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/Bienne-Lyss 2. Generation 2011 / 2012 Teil Verkehr und Siedlung

im Folgenden als Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss 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 2014 enthalten (Anhang 2).

1.2 In der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird die Beteiligung des Bundes an der Umsetzung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms Biel/Bienne-Lyss der 2. Generation geregelt. Die Beteiligung des Bundes am Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr, welcher auf der Basis der Prüfung aller 2011/2012 eingereichten Agglomerationsprogramme der 2. Generation unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation erlassen worden ist. Er legt einen Beitragssatz von 30 Prozent und einen Höchstbeitrag von 5.76 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MWSt. und Teuerung) für die vom Bund mitfinanzierten Massnahmen (A-Liste der 2. Generation, vgl. Kap. 3.3) fest.

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 Die Bestimmungen in Ziff. 4.2 und Ziff. 5 dieser Leistungsvereinbarung sind auf die Massnahmen der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss der 1. Generation sinngemäss anwendbar. Im Anhang 5 dieser Leistungsvereinbarung werden alle definitiv nicht umsetzbaren mitfinanzierten Massnahmen der 1. Generation aufgeführt.

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 01. April 2015 (Nr. 382/2015) (Anhang 3).

2.2 Pflichten

2.2.1 Der Bund verpflichtet sich im Sinne von Ziff. 4 dieser Leistungsvereinbarung zur Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 dieser Leistungsvereinbarung. Die kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes bleiben vorbehalten.

2.2.2 Der Kanton verpflichtet sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten zur Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 dieser Leistungsvereinbarung. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

2.2.3 Der Kanton bestätigt, dass sich die an den Massnahmen gemäss Ziffer 3.1, 3.2 und 3.3 dieser Leistungsvereinbarung beteiligten Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen gemäss Anhang 4 verpflichtet haben. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

2.2.4 Der Kanton verpflichtet sich, die Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen durch die verschiedenen Stellen des Kantons und der Gemeinden im Rahmen seiner Zuständigkeiten zu überwachen. Er setzt alles daran, dass die Umsetzung dieser Leistungsvereinbarung nicht gefährdet ist.

3 Relevante Massnahmen[1] der Agglomerationsprogramme 2. Generation

Dieses Kapitel listet alle Massnahmen auf, welche nebst den Massnahmen der Leistungsvereinbarung bezüglich des Agglomerationsprogramms 1. Generation für die Prüfung des Kosten/Nutzen-Verhältnisses des Agglomerationsprogramms der 2. Generation mitberücksichtigt worden sind und zur Festsetzung des entsprechenden Beitragssatzes relevant waren.

3.1 Nicht durch den Infrastrukturfonds mit-finanzierbare Massnahmen der 2. Generation

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	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
		Siedlung (inkl. Landschaft)			
0371.2.018	B 10	Verkehrsintensive Vorhaben	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.026	A 1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.027	A 2	Regionale Wohnschwerpunkte	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.028	A 3	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsplatzschwerpunkte	ARE	BE – JGK AGR / Verein seeland.biel/bienne	A

[1] Mit der Bezeichnung „Massnahme/n" sind stets auch „Massnahmenpakete gemeint. Mit der Bezeichnung „Teilmassnahme/n" („Projekte" bei Schienenmassnahmen) sind Etappen von Einzelmassnahmen oder einzelne Massnahmen von Massnahmenpaketen gemeint.

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
0371.2.029	A 4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.030	A 5	Regionale Zentralitätsstruktur	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.031	A 6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.032	A 7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.033	A 8	Verdichtung des Siedlungsgebietes	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.034	A 9	Spielraum für die örtliche Siedlungsentwicklung wichtige Siedlungsgrenzen	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.035	A 10	Weiler	ARE	BE – JGK AGR	A
0371.2.036	C 1	Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.037	C 2	Seeufergebiet	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.038	C 3	Flussufer	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.039	C 4	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.040	C 5	Vorranggebiete Natur und Landschaft A und B	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.041	C 6	Ökologische Landschaftsentwicklung	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
		Verkehr			
0371.2.001	B 1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.005	B 4	Strassengebundener öffentlicher Verkehr	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
0371.2.017	B 9	Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A
		Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration			
0371.2.016	B 8	Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung	ARE	Verein seeland.biel/bienne	A

Tabelle 3.1

Die Planung und Realisierung von Siedlungsmassnahmen muss in Übereinstimmung mit der revidierten Raumplanungsgesetzgebung (RPG/RPV) und den entsprechenden kantonalen Richtplananpassungen erfolgen.

3.2 Eigenleistungen, Priorität A der 2. Generation

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

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio Fr.) laut AP
		Bus/Strasse	
0371.2.051	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen - Verbesserung/Umbau Bus Haltestelle Spitalzentrum	2.00
		Kapazität Strasse	
0371.2.067	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Sutz	1.50
		Aufwertung/Sicherheit Strassenraum	
0371.2.046	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Marktplatz	0.80
0371.2.054	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Altstadt/Untergasse	3.00
0371.2.066	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Mörigen	2.50

Tabelle 3.2

3.3 Liste der Massnahmen, Priorität A (A-Liste der 2. Generation)

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 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr sichert der Bund die Mitfinanzierung folgender Massnahmen zu. Dem Kanton obliegen die Pflichten gemäss Ziffer 2.2 dieser Leistungsvereinbarung für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen.

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Zuständige Stelle Bund	Zuständige Stelle Agglomerationsprogramm (kantonale Stelle)
		Eisenbahn				
0371.2.003	B 3	Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltestellen Busswil und Lyss)	1.91	0.57	BAV	BE – BVE AÖV
		Langsamverkehr				
0371.2.021	B 11	Langsamverkehr: Reparatur von Hauptverkehrsstrassen	4.12	1.24	ASTRA	BE – BVE TBA
0371.2.069		LV A-Liste (Anhang 1)	4.97	1.49	ASTRA	BE – BVE TBA

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Zuständige Stelle Bund	Zuständige Stelle Agglomerationsprogramm (kantonale Stelle)
		Aufwertung/Sicherheit Strasse				
0371.2.045	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Biel-/Hauptstrasse	2.10	0.63	ASTRA	BE – BVE TBA
0371.2.055	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Kreuzplatz	2.06	0.62	ASTRA	BE – BVE TBA
0371.2.065	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Ipsach	2.40	0.72	ASTRA	BE – BVE TBA
		Verkehrssystemmanagement				
0371.2.006	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	1.65	0.49	ASTRA	BE – BVE TBA
		Total	**19.21**	**5.76**		

Tabelle 3.3

Der Kanton bestätigt, dass alle gemäss Prüfbericht richtplanrelevanten Massnahmen dieser Ziffer im genehmigten kantonalen Richtplan den Koordinationsstand Festsetzung haben.

