		kein Widerspruch
A	Haltestellen optimieren	21	Bözingenstrasse	Haltestelle Taubenloch Richtung Osten verschieben und in Fahrbahnhaltestelle umbauen	Integration in Hauptprojekt	Teilaspekt des Projekts Sanierung / Umgestaltung Schüssbrücke	2009	Kanton / Stadt Biel		kein Widerspruch
A	Haltestellen optimieren	28	Madretschstrasse	Zusammenlegung der Haltestellen Bärenhof und Schule Madretsch, neue Haltestellen als Fahrbahnhaltestellen ausbilden	50'000	Vorschlag neu	bis 2009	Stadt Biel		kein Widerspruch
A	Haltestellen optimieren	35	Nidau, Hauptstrasse	Zusammenlegung der Haltestellen Kirche und Schloss, neue Haltestellen als Fahrbahnhaltestellen ausbilden	50'000	Vorschlag neu	bis 2009	Kanton / Stadt Nidau		kein Widerspruch
A	LSA-Einrichtung	12	Dufourstrasse (Kreuzung mit Neumarktstrasse)	Einrichtung einer LSA mit Anmeldung für den Bus, ev. mit Reduktion der Abbiegebeziehungen	300'000	Vorprojekt vorhanden Abstimmung auf Neugestaltung Neumarktplatz erforderlich	offen	Stadt Biel	1	kein Widerspruch
A	LSA-Einrichtung	3	Bärenkreisel	Einrichtung einer LSA mit Anmeldung für den Bus und Optimierung des Rechtsabbiegers auf die Bus-Schleppkurven	200'000	Vorprojekt vorhanden	offen	Stadt Biel	4	bedingter Widerspruch
A	LSA-Einrichtung (Ersatz ausgefallener LSA (Hauptprojekt))	22	Kreuzplatz	Anpassung LSA Kreuzplatz	200'000	Dringliche Sofortmassnahme	sofort	Stadt Biel	5	bedingter Widerspruch
A	LSA-Optimierung	16	Guido-Müller-Platz	Einrichtung einer Busbevorzugung Fahrtrichtung Biel Bahnhof	50'000	Vorschlag neu	2008	Kanton	6	bedingter Widerspruch
A	Markierung/Verkehrsregime	11	Dufourstrasse (westlich Neumarktstrasse)	Aufhebung von Parkplätzen zur Reduktion von Behinderungen des Busses	200'000	Verbesserungen im Rahmen des Projekts flankierende Massnahmen zum Altstadtmarking beabsichtigt	ab 2009	Stadt Biel		kein Widerspruch
A	Betrieblich-technische	1	Alle LSA mit Busanmeldung	Einleitung eines Prozesses zur schrittweisen Umstellung der LSA-Anmeldung durch Funkbeeinflussung in der Agglomeration Biel (Vorgabe/Zielsetzung Kanton)	100'000 (Planungskosten)	Wichtige Voraussetzung für verschiedene Vorhaben zur Verbesserung der Buspriorisierung bei Lichtsignalanlagen. Lancierung separates Projekt erforderlich	ab 2008	Kanton / Stadt Biel / TU		kein Widerspruch

* Massnahmenkategorie (A-Massnahmen)

A4 Massnahmen Langsamverkehr

Massnahmenbeschrieb

Mit Ergänzungen im Fuss- und Velowegnetz, Reparatur- und Aufwertungsmassnahmen an Hauptverkehrsstrassen, Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Quartieren und zusätzlichen Veloparkieranlagen an Bahnhaltestellen und in den Gemeinden wird die Attraktivität des Langsamverkehrs in der Agglomeration erhöht. Die Massnahmen tragen ausserdem zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Wohnqualität bei. Einzelmassnahmen siehe Rückseite.

Zielsetzung/Begründung

Zur Sicherstellung der Mobilität soll das prognostizierte Trend-Wachstum des MIV (1% pro Jahr) in der Agglomeration Biel durch den öV und den Langsamverkehr aufgenommen werden. Zur Erreichung dieses Ziels muss unter anderem das Angebot für Fussgänger und Velofahrer optimiert werden. Im Vordergrund stehen insbesondere Massnahmen, welche kürzere Verbindungen, mehr Sicherheit und attraktivere Wege bewirken. Die Wirksamkeit der Massnahmen ergibt sich insbesondere im Netzverbund.

