

# **Leistungsvereinbarung**

zwischen der

## **Schweizerischen Eidgenossenschaft**

vertreten durch

das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation  
Kochergasse 10, CH-3003 Bern

im Folgenden als Bund bezeichnet

und dem

## **Kanton Bern (Trägerschaft)**

vertreten durch

die Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, Münstergasse 2, 3011 Bern  
und  
die Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion, Reiterstrasse 11, 3011 Bern

im Folgenden als Kanton bezeichnet

betreffend das

## **Agglomerationsprogramm Biel Teil Verkehr und Siedlung**

**1. Generation  
2007**

im Folgenden als Agglomerationsprogramm Biel bezeichnet

Die Vertragsparteien vereinbaren Folgendes:

## 1 Ingress

- 1.1 Der Bund beteiligt sich, gestützt auf das Infrastrukturfondsgesetz (IFG; SR 725.13), an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Die Massnahmen sind aus einem Agglomerationsprogramm, welches Siedlungsentwicklung und Verkehr koordiniert und die Umwelt mit einbezieht, hergeleitet. Dieses Agglomerationsprogramm wurde beim Bund eingereicht und geprüft. Das Ergebnis ist im Prüfbericht 2009 enthalten (Anhang 2).
- 1.2 In der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Biel geregelt. Die Beteiligung des Bundes am Agglomerationsprogramm Biel stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr, welcher auf der Basis der Prüfung aller Agglomerationsprogramme erlassen worden ist. Er legt einen Beitragsatz von 40 Prozent und einen Höchstbetrag von 20.88 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) fest. Der Beitragsatz gilt nur für die Massnahmen der A-Liste dieser Etappe.
- 1.3 Die vorliegende Vereinbarung stützt sich auf Artikel 24 der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV; SR 725.116.21).
- 1.4 Das Agglomerationsprogramm ist in enger Zusammenarbeit zwischen Kanton, Verein seeland.biel/bienne (Konferenz Agglomeration Biel) und Regionaler Verkehrskonferenz entstanden.

## 2 Vertragsparteien und Pflichten

### 2.1 Vertragsparteien

- 2.1.1 Die Zuständigkeit des UVEK zum Vertragsabschluss stützt sich auf Artikel 24 Absatz 1 MinVV.
- 2.1.2 Die Zuständigkeit der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion und der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern zum Vertragsabschluss stützt sich auf das Baugesetz des Kantons Bern, Art. 101, Abs. 2 vom 28.11.2006 und den Regierungsratsbeschluss vom 27.10.2010 (Nr. 1491/2010).

### 2.2 Pflichten

- 2.2.1 Der Bund verpflichtet sich zur Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3. und 4. dieser Leistungsvereinbarung. Die kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes bleiben vorbehalten.
- 2.2.2 Der Kanton verpflichtet sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten, zur Einleitung und Durchführung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2, 3.3 und 3.5 dieser Leistungsvereinbarung. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

- 2.2.3 Der Kanton bestätigt, dass sich alle an den Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2, 3.3 und 3.5 dieser Leistungsvereinbarung beteiligten Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Einleitung und Durchführung der Massnahmen verpflichtet haben (Anhang 3). Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.
- 2.2.4 Der Kanton verpflichtet sich, die Einleitung und Durchführung der Massnahmen durch die verschiedenen Stellen des Kantons und der Gemeinden im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu kontrollieren. Er setzt alles daran, dass die Umsetzung dieser Leistungsvereinbarung nicht gefährdet ist.
- 2.2.5 Unter den Begriffen „Einleitung und Durchführung“ gemäss Ziff. 2.2 wird Folgendes verstanden: das Auslösen und Vorantreiben der Projektierung, die Vorlage an die zuständigen Organe zur Beschlussfassung (Plan- und/oder Finanzbeschluss) sowie, im Falle des Vorliegens der nötigen Beschlüsse, die Realisierung der Massnahme.

### 3 Umzusetzende Massnahmen und Massnahmenpakete

Dieses Kapitel listet alle Massnahmen auf, welche für die Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses mitberücksichtigt worden sind und zur Festsetzung des Beitragssatzes relevant waren.

#### 3.1 Nicht durch den Infrastrukturfonds mit-finanzierbare Massnahmen

Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziffer 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten (vom Bund nicht aus dem Infrastrukturfonds finanzierbaren) Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr:

Nr. ARE- Code	Nr. AP	Massnahme	Zustän- dige Stelle Bund	Koordinierende Agglomerations- programm (AP)	Zeithorizont
Siedlung					
371.202	S1-7	Richtplan Siedlung+Verkehr Agglo Biel	ARE	BE – JGK AGR	in Realisie- rung
371.203	S8	Lärmschutz Bahn und Strasse	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
371.204	S9	Naherholungsraum Bielerseebucht	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
371.205	S10	Naherholungsraum Nidau-Büren-Kanal	ARE	BE – JGK AGR	bis 2014
Verkehr					
371.206	V1	Angebotsverbesserung öV	ARE	BE – BVE GS	bis 2014
371.207	V3	Verbesserung im Angebotsumfeld des öffentlichen Verkehrs	ARE	BE – BVE GS	bis 2014
371.208	V4	Mobilitätsmanagement	ARE	BE – BVE GS	in Realisie- rung
371.209	V21/2 4	Richtplan verkehrlich flankierende Massnahmen vfM zur A5	ARE	BE – BVE GS	bis 2014

Tabelle 3.1

### 3.2 Eigenleistungen, Priorität A

Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziff. 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten (vom Bund nicht mitfinanzierten) infrastrukturellen Massnahmen und Massnahmenpakete.

Nr.	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP
ARE-Code	Nr. AP	
Keine Massnahmen		

Tabelle 3.2

### 3.3 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität A (A-Liste)

Gestützt auf Artikel 7 IFG (SR 725.13), Artikel 17a-d MinVG (SR 725.116.2) und 24 MinVV (SR 725.116.21) sowie auf den Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr sichert der Bund die Mitfinanzierung folgender Massnahmen und Massnahmenpakete zu. Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziffer 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen und Massnahmenpakete.

Nr.	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Zuständige Stelle	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (kantonale Stelle)
ARE-Code	Nr. AP			Bund	
<b>Schiene</b>					
371.027	SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	6.91	2.76	BAV	BE - BVE AöV
371.028	Regio-Tram, Busvorlauf	14.76	5.90	BAV	BE - BVE AöV
	Langsamverkehr				
371.025	Konzept LV_A-Liste	28.69	11.48	AST-RA	BE - BVE TBA
<b>Verkehrssystemmanagement</b>					
371.013	MP Bus-Bevorzugung I	1.84	0.74	AST-RA	BE - BVE TBA
<b>Total</b>		<b>52.20</b>	<b>20.88</b>		

Tabelle 3.3

### 3.4 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität B (B-Liste)

Die nachfolgende Liste zeigt die Stossrichtung der weiteren Bearbeitung auf. Eine allfällige Änderung einer oder ein Verzicht auf eine B-Massnahme ist seitens des Kantons oder des Bundes bei der Bearbeitung und Prüfung der 2. Generation der Agglomerationsprogramme sorgfältig zu begründen. Die Liste ist weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung seitens des Kantons verbunden.

