

# Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast

## Umsetzungsprogramm Sofortmassnahmen mit Finanzierungsvorschlag

Revidierte Fassung vom 07.11.2016 zuhanden der Gemeinden

---

### 1 Ausgangslage

Mit der Eröffnung des A5-Ostasts kommt das Strassennetz im westlichen Teil der Agglomeration Biel an seine Kapazitätsgrenze. Spätestens bis 2020 sind allen voran der Guido-Müller-Platz, aber auch der Kreisel Kreuzweg in Nidau und der Knoten Allmendstrasse/Lohngasse völlig überlastet. Die Verkehrsmenge am Guido-Müller-Platz als Dreh- und Angelpunkt im westlichen Strassennetz muss in den Spitzenstunden um mindestens 40% reduziert werden, damit die Funktionalität für alle Verkehrsteilnehmer erhalten bleibt. Allein durch Verkehrsverlagerung auf andere Strassenachsen lässt sich dies nicht bewerkstelligen. Zudem werden vielerorts die Belastungsziele/Belastbarkeiten auf einzelnen Strassenabschnitten überschritten, was eine Reduktion der Verkehrssicherheit und Aufenthaltsqualität mit sich bringt. Die sich abzeichnenden Probleme sind massiv. Es ist unwahrscheinlich, dass diese mit wenigen Schlüsselmassnahmen behoben werden können. Vielmehr braucht es ein ganzes Set von auf einander abgestimmten und unter den verschiedenen Akteuren koordinierten Massnahmen.<sup>1</sup>

Das vorgeschlagene Massnahmenset umfasst kommunikative, betriebliche und infrastrukturelle Massnahmen.<sup>2</sup> Da die meisten Massnahmen einen längeren Planungs- und Realisierungsprozess voraussetzen, wird als Umsetzungsziel das Jahr 2020 anvisiert. Dies bedingt jedoch Sofortmassnahmen, die ab der Eröffnung des A5-Ostasts bis zur vollständigen Umsetzung der Massnahmen die Funktionalität des Verkehrsnetzes sicherstellen.<sup>3</sup>

**Die Sofortmassnahmen sind unter den betroffenen Akteuren konsolidiert und im Richtplan/RGSK Biel-Seeland 2. Generation bzw. im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 3. Generation verankert (vgl. Massnahmenblatt B1/I). Mit dem vorliegenden Umsetzungsprogramm soll sichergestellt werden, dass sie bei Eröffnung des A5-Ostasts umsetzungsreif sind und nach Bedarf realisiert werden können.**

---

<sup>1</sup> Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Anhang B: Problem- und Strukturanalyse, Kapitel 6.3.5

<sup>2</sup> Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Kapitel 3

<sup>3</sup> Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Kapitel 4 und 5

## 2 Zielsetzung

Mit dem vorliegenden Umsetzungsprogramm sollen folgende Ziele erreicht werden:

1. Vorgehens- und Terminplan für die Vorbereitung der Sofortmassnahmen bis zur Inbetriebnahme des A5-Ostasts (voraussichtlich im Spätsommer 2017)
2. Vorschlag für die Projektorganisation
3. Kostenschätzung und Finanzierungsvorschlag
4. Grundlage für Gesuche an die Finanzierungspartner

## 3 Module

Das Umsetzungsprogramm umfasst die Sofortmassnahmen, die bis zur Eröffnung des Ostasts (2017) umgesetzt werden sollen.<sup>4</sup>

Zusätzlich werden vier weitere Massnahmen in das Umsetzungsprogramm aufgenommen, die rasch angegangen werden müssen und für die eine Mitfinanzierung durch die Agglomerationsgemeinden vorgesehen ist:

- Vorstudie Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum
- Vorstudie Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum
- Bus-Versuchsbetrieb Brügg-Bözingenfeld
- Bus-Versuchsbetrieb Biel-Ipsach Oberdorf

Die Massnahmen werden in fünf Module aufgeteilt:

<b>Modul</b>	<b>Massnahme</b>	<b>Bez. GMK<sup>1)</sup></b>	<b>Kap. GMK<sup>2)</sup></b>
<b>A</b>	Verkehrsmonitoring	MC1	3.8
	Kurzfristiges Verkehrsmanagement	M3	3.4
	Task Force Verkehr		4.1
<b>B</b>	Projektübergreifende Kommunikation	Ü1	3.6
	Mobilitätsmanagement	Ü2	3.6
<b>C</b>	Parkierung Zentrum Biel/Nidau	M5/M6	3.4
<b>D</b>	Vorstudie Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum	V1	3.2
	Vorstudie Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum	V2	3.2
	Anbindung Nidau	V3	3.2
<b>E</b>	Bus-Versuchsbetrieb Brügg-Bözingenfeld	Ö1.5	3.1
	Bus-Versuchsbetrieb Biel-Ipsach Oberdorf	Ö1.4	3.1

<sup>1)</sup> Bezeichnung der Massnahmen im Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast

<sup>2)</sup> Beschreibung der Massnahmen im Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast

<sup>4</sup> Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast, Kapitel 4.2

## 4 Vorgehens- und Terminplan

Die Arbeiten werden zeitlich in zwei Phasen gegliedert:

- Die Vorbereitung umfasst den Aufbau der Projektorganisation (insb. Task Force Verkehr) sowie die Konkretisierung und Konsolidierung der Massnahmen auf Konzeptstufe.
- Die Realisierung beinhaltet die Projektierung (wo nötig), Ausschreibung, Beschaffung, Genehmigung und Ausführung der Massnahmen.