3.4 Liste der Massnahmen, Priorität B (B-Liste der 2. Generation)

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 3. Generation der Agglomerationsprogramme sorgfältig zu begründen. Die Liste ist weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung seitens des Kantons verbunden. Insbesondere ist zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieser Leistungsvereinbarung die zukünftige Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert.

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen des Bundes zum Zeitpunkt des Prüfberichts
		Eisenbahn		
0371.2.004	B 3/I	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	28.21	Die Ausbauten der BTI-Strecke stehen in engem Zusammenhang mit dem Regiotram und werden wie dieses in den B-Horizont verschoben.
0371.2.047	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - 2. Bahnhofpassage Biel	9.96	
		Tram/Strasse		
0371.2.002	B 2/I	Regiotram	210.10	Die Siedlungsentwicklung im Bözingenfeld mit den vorgesehenen Stadionneubauten ist noch nicht genügend reif, so dass sich auch aus diesem Grund die Realisierung des bereits im Agglomerationsprogramm 1. Generation vorgesehenen Busvorlaufs für das Regiotram verzögert. Der Bund sieht jedoch weiterhin zuerst eine solche Lösung mit Busvorlauf und anschliessender Umstellung auf Trambetrieb als zweckmässig an. Zudem ist das Betriebskonzept für das Regiotram in Abhängigkeit von den vorgesehenen Ausbauten auf der BTI-Strecke noch zu verfeinern. Insgesamt erreicht das Regiotram nicht die nötige Bau- und Finanzreife für die A-Liste.
		Langsamverkehr		
0371.2.048	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Bahnunterführung Lyss	6.59	
0371.2.053	B11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: BGK Oberer Quai	5.76	Die Massnahme ist abhängig von der Umstellung des ÖV-Betriebs auf den Zustand mit Regiotram und wird daher analog zum Regiotram in den B-Horizont verschoben.
0371.2.070		LV B-Liste (Anhang 1)	6.34	
		Aufwertung/Sicherheit Strasse		
0371.2.056	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Mett Zentrum	3.29	Die Massnahme umfasst Seitenraumgestaltungen und Langsamverkehrsmassnahmen entlang des Trassees des Regiotrams. Die Massnahme wird daher in Abhängigkeit zum Regiotram in den B-Horizont verschoben.
0371.2.057	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Bahnhofstrasse	3.29	Die Massnahme umfasst Seitenraumgestaltungen und Langsamverkehrsmassnahmen entlang des Trassees des Regiotrams. Die Massnahme wird daher in Abhängigkeit zum Regiotram in den B-Horizont verschoben.

		Verkehrssystemmanagement	
0371.2.007	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	0.78

Tabelle 3.4

3.5 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Im Prüfbericht (Kap. 5.3) sind Massnahmen aufgelistet, welche nicht über den Infrastrukturfonds sondern allenfalls mit anderen Bundesmitteln mitfinanziert werden können. Der Prüfbericht ist das Ergebnis der Beurteilung aus gesamtplanerischer Sicht. Die Stellungnahmen, Entscheide, Genehmigungsverfahren und Finanzierungsentscheide der zuständigen Bundesämter bleiben vorbehalten.

4 Finanzierung der Massnahmen der A-Liste der 2. Generation (Ziff. 3.3)

4.1 Beitrag

4.1.1 Die Finanzierung der Massnahmen der A-Liste der 2. Generation wird von Bund, dem Kanton und gegebenenfalls weiteren Beteiligten (regionale Körperschaft, Gemeinden, ausländische Körperschaften) gemeinsam gemäss der Liste der Massnahmen, Priorität A (Ziff. 3.3) sichergestellt.

4.1.2 Bei der festgelegten Kostenbeteiligung des Bundes von 5.76 Millionen Franken (Preisstand Oktober 2005, exkl. MwSt. und Teuerung, vgl. Ziff. 1.2) zugunsten des Agglomerationsprogramms Biel/Bienne-Lyss der 2. Generation handelt es sich um einen Höchstbeitrag, der nicht überschritten werden kann (Art. 2 Abs. 1 und 2 Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr).

4.1.3 Der Beitragssatz (Ziff. 1.2) für ein Agglomerationsprogramm gilt für die darin enthaltenen, mitfinanzierten Massnahmen (Ziff. 3.3 bzw. Art. 2 Abs. 2 Bundesbeschluss vom 16. September 2014 über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr).

4.1.4 Der Bund finanziert die einzelnen Massnahmen maximal bis zum Höchstbeitrag (zzgl. MwSt. und Teuerung) gemäss der A-Liste (Ziff. 3.3). Die weitere Finanzierung der Massnahmen ist Sache des Kantons sowie gegebenenfalls weiterer Beteiligter (regionale Körperschaft, Gemeinden, ausländische Körperschaften).

4.1.5 Bei Kostenunterschreitungen leistet der Bund lediglich den prozentualen Anteil an den effektiven, anrechenbaren Kosten.

4.1.6 Mitfinanziert werden nur die nach den gesetzlichen Vorgaben anrechenbaren und ausgewiesenen Kosten (MinVG; MinVV).

4.2 Finanzierungsvereinbarungen

4.2.1 Ist eine Massnahme oder Teilmassnahme der A-Liste bau- und finanzreif und entspricht sie der Eingabe gemäss Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss sowie den im Rahmen der Prüfung der Agglomerationsprogramme durch den Bund gemachten Auflagen und hat das ARE allfälligen wesentlichen Änderungen zugestimmt, schliesst das zuständige Bundesamt (Ziff.3.3) gestützt auf die vorliegende Vereinbarung mit dem für die Massnahme zuständigen Kanton i.d.R. innert einer Frist von 4 Monaten ab Vorliegen der vollständigen Gesuchsunterlagen die Finanzierungsvereinbarung ab[2].

4.2.2 Beim Schienenverkehr kann das zuständige Bundesamt auch für eine Massnahme, die insgesamt finanzreif, aber nur teilweise (mindestens eine Teilmassnahme bzw. ein Projekt) baureif ist, eine Finanzierungsvereinbarung abschliessen. Zudem wird zusätzlich die Transportunternehmung Vertragspartei (Art. 17b Abs. 1 und 3 MinVG).