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten Investi- tion [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen
Trams/Stadtbahnen				
371.012		Regio-Tram	101.38	<p>Der Handlungsbedarf für eine Tram-erschliessung entlang der zentralen Entwicklungsachse wird mittelfristig gesehen, falls starke Massnahmen im Bereich der Siedlungsentwicklung in den nächsten Jahren ergriffen werden, wie dies aufgrund der ZMB für die Wirtschaftlichkeit eines Trambe-triebs als unerlässlich bezeichnet wird.</p> <p>Kurz- bis mittelfristig sieht der Bund eine optimierte Erschlies-sung mit Bus/Trolleybus, welche im Sinne eines Tram-Vorlaufbe-triebs eine Verknüpfung mit einer kurzfristig zu realisierenden, neuen Bahnhaltestelle Bözingen-feld und eine Querung der Suze beinhaltet.</p>
Langsamverkehr				
371.026		Konzept LV_B-Liste	6.47	
		Aufwertungen Ortsdurchfahrt-en bzw. Sicherheit Strassen-raum		
371.004		Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	5.53	
371.004		Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Sutz-Lattrigen	2.77	
371.007		Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Aegerten	2.49	

Tabelle 3.4

### **3.5 Massnahmen im Bereich Schiene ohne Beteiligung aus dem Infrastrukturfonds (Finanzierung noch offen)**

Im Prüfbericht und in den Anhängen 17 und 18 der Botschaft über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr sind Massnahmen im Bereich Schiene aufgelistet, für welche eine finanzielle Beteiligung des Bundes nicht aus dem Infrastrukturfonds, sondern für eine andere Finanzierung geprüft werden. Auch wenn für diese Massnahmen keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds erfolgt, werden diese in der Wirkung des Agglomerationsprogramms mit berücksichtigt.

## **4 Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakte der A-Liste (Ziffer 3.3)**

### **4.1 Beitrag**

- 4.1.1 Die Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete wird von Bund und dem Kanton und gegebenenfalls weiteren Beteiligten (regionale Körperschaft, Gemeinden) gemeinsam gemäss der Liste der Massnahmen, Priorität A (Ziff. 3.3) sichergestellt.
- 4.1.2 Bei der festgelegten Kostenbeteiligung des Bundes von 20.88 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) (Ziff. 1.2) zugunsten des Agglomerationsprogramms Biel handelt es sich um einen Höchstbetrag der Subvention, der nicht überschritten werden kann (Art. 2 Abs. 1 und 2 Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.3 Der Beitragssatz (Ziffer 1.2) für eine Agglomeration gilt für die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen mitfinanzierten Massnahmen und Massnahmenpakete (Ziff. 3.3 bzw. Art. 2 Abs. 2 Bundesbeschluss vom 21. September 2010 über die Freigabe der Mittel ab 2011 für das Programm Agglomerationsverkehr).
- 4.1.4 Der Bund finanziert die einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete maximal bis zum Höchstbeitrag (zzgl. MWSt und Teuerung) gemäss der A-Liste (Ziff. 3.3). Die weitere Finanzierung der Massnahmen und Massnahmenpakete ist Sache des Kantons sowie gegebenenfalls weiterer Beteiligter (regionale Körperschaft, Gemeinden).
- 4.1.5 Verringern sich die Kosten für die Umsetzung einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets, übernimmt der Bund nur die Kosten im Rahmen seines prozentualen Anteils.

### **4.2 Finanzierungsvereinbarungen**

- 4.2.1 Ist eine Massnahme oder ein Massnahmepaket der A-Liste bau- und finanzreif und entspricht inhaltlich dem Agglomerationsprogramm Biel sowie den im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund gemachten Auflagen, schliesst das zuständige Bundesamt (Ziff. 3.3) gestützt auf die vorliegende Vereinbarung mit dem für die Massnahme zuständigen Kanton, und für Massnahmen der Eisenbahninfrastrukturen (Ziff. 4.2.3) zusätzlich noch mit der Transportunternehmung, die Finanzierungsvereinbarung ab (Art. 17b Abs. 1 und 3 MinVG). Für Massnahmenpakete des Langsamverkehrs (Anhang 1) kann das zuständige Bundesamt ebenfalls

nur eine Finanzierungsvereinbarung abschliessen. Dafür muss die Bau- und Finanzreife für mindestens eine Einzelmaßnahme vorliegen.

- 4.2.2 Massnahmen oder Massnahmenpakete der Ziffer 3.3 können vom zuständigen Bundesamt auf mehrere Finanzierungsvereinbarungen aufgeteilt werden, wenn sie in die Zuständigkeit von verschiedenen Gemeinden oder verschiedenen Kantonen fallen und/oder verschiedene Massnahmenkategorien (z.B. MIV Massnahme mit Aufwertung Ortsdurchfahrt oder ein Tramprojekt) beinhalten. Wenn eine Massnahme oder ein Massnahmenpaket Gegenstand mehrerer Finanzierungsvereinbarungen ist, kann die erste Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden, wenn eine verbindliche Regelung vorliegt, die für jeden Massnahmenteil oder jede Massnahme des Pakets den Anteil des entsprechenden Bundesbeitrags festlegt.
- 4.2.3 Nach der Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung bedürfen wesentliche Massnahmenänderungen einer schriftlichen Absprache zwischen dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) sowie dem für die Finanzierungsvereinbarung zuständigen Bundesamt und dem/den für die Massnahme zuständigen Kanton/en (Ziff. 3.3). Als wesentlich gelten Massnahmenänderungen, welche zu Mehrkosten führen oder eine Verschlechterung der Wirksamkeit gemäss den Prüfkriterien des Bundes zu Folge haben, die die Umsetzung des Gesamtkonzepts des Agglomerationsprogramms Biel gefährden könnten. Der Bund kann keine Mehrkosten übernehmen (Ziff. 4.1.4).
- 4.2.4 Die Beiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr werden an die Transportunternehmungen (Bahnunternehmungen) über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung ausbezahlt.

#### **4.3 Baubeginn und Anspruch auf Bundesbeiträge**

- 4.3.1 Der Baubeginn darf, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.2, erst nach der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und der Finanzierungsvereinbarung für die entsprechende Massnahme oder das entsprechende Massnahmenpaket erfolgen.
- 4.3.2 Der Bau einer Massnahme oder eines Massnahmenpakets vor Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung kann nur mit der Bewilligung der Bundesbehörde, welche für die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung zuständig ist, beginnen. Diese Bewilligung kann aber nur erteilt werden, wenn die Leistungsvereinbarung schon unterzeichnet ist und es mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden wäre, die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung abzuwarten. Die Bewilligung gibt keinen Anspruch auf die Finanzhilfe. Beginnt der Bau ohne Bewilligung, so werden keine Bundesbeiträge gewährt (Art 26 SuG, SR 616.1).
- 4.3.3 Der Baubeginn von Massnahmen und Massnahmenpaketen der A-Liste (Ziff. 3.3) ist, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.1, an keine fixe Frist gekoppelt. Bei der zeitlichen Staffelung der einzelnen Massnahmen und Massnahmenpakete soll aber der ursprüngliche Programmgedanke beachtet werden. Sollte sich im Rahmen des im 4-Jahresrhythmus zu erstattenden Umsetzungsberichts (Ziff. 5) zeigen, dass die Realisierung einzelner Vorhaben definitiv nicht während der Laufdauer des Infrastrukturfonds umgesetzt werden kann, erlöscht der Anspruch auf die Finanzhilfe.