Modul	Massnahme	Vorbereitung	Realisierung
<b>A</b>	Verkehrsmonitoring	Konzept/Koordination	Erhebungen
	Kurzfristiges Verkehrsmanagement	Steuerungs- und Betriebskonzept	Projektierung und Ausführung
	Task Force Verkehr	Vorbereitung/Aufbau/Projektleitung	
<b>B</b>	Projektübergr. Kommunikation	Konzept/Massnahmen	Ausführung
	Mobilitätsmanagement	Konzept/Massnahmen	Ausführung
<b>C</b>	Parkierung Zentrum Biel/Nidau	Parkraumbewirtschaftungskonzept	Ausführung
<b>D</b>	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum	Konzeptstudie	Projektierung und Ausführung (2017-2018)
	Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum	Konzeptstudie	Projektierung und Ausführung (2017-2020)
	Anbindung Nidau	Konzeptstudie	Projektierung und Ausführung (2017-2020)
<b>E</b>	Bus-Versuchsbetrieb Brugg-Bözingenfeld	Vorbereitung	Versuchsbetrieb (2017-2020)
	Bus-Versuchsbetrieb Biel-Ipsach Oberdorf	Vorbereitung	Versuchsbetrieb (2019-2022)

**Die detaillierten Arbeitsschritte und Termine sind im Anhang 1 aufgeführt.** Dabei ist Folgendes zu beachten:

- Weil zunächst die nötigen politischen Entscheide und Kreditbeschlüsse gefasst werden müssen, ist davon auszugehen, dass die Arbeiten erst im 2017 beginnen können (und nicht bereits im September 2016). Dadurch wird die Vorbereitung ungefähr bis zur Eröffnung des Ostasts dauern, die für Spätsommer 2017 angekündigt ist.
- Nach Eröffnung des Ostasts kann die Situation beobachtet und über die Umsetzung von Massnahmen entschieden werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass je nach Massnahme für die Realisierung ein Zeitbedarf von bis zu 3 Monaten nötig sein kann (für Ausführungsprojekt, Genehmigung, Beschaffung etc.). In der Zwischenzeit muss bei Bedarf mit provisorischen Massnahmen agiert werden.
- Folgende dringliche Sofortmassnahmen müssen noch im 2016 ausgelöst werden:
  - Die Erweiterung des Verkehrsmonitoring-Konzepts Biel (bereits in Erarbeitung) ist nötig, damit die Vorher-Erhebungen des Verkehrsaufkommens rechtzeitig vor Eröffnung des Ostasts durchgeführt werden können. Der Auftrag wird an das Büro

Kontextplan AG vergeben, das bereits das Verkehrsmonitoring-Konzept der Stadt Biel erarbeitet.

- Die Beschaffung des Betriebs- und Steuerungskonzepts für das kurzfristige Verkehrsmanagement und der Leitung Task Force (Drittaufträge) muss bis Ende 2016 erfolgen, damit die Arbeiten ab 2017 ausgeführt werden können.
- Um weitere Verzögerungen zu vermeiden, sind freihändige Auftragsvergaben für die einzelnen Aufträge zu prüfen sowie allenfalls eine Einflussnahme auf den Eröffnungszeitpunkt des Ostasts.

## 5 Projektorganisation

Soweit möglich und sinnvoll werden die bestehenden Gremien der Agglomeration (Konferenz, Leitungsgremium, Arbeitsgruppe R+V) genutzt. Als neues, zusätzliches Projektorgan wird die Task Force Verkehr eingesetzt.

**Die Projektorganisation ist im Anhang 2 im Detail aufgeführt.** Die folgenden Bemerkungen dienen zur Erläuterung des Schemas.

<b>Organ</b>	<b>Funktion / Aufgaben / Zuständigkeit</b>
Gemeinden, Kanton, ASTRA	<p><u>Bauherrschaften / Entscheider</u></p> <p>beschliessen über die erforderlichen Kredite für die Ausführung des Umsetzungsprogramms. Als Strasseneigentümer sind sie zuständig für die Umsetzung von Massnahmen auf ihren Strassen.</p>
Konferenz Agglomeration Biel	<p><u>Politische Konsolidierung</u></p> <p>verabschiedet das Umsetzungsprogramm und stellt Antrag an Gemeinden, Kanton und ASTRA.</p>
Leitungsgremium Agglomeration Biel	<p><u>Projektsteuerung</u></p> <p>zuständig für die Umsetzung der Massnahmen (im Rahmen der Beschlüsse von Gemeinden, Kanton und ASTRA). Es gibt Kredite frei, erteilt Aufträge und ist verantwortlich für die Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit.</p> <p><i>Zusammensetzung:</i> Beizug Vertretungen Kanton/ASTRA nach Bedarf</p>
Arbeitsgruppe Raumentwicklung + Verkehr	<p><u>Projektkoordination</u></p> <p>überwacht und begleitet die Umsetzung des Gesamtmobilitätskonzepts und sichert die Koordination mit relevanten Drittprojekten.</p> <p><i>Zusammensetzung:</i> Beizug weiterer Personen nach Bedarf (z.B. Gemeinde Bellmund, Leitung Task Force Verkehr)</p> <p><i>Leitung</i> durch Geschäftsstelle s.b/b:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gesamtprojektleitung</li> <li>- Berichterstattung und Anträge an Leitungsgremium</li> <li>- Beschaffung notwendiger Leistungen, Durchführung Vergabeverfahren inkl. Vergabeanträge an Leitungsgremium</li> <li>- Koordination der verschiedenen Teilaufträge und Projektbeteiligten</li> <li>- Kosten- und Terminkontrolle</li> </ul>