Reifegrad: A

Realisierungshorizont: Realisierungsbeginn zwischen 2011-2014

Projektstand Ende 2007

Unter Federführung der Agglomeration wurde auf der Basis der Massnahmenblätter V6, V8 und V10 des Agglomerationsprogramms 2004 resp. des Zusatzberichts 2005 ein detailliertes Umsetzungsprogramm erarbeitet.

Weiteres Vorgehen

- Konsolidierung des Umsetzungsprogramms (2007/08)
- Erarbeitung eines Kostenteilers für Massnahmen mit überkommunaler Bedeutung (bis Ende 2008)
- Projektierung und Bewilligungsverfahren (ab 2008)
- Realisierung ab 2011 (gilt für A-Massnahmen; weitere Massnahmen werden bereits früher realisiert)

Zuständigkeiten

- Konferenz Agglomeration Biel: Klären der Kostenteilerfragen
- Kanton: Projektierung und Realisierung der Massnahmen auf Kantonsstrassen
- Gemeinden: Projektierung und Realisierung der Massnahmen auf Gemeindestrassen

Kosten

Grobkostenschätzung gemäss Umsetzungsprogramm:
36 Mio

Kostenteiler

Bund: 30-50% der Infrastrukturkosten (12-16 Mio)
Kanton: 50-70% der Infrastrukturkosten auf Kantonsstrassen, max. 25-35% auf Gemeindestrassen
Gemeinden: min. 25-35% der Infrastrukturkosten auf Gemeindestrassen
Für Massnahmen mit überkommunaler Bedeutung wird unter den nutzniehenden Gemeinden ein projektbezogener Kostenteiler ausgehandelt.

Abhängigkeiten

Die Massnahmen zum Langsamverkehr weisen Wechselwirkungen zu allen übrigen Verkehrsmassnahmen auf. Insbesondere ist eine sorgfältige Abstimmung mit den Massnahmen zur Busbevorzugung (A3) und den vorgezogenen vfM notwendig.

Hinweise

Das Massnahmenblatt enthält nur beitragsberechtigte A-Massnahmen. Weitere Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs werden durch die Gemeinden bereits vor 2011 (ohne Bundesbeiträge) realisiert.

Grosse Bedeutung für die Attraktivierung des Langsamverkehrs haben auch die vfM zur A5 Umfahrung, welche die Mischverkehrssituation entscheidend verbessern. Aufgrund der weiteren Zunahme des Verkehrsaufkommens kann mit diesen (Reparatur-)Massnahmen nicht bis zur Eröffnung der A5 gewartet werden. Ergänzend zum Massnahmenpaket Langsamverkehr werden deshalb vorgezogene vfM realisiert, die bereits kurzfristig zusätzliche Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr bringen. Das Massnahmenpaket Langsamverkehr und die vorgezogenen vfM sind aufeinander abgestimmt.

A4 Massnahmen Langsamverkehr

planum biel ag (Stand 8. Juni 2007)