#### **4.4 Auszahlungsmodalitäten**

- 4.4.1 Auf Antrag des Kantons, der für die Massnahme verantwortlich ist, zahlt der Bund vorbehältlich der Ziffern 4.4.2 und 4.4.3 sowie im Rahmen der vereinbarten Bundesbeiträge, gemäss Ziffer 3.3 die benötigten Mittel aus.
- 4.4.2 Die Auszahlung der Bundesbeiträge erfolgt unter dem Vorbehalt der Genehmigung der jeweiligen Voranschlagskredite durch das Parlament (Budgethoheit Bundesversammlung, Art. 10 IFG) und von Änderungen im Bundesrecht.
- 4.4.3 Es werden nur für effektiv erbrachte Leistungen Bundesbeiträge ausbezahlt. Der Antrag zur Auszahlung mit Nachweis der Kosten ist an das für die Massnahme zuständige Bundesamt gemäss Ziffer 3.3 zu richten.
- 4.4.4 Bei einer allfälligen ungenügenden Liquidität des Infrastrukturfonds können die für die Umsetzung der Massnahmen(-pakete) der A-Liste (Ziff. 3.3) freigegebenen Mittel durch den für die Massnahme zuständigen Kanton und gegebenenfalls weitere Beteiligte (z.B. regionale Körperschaft, Gemeinden) vorfinanziert werden. Eine Verzinsung dieser Mittel durch den Bund ist ausgeschlossen. Die Bedingungen werden vom Bundesrat festgelegt.

### **5 Umsetzungskontrolle, Wirkungskontrolle und Controlling (Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling)**

#### **5.1 Umsetzungskontrolle**

Der Kanton gewährleistet, dass alle vier Jahre der Stand der Umsetzung für alle hier vereinbarten Massnahmen(-pakete) in einem Umsetzungsbericht zuhanden des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) nach den Vorgaben der Weisung des UVEK (Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation) dargestellt wird. Der Bund wird insbesondere prüfen, wie die Massnahmen gestaffelt sind, welche Massnahmen, die unabhängig von infrastrukturellen Massnahmen sind, umgesetzt worden sind und im Falle von Vorfinanzierungen, welche Prioritäten gesetzt worden sind.

#### **5.2 Wirkungskontrolle**

- 5.2.1 Die Wirkungskontrolle des Agglomerationsprogramms vergleicht die angestrebte mit der tatsächlichen Entwicklung anhand von Indikatoren.
- 5.2.2 Die Festlegung der Indikatoren für die Wirkungskontrolle erfolgt durch das ARE, die beteiligten Körperschaften und Bundesämter werden konsultiert. Das Monitoring wird alle 4-5 Jahre durch das ARE erstellt und veröffentlicht.

#### **5.3 Controlling (Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling)**

- 5.3.1 Im Bereich Strassen- und Langsamverkehr wird das Controlling in den Weisungen des ASTRA für die Teilaufgaben Strassen- und Langsamverkehr geregelt.
- 5.3.2 Im Bereich Schienenverkehr wird das Controlling in den Controlling-Richtlinien des BAV über die Projektsteuerung, Projektaufsicht und Berichterstattung geregelt.

## **5.4 Stichprobenkontrollen**

Die zuständige Stelle beim Bund kann, nach Vorankündigung, jederzeit Stichprobenkontrollen durchführen. Der Kanton erlaubt ihr die Einsicht in alle relevanten Unterlagen.

# **6 Erfüllung der Leistungsvereinbarung**

## **6.1 Erfüllung der Vereinbarung**

Die Vereinbarung gilt als erfüllt, wenn die Massnahmen gemäss Ziffern 3.1, 3.2 und 3.3 umgesetzt, die Beiträge gemäss Ziffern 3.3. und 4 durch den Bund ausbezahlt (inkl. Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen), und die darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarungen erfüllt sind.

## **6.2 Umsetzung des Programms**

Werden die Massnahmen(-pakete) des Programms nur teilweise umgesetzt, kann dies im Rahmen der Beurteilung der nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms bei der Festlegung des Beitragssatzes berücksichtigt werden.

## **6.3 Wirkung des Programms**

Die Ergebnisse aus der Wirkungskontrolle (Ziff. 5.2) sind Bestandteil der Beurteilung der darauf folgenden Generationen des Agglomerationsprogramms.

## **6.4 Kürzung/Rückzahlung der Bundesmittel für Massnahmen und Massnahmenpakete**

Es gelten die Bestimmungen des Subventionsgesetzes (Art. 28 ff. SuG).

## **6.5 Nicht beanspruchte Gelder**

Mittel, die für Massnahmen oder Massnahmenpakete gemäss Ziffer 3.3 vorgesehen waren, welche aber nicht realisiert werden (Ziff. 4.3.3) oder die wegen Kürzung / Rückzahlung des Bundesbeitrags nicht beansprucht werden, verbleiben im Infrastrukturfonds. Sie stehen der Gesamtheit der Agglomerationen für Massnahmen der nächsten Etappen des Programms Agglomerationsverkehr zur Verfügung. Die Bundesbeiträge können somit vom Kanton nicht für die Realisierung von anderen als in der entsprechenden Etappe ursprünglichen vorgesehenen Massnahmen oder Massnahmenpaketen eingesetzt werden.

# **7 Anpassung der Leistungsvereinbarung**

## **7.1 Ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung**

- 7.1.1 Der Kanton überarbeitet alle vier Jahre ihr Agglomerationsprogramm gemäss der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation. Gestützt auf die Prüfung des überarbeiteten Agglomerationsprogramms durch den Bund gibt das Parlament die Mittel für die nächste Finanzierungsetappe frei. Auf der Basis des Bundesbeschlusses und des Prüfberichts zum Agglomerati-

onsprogramm wird die Leistungsvereinbarung aktualisiert.

- 7.1.2 Falls die für das Agglomerationsprogramm zuständigen Stellen kein überarbeitetes Agglomerationsprogramm einreichen, verzichten sie auf Bundesmittel für die darauf folgende Finanzierungsetappe. Die Ansprüche für die Finanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 bleiben bestehen.

## 7.2 Ausserordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

- 7.2.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zur gegenseitigen Information bei Änderungen von Rahmenbedingungen mit Auswirkungen, die nicht durch die ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung erledigt werden können.
- 7.2.2 Ändern sich während der Vertragsdauer die Rahmenbedingungen in einem Ausmass, dass die Erfüllung der Vereinbarung über Gebühr erschwert oder erleichtert wird, definieren die Vertragsparteien den Vertragsgegenstand gemeinsam neu oder lösen die Vereinbarung gemeinsam vorzeitig auf. Vorbehalten bleibt die clausula rebus sic stantibus.
- 7.2.3 Um eine ausserordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung auszulösen, ist dem jeweiligen Vertragspartner ein schriftlicher Antrag zu stellen unter Nachweis von Gründen.

## 8 Salvatorische Klausel

Ist eine Bestimmung dieser Leistungsvereinbarung ganz oder teilweise unwirksam, berührt dies die Rechtswirksamkeit der gesamten Leistungsvereinbarung nicht. Die unwirksame Bestimmung ist dann so zu verstehen, dass der mit ihr angestrebte Zweck so weit wie möglich erreicht wird.