<b>Organ</b>	<b>Funktion / Aufgaben / Zuständigkeit</b>
Task Force Verkehr	<p data-bbox="576 297 970 327"><u>Bearbeitung Sofortmassnahmen</u></p> <p data-bbox="576 344 1433 470">zuständig für die zeitgerechte und adäquate Umsetzung der Sofortmassnahmen. Sie überwacht und steuert den Verkehrsbetrieb nach Eröffnung des Ostasts, unterstützt die Kommunikation und sichert die fachliche Koordination mit Drittprojekten.</p> <p data-bbox="576 490 1444 645"><i>Zusammensetzung:</i> Der Task Force Verkehr gehören die zuständigen Fachleute der Strasseneigentümer (Gemeinden, Kanton, Bund), der Kantonspolizei und der Transportunternehmungen sowie die jeweiligen Auftragnehmer der Teilprojekte und der/die Kommunikationsverantwortliche an.</p> <p data-bbox="576 665 1134 694"><i>Leitung</i> durch Fachspezialist/in (Drittauftrag):</p> <ul data-bbox="576 696 1444 1234" style="list-style-type: none"> <li>- Hauptansprechpartner Verkehr: Koordination verkehrlicher Fragen rund um die Auswirkungen des Ostasts</li> <li>- Projektleitung der Sofortmassnahmen, verantwortlich für Zielerreichung, Terminkoordination, Prozessüberwachung, Plausibilisierung der Ergebnisse und Erfüllung von Teilaufgaben</li> <li>- Herbeiführen von Entscheiden unter Einbezug der Bauherrenvertreter und Fachspezialisten, Anordnen von Sofortmassnahmen</li> <li>- Fachliche Koordination von relevanten Drittprojekten</li> <li>- Überwachung des Verkehrsmonitorings, Veranlassung von regelmässigen Verkehrserhebungen, durchführen von Analysen, bedarfsweise Stichprobenerhebungen, regelmässiges Reporting insbesondere zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Ostast</li> <li>- Berichterstattung z.H. Gesamtkoordination, Umsetzung Vorgaben Leitungsgremium / Arbeitsgruppe R+V</li> <li>- Bearbeitung von Bürgeranfragen zum Thema Verkehr, fachliche Unterstützung der/des Kommunikationsverantwortlichen</li> <li>- Sitzungsadministration Task Force Verkehr</li> </ul>
Kommunikationsverantwortliche/r	<p data-bbox="576 1261 770 1290"><u>Kommunikation</u></p> <p data-bbox="576 1308 1425 1433">zuständig für die Information der Öffentlichkeit. Sämtliche Kommunikationsaufgaben erfolgen in Absprache mit dem Leitungsgremium. Der/die Kommunikationsverantwortliche begleitet den gesamten Prozess und nimmt nach Bedarf in den Gremien Einsitz.</p>

## 6 Kostenschätzung

Die Kostenschätzung basiert auf Erfahrungswerten aus ähnlichen Prozessen und auf groben Aufwandschätzungen. Sie beruht auf dem heutigen Wissensstand und ist im Rahmen der Phase Vorbereitung zu überprüfen.

Nicht enthalten ist der Aufwand der Geschäftsstelle s.b/b für die Projektkoordination und Leitung der Arbeitsgruppe Raumentwicklung + Verkehr. Dieser Aufwand wird über das ordentliche Budget von s.b/b finanziert.

Modul	Massnahme	Vorbereitung	Realisierung	Total
<b>A</b>	Verkehrsmonitoring	55'000	120'000	175'000
	Kurzfristiges Verkehrsmanagement	120'000	580'000	700'000
	Task Force Verkehr	175'000		175'000
<b>B</b>	Projektübergr. Kommunikation	30'000	60'000	90'000
	Mobilitätsmanagement	30'000	80'000	110'000
<b>C</b>	Parkierung Zentrum Biel/Nidau	57'000	- <sup>1)</sup>	57'000
<b>D</b>	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum	20'000	- <sup>1)</sup>	20'000
	Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum	20'000	- <sup>1)</sup>	20'000
	Anbindung Nidau	10'000	- <sup>1)</sup>	10'000
<b>E</b>	Bus-Versuchsbetrieb Brügg-Bözingenfeld	- <sup>2)</sup>	360'000	360'000
	Bus-Versuchsbetrieb Biel-Ipsach Oberdorf	- <sup>2)</sup>	360'000	360'000
<b>Total</b>		<b>517'000</b>	<b>1'560'000</b>	<b>2'077'000</b>

<sup>1)</sup> nicht im Umsetzungsprogramm enthalten: erfolgt durch Standortgemeinden/Strasseneigentümer

<sup>2)</sup> nicht im Umsetzungsprogramm enthalten: erfolgt durch RVK

### Bemerkungen zu einzelnen Positionen:

- Task Force Verkehr: Annahme rund CHF 10'000.- pro Monat für die Leitung. Anfänglich weniger, dafür nach der Inbetriebnahme etwas mehr.
- Verkehrsmonitoring: Das Verkehrsmonitoring dient als Entscheidungsgrundlage für die Task Force Verkehr und ist deshalb eng an deren Arbeitsweise gekoppelt. Das Monitoring des Verkehrsaufkommens und die Berichterstattung resp. das Festhalten des Verkehrsgeschehens ist daher idealerweise durch die Leitung der Task Force durchzuführen. Als Grundlage für die Beschaffung der Zählgeräte wird davon ausgegangen, dass 6 permanente Messstellen ausserhalb der Stadt Biel eingerichtet werden.
- Projektübergreifende Kommunikation: Gute Abstimmung mit der Kommunikation Ostast (Eröffnung), Westast (Auflageprojekt) und Städtebauliche Begleitplanung erforderlich.

lich. Es ist zu prüfen, das gleiche Büro zu mandatieren, welches bereits für die Kommunikation des Ostastes beauftragt ist.