Priorität*	Massnahme(n)/-paket	Teilstück	Massnahmen Nr. Aggloprogramm 2004	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand	Abhängigkeiten Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K=Kanton, G=Gemeinden, D=Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenanteil Bund	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinden
A	1.1		V6/4	Biel/Bienne	Gottstattstrasse - Stadtpark	Fussweg Taubenloch - See entlang Schüss. Fehlendes Teilstück für wichtige Hauptachse Alltag und Naherholung entlang der Schüss. Führt grösstenteils durch Privatgelände (Gygax, Omega, swatch group).	UeO in Erarbeitung für Bereich Gygax; Bereich Omega unklar (Sicherheitsbedürfnisse der Firma)		G	2.00	1.00	0.50	0.50
A	1.2	a	V6/10	Nidau, Ipsach	Nidau-Büren Kanal	Neue Brücke für Fuss- und Veloverkehr (Seeuferweg).	Seebucht in Planung (Gemeinden Biel, Nidau)	Koordination mit Gemeinde Ipsach	G	1.00	0.50	0.25	0.25
A	1.2	b	V6/8	Biel/Bienne	Vingelz - Strandboden	Realisieren des Seeuferwegs.	Seeuferweg in Planung (Stadt Biel), Bauprojekt vorhanden, das aber nicht befriedigt	Neues Bauprojekt inkl. Bewilligungsverfahren	G	2.00	1.00	0.50	0.50
A	1.2	c	V6/9	Nidau, Biel/Bienne	Ländte Biel - Nidau-Büren Kanal	Durchgehende Fusswegverbindung in der Nähe des Ufers. Velofahren gestattet.	Seebucht in Planung (Gemeinden Biel und Nidau)		G	1.00	0.50	0.25	0.25
A	1.3		neu	Biel/Bienne	Bahnhof	Bestehende Post-Unterführung als Zugänge zu den Perrons und als Fuss- und Veloverbindung Richtung See umbauen und erweitern. Entlastung der während der Stosszeiten überfüllten Hauptunterführung (Stau der Fussgänger).	Absichtserklärung Stadt Biel und Gespräche mit Post und SBB.		G	4.00	2.00	1.00	1.00
A	2.1		V8/25	Nidau, Ipsach, Sutz-Lattringen, Mörigen, Täuffelen, Hagneck	Ortsdurchfahrten (Kantonsstrasse)	Verminderung der Dominanz des MIV und gestalterische Aufwertung aufgrund eines entsprechenden Betriebs- und Gestaltungskonzeptes. Verbessern des Abbiegens und Querens für Fuss- und Veloverkehr, Verlangsamen des motorisierten Verkehrs. Verbesserungen (ev. Velostreifen oder Temporeduktion) auf Ausserortsstrecken wie Ipsach - Sutz-Lattringen, Sutz-Lattringen - Mörigen.	Korridorstudie rechtes Bielerseeufer. Perimeter: Zuschüsse für Täuffelen und Hagneck gemäss Kriterien Bund nicht möglich, da ausserhalb BFS Perimeter.	Vorprojekt aufgrund Studienauftrag bis Sommer 08.	K	Kosten in Sanierung Korridor rechtes Bielerseeufer integriert (siehe Massnahmenblatt Nr. A5)			
A	2.2	a	V8/2	Biel/Bienne, Nidau	G. Müller - Platz	Verbesserungen: Fussverkehr: Warteräume, Wartezeiten an LSA (keine Wartezeiten in Strassenmitte auf zu schmaler Insel). Veloverkehr: Vorgezogene Haltesteifen, Massnahmen gegen Rechtsabbiegeunfälle.	Vorschlag Aggloprogramm 2004		G / K	1.00	0.50	0.25	0.25
A	2.2	b	V6/12	Biel/Bienne, Evilard, Brügg, Ipsach, Nidau, Orpund, Port	Kreuzungen mit Lichtsignalanlagen	Prüfen aller LSA und wo möglich optimieren bezüglich: Wartezeiten und -räume Fussverkehr; Wartezeiten, funktionierende Anmeldung, Vorgezogene Haltestreifen, Vorgrün, Trixi-Spiegel für Veloverkehr	Massnahme Aggloprogramm 2004, keine weitergehenden Untersuchungen		G / K	2.00	1.00	0.50	0.50
A	2.3	a	neu	Agglomeration	Hauptverkehrsstrassen	20 Querungshilfen (Schutzinseln) für Fuss- und Veloverkehr, Abbiegehilfen für Veloverkehr an wichtigen Stellen wie z.B. Schulhäusern.	Vorschlag		G / K	2.00	1.00	0.50	0.50
A	2.3	b	neu	Agglomeration	Hauptverkehrs- und Quartierstrassen	200 Trottoirabsenkungen zugunsten der Gehbehinderten und Leuten mit Kinderwagen an viel begangenen Stellen. Nebst der effektiven Verbesserung zeigt das Programm den Gemeinden, dass es sich um eine Daueraufgabe handelt und diese möglichst mit Unterhaltsarbeiten realisiert werden soll.	Vorschlag	Bezeichnen der Stellen und koordinieren mit Unterhalt.	G / K	1.00	0.50	0.25	0.25