## 9 Anwendbare Bestimmungen und Rechtsschutz

- 9.1 Es gelten namentlich die Bestimmungen des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG; SR 725.13), des Bundesgesetzes und der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG; SR 725.116.2/ MinVV; SR 725.116.21) und subsidiär des Subventionsgesetzes (SuG; SR 616.1).
- 9.2 Der Rechtsschutz richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesverwaltungsrechtspflege (Art. 35 Abs. 1 SuG).

## 10 Inkrafttreten der Leistungsvereinbarung

- 10.1 Die Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft.
- 10.2 Diese Vereinbarung gilt solange die darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarungen gelten, bis zum Abschluss des Monitoring und bis zur Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen.

## 11 Rangordnung

Folgende Dokumente bilden einen integrierenden Bestandteil dieser Vereinbarung und stehen im Fall von Widersprüchen nacheinander in angeführter Rangordnung:

1. Wortlaut der vorliegenden Vereinbarung
2. Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3); Anhang 1
3. Prüfbericht des Bundes 2009; Anhang 2
4. Agglomerationsprogramm Siedlung und Verkehr, Agglomeration Biel, 2004/2005/2007
5. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme (Dezember 2007)
6. Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation
7. Weisungen des ASTRA für die Teilaufgaben Strassen- und Langsamverkehr, Version 1.2 vom 31.05.2010
8. Controlling-Richtlinien des BAV über die Projektsteuerung, Projektaufsicht und Berichterstattung vom 11.08.2008.

Die Vereinbarung wird in 3 Originalfassungen ausgefertigt. Jede Partei erhält ein Exemplar.

Bern, 20.4.2011

Eidgenössisches Departement für Umwelt,  
Verkehr, Energie und Kommunikation

Departementschefin Doris Leuthard

Bern, 4.4.2011

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des  
Kantons Bern

Regierungsrat  
Christoph Neuhaus

Bern, 1.4.2011

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des  
Kantons Bern

Regierungsrätin  
Barbara Egger-Jenzer

Der Verein Seeland-Biel/Bienne hat von der Leistungsvereinbarung Kenntnis genommen.

Verteiler: Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion und Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern.

Anhänge:

Anhang 1: Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3).

Anhang 2: Prüfbericht des Bundes 2009

Anhang 3: Bestätigung betreffend Einleitung und Durchführung der Massnahmen.  
(inkl. Übersichtsliste der Beschlüsse, Verträge und/oder ggf. Querverweise auf regionale und/oder kantonale Richtpläne betreffend Verpflichtung der Gemeinden und/oder der regionalen Körperschaften).

**Anhang 1** (Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzeptes)

Priorität A

Nr.	Massnahme/Massnahmepakete	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung
ARE-Code	Nr. AP		
371.015	MP Intermodale Schnittstellen I	5.14	2.06
371.017	MP Schliessen von Netzlücken I	8.57	3.43
371.018	MP Reparatur Hauptverkehrsstr. I	5.14	2.06
371.019	MP Reparatur Quartiere I	11.57	4.63
<b>Summe</b>		30.43*	12.17*
<b>371.025</b>	<b>Konzept LV_A-Liste</b>	28.69**	11.48

Tabelle A1.1 (\*Eine Differenz beim Bundesbeitrag zwischen Summe und Konzept LV\_A-Liste kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen, \*\* Kürzung lt. Benchmark Prüfbericht Bund)

Priorität B

Nr.	Massnahme/Massnahmepakete	
ARE-Code	Nr. AP	
371.020	MP Schliessen von Netzlücken II	
371.021	MP Reparatur Hauptverkehrsstr. II	
<b>371.026</b>	<b>Konzept LV_B-Liste</b>	

Tabelle A1.2



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC  
**Office fédéral du développement territorial ARE**

30. Oktober 2009

---

# **Agglomerationsprogramm Biel**

## **Prüfbericht des Bundes**

---

N° de référence: 321.1 / I411-0163

Département fédéral de l'environnement,  
des transports, de l'énergie et de la communication DETEC

Office fédéral du développement territorial ARE

Dr. Maria Lezzi  
Direktorin

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Gegenstand, Ziel, Vorgehen .....</b>	<b>4</b>
1.1	Gegenstand der Prüfung .....	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung .....	4
1.3	Vorgehen, Prüfprozess.....	4
<b>2</b>	<b>Zusammenfassung der Resultate .....</b>	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>Prüfung der Grundanforderungen .....</b>	<b>7</b>
<b>4</b>	<b>Beurteilung der Programmwirkung .....</b>	<b>7</b>
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien .....	7
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) .....	10
<b>5</b>	<b>Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete) .....</b>	<b>11</b>
5.1	Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung .....	11
5.2	Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete).....	12
5.3	Eigenleistungen.....	12
5.4	Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete).....	13
5.5	Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C .....	13
5.6	A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	14
<b>6</b>	<b>Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen .....</b>	<b>15</b>
6.1	Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr.....	15
6.2	Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen.....	15
<b>7</b>	<b>Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms .....</b>	<b>16</b>
	<b>ANHANG .....</b>	<b>17</b>

---

# 1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

## 1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Biel bestehend aus:

- Synthesebericht 2007, 4. Dezember 2007
- Hauptbericht, Entwurf für die Vernehmlassung, 16.11.2004
- Zusatzbericht, Bereinigung aufgrund der Vernehmlassung und der Grobprüfung durch den Kanton, 16.06.2005,
- Zusatzbericht 2007, 12.07.2007
- Fuss- und Veloverkehr, Umsetzungskonzept 2007, 19.09.2007
- Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität, Schlussbericht 08.2007
- Massnahmen zur Busbevorzugung (Teilprojekt 4), Bericht zur Vernehmlassung, 12.10.2007
- Agglomeration Biel, Richtplan Siedlung und Verkehr, Erläuterungsbericht, Entwurf für die Vernehmlassung 10.2007
- Agglomeration Biel, Richtplan Siedlung und Verkehr, Aktionsmodule/Objektblätter, Richtplankarten, Entwurf für die Vernehmlassung 10.2007
- Agglomeration Biel, Richtplan Siedlung und Verkehr, Massnahmenplan/Projektblätter, Entwurf für die Vernehmlassung 10.2007

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 21.12.2007 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomerationsprogramm-Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfonds-Gesetzes.

## 1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat drei Ziele:

1. Die Erfüllung der Grundanforderungen prüfen.
2. Die Wirkung des Agglomerationsprogramms beurteilen. Die Wirkung ist entscheidend für die Höhe der Bundesbeiträge.
3. Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zu den Agglomerationsprogrammen zwecks Freigabe der Bundesbeiträge durch das eidgenössische Parlament und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.

Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

## 1.3 Vorgehen, Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 12.12.2007 (UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Für verschiedene Massnahmengruppen wie z.B. Trams wurden zudem Quervergleiche über alle Agglomerationsprogramme durchgeführt, um eine kohärente Beurteilung sicherzustellen. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 30.10.2009 zusammengefasst.

## 2 Zusammenfassung der Resultate

### Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms

Mit dem Agglomerationsprogramm Biel wird dank einer neuen prägenden Tram-Achse durch den Agglomerationskern der ÖV aufgewertet. Daraus ergeben sich grosse Chancen für die Siedlungsentwicklung nach innen. Die Stadt und die umliegenden Agglomerationsgemeinden erhalten zudem mit den flankierenden Massnahmen zur A5 und die A5 die Chance, die Lebensqualität und die Attraktivität deutlich zu verbessern.