4.2.3 Das zuständige Bundesamt kann auf Antrag der Trägerschaft für den Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen Massnahmenpakete oder Einzelmassnahmen in Teilmassnahmen aufteilen, soweit die Umsetzung der zum Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung vorgesehenen Teilmassnahme für sich allein mit Blick auf die erwartete Wirkung sinnvoll erscheint. Bei jeder Finanzierungsvereinbarung müssen die noch nicht realisierten Teilmassnahmen dargelegt werden und dafür anteilmässig die mit der vorliegenden Leistungsvereinbarung vereinbarten Bundesmittel reserviert bleiben.

4.3 Baubeginn

4.3.1 Der Baubeginn von durch den Bund mitfinanzierten Massnahmen oder Teilmassnahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation darf, unter Vorbehalt der Ziffer 4.3.2, erst nach der Unterzeichnung der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung erfolgen.

4.3.2 Das zuständige Bundesamt kann auf Antrag der Trägerschaft vor Abschluss der Finanzierungsvereinbarung den vorzeitigen Baubeginn bewilligen, wenn ein Zuwarten mit dem Baubeginn mit schwerwiegenden Nachteilen verbunden wäre. Über das Gesuch ist möglichst rasch zu entscheiden. Ein vorzeitiger Baubeginn ohne vorgängige Bewilligung durch das zuständige Bundesamt führt zur Verwirkung aller Ansprüche auf Bundesbeiträge für die entsprechende Massnahme (Art 26 SuG; SR 616.1).

4.3.3 Der Baubeginn von Massnahmen und Teilmassnahmen der A-Liste der 2. Generation (Ziff. 3.3) soll grundsätzlich innerhalb von vier Jahren ab Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung erfolgen. Fixe Fristen ergeben sich aus den Ziffern 4.3.1 und 6.2.1 . Bei der zeitlichen Staffelung der einzelnen Massnahmen und Teilmassnahmen ist zu beachten, dass die angestrebte Wirkung baldmöglichst erreicht werden soll (vgl. dazu auch Ziff. 6.3.). Insbesondere gilt es, die Vorbereitung und Umsetzung der mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen aufeinander abgestimmt voranzutreiben.

---

[2] Zu einer Massnahme, das heisst unter einem ARE-Code, können eine oder entsprechend der Aufteilung in Teilmassnahmen mehrere Finanzierungsvereinbarungen abgeschlossen werden.

4.4 Auszahlungsmodalitäten

4.4.1 Sind die Leistungsvereinbarung und die zur Massnahme oder Teilmassnahme gehörende Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet, zahlt der Bund auf Antrag des Kantons, der für die Massnahme bzw. Teilmassnahme verantwortlich ist, bzw. der Transportunternehmern gemäss Ziff. 4.4.5 vorbehältlich der Ziffern 4.4.2, 4.4.3 und 6.2.1 - 6.2.3 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 und von Änderungen im Bundesrecht.

4.4.3 Es werden nur für effektiv nach Baufortschritt 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 einem allfälligen Liquiditätsengpass kommt Art. 24a MinVV zur Anwendung. Für den Baubeginn gelten die Bestimmungen gemäss Ziffer 4.3.

4.4.5 Die Beiträge an Eisenbahninfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr werden an die Transportunternehmungen (Bahnunternehmungen) über die Finanzierungsinstrumente nach der Eisenbahngesetzgebung ausbezahlt.

5 Umsetzungs- und Wirkungskontrolle sowie Controlling (Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling)

5.1 Umsetzungskontrolle

Der Kanton gewährleistet, dass alle vier Jahre der Stand der Umsetzung für alle hier vereinbarten Massnahmen in einem Umsetzungsreporting zuhanden des ARE nach den Vorgaben des Anhangs 6 dargestellt wird. Der Bund wird insbesondere prüfen, wie die Massnahmen gestaffelt sind und welche Massnahmen umgesetzt worden sind.

5.2 Wirkungskontrolle

Der Bund führt eine periodische Wirkungskontrolle des Agglomerationsprogramms durch. Diese vergleicht die angestrebte mit der tatsächlichen Entwicklung anhand von Indikatoren. Die Festlegung der Indikatoren für die Wirkungskontrolle erfolgt durch das ARE, die beteiligten Körperschaften und Bundesämter werden konsultiert. Der Kanton stellt dem Bund die für die Durchführung der Wirkungskontrolle erforderlichen Informationen zur Verfügung.

5.3 Controlling

5.3.1 Das Controlling des Bundes betrifft die mitfinanzierten Massnahmen (Ziff. 3.3), für welche eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet ist und umfasst ein Kosten-, Termin- und Finanzcontrolling.

5.3.2 Im Bereich Strassen- und Langsamverkehr wird das Controlling der Massnahmen und Teilmassnahmen in den ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen geregelt.

5.3.3 Im Bereich Schienenverkehr wird das Controlling der Massnahmen und Teilmassnahmen (Projekte) in der Controlling- Richtlinie Agglomerationsprogramme des BAV geregelt.

5.4 Stichprobenkontrollen

Die zuständige Stelle beim Bund kann, nach Vorankündigung, jederzeit Stichprobenkontrollen durchführen. Der Kanton stellt die notwendigen Unterlagen zur Verfügung bzw. erlaubt dem Bund die Einsicht in alle relevanten Unterlagen.

6 Erfüllung, Nichterfüllung und mangelhafte Erfüllung der Leistungsvereinbarung

6.1 Erfüllung der Vereinbarung

6.1.1 Die Vereinbarung gilt als erfüllt, wenn die Massnahmen gemäss Ziffern 3.1, 3.2 und 3.3 entsprechend dem Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss und dem Prüfbericht des Bundes umgesetzt, die Bestimmungen der vorliegenden Leistungsvereinbarung sowie der darauf aufbauenden Finanzierungsvereinbarung erfüllt und die Beiträge gemäss Ziffern 3.3. und 4 durch den Bund ausbezahlt sind (inkl. Rückzahlung allfälliger Vorfinanzierungen).

6.1.2 Wesentliche Änderungen von Massnahmen gemäss Ziff. 3.1. mit Zeithorizont A und von Massnahmen gemäss Ziff. 3.3. bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE). Wesentliche Änderungen von Massnahmen gemäss Ziff. 3.2. bedürfen der schriftlichen Zustimmung des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), sofern eine Abhängigkeit mit einer mitfinanzierten Massnahme besteht. Als wesentlich gelten Änderungen, wenn sie einen spürbaren Einfluss auf die Wirkung der Massnahme haben können. Die Zustimmung wird erteilt, wenn mit der geänderten Massnahme eine vergleichbare oder bessere Wirkung zu erwarten ist oder wenn aufgezeigt wird, wie eine Wirkungseinbusse anderweitig kompensiert wird. Über die Genehmigung ist auf Gesuch der Trägerschaft möglichst rasch, i.d.R. innert 30 Tagen nach Vorliegen der vollständigen Gesuchsunterlagen, zu entscheiden.