* Massnahmenkategorie (A-Massnahmen)

Fortsetzung

A4 Massnahmen Langsamverkehr

planum biel ag (Stand 8. Juni 2007)

Priorität*	Massnahme(n)/-paket	Teilstück	Massnahmen Nr. Aggloprogramm 2004	Gemeinde	Ort	Massnahme	Projektstand	Abhängigkeiten Koordination Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit (K=Kanton, G=Gemeinden, D=Dritte)	Kosten in Mio. Fr.	Kostenanteil Bund	Kostenanteil Kanton	Kostenanteil Gemeinden
A	3.1	a	V9/1	Biel/Bienne, Evilard, Brügg, Ipsach, Nidau, Orpund, Port	Quartiere	Verkehrsberuhigung in Quartieren (Tempo 30 Zonen), nachrüsten von bestehenden Tempo 30 Zonen für die definitive Einführung	Verschieden Projektstände. Massnahmen zur Verhinderung des Umgehungsverkehrs werden nicht via vFM finanziert.		G	4.00	2.00	1.00	1.00
A	3.1	b	V8/15	Biel/Bienne	Madretsch	Verkehrsberuhigende Massnahmen in den Quartieren (Lindenquartier, Mösligquartier). Verhinderung des Umgehungsverkehrs bereits vor Eröffnung der A5.	Konzepte vorhanden. Massnahmen zur Verhinderung des Umgehungsverkehrs in Quartieren werden nicht via vFM finanziert.	Konkretisierung der Konzepte und politische Entscheidungsfindung.	G	1.00	0.50	0.25	0.25
A	3.1	c	V8/12	Biel/Bienne	Länggasse	Verkehrsberuhigende Massnahmen auf der Länggasse, Verhindern Durchgangsverkehr	Massnahmen zur Verhinderung des Umgehungsverkehrs in Quartieren werden nicht via vFM finanziert.	- Verkehrliche Abklärungen Bözingenfeld - Anpassungen aufgrund Planung Bözingenfeld nötig	G	2.00	1.00	0.50	0.50
A	3.1	d	V8/14	Biel/Bienne	Mettlenweg	Verhindern Durchgangsverkehr, Verkehrsberuhigende Massnahmen	Konzepte vorhanden. Massnahmen zur Verhinderung des Umgehungsverkehrs in Quartieren werden nicht via vFM finanziert.	Konkretisierung der Konzepte und politische Entscheidungsfindung.	G	1.00	0.50	0.25	0.25
A	3.1	e	V9/7	Brügg, Orpund	Orpundstrasse	Verhindern des Durchgangsverkehrs.	Massnahmen zur Verhinderung des Umgehungsverkehrs sind in diesem Massnahmenpaket integriert, weil sie nicht via vFM finanziert werden.	Konkretisieren Ideen vFM.	G	0.50	0.50	0.25	0.25
A	3.1	f		Nidau	?	Wird mit Nidau besprochen, Kosten als Reserve				1.00	0.50	0.25	0.25
A	3.1	g	V9/2	Biel/Bienne, Evilard, Brügg, Ipsach, Nidau, Orpund, Port	Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche	Gestaltung und Aufwertung wichtiger Plätze und Aufenthaltsbereiche als Begegnungszonen (Bahnhofplätze, Dorfplätze, Quartiertreffpunkte, Vorbereiche der Schulhäuser usw.).	Vorschlag Aggloprogramm 2004		G	4.00	2.00	1.00	1.00
A	4.1	a	V5/1	Agglomeration	Bike&Ride	Jede Bahnhoftestelle ist mit genügend gedeckten und diebstahlsicheren Veloparkplätzen zu versehen (total ca. 1000 P).	Vorschlag Aggloprogramm 2004	Programm RV 05 der SBB	G	2.00	1.00	0.50	0.50
A	4.1	b	V5/2	Biel/Bienne	Bike&Ride Bahnhofplatz West / Bahnhof Süd	Je 300 Velo-P als Satelliten mit best. Velostation kombinieren	Vorschlag Aggloprogramm 2004, Realisierungsdruck auf Satellit Westseite Bahnhofplatz steigt zusätzlich mit neuem Perronzugang (vgl. Nr.1.3)	- Projekt Umgestaltung Bahnhofplatz Biel - Programm Zweiradabstellplätze SBB (Fernverkehrsbahnhöfe)	G	2.00	1.00	0.50	0.50
A	4.2	a		Agglomeration	Velo-Parkplätze	1000 öffentliche Veloparkplätze mit diebstahlsicherer Einrichtung (Veloposten, Anlehnbügel) dezentral an wichtigen Orten der Agglomerationsgemeinden. 200 mit Überdachung.			G	2.00	1.00	0.50	0.50