Weitere Stärken des Agglomerationsprogramms Biel sind die ÖV-Massnahmen mit Buspriorisierungen sowie flächendeckende ÖV-Angebotsverbesserungen. Ebenso positiv werden die umfassenden LV-Massnahmen und die über die flankierenden Massnahmen zur A5 hinausgehenden Aufwertungen der Ortdurchfahrten gewertet. Diese tragen massgeblich zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Die Massnahmen im Bereich des Mobilitätsmanagements und der kombinierten Mobilität werden positiv bewertet. Strategien und Instrumente zur Steuerung der Siedlungsentwicklung sind durch das kantonale ESP-Programm Arbeiten sowie mit dem Richtplan VE vorhanden.

Schwächen weist der Entwurf des regionalen Siedlungsrichtplans auf. Im Besonderen werden deutlichere Impulse und griffigere Siedlungsmassnahmen erwartet, um mit einer Konzentration der Siedlungsentwicklung auf die zukünftige Tramachse ein genügendes Nachfragepotential sicher zu stellen.

Trotz der deutlichen Ambitionen, mit dem Agglomerationsprogramm den ÖV und LV zu forcieren, kann der allgemeine Zuwachs des MIV durch die Umfahrung der A5 nicht unberücksichtigt bleiben. Er wird zu Mehrbelastungen in der Agglomeration führen und aufgrund der Attraktivitätssteigerung für den MIV nur eine moderate Modal Split-Veränderung zu Gunsten des ÖV und LV bewirken. Langfristig wird es daher gegenüber dem Trend nur zu einer mässigen Verringerung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung in der Agglomeration kommen.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms der Agglomeration Biel auf Fr. 170.84 Mio. Dieser Investitionskostenbetrag der A und B Projekte wird für eine mittlere Agglomeration als mittel eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen(pakete) festzulegen:

40%

Darauf gestützt werden zur Mitfinanzierung der unten stehenden Massnahmen(pakete) folgende Bundesbeiträge beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt:

#### A-Liste

M-Nr.*	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005**	beantragter Bundesbei- trag**
	Regio -Tram, Busvorlauf	16.00	14.76	5.90
	SBB-Bahnhalt Bözingenfeld	7.40	6.91	2.76
371.013	MP Bus-Bevorzugung I	2.00	1.84	0.74
371.025	Konzept LV_A		28.69	11.48
	Summe		52.20	20.88

Tabelle 2-1 (\* M-Nr. des ARE, \*\* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

Für folgende Massnahmen(pakete) ist die Bau- und Finanzreife für die nächsten 4 Jahre nicht erreichbar oder das Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden. Der Bund plant die für diese Massnahmen voraussichtlich notwendigen Mittel zur Mitfinanzierung ein, beantragt sie jedoch noch nicht zur Freigabe durch das Parlament:

**B-Liste**

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) 2005**</i>	<i>beantragter Bundesbei- trag**</i>
371.004	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach	6.00	5.53	2.21
371.004	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Sutz-Lattrigen	3.00	2.77	1.11
371.007	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Aegerten	2.70	2.49	1.00
371.012	Regio-Tram	108.60	101.38	40.55
371.026	Konzept LV_B-Liste		6.47	2.59
	Summe		118.64	47.46

Tabelle 2-2 (\* M-Nr. des ARE, \*\* Preisstand 2005 exkl. MWSt.)

**Hinweise zu den Kosten**

Die angeführten Kosten wurden aus den eingereichten Agglomerationsprogrammen entnommen. Eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Trägerschaft und dem zuständigen Bundesamt wird die Details der beantragten Bundesbeiträge inkl. Maximalbeitrag regeln. Insbesondere können Unterhalts- und Sanierungskosten nicht mittels Infrastrukturfonds finanziert werden. Für Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit in Ortsdurchfahrten werden maximale Kosten pro Quadratmeter festgelegt. Auf diese Weise soll ein guter Standard ermöglicht und Luxusmassnahmen vermieden werden.

### 3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. Bereits in der Zwischenbeurteilung eines Entwurfs des vorliegenden Agglomerationsprogramms hat der Bund aufgezeigt, wo noch Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen liegen.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms, stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind. Das Agglomerationsprogramm Biel ist wegen der mehrfachen Aktualisierungsberichte sowie dem zusätzlich nachgereichten, separaten Richtplan Siedlung sehr schwierig nachvollziehbar.

Bezüglich Trägerschaft ist vor der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung genauer darzulegen, wie die Umsetzungsorganisation im Rahmen des Vereins Seeland-Biel-Bienne ausgestaltet werden soll und mit welchen personellen Ressourcen diese Umsetzung vorangetrieben werden soll.

### 4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt. Es ist zweistufig und stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der bevölkerungsmässigen Grösse der Agglomeration, ermittelt.

Entscheidend für die Programmwirkung sind grundsätzlich Massnahmen der A- und B-Liste sowie die nicht-infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Verkehr und Siedlung. Zusätzlich werden Massnahmen der übergeordneten Ebene einbezogen, sofern sie für das Agglomerationsprogramm von Relevanz sind und von den zuständigen Stellen des Bundes zum Zeitpunkt der Beurteilung als zweckmässig und innerhalb der nächsten zwanzig Jahre mit hoher Wahrscheinlichkeit als realisierbar beurteilt werden.

#### 4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

##### *Wirksamkeits- Beurteilung mit Begründung kriterium*

WK1:	<b>Stärken</b>
Qualität der Verkehrssysteme verbessert	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Die Qualität der Verkehrssysteme wird durch die Massnahmen des Agglomerationsprogramms sowohl im Agglomerationskern als auch im Agglomerationsgürtel flächendeckend verbessert. Die Agglomeration Biel plant eine neue starke ÖV-Achse im Agglomerationskern, Massnahmen zur Angebotsverbesserung im ÖV und zur Fahrplanoptimierung sowie ein Verkehrssystemmanagement mit konsequenter Busbevorzugung.</li><li>▪ Im Agglomerationsgürtel sind Massnahmen zur ÖV Angebotsverbesserung und -optimierung sowie die Aufwertung von Ortsdurchfahrten am rechten Bielerseeufer und im östlichen Teilgebiet der Agglomeration vorgesehen.</li><li>▪ Die neue ÖV-Achse Agglomeration Biel ermöglicht einen Qualitätssprung im ÖV an der zentralen Entwicklungsachse der Kernagglomeration Biel. Sie verbessert die Erreichbarkeiten mit dem ÖV entlang der zentralen Entwicklungsachse von Biel deutlich.</li><li>▪ Der Neubau der Umfahrung A5, ihre flankierenden Massnahmen und Busbevorzugungsmassnahmen nehmen erheblichen Problemdruck aus dem Kernstadtgebiet und bewirken deutliche Verlagerungseffekte auf den ÖV und LV.</li></ul>

- 
- Die Massnahmen im Paket „Intermodale Schnittstellen“ tragen zur Verbesserung der Intermodalität (B+R, Veloabstellplätze) bei. Der Auf- und Ausbau des Mobilitätsmanagements wird positiv bewertet. Zusätzlich wird die Aufenthaltsqualität in den Bahnhofsgebieten des Agglomerationskerns verbessert. Ferner sind Massnahmen zur Parkplatzbewirtschaftung im Agglomerationskern und bei Einkaufszentren vorgesehen.
  - Der Vertiefungsbericht Fuss- und Veloverkehr zeigt eine konsequente Strategie zur Schaffung eines zusammenhängenden, dichten und attraktiven Wegnetzes im Bereich des LV auf, die im Agglomerationsprogramm konsequent nach Themenbereichen umgesetzt wird. Die vorgeschlagenen LV Massnahmen im Agglomerationsprogramm erscheinen konsequent aus dem Analyseteil abgeleitet und sind mit den flankierenden Massnahmen (zur A5) abgestimmt. Somit werden Reisezeiten beim Langsamverkehr verkürzt, Gefahrenstellen entschärft und ein guter Beitrag zur Ausschöpfung des vorhandenen Langsamverkehrspotentials geleistet.