6.1.3 Als Massnahmenänderung gilt auch der Ersatz von Teilmassnahmen eines Massnahmenpakets.

6.1.4 Die Änderung von Massnahmen nach Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung wird in der Finanzierungsvereinbarung geregelt. Die Zustimmung zu (i.S. von Ziff. 6.1.2) wesentlichen Änderungen darf vom zuständigen Bundesamt nur nach Absprache mit dem ARE erfolgen.

6.2 Mangelhafte Erfüllung oder Nichterfüllung der Vereinbarung

6.2.1 Werden einzelne mitfinanzierte Massnahmen[3] bis 2027 nicht umgesetzt, erlischt der Anspruch auf die entsprechende Finanzhilfe. Der Anspruch erlischt ebenfalls, wenn der Kanton dem Bund schriftlich mitteilt, dass von der Vorbereitung oder Umsetzung einer Massnahme definitiv Abstand genommen worden ist. Bereits erhaltene Bundesbeiträge sind zurückzuerstatten. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.2.3 – 6.2.5 bleiben vorbehalten.

[3] Mit der Bezeichnung „Massnahme/n" sind stets auch „Massnahmenpakete" gemeint. Mit der Bezeichnung „Teilmassnahme/n" („Projekte" bei Schienenmassnahmen) sind Etappen von Einzelmassnahmen oder einzelne Massnahmen von Massnahmenpaketen gemeint

6.2.2 Wird eine Massnahme nur teilweise umgesetzt oder ohne schriftliche Zustimmung des Bundes verändert, kann er – sofern eine spürbar geringere Wirkung als sie der Massnahme im Rahmen der Prüfung durch den Bund zugrunde gelegt wurde zu erwarten ist – den dafür reservierten Beitrag reduzieren oder – sofern eine massiv geringere Wirkung zu erwarten ist – den dafür reservierten Betrag gänzlich verweigern sowie eine Rückzahlung bereits für die entsprechende Massnahme ausbezahlter Beiträge verlangen. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.2.3 bis 6.2.5 bleiben vorbehalten.

6.2.3 Zeigt sich im Rahmen der Umsetzungskontrolle oder einer Stichprobenkontrolle, dass eine Massnahme, Teilmassnahme oder Gruppe von Massnahmen nicht oder nur in ungenügendem Masse vorbereitet und umgesetzt wird, kann der Bund den Abschluss neuer Finanzierungsvereinbarungen für Massnahmen, die mit der nicht umgesetzten Massnahme zusammen hängen, sistieren. In Fällen, wo diese fehlende oder ungenügende Vorbereitung und Umsetzung mit erheblichen Auswirkungen auf die Umsetzung des Gesamtkonzepts des Agglomerationsprogramms bzw. auf dessen Wirkung verbunden ist, kann der Abschluss von neuen Finanzierungsvereinbarungen für alle Massnahmen und Teilmassnahmen sistiert werden. Die Sistierung wird aufgehoben, sobald der Mangel in der Umsetzung behoben ist oder der Anspruch auf die Finanzhilfe infolge Zeitablauf oder Abstand erlischt (vgl. Ziff. 6.2.1).

6.2.4 Mittel, die für Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 vorgesehen waren, aber gestützt auf Art. 6.2.1 und 6.2.2. nicht beansprucht werden können, verbleiben im Infrastrukturfonds. Sie stehen der Gesamtheit der Agglomerationen für Massnahmen der nächsten Generationen des Programms Agglomerationsverkehr zur Verfügung. Nicht beanspruchte Bundesmittel können somit vom Kanton (bzw. der regionalen Körperschaft) nicht für andere zur Mitfinanzierung vorgesehene Massnahmen derselben Generation beansprucht werden. Eine Ausnahme bilden Teilmassnahmen, die innerhalb des gleichen Massnahmenpakets durch neue Teilmassnahmen mit vergleichbarer Wirkung ersetzt werden können.

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

6.3 Berücksichtigung des Stands der Umsetzung der Massnahmen bei der Prüfung des Agglomerationsprogramms der nächsten Generationen

Der Stand der Umsetzung der Massnahmen und die Wirkung des Agglomerationsprogramms (Ziff. 5.1, 5.2) werden im Rahmen der Beurteilung der nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigt werden.

7 Anpassung der Leistungsvereinbarung

7.1 Ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

7.1.1 Die vorliegende Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss 2. Generation wird in der Regel alle vier Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Soweit möglich erfolgt die Anpassung im Rahmen von Abschlüssen von Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen zukünftiger Generationen.

7.1.2 Falls die für das Agglomerationsprogramm zuständigen Stellen kein überarbeitetes Agglomerationsprogramm einreichen, verzichten sie auf Bundesmittel für die darauffolgende Finanzierungsetappe. Die Ansprüche für die Finanzierung der Massnahmen gemäss Ziffer 3.3 bleiben unter Vorbehalt von Ziffer 6.2.3 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 Eine ausserordentliche Anpassung einer Leistungsvereinbarung bedingt einen schriftlichen und begründeten Antrag an den Vertragspartner und ist nur im gegenseitigen Einvernehmen möglich. Vorbehalten bleibt die clausula rebus sic stantibus.

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 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

Die Vereinbarung tritt mit der Unterzeichnung durch die Parteien in Kraft.

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 zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3); Anhang 1
3. Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014; Anhang 2
4. Leistungsvereinbarung der 1. Generation vom 20.04.2011, inkl. Anhang 5 der vorliegenden Leistungsvereinbarung 2. Generation
5. Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss, Teil Verkehr und Siedlung, 2012
6. Weisung von 14.12.2010 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation
7. ASTRA-Weisungen für die Strassen- und Langsamverkehrsmassnahmen
8. Controlling- Richtlinie Agglomerationsprogramme des BAV

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

Bern, 27. 5. 2015

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation

Departementschefin Doris Leuthard

Bern, 30.4.15

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern

Ch. Neuhaus

Regierungsrat
Christoph Neuhaus

Bern, - 6. MAI 2015

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern

Regierungspräsidentin
Barbara Egger-Jenzer

Verteiler: Eidgenössisches 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 zur Umsetzung des LV-Konzepts (Ziff. 3.3).