* Massnahmenkategorie (A-Massnahmen)

A5 Korridor rechtes Bielerseeufer

Massnahmenbeschrieb

Im Korridor rechtes Bielerseeufer soll auf der Hauptverkehrsstrasse (Täuffelen)-Mörigen-Nidau (Kreuzweg) ein Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und realisiert werden. Mit Pfortneranlagen soll eine allfällig notwendige Dosierung des Verkehrs sichergestellt werden. Die Bahnübergänge über die BTI sind in das Projekt mit einzubeziehen.

Zielsetzung

Mit den Massnahmen sollen eine optimale „Staubewirtschaftung“ und ein reibungsloser Ablauf des Busverkehrs (Kreuzweg) sichergestellt, die Verkehrssicherheit erhöht, die Koexistenz aller Verkehrsteilnehmenden (insb. auch Langsamverkehr) verbessert und die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Strassenräumen erhöht werden. Damit soll auch ein Beitrag zur Aufwertung der zentralen Siedlungsbereiche geleistet und die Rahmenbedingungen zur Erschliessung der Entwicklungsgebiete Wohnen gemäss Richtplan Siedlung und Verkehr sichergestellt werden.

Reifegrad 2011-14: A

Realisierungshorizont: Realisierungsbeginn zwischen 2011-2014

Projektstand Ende 2007

Die von den Gemeinden und dem kant. TBA unterzeichnete Korridorstudie rechtes Bielerseeufer 2002 legt die Gesamtstrategie und einen Massnahmenkatalog fest. Inzwischen wurden die kritischsten Bahnübergänge der BTI saniert und einige punktuelle Projekte erarbeitet.

Im Rahmen der Projektoptimierung des A5 - Zubringer rechtes Bielerseeufer wurden verschiedene Varianten von Verkehrslösungen auch im Bereich des Kreuzwegs geprüft. Im Vordergrund steht eine Lösung, welche auf dem bestehenden System und der Beibehaltung des Kreisels Kreuzweg (Neubau) beruht.

Weiteres Vorgehen

- Aktualisierung und Konkretisierung der Korridorstudie aus dem Jahr 2002 im Rahmen eines partizipativen Prozesses (2008)
- Erarbeitung eines Betriebs- und Gestaltungskonzeptes für die Kantonsstrasse und von Lösungen für die Verkehrsprobleme im Bereich des Strassenkorridors, mit Kostenangaben (Entschärfung Bahnübergänge, Erschliessung von Entwicklungsgebieten, ...) (2009)
- Erarbeitung von Bauprojekten und Durchführung von Strassenplan- und Baubewilligungsverfahren (2010)
- Etappenweise Realisierung ab 2011

Zuständigkeiten

- Zuständig für die Korridor-Planung und die Realisierung von Massnahmen auf Kantonsstrassen ist das kant. TBA
- Zuständig für Massnahmen auf Gemeindestrassen sind die Gemeinden
- seeland.biel/bienne stellt die Koordination mit den übrigen Planungen sicher (Richtplan Siedlung und Verkehr, Bieler Bucht, Neue öV-Achse Agglo Biel usw.)