#### **Schwächen**

- Der Handlungsbedarf und die Schwachstellen sind dargelegt, jedoch sind aufgrund des offenen Planungsstandes über den Westast der Umfahrung A5 einige Probleme im Gesamtverkehrssystem noch nicht gelöst (insbesondere betrifft dies Querungsmöglichkeiten für den ÖV/LV im Gebiet Nidau).
- Die Belastbarkeit und die vorhandene Funktionsstörungen im ÖV und MIV sind nur im Kernbereich analysiert. Auf einige Kapazitätsengpässe in der Gesamttagglomeration wird zwar hingewiesen (beispielsweise den Kreuzweg, das linke Bielerseeufer und oder längs der T6 Lyss-Biel), konkrete Massnahmen zur Verbesserung fehlen jedoch im Programm.

---

WK2:  
Siedlungs-  
entwicklung  
nach innen  
gefördert

#### **Stärken**

- Durch die ÖV Massnahmen (Angebotsausbau, Buspriorisierung, neue ÖV-Achse) im Kernbereich der Agglomeration werden die zentralen ESP und Entwicklungsgebiete deutlich besser erschlossen. Diese Massnahmen sind ein wesentlicher Beitrag zur Unterstützung der Siedlungskonzentration im Kernbereich der Agglomeration.
- Strategien und Instrumente zur Steuerung der Siedlungsentwicklung sind durch das kantonale ESP-Programm Arbeiten sowie mit dem Richtplan VE vorhanden.
- Eine Beteiligung am kantonalen ESP Programm Wohnen inkl. Eruierung entsprechender Projektgebiete ist geplant. Damit werden städtebaulich gute und Lebensqualität fördernde Wohnprojekte unterstützt.
- Durch die Umsetzung der Umfahrung A5 und ihre flankierenden Massnahmen zur A5 sowie die darüber hinausgehenden Aufwertungen der Ortdurchfahrten sowie dem Paket „Reparatur Quartiere“ erfolgt eine entscheidende Steigerung der Lebensqualität und eine Reduktion der Trennwirkung. Ferner werden verkehrsberuhigte Zonen (Tempo 30) und Begegnungszonen erweitert. Zusätzlich wirken Massnahmen zur Sicherung der Naherholungsräume Bielerseebucht und Nidau-Büren-Kanal positiv auf die Lebensqualität.

#### **Schwächen**

- Der regionale Richtplan Siedlung und Verkehr liegt erst als Entwurf vor und ist noch nicht mit den kantonalen Planungen/Politiken abgestimmt. Im Entwurf des regionalen Richtplanes sind noch einige Inkohärenzen zwischen regionalen Interessen und kantonalen Lenkungen offensichtlich. Ferner muss die Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Agglomerationsprogramm wesentlich deutlicher aufgezeigt werden. So gilt es die Entwicklungsstandorte Wohnen/Arbeiten im Raum zu konzentrieren und die Erreichbarkeiten zu verbessern (z.B. VE-Standort Brügg).

- 
- Die in der ZMB zur Tramachse für die Wirtschaftlichkeit als notwendig erachteten Massnahmen zur Konzentration der Siedlungsentwicklung auf diese Achse fehlen. Dazu gehören auch Massnahmen zur verstärkten Lenkung der Siedlungsentwicklung im Agglomerationsgürtel.
  - Die kantonalen ÖV-Erschliessungskriterien sind zu wenig restriktiv, um innerhalb der Agglomeration Biel entscheidend zur Lenkung der Siedlungsentwicklung beizutragen.
- 

<p><b>WK3:</b> Verkehrs- sicherheit erhöht</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Durch die Umfahrung A5 und die flankierenden Massnahmen wird ein beträchtlicher Problemdruck aus dem Agglomerationskern genommen.</li> <li>▪ Verkehrsberuhigungen sowie Aufwertungen von Strassenräumen und Verbesserung der Verkehrssicherheit für Fussgänger und Velo sind flächendeckend in der Agglomeration vorgesehen.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Das Agglomerationsprogramm geht die Aspekte der Verkehrssicherheit nicht systematisch und konsequent an.</li> </ul>
<p><b>WK4:</b> Umwelt- belastung und Ressourcen- verbrauch vermindert</p>	<p><b>Stärken</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Trotz der deutlichen Ambitionen, mit dem Agglomerationsprogramm den ÖV und LV zu forcieren, kann der allgemeine Zuwachs des MIV durch die Umfahrung der A5 nicht unberücksichtigt bleiben. Er wird zu Mehrbelastungen in der Agglomeration führen und aufgrund der Attraktivitätssteigerung für den MIV nur eine moderate Modal Split-Veränderung zu Gunsten des ÖV und LV bewirken. Langfristig wird es daher nur zu einer mässigen Verringerung der Lärm- und Luftschatstoffbelastung in der Agglomeration kommen.</li> <li>▪ Landschaftsverbindende Massnahmen wie die koordinierten Planungen Seeufer (Bielerseebucht) und Konzept Naherholung und Landschaft Nidau-Büren-Kanal tragen zur Minderung der Zerschneidungseffekte im Landschaftsraum bei.</li> </ul> <p><b>Schwächen</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die Siedlungsmassnahmen können nur ungenügend zu einer Reduktion der Flächenbeanspruchung gegenüber dem Trend beitragen.</li> </ul>
<p>Vorleistungen WK 1-4</p>	<p>Die Agglomeration Biel hat gewisse Leistungen im Bereich der Siedlungsentwicklung nach innen (einzelne VE und ESP-Planungen) erbracht. Diese führten bisher in den Wirkungsbereichen zu keinem deutlich überdurchschnittlichen Standard.</p>

Tabelle 4-1

Aufgrund der oben stehenden Beurteilung ergibt sich folgender Nutzen, ausgedrückt in Punkten:

<i>Wirksamkeitskriterium</i>	<i>Nutzen (-1 bis 3 Punkte)</i>	<i>Vorleistung (0 oder 1 Punkt)</i>	<i>Total</i>
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	3	0	3
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2	0	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	2	0	2
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1	0	1
Summe WK1 – WK4 (Nutzen)	8	0	<b>8</b>

Tabelle 4-2

#### 4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der A- und B-Liste (vgl. Kap. 2) liegen bei Fr. 170.84 Mio. für eine mittlere Agglomeration werden diese Kosten als mittel eingestuft.

Die Wirkung des Agglomerationsprogramms hängt davon ab, in welchem Verhältnis der in 4.1 ermittelte Nutzen zu den Gesamtkosten steht.