- Mobilitätsmanagement: Gute Abstimmung mit der projektübergreifenden Kommunikation erforderlich. Die Instrumente von mobiclick sind gezielt einzubeziehen. Für die Gestaltung der Webseite und die Produktion des Flyers sind idealerweise Synergien mit der projektübergreifenden Kommunikation zu nutzen, indem z. B. der gleiche Kommunikationsbeauftragte beigezogen wird.
- Steuerungs- und Betriebskonzept Verkehrsmanagement: Vorgehen und Kostenrahmen wurden durch einen zusätzlichen Fachspezialisten bestätigt. Es wird empfohlen auf der Achse Bernstrasse–Aarbergstrasse–Ländtestrasse die Machbarkeit mittels einer VIS-SIM-Simulation nachzuweisen. Dabei ist insbesondere das Zusammenspiel zwischen der neuen Bahnschranke an der Keltenstrasse und dem Guido-Müller-Platz massgebend.
- Projektierung / Ausführung Verkehrsmanagement: Der Kostenaufwand ist stark an den Massnahmenumfang aus dem Steuerungs- und Betriebskonzept gekoppelt. Aus heutigem Kenntnisstand könnten die Projektierung der Massnahmen an drei Teilprojektverfasser vergeben werden:
  - vfM Biel / Brügg inkl. LSA (im Sinne von Sofortmassnahmen)
  - Sofortmassnahmen Süd, LSA
  - Sofortmassnahmen Süd, Signalisation und Markierung
- Parkierung Zentrum Biel/Nidau: Pragmatisches Parkraumkonzept mit Erfassung des bestehenden Parkfeldangebots. Die Erhebung der Parkfeldbelegung ist nicht vorgesehen und soll nur durchgeführt werden, wenn festgestellt wird, dass die Nachfrage das Angebot übersteigt.

Inhalte:

  - Erfassung Parkfeldangebot
  - Analyse
  - Konzept für Angebot und Bewirtschaftung pro Teilgebiet

## 7 Finanzierung

### Vorschlag Finanzierungsschlüssel

Der Vorschlag (siehe unten) beruht auf folgenden Überlegungen:

- Die Vorbereitung der Module A bis D kann voraussichtlich durch das AGR subventioniert werden (Annahme: 50%). Weitere 25% übernimmt s.b/b. Die verbleibenden 25% gehen zu Lasten der Agglomerationsgemeinden (Module A/B) bzw. der Standortgemeinden (Module C/D).
- An den Kosten für die Realisierung der Module A und B (agglomerationsübergreifende Massnahmen) beteiligen sich die Standortgemeinden/Strasseneigentümer, s.b/b und die Agglomerationsgemeinden. Bei der Kommunikation kann ein Teil der Realisierung über die Kommunikation der A5 erfolgen (Annahme: 50%).
- Die Kosten für die Realisierung der Module C und D (Infrastrukturmassnahmen) gehen zu Lasten der Standortgemeinden. Allenfalls sind Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm möglich.
- Die Kosten für Modul E (Bus-Versuchsbetriebe) werden zu 70% durch die Standortgemeinden finanziert. Die Agglomerationsgemeinden beteiligen sich mit 30% der Kosten.

Modul / Massnahme	Total	AGR/BVE		s.b/b	Agglomerationsgemeinden		Standortgemeinden		OIK/ASTRA (Strasseneigent.)	
<b>A Verkehrsmonitoring</b>				0						
Konzept/Koordination	55'000	50%	27'500	25%	13'750	25%	13'750	0%	0	0%
Erhebungen	120'000	0%	0	0%	0	0%	0	25%	30'000	75%
<b>Kurzfristiges Verkehrsmanagement</b>										
Steuerungs- und Betriebskonzept	120'000	50%	60'000	25%	30'000	25%	30'000	0%	0	0%
Projektierung und Ausführung	580'000	0%	0	0%	0	0%	0	50%	290'000	50%
<b>Task Force Verkehr</b>										
Vorbereitung/Aufbau/Projektleitung	175'000	50%	87'500	25%	43'750	25%	43'750	0%	0	0%
<b>B Projektübergreifende Kommunikation</b>										
Konzept/Massnahmen	30'000	50%	15'000	25%	7'500	25%	7'500	0%	0	0%
Ausführung	60'000	0%	0	25%	15'000	25%	15'000	0%	0	50%
<b>Mobilitätsmanagement</b>				0						
Konzept/Massnahmen	30'000	50%	15'000	25%	7'500	25%	7'500	0%	0	0%
Ausführung	80'000	0%	0	50%	40'000	50%	40'000	0%	0	0%
<b>C Parkierung</b>										
Konzeptstudie	57'000	50%	28'500	25%	14'250	0%	0	25%	14'250	0%
<b>D Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel</b>										
Konzeptstudie	20'000	50%	10'000	25%	5'000	0%	0	25%	5'000	0%
<b>Veloverbindung Port-Nidau-Biel</b>										
Konzeptstudie	20'000	50%	10'000	25%	5'000	0%	0	25%	5'000	0%
<b>Anbindung Nidau</b>										
Konzeptstudie	10'000	50%	5'000	25%	2'500	0%	0	25%	2'500	0%
<b>E Bus-Tangentallinie Brügg-Bözigenfeld</b>										
Versuchsbetrieb 2017-2020	360'000	0%	0	0%	0	30%	108'000	70%	252'000	0%
<b>Bus-Linie Biel-Ipsach Oberdorf</b>										
Versuchsbetrieb 2019-2022	360'000	0%	0	0%	0	30%	108'000	70%	252'000	0%
Total Vorbereitung	517'000		258'500		129'250		102'500		26'750	0
Total Realisierung	1'560'000		0		55'000		271'000		824'000	410'000
<b>Total Vorbereitung + Realisierung</b>	<b>2'077'000</b>		<b>258'500</b>		<b>184'250</b>		<b>373'500</b>		<b>850'750</b>	<b>410'000</b>
			12%		9%		18%		41%	

Gemeinden total: 1'224'250



### Finanzierung 2016

Noch im 2016 soll mit dem Aufbau des Verkehrsmonitorings begonnen und die Beschaffung der Leitung Task-Force sowie des Betriebs- und Steuerungskonzepts für das Verkehrsmanagement durchgeführt werden (vgl. Kapitel 4). Für diese vorgezogenen Sofortmassnahmen wird mit Kosten von 34'000 Franken gerechnet. Der Betrag wird durch s.b/b vorfinanziert. Es wird mit einem Subventionsbeitrag von 50% gerechnet.