Anhang 2: Prüfbericht des Bundes vom 26.02.2014;

Anhang 3: Regierungsratsbeschluss (Kanton Bern)

Anhang 4: Bestätigung betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen. (inkl. Übersichtsliste der Beschlüsse, Vereinbarungen und/oder ggf. Querverweise auf regionale und/oder kantonale Richtpläne betreffend Verpflichtung der Gemeinden und/oder der regionalen Körperschaften)

Anhang 5: Listen der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarung 1. Generation, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind. (Leistungsvereinbarung 1. Gen., Kap.3.3)

Anhang 6: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Kapitel 6.3

Anhang 1 Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

Priorität A

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme/Massnahmenpakete	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung*	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung*
0371.2.050	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen - B&R und Velo-Parkplätze	1.24	0.37
0371.2.052	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Kleinmassnahmen	2.31	0.69
0371.2.064	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Kleinmassnahmen	1.43	0.43
		Summe	**4.98**	**1.49**
0371.2.069		Konzept LV A-Liste	4.97	1.49

Tabelle A1.1 *Eine Differenz zwischen Summe und Konzept LV_A-Liste kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen; massgebend sind die Beträge des Konzepts LVA-Liste.

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

Für Massnahmenänderungen gelten die Bestimmungen gemäss Ziff. 6.1.2 und 6.1.3.

Priorität B

Nr. ARE-Code	Nr. AP	Massnahme/Massnahmenpakete
0371.2.014	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: LV
0371.2.023	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere
0371.2.025	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen

Tabelle A1.2

Soweit kein Agglomerationsprogramm 3. Generation eingereicht wird, kann auf den beschreibenden Teil des Umsetzungsreportings verzichtet werden; das Umsetzungsreporting erfolgt in diesem Fall anhand der Tabellen.
Die Tabellen werden vom ARE vorbereitet (Liste der Massnahmen mit Angaben zur Einreichung Agglomerationsprogramm und Überprüfung des Bundes) und spätestens Sommer 2015 den Agglomerationen zugestellt. Über folgende Inhalte ist von Seiten der Agglomeration zu berichten:

Verkehrsmassnahmen

Investitionskosten -	Aktuelle Kostenschätzung inkl. Teuerung, inkl. MWSt (Ja/nein) sowie Datum des Kostenstandes
Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Jahr des Umsetzungsbeginn/Baubeginn
Zeitpunkt der Inbetriebnahme	Jahr der Inbetriebnahme
Erläuterungen / Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Beschrieb der vorgesehenen Schritte und der Verfahren, welche bis zur geplanten Umsetzung/Baubeginn noch notwendig sind inkl. Termine. Erläuterungen bei Nicht-Realisierung oder Massnahmenänderung

Siedlungsmassnahmen

Erläuterungen / Vorgesehene Schritte bis zum geplanten Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Beschrieb der vorgesehenen Schritte und Verfahren, welche bis zur geplanten Umsetzung noch notwendig sind inkl. Termine/Meilensteine der Umsetzung (Konsultationen / Vernehmlassung, in Kraft Setzung bzw. Prozedur-Schritte bei Festsetzungen der Inhalte über Richt- und Nutzungspläne), Erläuterungen bei Nicht-Realisierung oder Massnahmenänderung
Umsetzungsbeginn / Baubeginn	Jahr des Umsetzungsbeginn / Baubeginn

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

26. Februar 2014

Agglomerationsprogramm Biel-Bienne / Lyss 2. Generation
Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 321.1 / N032-0241

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE

Dr. Maria Lezzi
Direktorin

Inhaltsverzeichnis

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen ... 4

1.1 Gegenstand der Prüfung ... 4
1.2 Ziel und Zweck der Prüfung ... 4
1.3 Vorgehen im Prüfprozess ... 4
1.4 Vorgehen in der Umsetzung ... 4

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen ... 5

3 Prüfung der Grundanforderungen ... 8

4 Beurteilung der Programmwirkung ... 9

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien ... 9
4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis) ... 12

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen ... 14

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung ... 15
5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen ... 16
5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen ... 18
5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C ... 19
5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung ... 20

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen ... 21

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes ... 21
6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen ... 21

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms ... 23

ANHANG 1 ... 24

ANHANG 2 ... 25

1 Gegenstand, Ziel, Vorgehen

1.1 Gegenstand der Prüfung

Gegenstand der Prüfung ist das Agglomerationsprogramm Biel - Lyss bestehend aus:

- RGSK Biel-Seeland mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss Erläuterungsbericht, Juni 2012
- RGSK Biel-Seeland mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss Massnahmen, Juni 2012
- RGSK Biel-Seeland mit integriertem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss Übersichtskarte, Juni 2012

Das Agglomerationsprogramm (AP) wurde am 28. Juni 2012 beim Bund zur Prüfung eingereicht. Damit bewirbt sich die Agglomeration/Trägerschaft für die Mitfinanzierung der im Agglomerationsprogramm als prioritär eingestuften Verkehrs-Infrastrukturvorhaben durch den Bund im Rahmen des Infrastrukturfondsgesetzes.

1.2 Ziel und Zweck der Prüfung

Die Prüfung hat vier 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[1] über alle Agglomerationsprogramme mit Blick auf die verfügbaren Bundesmittel.
4. Die Berücksichtigung des Umsetzungsberichts Teil A und B als integraler Teil des Agglomerationsprogrammes.

Auf dieser Grundlage werden die Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr zu Handen des eidgenössischen Parlaments und die Leistungsvereinbarungen erarbeitet.
Den allgemeinen gesetzlichen Anforderungen an die Realisierung der Infrastrukturen wird mit dem Prüfbericht nicht vorgegriffen.

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist grundsätzlich in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 14.12.2010 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfungsprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die Erläuterungen zum Vorgehen und zu den allgemeinen Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 26.02.2014 dargelegt.

1.4 Vorgehen in der Umsetzung

In der Leistungsvereinbarung verpflichten sich die am Agglomerationsprogramm beteiligten Parteien zur Umsetzung aller darin enthaltenen mitfinanzierten und nicht mitfinanzierten Massnahmen. Für jede vom Bund mitfinanzierte Infrastrukturmassnahme der A-Liste, die bau- und finanzreif ist, wird gestützt auf die Leistungsvereinbarung eine Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Anschliessend kann die Massnahme umgesetzt werden. Bundesbeiträge werden für die effektiv erbrachten Leistungen maximal bis zu den nachfolgend festgelegten Höchstbeiträgen zuzüglich Teuerung und MWSt. ausbezahlt.
Die Umsetzung aller in der Leistungsvereinbarung aufgeführten Massnahmen wird im Rahmen eines laufenden Controllings durch den Bund überprüft.

[1] Mit der Bezeichnung „Massnahme/n" sind stets auch „Massnahmenpaket/e" gemeint.