Nutzen (WK1-4)

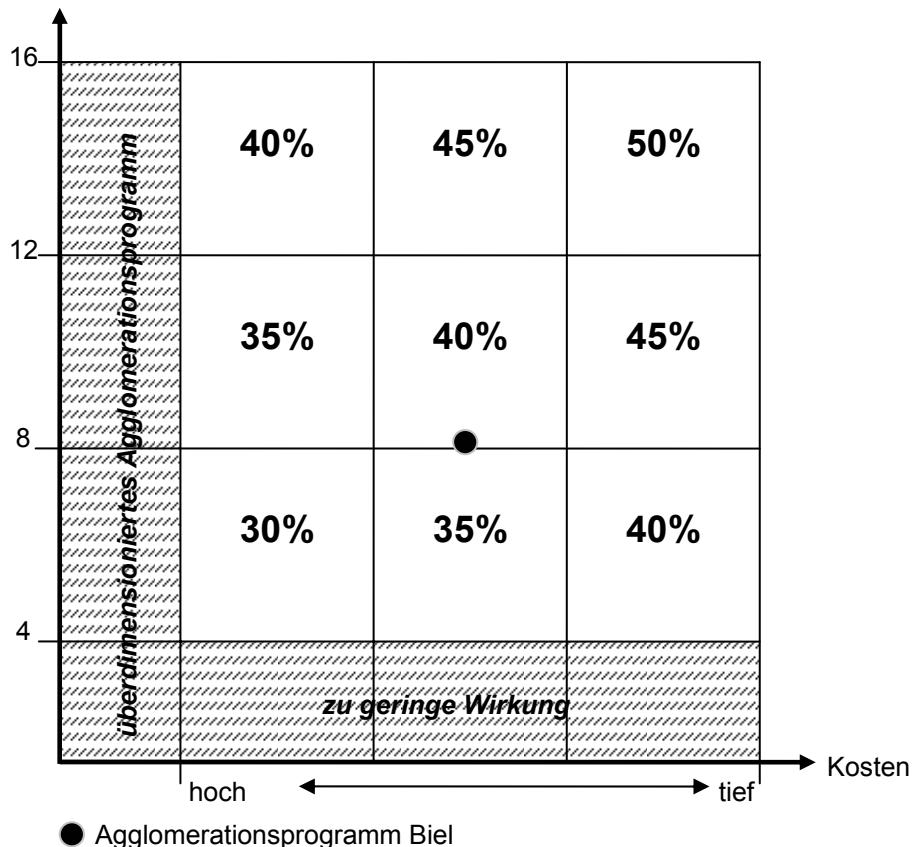


Abbildung 4-1

## 5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen(pakete)

Weil die eingereichten Massnahmen die verfügbaren Bundesmittel bei weitem überschreiten, ist der Bund gezwungen, die Prioritätensetzung der Massnahmen(pakete) im Agglomerationsprogramm zu überprüfen. Dies erfolgt gemäss UVEK-Weisung (insb. Kap. 4.4). Es werden hierfür je eine bereinigte A- und eine B-Liste erstellt.

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb von vier Jahren bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Vorgelagert werden zur Mitfinanzierung beantragte Massnahmen identifiziert, welche

- aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht durch den Bund unterstützt werden können (Kap. 5.2).
- aufgrund der im Erläuterungsbericht genannten Kriterien als Eigenleistungen der Agglomeration ebenfalls nicht durch den Bund mit unterstützt werden (Kap. 5.3).
- über andere Finanzierungsinstrumente zu einer Mitfinanzierung durch den Bund gelangen (Kap. 5.4).

Kapitel 5.5. beinhaltet die Begründungen für die abgeänderten Prioritäten A und B. Kapitel 5.6 verweist nochmals auf die Massnahmenlisten der A-/B- und C-Prioritäten. Es wird keine vollständige Liste der C-Massnahmen im Prüfbericht aufgeführt, sondern lediglich eine Unterkategorie von C-Massnahmen explizit aufgelistet. Hierbei handelt es sich um Fälle, wo der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber der geeignete Lösungsansatz mit einem genügenden Kosten-Nutzen-Verhältnis noch nicht vorliegt.

### 5.1 Anpassung Massnahmen(pakete) aufgrund Vorgaben Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, und gestützt auf die Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.4) betreffend Kriterien für die Paketbildung, müssen folgende Massnahmen(pakete) in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

M-Nr.*	Massnahmen- (paket) gemäss AP*	Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung
371.004	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Ipsach, Sutz- Lattrigen, Mörigen	Die Massnahmeteile werden getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sanierung Ortsdurchfahrt Ipsach: 6.00 Mio, Priorität B</li> <li>▪ Sanierung Ortsdurchfahrt Sutz-Lattringen: 3.00 Mio, Priorität B</li> <li>▪ Sanierung Ortsdurchfahrt Mörigen: 1.00 Mio, Priorität B</li> </ul> Eigenleistung
371.007	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Aegerten, Studen, Worben	Die Massnahmeteile werden getrennt berücksichtigt: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ 371.007 Sanierung Ortsdurchfahrt Aegerten: 2.70 Mio, Priorität B</li> <li>▪ Sanierung Ortsdurchfahrt Studen: 2.70 Mio, Priorität B</li> <li>▪ Sanierung Ortsdurchfahrt Worben: 2.70 Mio, Priorität B</li> </ul> Eigenleistung
371.012	Regio-Tram	Der Handlungsbedarf wird anerkannt, jedoch sieht der Bund kurz- bis mittelfristig im Sinne eines Tram-Vorlaufbetriebs eine optimierte Erschliessung mit Bus/Trolleybus, welche eine Verknüpfung mit einer kurzfristig zu realisierenden neuen Bahnhaltestelle Bözingenfeld und allenfalls eine Querung der

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen- (paket) gemäss AP*</i>	<i>Änderung Massnahmen(paket)konfiguration samt Begründung</i>
---------------	---	--

Suze beinhaltet. Daher wird diese Massnahme in drei Teile geteilt:

- 371.012 Regio-Tram, 108.00 Mio, Priorität B
- Regio-Tram, Busvorlauf, 16.00 Mio, Priorität A
- SBB-Haltestelle Bötzingenfeld, 7.40 Mio, Priorität A

Tabelle 5-1 (\* M-Nr. des ARE)

## 5.2 Nicht durch Bund mit-finanzierbare Massnahmen(pakete)

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben und der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 6.3) können folgende Massnahmen(pakete) nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden:

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Begründung für die Streichung von Massnahmen (nicht agglomerationsrelevant oder nicht finanzierbar mittels Infrastrukturfonds)</i>
--------------	------------------	---

Kein vorhanden

Tabelle 5-2

## 5.3 Eigenleistungen

Aufgrund der beschränkten Mittel des Infrastrukturfonds ist der Bund gezwungen, sich in seiner Mittelvergabe auf zentrale und schwer finanzierbare Massnahmen zu konzentrieren. Deshalb wird davon ausgegangen, dass einzelne Massnahmen, die lediglich lokale Wirkungen erzielen oder die Kosten für die Agglomeration ohne weiteres tragbar sind, in der ausgewiesenen Priorität von den Agglomerationen oder durch Dritte (z.B. Transportunternehmen) finanziert bzw. umgesetzt werden. Die folgenden Massnahmen werden nicht über den Infrastrukturfonds finanziert. Sie werden jedoch in der Beurteilung der Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms berücksichtigt:

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Prio- rität</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor rechtes Bielerseeufer: Mörigen	B	1.00
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Studen	B	2.70
	Sanierung Ortsdurchfahrten Korridor Ost: Worben	B	2.70

Tabelle 5-3 (\* M-Nr. des ARE)

## 5.4 Durch andere Mittel finanzierbare Massnahmen(pakete)

Für die folgenden Massnahmen ist die (Mit)finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds bereits vorgesehen und gesichert oder sie können durch die Agglomeration/Kanton beim Bund zur Unterstützung über diese Finanzierungsinstrumente beantragt werden:

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahmen</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Finanzierungsmittel</i>
371.011	Abschnittsweiser Doppelspurausbau BTI	20.00	Ordentliches Budget Transportunternehmen

Tabelle 5-4 (\* M-Nr. des ARE)

## 5.5 Durch Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität sowie die Priorisierung der Massnahmen(-pakete) über alle Agglomerationsprogramme („Massnahmenportfolio“) aufgrund der UVEK-Weisung und mit Blick auf die verfügbaren Mittel (Kap. 4.4) ergibt folgende Änderungen in der Prioritätensetzung:

<i>M-Nr.*</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>	<i>Ände- rung</i>	<i>Begründung</i>
371.012	Regio-Tram	108.60	A → B	B: Kosten/Nutzen-Verhältnis genügend. Der Handlungsbedarf für eine Tramerschliessung entlang der zentralen Entwicklungsachse wird mittelfristig gesehen, falls starke Massnahmen im Bereich der Siedlungsentwicklung in den nächsten Jahren ergriffen werden, wie dies aufgrund der ZMB für die Wirtschaftlichkeit eines Trambetriebs als unerlässlich bezeichnet wird. Kurz- bis mittelfristig sieht der Bund eine optimierte Erschliessung mit Bus/Trolleybus, welche im Sinne eines Tram-Vorlaufbetriebs eine Verknüpfung mit einer kurzfristig zu realisierenden, neuen Bahnhaltestelle Bözingenfeld und eine Querung der Suze beinhaltet.
371.005	Spitalzubringer Biel	5.00	B → C	C: Kosten/Nutzen-Verhältnis ungenügend. Die Massnahme hat eine zu geringe Entlastungswirkung.

Tabelle 5-5 (\* M-Nr. des ARE)

## 5.6 A-, B- und C-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

Die A- und B-Liste sind im Kapitel 2 ersichtlich.

### C-Liste

Die nachfolgende C-Liste ist nicht vollständig. Es werden nur jene C-Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf zwar grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten-Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Vormerkung in der B-Liste nicht rechtfertigt.

<i>M-Nr.</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio Fr.) laut AP</i>
Keine vorhanden		

Tabelle 5-6

## 6 Kohärenz mit Sachplan Verkehr und Richtplänen

### 6.1 Nachweis der Übereinstimmung mit Sachplan Verkehr

Der Sachplan Verkehr gilt für die laufenden Infrastrukturplanungen des Bundes als verbindliche Vorgabe. Das vorliegende Agglomerationsprogramm weist keine Widersprüche zum Sachplan Verkehr auf.

### 6.2 Nachweis der räumlichen Abstimmung von Infrastruktur-Massnahmen(paketen) der Priorität A und B mit den kantonalen Richtplänen

Sämtliche richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung“ (FS), Massnahmen der B-Liste mindestens den Koordinationsstand „Zwischenergebnis“ (ZE) aufweisen. Die nachfolgenden Aufstellungen geben Hinweise auf den Handlungsbedarf aus der Sicht des Bundes. Die Listen sind jedoch nicht abschliessend.

#### A-Liste:

Massnahmen(paket)	Stand der Verankerung	Handlungsbedarf / Konsequenz
SBB- Haltestelle Bözingenfeld	Anpass. 06/Bhf-Bözingerf.: VO	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen
Regio -Tram, Busvorlauf	Anpass. 06/: VOS	RP-Relevanz prüfen

Tabelle 6-1

#### B-Liste:

Massnahmen(paket)	Stand der Verankerung	Handlungsbedarf / Konsequenz
371.012 Regio-Tram	Anpass. 06/: VOS	Handlungsbedarf im Hinblick auf Festsetzung prüfen

Tabelle 6-2 (\* M-Nr. des ARE)

Die erforderlichen Richtplananpassungen im Bereich Siedlungsentwicklung zur Sicherstellung der Umsetzung der im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Massnahmen sind ebenfalls bis zum Zeitpunkt der Leistungsvereinbarung vorzunehmen.

## **7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms**

Die Ende 2007 eingereichten Agglomerationsprogramme bilden die Basis für die erste Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds ab 2010/11. Die zweite Phase der Mittelfreigabe ca. ab 2015 wird auf der Basis von weiter entwickelten und aktualisierten Agglomerationsprogrammen vorgenommen werden. Im Hinblick auf diese Weiterentwicklung und Aktualisierung wird auf die unter den Wirksamkeitskriterien erwähnten Stärken und Schwächen verwiesen.

Zentrale Punkte für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms werden sein, dass die Massnahmen im Siedlungsbereich konkretisiert und insbesondere eine Siedlungskonzentration entlang der neuen ÖV-Achse gewährleistet werden.

## ANHANG

Liste der Massnahmen, welche Bestandteil des LV-Benchmarks des Bundes sind.

M-Nr.*	Massnahme	Priorität	Kosten (Mio Fr.) laut AP	Kosten (Mio Fr.) 2005**/***
371.015	MP Intermodale Schnittstellen I	A	6.00	5.14
371.017	MP Schliessen von Netzlücken I	A	10.00	8.57
371.018	MP Reparatur Hauptverkehrsstr. I	A	6.00	5.14
371.019	MP Reparatur Quartiere I	A	13.50	11.57
371.020	MP Schliessen von Netzlücken II	B	3.00	2.57
371.021	MP Reparatur Hauptverkehrsstr. II	B	5.00	4.29
Summe	LV_A/B-Liste		43.50	37.28

Infolge des Benchmarks werden die LV-Kosten wie folgt gekürzt:

Summe LV\_A-Liste: Fr. 30.42 Mio\*\* / Summe LV\_B-Liste: Fr. 6.86 Mio\*\*

Kürzung lt. Benchmark insges. Fr. 2.12 Mio\*\*

371.025	Konzept LV_A-Liste gekürzt	A	28.69
371.026	Konzept LV_B-Liste gekürzt	B	6.47

Die Kürzung erfolgt proportional zu den Summen der LV-A/B-Liste – genaue Beschreibung der Methode siehe Erläuterungsbericht.

Tabelle Anhang (\* M-Nr. des ARE, \*\* Preisstand 2005 exkl. MWSt.; \*\*\* Eine Differenz zwischen Summe LV\_A/B-Liste und der Summe der aggregierten Einzelmassnahmen (Konzept LV\_A- und B-Liste) kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen. Die Kosten der Massnahmen Konzept LV\_A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

**Anhang 3** (Bestätigung betreffend Einleitung und Durchführung der Massnahmen)

- Agglomeration Biel Richtplan Siedlung / Verkehr - (Agglomération biennoise Plan directeur "Urbanisation et transports"), vom Mai 2010
- Stellungnahme des Gemeinderates der Stadt Biel/Bienne, vom 3. September 2010
- Stellungnahme des Vereins seeland.biel/bienne, vom 1. September 2010