### Finanzierung ab 2017

Die Kosten für die Folgejahre sind von den Finanzierungspartnern in die Budgets aufzunehmen. Die Tabelle zeigt die erwartete Kostenverteilung (Stand heute).

	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019-22</b>	<b>Total</b>
AGR/BVE	17'000	216'500	25'000	-	258'500
seeland.biel/bienne	17'000	134'750	32'500	-	184'250
Agglomerationsgemeinden	-	128'000	68'500	177'000	373'500
Standortgemeinden	-	301'250	136'500	413'000	850'750
OIK/ASTRA	-	337'500	72'500	-	410'000
<b>Total</b>	<b>34'000</b>	<b>1'118'000</b>	<b>335'000</b>	<b>590'000</b>	<b>2'077'000</b>

**In Kapitel 8 sind die Kostenanteile der Gemeinden pro Modul und Jahr aufgeführt.**

## 8 Kostenteiler unter den Gemeinden

### Kostenanteile „Agglomerationsgemeinden“

#### Kosten pro Modul

Alle Agglomerationsgemeinden beteiligen sich an der Finanzierung der Module A, B und E. Die Kosten werden proportional zur Bevölkerungszahl verteilt. Ausnahmen:

- Bei der Erarbeitung des Verkehrsmonitoring-Konzepts ist Biel vom Kostenteiler ausgenommen, weil Biel das Konzept auf Stadtgebiet zu 100% finanziert.
- Bei den Bus-Versuchsbetrieben sind Biel und Brugg bzw. Ipsach und Nidau vom Kostenteiler ausgenommen, weil sie den Kostenanteil der Standortgemeinden übernehmen (70% der Kosten).

	Bevölkerung absolut <sup>1)</sup>	Modul A			Modul B		Modul E			Total Alle Massnahmen			
		Bevölkerung %	Verkehrsmonitoring <sup>2)</sup>	Bevölkerung %	Kurzfristiges Verkehrsmanagement	Task Force Verkehr	Kommunikation	Mobilitätsmanagement	Bevölkerung %		Bus-Versuch Brugg-Bözingenfeld <sup>3)</sup>	Bevölkerung %	Bus-Versuch Biel-Ipsach Oberdorf <sup>4)</sup>
Aegerten	1831	4.2%	580	1.9%	573	836	430	907	4.7%	5'044	2.2%	2'325	10'696
Bellmund	1563	3.6%	495	1.6%	489	714	367	775	4.0%	4'306	1.8%	1'985	9'130
Biel	52'440			54.7%	16'415	23'939	12'311	25'991			61.7%	66'587	145'243
Brugg	4197	9.7%	1'330	4.4%	1'314	1'916	985	2'080			4.9%	5'329	12'954
Evilard	2487	5.7%	788	2.6%	779	1'135	584	1'233	6.3%	6'852	2.9%	3'158	14'528
Hagneck	406	0.9%	129	0.4%	127	185	95	201	1.0%	1'119	0.5%	516	2'372
Ipsach	3992	9.2%	1'265	4.2%	1'250	1'822	937	1'979	10.2%	10'998			18'251
Meinisberg	1319	3.0%	418	1.4%	413	602	310	654	3.4%	3'634	1.6%	1'675	7'705
Mörigen	878	2.0%	278	0.9%	275	401	206	435	2.2%	2'419	1.0%	1'115	5'129
Nidau	6791	15.6%	2'152	7.1%	2'126	3'100	1'594	3'366	17.3%	18'709			31'047
Orpund	2667	6.1%	845	2.8%	835	1'217	626	1'322	6.8%	7'348	3.1%	3'386	15'579
Pieterlen	3884	8.9%	1'231	4.1%	1'216	1'773	912	1'925	9.9%	10'701	4.6%	4'932	22'689
Port	3390	7.8%	1'074	3.5%	1'061	1'548	796	1'680	8.6%	9'340	4.0%	4'305	19'803
Safnern	1875	4.3%	594	2.0%	587	856	440	929	4.8%	5'166	2.2%	2'381	10'953
Scheuren	457	1.1%	145	0.5%	143	209	107	227	1.2%	1'259	0.5%	580	2'670
Schwadernau	668	1.5%	212	0.7%	209	305	157	331	1.7%	1'840	0.8%	848	3'902
Studen	2947	6.8%	934	3.1%	922	1'345	692	1'461	7.5%	8'119	3.5%	3'742	17'215
Sutz-Lattrigen	1394	3.2%	442	1.5%	436	636	327	691	3.6%	3'841	1.6%	1'770	8'143
Täuffelen	2652	6.1%	840	2.8%	830	1'211	623	1'314	6.8%	7'306	3.1%	3'367	15'492
<b>Total</b>	<b>95'838</b>	<b>100.0%</b>	<b>13'750</b>	<b>100.0%</b>	<b>30'000</b>	<b>43'750</b>	<b>22'500</b>	<b>47'500</b>	<b>100.0%</b>	<b>108'000</b>	<b>100.0%</b>	<b>108'000</b>	<b>373'500</b>

1) Mittlere Wohnbevölkerung 2012-2014 gem. Art. 7 FLAG (zivilrechtlicher Wohnsitz). Quelle: Kant. Finanzverwaltung, Gemeindejournal 2015

2) Biel finanziert das Monitoringkonzept für das Stadtgebiet zu 100% und ist vom Kostenteiler unter den Agglomerationsgemeinden ausgenommen.

3) Biel und Brugg finanzieren den Anteil der Standortgemeinden (70%) und sind vom Kostenteiler unter den Agglomerationsgemeinden ausgenommen.