2 Gesamtwürdigung, Beitragssatz, Listen der A- und B-Massnahmen

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss wurde als Bestandteil des RGSK Biel-Seeland erarbeitet und geht die Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsentwicklung zwischen Agglomeration und Umland an. Die Agglomeration präsentiert ein realistisches Zukunftsbild und eine gute Analyse, aus denen die Massnahmen des Programms abgeleitet sind. Das Fehlen von eigenen Teilstrategien für die Siedlungsentwicklung und die einzelnen Verkehrsmittel kann durch Teilgebietskonzepte für die Agglomerationsräume weitgehend kompensiert werden, so dass ein roter Faden erkennbar ist. Die Kohärenz zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation ist gegeben.
Die Stärke des Programms liegt in der Aufwertung des öffentlichen Verkehrs (ÖV) und langfristig in der Entlastung von Biel mit der A5. Mit dem Regiotram ist ein neues ÖV-Rückgrat für den Agglomerationskern vorgesehen. Weitere zweckmässige Ausbauten des ÖV sind im Regionalbuskonzept und mit dem Ortsbus Lyss ersichtlich. Die Agglomeration verfolgt ein langfristig angelegtes Langsamverkehrskonzept. Positiv ist zudem das Mobilitätsmanagement zu beurteilen. Im Bereich Siedlung sind mit einzelnen Entwicklungsschwerpunkte (ESP) Arbeiten an integrierter Lage sowie mit Wohnschwerpunkten entlang des Regiotrams eine Konzentration und Ansätze zur Innenverdichtung ersichtlich. Einzelne ESP Arbeiten an peripherer Lage schwächen jedoch die Konzentrationswirkung etwas ab. Die vorgeschlagenen Instrumente zur Eingrenzung der Zersiedelung werden nicht konsequent genug angewendet. Sie erzielen eine gewisse, aber keine deutliche Wirkung.
Eine Schwäche im Bereich Verkehr ist im Umgang mit der zeitlich gestaffelten Inbetriebnahme der Autobahnumfahrung mit Ost-Ast und West-Ast A5 zu finden, die im Zeitraum von 2016 bis 2030 nicht nur Entlastungen, sondern in Teilen des Agglomerationskerns auch Überlastungen durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) erwarten lässt. Bei der Eindämmung der Zersiedelung zeigt sich eine Schwäche des Programms. Hier werden die umgesetzten Vorgaben des kantonalen Richtplanes als zu wenig lenkend für eine Agglomeration der Grösse Biel/Lyss angesehen und für die Siedlungserweiterung wird langfristig ein zu wenig etappiertes Wachstum des Siedlungsgebietes gegen aussen vorgezeichnet.
Dem Programm fehlen sowohl die Analyse von Unfallschwerpunkten als auch eine Konzeption oder Strategie für die Sanierung der Unfallschwerpunkte. Dennoch werden einzelne Massnahmen ergriffen die positiv auf die Verkehrssicherheit wirken. Aufgrund der geringen Lenkungswirkung der Siedlungsmassnahmen können nur geringe Verminderungen des Ressourcenverbrauchs erwartet werden. Für die Luftbelastung wiegen sich positive Effekte durch den ÖV-Ausbau und negative Effekte infolge der Autobahnumfahrung A5 auf. Jedoch sind Verbesserungen bezüglich der Lärmbelastung zu erwarten.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen für die mittlere bis grosse Agglomeration Biel - Lyss belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms auf CHF 345.74 Mio. Dieser Betrag umfasst CHF 293.54 Mio. für die A- und B-Massnahmen sowie CHF 52.20 Mio. für die A1-Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation. Die Investitionskosten werden als hoch eingestuft[2].

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidg. Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 2. Generation festzulegen[3]:	30%

Gestützt auf diesen Beitragssatz und die Prüfung der Priorisierung der Massnahmen werden zur Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste stehenden Massnahmen die aufgeführten Höchstbeiträge des Bundes beim eidgenössischen Parlament zur Freigabe beantragt.

[2] Preisstand 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

[3] Der Beitragssatz an die A1-Massnahmen, welcher in der Leistungsvereinbarung (1. Generation) festgehalten ist, bleibt unverändert.

A-Liste

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Kosten (Mio CHF) laut AP*	*Kosten (Mio CHF) 2005**	*Bundes-beitrag***
0371.2.003	B 3	Schienengebundener öffentlicher Verkehr (Optimierung Bahnhaltestellen Busswil und Lyss)	2.30	1.91	0.57
0371.2.006	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Agglomeration Biel)	2.00	1.65	0.49
0371.2.021	B 11	Langsamverkehr: Reparatur von Hauptverkehrsstrassen	5.00	4.12	1.24
0371.2.045	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Biel-/Hauptstrasse	4.20	2.10***	0.63
0371.2.055	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Kreuzplatz	2.50	2.06	0.62
0371.2.065	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Ipsach	3.50	2.40***	0.72
0371.2.069		LV A-Liste (Anhang 1)		4.97	1.49
	Summe			19.21	5.76

Tabelle 2-1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung; ** Höchstbeitrag Bund, Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung ,gerundet, *** Kosten im Benchmark gekürzt)

Für die in der nachfolgenden B-Liste stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2015-2018 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Prüfberichts (26.02.2014) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund weder durch den Infrastrukturfonds noch durch ein anderes Finanzierungsinstrument des Bundes gesichert. Es wird eine Aufstockung der Bundesmittel und eine Verstetigung der Mitfinanzierung des Programms Agglomerationsverkehr durch den Bund angestrebt. Unter Vorbehalt der Sicherung der Finanzierung sollen diese Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen der 3. Generation von den Agglomerationen neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden:

B-Liste

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Kosten (Mio CHF) laut AP*	*Kosten (Mio CHF) 2005**	*Bundes-beitrag**
0371.2.002	B 2/I	Regiotram	253.20	210.10	63.03
0371.2.004	B 3/I	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	34.00	28.21	8.46
0371.2.007	B 5	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung (Lyss)	1.10	0.78**	0.23
0371.2.047	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - 2. Bahnhofpassage Biel	12.00	9.96	2.99
0371.2.048	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Bahnunterführung Lyss	8.00	6.59	1.98
0371.2.053	B11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: BGK Oberer Quai	7.00	5.76	1.73
0371.2.056	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Mett Zentrum	4.00	3.29	0.99
0371.2.057	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Bahnhofstrasse	4.00	3.29	0.99

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Kosten (Mio CHF) laut AP*	*Kosten (Mio CHF) 2005**	*Bundes-beitrag**
0371.2.070		LV B-Liste (Anhang 1)		6.34	1.90
	Summe			274.32	82.30

Tabelle 2-2 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, ** Kosten im Benchmark gekürzt)

Hinweise

Die relevanten nicht mitfinanzierten Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr (vgl. Kap. 5.2.1, 5.2.2) sowie die durch andere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) werden als wesentlicher Bestandteil für die Programmwirkung betrachtet und sind damit für die Festlegung des Beitragssatzes des Bundes mitentscheidend.