Kosten Aufgrund einer groben Kostenschätzung wird von Kosten für die Kantonsstrasse von 10 Mio Franken ausgegangen. Differenziertere Angaben und zusätzliche Kosten auf Gemeindestrassen werden im Laufe der Planung ermittelt.	Kostenteiler Bund: 30-50% der Infrastrukturkosten (3-5 Mio für Kantonsstrasse) Kanton: 50-70% der Infrastrukturkosten (5-7 Mio für Kantonsstrasse; Annahme neues Strassengesetz in Kraft); zusätzlich max. 50% an Kosten auf Gemeindestrassen Gemeinden: Min. 50% der Kosten auf Gemeindestrassen
Abhängigkeiten Das Korridorkonzept ist abhängig von der definitiven Lösung des Zubringers rechts Bielerseeufer. Die zukünftigen Wohnentwicklungsgebiete werden im Richtplan Siedlung und Verkehr bezeichnet. Zu berücksichtigen sind die Massnahmen A1 und A2; insbesondere ist längeren Schliesszeiten bei den Bahnübergängen im Betriebs- und Gestaltungskonzept Rechnung zu tragen.	
Hinweise Beitragsberechtigt für Bundesbeiträge sind nur Massnahmen in den Gemeinden Nidau, Ipsach, Sutz-Lattrigen und Mörigen. Es ist noch offen, wieweit Täuffelen in die Bearbeitung einbezogen wird (das TBA ist dagegen). Die vorgesehenen Massnahmen beinhalten auch zu einem wesentlichen Teil Massnahmen zu Gunsten des Langsamverkehrs.	

A6 Spitalzubringer Biel

Massnahmenbeschrieb

Zur Erschliessung des Spitalzentrums Biel soll eine neue, ca. 750 Meter lange Strasse vom Vogelsang zur Leubringenstrasse erstellt werden. Begleitende Massnahmen: Unterbindung der Spitalzufahrt durch das Rebergquartier, Verhindern von Durchgangsverkehr auf der neuen Strasse, Verkehrsberuhigung (Tempo 30-Zone, nur Zubringer gestattet), klare Signalisation der neuen Zufahrtsroute zum Spitalzentrum. Zur vollen Funktionsfähigkeit des neuen Erschließungskonzepts gehört die A5 Umfahrung Biel und der Vollanschluss Reuchenette an die A16.

Zielsetzung

Das Spitalzentrum Biel mit einem grossen Einzugsgebiet Richtung Berner Jura und Seeland und einem Verkehrsaufkommen von heute ca. 4000 Motorfahrzeugen pro Tag ist heute ungenügend via schmale Quartierstrassen erschlossen. Die Möglichkeiten, mit einem rigorosen Mobilitätsmanagement das Verkehrsaufkommen zu reduzieren, sind ausgeschöpft. Mögliche Entwicklungen beim Spital lassen einen weiteren Verkehrszuwachs erwarten.

Mit dem neuen Spitalzubringer sollen die folgenden Ziele erreicht werden:

- Ermöglichung zukünftiger Entwicklungen des Spitalzentrums.
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Spitalzentrums aus dem regionalen Einzugsgebiet, unter Nutzung der neuen Voraussetzungen A5 Umfahrung Biel / Vollanschluss Reuchenette.
- Verbesserung der Zugänglichkeit des Spitals für die Ambulanzen.
- Entlastung des Quartiers vom Spitalverkehr und Verbesserung der Verkehrssicherheit für die Quartierbewohner.
- Besserstellung der Buserschliessung des Spitals aus dem engeren Stadtbereich gegenüber der MIV-Erschliessung (direkte Spitalzufahrt durch das Quartier, weniger Behinderungen, keine Umwege im Vergleich mit PW-Zufahrt).

Reifegrad 2011-14: A

Realisierungshorizont: Realisierungsbeginn zwischen 2011-2014

Projektstand Ende 2007

Verkehrsstudie, Machbarkeitsstudie, Vorprojekt und Kostenschätzung aus dem Jahr 2006 liegen vor. Eine Anfrage beim Amt für Umweltkoordination und Energie ergab, dass das Projekt nicht UVP-pflichtig ist. Eine Rodungsbewilligung kann erteilt werden, wenn der Bedarf und die Standortgebundenheit nachgewiesen werden.