4) Ipsach und Nidau finanzieren den Anteil der Standortgemeinden (70%) und sind vom Kostenteiler unter den Agglomerationsgemeinden ausgenommen.

#### Kosten pro Jahr

Die Kosten für die Module A und B fallen von 2016 bis 2018 an, jene für Modul E von 2017 bis 2022. **Um den administrativen Aufwand gering zu halten, wird vorgeschlagen, dass die Gemeinden die Beiträge in einer Tranche (2017) entrichten. Allfällige nicht verwendete Mittel werden nach Projektabschluss rückerstattet.**

Module A, B, E	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Aegerten	2'846	2'302	1'746	2'316	775	710	10'696
Bellmund	2'429	1'965	1'491	1'977	662	606	9'130
Biel	60'873	17'783	1'850	22'196	22'196	20'346	145'243
Brugg	6'202	1'423	148	1'776	1'776	1'628	12'954
Evilard	3'865	3'127	2'372	3'146	1'053	965	14'528
Hagneck	631	511	387	514	172	158	2'372
Ipsach	6'204	5'020	3'666	3'361	0	0	18'251
Meinisberg	2'050	1'659	1'258	1'669	558	512	7'705
Mörigen	1'365	1'104	837	1'111	372	341	5'129
Nidau	10'554	8'539	6'236	5'717	0	0	31'047
Orpund	4'145	3'354	2'543	3'374	1'129	1'035	15'579
Pieterlen	6'036	4'884	3'704	4'914	1'644	1'507	22'689
Port	5'269	4'263	3'233	4'289	1'435	1'315	19'803
Safnern	2'914	2'358	1'788	2'372	794	727	10'953
Scheuren	710	575	436	578	193	177	2'670
Schwadernau	1'038	840	637	845	283	259	3'902
Studen	4'580	3'706	2'810	3'728	1'247	1'143	17'215
Sutz-Lattrigen	2'167	1'753	1'329	1'764	590	541	8'143
Täuffelen	4'122	3'335	2'529	3'355	1'122	1'029	15'492
<b>Total</b>	<b>128'000</b>	<b>68'500</b>	<b>39'000</b>	<b>69'000</b>	<b>36'000</b>	<b>33'000</b>	<b>373'500</b>

## Kostenanteile „Standortgemeinden“

### Kosten pro Modul

Die Standortgemeinden beteiligen sich an der Finanzierung der Module A (Realisierung), C, D und E. Es wird folgender Kostenteiler vorgeschlagen:

#### Modul A

- Die Kosten für das Verkehrsmonitoring (Beschaffung Zählgeräte und Erhebungen) wurden aufgrund des Strasseneigentums grob abgeschätzt. Sie sind im Rahmen des Verkehrsmonitoring-Konzepts zu verifizieren.
- Die Kosten für die Realisierung der Massnahmen des kurzfristigen Verkehrsmanagements wurden aufgrund des Strasseneigentums grob abgeschätzt. Sie sind im Rahmen des Steuerungs- und Betriebskonzepts zu verifizieren. Der abschliessende Entscheid über die Realisierung von Massnahmen auf Gemeindestrassen liegt bei den Gemeinden.

#### Modul C

- Parkierung: 75% Biel, 25% Nidau

#### Modul D

- Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel Zentrum: je 1/3 Ipsach, Nidau und Biel
- Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum: je 1/4 Port, Bellmund, Nidau und Biel
- Anbindung Nidau: 100% Nidau

#### Modul E

- Bus-Versuchsbetrieb Brügg-Bözingenfeld: Biel 50%, Brügg 20% der Gesamtkosten
- Bus-Versuchsbetrieb Biel-Ipsach Oberdorf: Ipsach 50%, Nidau 20% der Gesamtkosten
- Die Angaben basieren auf einer groben Kostenschätzung der RVK für die Versuchsbetriebe, die noch verifiziert werden muss.

	Modul A		Modul C	Modul D			Modul E		Total
	Verkehrsmonitoring <sup>1)</sup>	Kurzfristiges Verkehrsmanagement <sup>1)</sup>	Parkierung	Veloverbindung Ipsach-Nidau-Biel	Veloverbindung Port-Nidau-Biel	Anbindung Nidau	Bus-Versuch Brügg-Bözingenfeld <sup>2)</sup>	Bus-Versuch Biel-Ipsach Oberdorf <sup>2)</sup>	Alle Massnahmen
Aegerten									0
Bellmund	5'000	10'000			1'250				16'250
Biel		200'000	10'688	1'667	1'250		180'000		393'604
Brügg	5'000						72'000		77'000
Evilard									0
Hagneck									0
Ipsach	5'000			1'667				180'000	186'667
Meinisberg									0
Mörigen									0
Nidau	5'000	20'000	3'563	1'667	1'250	2'500		72'000	105'979
Orpund	5'000								5'000
Pieterlen									0
Port	5'000	60'000			1'250				66'250
Safnern									0
Scheuren									0
Schwadernau									0
Studen									0
Sutz-Lattrigen									0
Täuffelen									0
<b>Total</b>	<b>30'000</b>	<b>290'000</b>	<b>14'250</b>	<b>5'000</b>	<b>5'000</b>	<b>2'500</b>	<b>252'000</b>	<b>252'000</b>	<b>850'750</b>

1) Grobe Abschätzung aufgrund des Strasseneigentums, wird im Rahmen des Betriebs- und Steuerungskonzepts verifiziert

2) Grobe Abschätzung der Kosten durch RVK

### Kosten pro Jahr

Die Kosten für die Module A, C und D fallen voraussichtlich 2017 und 2018 an, jene für Modul E von 2017 bis 2022. Die Gemeinden sind aufgefordert, die entsprechenden Mittel (siehe Tabelle) in die Budgets ab 2017 aufzunehmen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die Angaben zu den Modulen A und E auf groben Kostenschätzungen basieren, die im Rahmen der weiteren Schritte verifiziert werden müssen.