Kosten und Nutzen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme der zweiten Generation sind unter Einbezug der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation (ohne Massnahmen der Priorität B, vgl. Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) bewertet, jedoch ohne Berücksichtigung der aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten, sogenannten „dringenden Projekte". Deren Umsetzung inkl. flankierender Massnahmen ist jedoch Voraussetzung für eine allfällige Beteiligung des Bundes an Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm.

Die angeführten Kosten wurden aus dem eingereichten Agglomerationsprogramm der 2. Generation bzw. der Leistungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm der 1. Generation entnommen. Die Kostenbewertung einer Massnahme erfolgt durch eine Einteilung in fünf Haupt- und vier Zwischenkostenkategorien, die anhand von vier Agglomerationsgrössenkategorien abgestuft werden. Bei der Agglomeration Biel-Lyss handelt es sich um eine mittlere bis grosse Agglomeration.

Die Massnahmen, die vom Bund als Sicherung/Aufwertung Strassenraum, Verkehrsmanagement und Langsamverkehr kategorisiert sind, wurden einem Benchmark unterzogen, der darauf abzielt, eine vergleichbare und angemessene Basis für die Beurteilung und Ausrichtung von Beiträgen zu stellen. Betriebsbeiträge (Bsp. Unterhalts- und Sanierungskosten) können mittels Infrastrukturfonds nicht finanziert werden (Art. 17a Abs. 4 MinVG). Entsprechende Nachweise werden im Rahmen des Abschlusses der Finanzierungsvereinbarungen verlangt.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die grundsätzliche Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung an bestimmte Grundanforderungen geknüpft. In Gesprächen zur Standortbestimmung des vorliegenden Agglomerationsprogramms hatte der Bund bereits zu einem früheren Zeitpunkt allfällige Lücken bei der Erfüllung der Grundanforderungen aufgezeigt.

In Anlehnung daran und in Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen grundsätzlich erfüllt sind.

Hinweis zur Trägerschaft im Hinblick auf die Umsetzung:
Für die Umsetzung verlangt der Bund, dass sich der Kanton und die Gemeinden, ggf. auch die regionale Körperschaft zur Umsetzung aller in diesem Prüfbericht aufgelisteten, für die Programmwirkung relevanten Massnahmen (Kap. 2, 5.2.1, 5.2.2 und 5.3) in ihrer Verantwortung, verpflichten. Zu diesem Zweck müssen sie, i.d.R. auf Exekutivebene, Beschlüsse zur Einleitung und Durchführung dieser Massnahmen im Rahmen ihrer Kompetenzen abgeben und diese Beschlüsse dem/den Kanton(en) bzw. der Trägerschaft vor Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung weiterleiten. Die planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.
Hinweis: Diese Regel gilt unter dem Vorbehalt, dass die betroffene Massnahme nicht schon juristisch, durch Planungs- und/oder Finanzierungsinstrumente verpflichtend ist.

Hinweise zum Controlling:
Der Bund führt periodisch ein Controlling und ein Monitoring durch, um den Stand der Umsetzung und die Wirkung der Agglomerationsprogramme zu überprüfen. Die entsprechenden Berichte und die erforderlichen kantonalen/kommunalen Daten sind zur Verfügung zu stellen.
Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinne einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nächsten Generation Agglomerationsprogramme aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.
Die Trägerschaft verpflichtet sich, das Agglomerationsprogramm konform zu Gesetzgebung, übergeordneten Sachplänen und unter Beachtung von Schutzinventaren weiterzuentwickeln und umzusetzen. Strategien und Massnahmen von übergeordneter Bedeutung sind vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan festzuschreiben (vgl. Kap. 6.)

4 Beurteilung der Programmwirkung

Das Verfahren für die Ermittlung der Programmwirkung ist in der UVEK-Weisung festgelegt (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.5). Es stellt den Nutzen des Agglomerationsprogramms dessen Kosten gegenüber. Sowohl Nutzen als auch Kosten werden jeweils relativ, d.h. vor dem Hintergrund der Agglomerationsgrösse (Bevölkerung und mit 0.5 gewichtete Anzahl Arbeitsplätze auf Schweizer BFS- Perimeter) ermittelt.
Entscheidend für die Programmwirkung sind Zukunftsbild, Analysen, Herausforderungen, Strategien und Massnahmen sowie der verbindende rote Faden. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zusätzlich die Kohärenz zwischen den Programmen 1. (nach Prüfung des Bundes) und 2. Generation geprüft. Von den Massnahmen werden grundsätzlich die aus dem Infrastrukturfonds mitfinanzierten Massnahmen der A- und B-Liste (Kap. 2), die durch den Bund nicht mitfinanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.2.1), die Eigenleistungen (Kap. 5.2.2) sowie die durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3) berücksichtigt. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen wird zudem der Nutzen der Massnahmen gemäss Leistungsvereinbarung der ersten Generation betrachtet, ausgenommen die Massnahmen der Priorität B (Kap. 3.4 der Leistungsvereinbarung) 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.
Entscheidend für die Kostenbeurteilung des Programms sind die Massnahmen der Priorität A und B. Bei bereits im Rahmen der 1. Generation unterstützten Agglomerationsprogrammen werden zudem die Massnahmen der Priorität A gemäss Leistungsvereinbarung der 1. Generation, die sog. A1-Massnahmen, mitberücksichtigt.

4.1 Nutzen - Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeits-kriterium	*Beurteilung mit Begründung*
WK1: Qualität der Verkehrs-systeme ver-bessert	**Stärken** ▪ Das Agglomerationsprogramm setzt mit der Schlüsselmassnahme Regiotram auf eine neue Strukturierung des ÖV-Systems und wertet den ÖV mit ergänzenden Massnahmen im Busverkehr wie beispielsweise dem Ortsbus Lyss auf. Mit dem neuen ÖV-Angebot kann auch die Erreichbarkeit einiger ESP (Bahnhof Biel, Bözingenfeld) verbessert werden. ▪ Mit den Massnahmen des Programms kann eine Aufwertung der bedeutenden ÖV-Haltestellen sowie die bessere Verknüpfung von ÖV und Langsamverkehr erreicht werden. ▪ Mit einem langfristig angelegten Programm zur Förderung des Langsamverkehrs werden kontinuierlich Verbesserungen an den Fuss- und Velowegnetzen erreicht. Die Agglomeration baut damit ein feinmaschiges Wegenetz insbesondere für den Veloverkehr auf. ▪ Mit der Autobahnumfahrung Biel/Bienne sind weitreichende verkehrliche flankierende Massnahmen im Agglomerationskern verbunden. So kann der MIV zweckmässig auf den HLS und HVS gebündelt werden. Dies geschieht in einem ersten Schritt im Osten der Stadt Biel/Bienne, wo mit dem Ost-Ast A5 aufgrund der Verkehrsentlastung erste flankierende Massnahmen im Siedlungsgebiet realisiert werden können. Eine umfassende Wirkung tritt jedoch erst sehr langfristig mit der Realisierung des West-Astes A5 ein.