Weiteres Vorgehen

- Konsolidierung des Vorhabens im Rahmen der Vernehmlassung / Mitwirkung zum Richtplan Siedlung und Verkehr (2007/08)
- Klären von offenen Fragen (2008)
- Beschlüsse des Spitalzentrums und der Stadt Biel zur Durchführung der notwendigen Verfahren (Rodungsbewilligung, ÜO, Baubewilligung), Klärung der Finanzierungsfragen / Kostenteilerfragen (bis Ende 2008)
- Durchführung Rodungs-, Planerlass- und Baubewilligungsverfahren mit Nachweis des Bedarfs und der Standortgebundenheit (2009/10)
- Projektierung und Kreditbeschlüsse (2010/11)

Zuständigkeiten	
Planungs- und Realisierungsträger ist die Standortgemeinde Biel	
Kosten	Kostenteiler
Gesamtkosten neue Strasse und flankierende Massnahmen: 5 Mio Franken	Bund: 30-50% (1,5-2,5 Mio) Kanton (TBA): max. 25-35% (1,25-1,75 Mio) Agglo: min. 25-35% (1,25-1,75 Mio) Kostenteiler: Es ist zu klären, ob nebst dem Kanton als Spitalbetreiber und der Stadt Biel als Standortgemeinde und noch weitere Gemeinden zur Finanzierung beigezogen werden können.
Abhängigkeiten	
Die Massnahme kommt nur zusammen mit der A5 Umfahrung Biel und dem Vollanschluss A16 Reuchenette voll zum Tragen. Die Realisierung des A5-Ostastes ist im Gang, die Inbetriebnahme ist bis 2015 vorgesehen. Betreffend Vollanschluss Reuchenette ist das Verfahren noch nicht abgeschlossen; die Realisierung auf spätestens 2015 muss sichergestellt werden.	
Hinweise	
Diese Massnahme figurierte noch nicht im Agglomerationsprogramm 2004.	

A7 Neuerschliessung Industriezone Lyss Nord/Areal Creabeton Matériaux AG

Massnahmenbeschrieb

Im November 1995 ist mit der Überbauungsordnung „Kiesgrube Bangerter“ das Herzstück der Koordinierten Planung Lyss-Busswil (KLB) vom kantonalen Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt worden. Die Überbauungsordnung stellt durch die Erweiterung des Abbaugebietes gegen Nordosten die von der Creabeton Matériaux AG benötigten Kiesreserven für die nächsten 30 Jahre sicher und schafft gleichzeitig Deponieraum für die Ablagerung von Inertstoffen.

Wichtige Anliegen im Bereich der Erschliessung wie der direkte Anschluss des Grubenareals an die Autobahn T6 bzw. an die Kantonsstrasse K22 konnten jedoch zum damaligen Zeitpunkt noch nicht abschliessend geregelt werden. So durchquert der gesamte grubeninduzierte Schwerverkehr noch heute das Zentrum von Lyss, um auf das übergeordnete Strassennetz zu gelangen. Spätestens mit dem Einsetzen der Deponietätigkeit im Grubenerweiterungsgebiet wird dieser Verkehr nicht mehr umweltverträglich abgewickelt werden können und damit die Existenz dieses wichtigen regionalen Arbeitsstandortes gefährden.

Mit der Richtplanung KLB (1997-2007) sind die planerischen Voraussetzungen zur Realisierung eines Direktanschlusses der Kiesgrube Bangerter und gleichzeitig auch des Industriegebietes Lyss Nord an den bestehenden Autobahnanschluss Lyss Nord geschaffen worden. Die Probleme im Zusammenhang mit der Querung des Auengebietes von nationaler Bedeutung sind mit den kantonalen Fachstellen sowie der eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission bereinigt. Der Richtplan KLB soll noch in diesem Jahr vom Amt für Gemeinden und Raumordnung genehmigt werden.

Zielsetzung

Hauptziel ist unter Nutzung eines Teils des bereits bestehenden Industrierings die Realisierung einer siedlungs- und umweltverträglichen Neuerschliessung der beiden grossen Arbeitszonen Industrie Lyss Nord und Areal Creabeton Matériaux AG. Der Bau der neuen Verbindung erfordert gleichzeitig flankierende verkehrliche Massnahmen auf dem teilregionalen Strassennetz sowie erhebliche ökologische Ersatzleistungen.