Module A,C,D,E	2017	2018	2019	2020	2021	2022	Total
Aegerten	0	0	0	0	0	0	0
Bellmund	14'109	2'141	0	0	0	0	16'250
Biel	184'121	94'483	60'000	55'000	0	0	393'604
Brügg	6'583	24'417	24'000	22'000	0	0	77'000
Evilard	0	0	0	0	0	0	0
Hagneck	0	0	0	0	0	0	0
Ipsach	6'250	417	5'000	60'000	60'000	55'000	186'667
Meinisberg	0	0	0	0	0	0	0
Mörigen	0	0	0	0	0	0	0
Nidau	30'114	3'865	2'000	24'000	24'000	22'000	105'979
Orpund	4'583	417	0	0	0	0	5'000
Pieterlen	0	0	0	0	0	0	0
Port	55'489	10'761	0	0	0	0	66'250
Safnern	0	0	0	0	0	0	0
Scheuren	0	0	0	0	0	0	0
Schwadernau	0	0	0	0	0	0	0
Studen	0	0	0	0	0	0	0
Sutz-Lattrigen	0	0	0	0	0	0	0
Täuffelen	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	<b>301'250</b>	<b>136'500</b>	<b>91'000</b>	<b>161'000</b>	<b>84'000</b>	<b>77'000</b>	<b>850'750</b>

### Total Beiträge der Gemeinden

Die Tabelle zeigt das Total der Kostenanteile der Gemeinden an den Modulen A bis E in den Jahren 2017 bis 2022 (Summe der Kostenanteile „Agglomerationsgemeinden“ und „Standortgemeinden“).

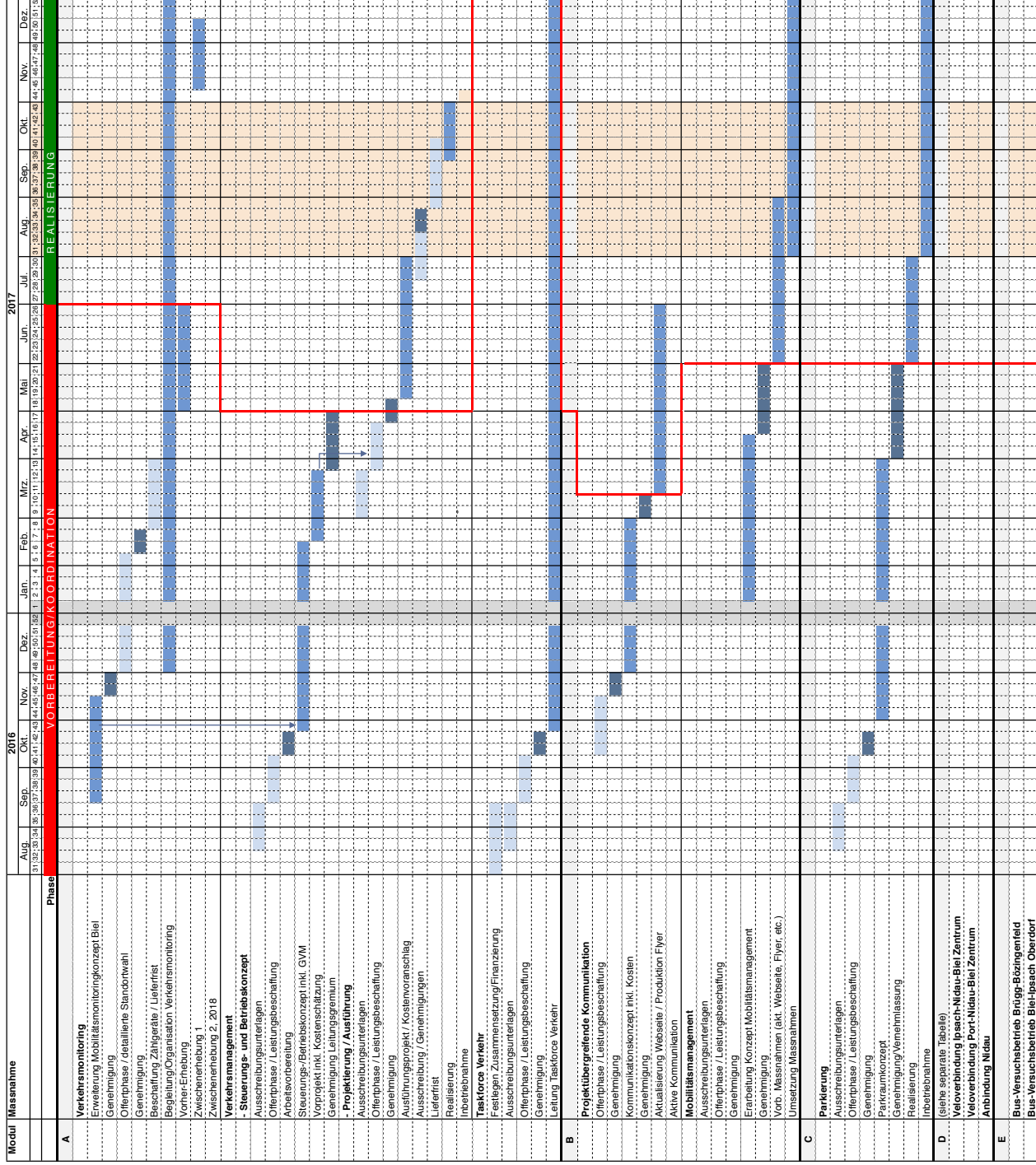
Alle Module	Module A/B (2017-2018)	Modul C/D (2017-2018)	Modul E (2017-2022)	Total
Aegerten	3'326	0	7'369	10'696
Bellmund	17'840	1'250	6'291	25'380
Biel	278'656	13'604	246'587	538'847
Brügg	12'625	0	77'329	89'954
Evilard	4'518	0	10'010	14'528
Hagneck	738	0	1'634	2'372
Ipsach	12'253	1'667	190'998	204'917
Meinisberg	2'396	0	5'309	7'705
Mörigen	1'595	0	3'534	5'129
Nidau	37'338	8'979	90'709	137'026
Orpund	9'845	0	10'734	20'579
Pieterlen	7'056	0	15'632	22'689
Port	71'159	1'250	13'644	86'053
Safnern	3'406	0	7'546	10'953
Scheuren	830	0	1'839	2'670
Schwadernau	1'214	0	2'689	3'902
Studen	5'354	0	11'861	17'215
Sutz-Lattrigen	2'533	0	5'611	8'143
Täuffelen	4'818	0	10'674	15'492
<b>Total</b>	<b>477'500</b>	<b>26'750</b>	<b>720'000</b>	<b>1'224'250</b>