Mit der Neuerschliessung der Gebiete Industrie Lyss Nord/Areal Creabeton Matériaux AG sollen folgende Teilziele erreicht werden:

- Längerfristige Sicherstellung von Abbau- und Deponie in der Bangertergrube (gemäss kantonalem Sachplan ADT für beide Nutzungskomponenten von kantonaler Bedeutung)
- Sicherstellung langfristiger Entwicklungsmöglichkeiten für zwei grosse Arbeitszonen von regionaler bzw. kantonaler Bedeutung.
- Entlastung des Regionalzentrums vom Schwerverkehr; Abbau von Hemmnissen bei der weiteren qualitativen Entwicklung des Lysser Ortskerns.
- Entlastung des Wohnquartiers Schachen vom Schwerverkehr
- Optimierung der Verkehrswirksamkeit der Neuerschliessung durch koordinierte flankierende Massnahmen auf dem teilregionalen Strassennetz; insbesondere Entlastung der Achse Länggasse/Busswilstrasse vom Durchgangsverkehr.
- Verbesserung der ökologischen Leistungsfähigkeit des Gesamtsystems „Alte Aare“ durch die Realisierung grosszügiger Ersatzmassnahmen im Bereich von ökologischen „Flaschenhälsen“

Reifegrad 2011-14: A

Realisierungshorizont: Realisierungsbeginn zwischen 2011-2014

Projektstand Ende 2007

Das Trasse für die Neuerschliessung ist weitgehend gesichert. In der Ueberbauungsordnung „Kiesgrube Bangerter“ (1995) und im Generellen Staatsstrassenplan „Erweiterung Anschluss Lyss Nord“ (1995) sind die entsprechenden Freiflächen im Bereich der Grube und im Bereich des Autobahnanschlusses grundeigentü-merverbindlich sichergestellt. Für den Bereich des Viadukts über die Busswilstrasse und das Bahntrasse hin-weg auf den Industriering sowie das Teilstück Industriering–Bödéli–Auenwald Alte Aare sind ebenfalls zwei Überbauungsordnungen in Arbeit (Stand öffentliche Auflage). Der Richtplan KLB, welcher die flankierenden verkehrlichen Massnahmen und die ökologischen Ersatzleistungen regelt, wird dem Kanton noch in diesem Jahr zur Genehmigung unterbreitet.

Weiteres Vorgehen

- Abschluss Richtplanung KLB (2007); Abschluss der hängigen Überbauungsplanungen zur Sicherstellung des Trassees im Bereich Industriering (2008)
- Konkretisierung des Vorhabens unter den beteiligten Gemeinden (Lyss, Busswil, Kappelen) und weiteren wichtigen Partnern (Creabeton Matériaux AG, weitere private Grundeigentümer, Kanton, Bund); Festlegung Finanzierung, Projektorganisation und Terminplan (2008)
- Sicherstellung der Kredite für Planung und Ausführung (2009)
- Bedarfsnachweis gemäss Art. 5.2 des Generellen Staatsstrassenplans „Erweiterung Anschluss Lyss Nord“; Durchführung Strassenplanverfahren und UVP (2010/11)

Zuständigkeiten

Die Zuständigkeit liegt bei den Gemeinden Lyss, Busswil und Kappelen. Federführende Gemeinde ist Lyss; Planung und Ausführung erfolgen in enger Zusammenarbeit mit dem Kanton.

Kosten

Gesamtkosten Neuerschliessung (exklusive Kosten für flankierende verkehrliche Massnahmen und ökologi-sche Ersatzleistungen): 22 Mio Franken

Kostenteiler

Bund: 30-50% (6,6-11 Mio)
 Kanton (TBA): max. 25-35% (5,5-7,7 Mio)
 Gemeinden/Grundeigentümer: min. 25-35% (5,5-7,7 Mio)

Abhängigkeiten

Die Realisierung der Neuerschliessung Industriezone Lyss Nord/Areal Creabeton Matériaux AG wird von folgenden Planungen bzw. Vorhaben beeinflusst:

- Übernahme der T6 durch den Bund
- Ausbau der T6 auf vier Spuren
- Vollausbau bzw. Verlegung des bestehenden T6-Anschlusses Studen

Hinweise