## 9 Weitere Schritte

September	Einreichung Subventionsgesuch an AGR (Geschäftsstelle)
Sept./Okt.	Einholung von Offerten für die vorgezogenen Sofortmassnahmen (Geschäftsstelle)
17. Oktober	Zustellung des Umsetzungsprogramms Sofortmassnahmen mit Finanzierungsvorschlag an die Gemeinden (Geschäftsstelle)
1. November	Konferenz Agglomeration Biel: Information und Fragenbeantwortung zum Umsetzungsprogramm Sofortmassnahmen mit Finanzierungsvorschlag
23. November	Frist für Stellungnahme der Gemeinden zum Umsetzungsprogramm Sofortmassnahmen mit Finanzierungsvorschlag
29. November	Auftragsvergabe für die vorgezogenen Sofortmassnahmen (Leitungsgremium)
8. Dezember	Beschluss Nachkredit 2016 und Budget 2017 (Mitgliederversammlung)
Januar 2017	Start der Bearbeitung (Geschäftsstelle/Auftragnehmer)

## 10 Anhang

Anhang 1	Terminplan
Anhang 2	Projektorganisation

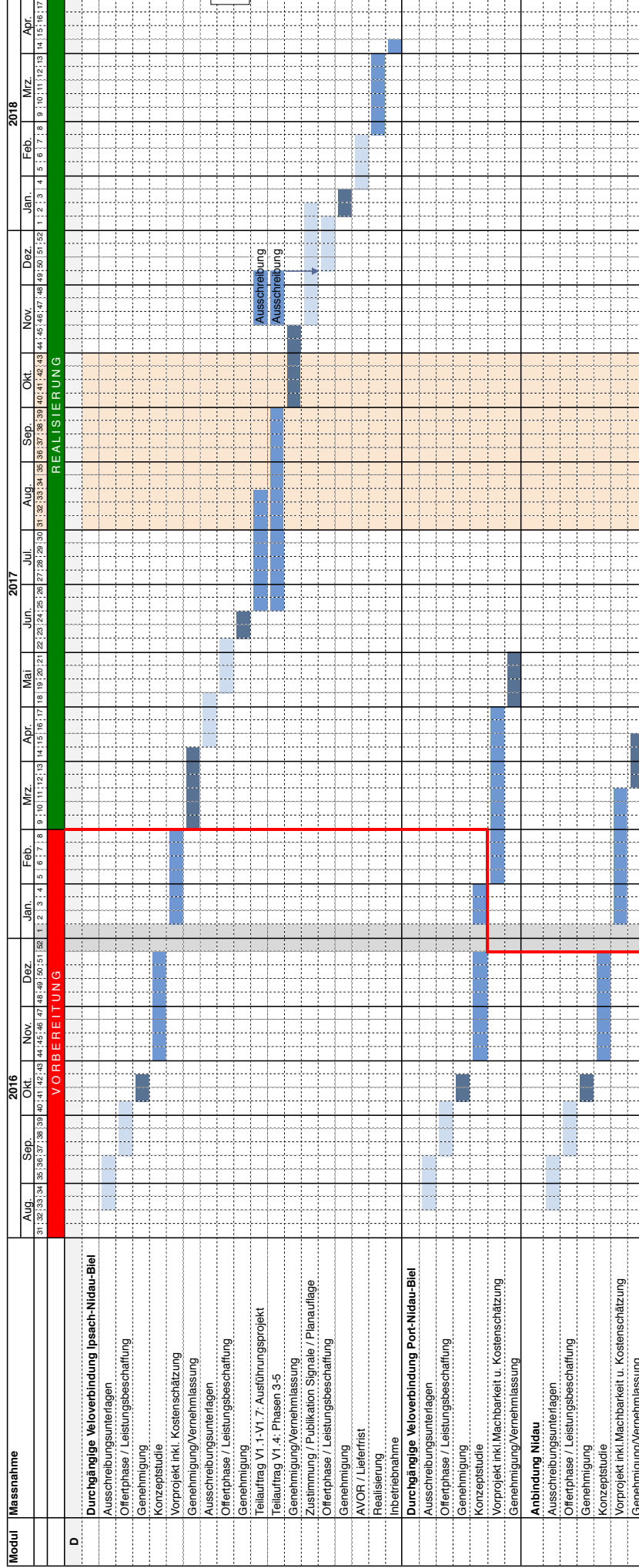


Legende

- Leistungsbearbeitung / Genehmigung
- Bearbeitung / Projektarbeit
- Genehmigung
- möglicher Eröffnungszeitraum Ostast
- Leistungen Geschäftsführung Verein seeland biel/bienne

30'000 Kostenschätzung abhängig von vorgängig definierten Massnahmen

KONTEXTPLAN



Legende

- Leistungsbeschaffung / Genehmigung
- Bearbeitung / Projektarbeit
- Genehmigung
- möglicher Eröffnungszeitraum Ostast
- Leistungen Geschäftsführung Verein seeland biel/bienne