	▪ Das Mobilitätsmanagement weist einen guten Stand auf. Mit dem Agglomerationsprogramm wird der Aspekt Parkierung weiterentwickelt. **Schwächen** ▪ Im Agglomerationsprogramm werden keine eigenen Teilstrategien für die einzelnen Verkehrsmittel erarbeitet. Die Lesbarkeit eines Gesamtverkehrskonzeptes und dessen Umsetzung in Massnahmen wird so erschwert. Dies kann jedoch durch die im RGSK erarbeiteten Teilraumkonzeptionen zum Teil kompensiert werden. ▪ Die Übergangsphase während der Vollendung der Autobahnumfahrung mit dem West-Ast A5 ist eine grosse Herausforderung für das Verkehrssystem in Biel. Das Agglomerationsprogramm reagiert darauf, schafft es aber nicht, die erwarteten Überlastungen bis zur Inbetriebnahme des Westastes zu vermeiden. Es gelingt dem Agglomerationsprogramm nicht überzeugend darzulegen, wie mit dieser Problematik zielführend umgegangen wird. Durch die lange Realisierungsdauer des West-Astes A5 werden Aufwertungsmassnahmen im Kern der Agglomeration teilweise blockiert. ▪ Mit der Autobahnumfahrung Biel sowie den vorgesehenen Anschlüssen Orpund (A5) und Studen (T6) werden neue MIV-Erreichbarkeiten geschaffen, die auch ausserhalb des Agglomerationskerns und der dort definierten Verdichtungsgebiete die Zersiedelung fördern können.
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	**Stärken** ▪ Mit der Integration des Agglomerationsprogramms in das RGSK wird auf eine bessere regionale Abstimmung der Entwicklung hingewirkt. Dazu soll das Bevölkerungswachstum stärker in die Agglomeration gelenkt werden. Dieser Wille zur Zusammenarbeit von Agglomeration und Umland wird als positiv beurteilt. ▪ Mit einigen ESP an guter Lage (Masterplan Biel, Biel Bözingenfeld, Lyss-Süd) und den Wohnschwerpunkten entlang des Trassees des Regiotrams sind eine Konzentrationsstrategie und Ansätze zur Innenverdichtung ersichtlich. Einzelne ESP an peripherer Lage (Studengrien, Pieterlen, Lengnau) schwächen jedoch die angestrebte Konzentrationswirkung ab. Im Agglomerationsprogramm wird zu wenig stringent aufgezeigt, wie mit einer abgestimmten und etappierten ESP-Planung eine Konkurrenzierung der zentralen Standorte vermieden wird. Die Aktivierung von Flächen zur Innenentwicklung wird insgesamt noch zu wenig thematisiert und es gelingt dem Programm nur für Teilgebiete aufzuzeigen, wie eine umfassende Verdichtung der bestehenden Siedlungsgebiete erfolgen soll. ▪ Mit der Ausrichtung des Fahrleistungsmodells auf das Verkehrswachstum bis 2015 ist eine griffige Regelung zur Lenkung der VE gelungen. Allerdings wird nicht aufgezeigt, wie nach 2015 verfahren wird. **Schwächen** ▪ Mit den Siedlungserweiterungsgebieten und den Gebieten mit „Spielraum für die örtliche Siedlungsentwicklung" wird ein langfristig gegen aussen gerichtetes Wachstum der Siedlungsflächen vorgezeichnet. Die Agglomeration wendet das Instrument der Siedlungsbegrenzungslinien lediglich zurückhaltend an und lässt so gewisse Spielräume für Siedlungserweiterungen offen. ▪ Die Vorgaben und Regelungen für Neueinzonungen werden von der kantonalen Richtplanung übernommen. Für eine Agglomeration der Grösse von Biel - Lyss wäre jedoch eine Weiterentwicklung in Richtung einer stärkeren Lenkungswirkung angezeigt. Insbesondere das Berechnungsmodell für die Dimensionierung der Siedlungsflächen des RGSK wird auf der Stufe Agglomeration als wenig lenkungsstark beurteilt. Die Festsetzung einer Vielzahl von Zentren der 4. Stufe eröffnet den betroffenen Gemeinden weiterhin Möglichkeiten für

	eine Entwicklung des Siedlungsgebietes in die Fläche.
WK3: Verkehrs-sicherheit er-höht	**Stärken** ▪ Der Kanton Bern betreibt ein Hot-Spot-Management zur Identifizierung und Sanierung von Unfallschwerpunkten. ▪ Einige Massnahmen des Agglomerationsprogramms wie bspw. Strassenraum-gestaltungen dienen einer Verbesserung der Sicherheit für alle Verkehrsteil-nehmenden. **Schwächen** ▪ Das Agglomerationsprogramm enthält keine Unfallanalysen und keine Strate-gien oder Konzeptionen zur Sanierung von Sicherheitsmängeln. ▪ Auf die bis zur Inbetriebnahme des West-Astes A5 in Teilen der Stadt Biel zu erwartende Verschlechterung der Verkehrssicherheit wird im Agglomerations-programm nicht eingegangen. Eine umfassende Wirkung der verkehrlichen flankierenden Massnahmen tritt erst mit der Realisierung des West-Astes A5 langfristig ein.
WK4: Umwelt-belastung und Ressourcen-verbrauch vermindert	**Stärken** ▪ Mit dem Regiotram Biel, weiteren Ausbauten des ÖV-Angebotes und den Langsamverkehrsmassnahmen kann grundsätzlich eine deutliche Verlagerung im Modal Split zu Gunsten des ÖV und Langsamverkehrs erreicht werden, aus der eine Verbesserung der Luftbelastung gegenüber dem Trend resultiert. Diese wird jedoch durch den Kapazitätsausbau für den MIV mit der Autobahn-umfahrung A5 und dem daraus resultierenden Mehrverkehr stark abge-schwächt. ▪ Mit der Autobahnumfahrung Biel und den dazugehörigen verkehrlichen flankie-renden Massnahmen kann eine Verbesserung der Lärmbelastung erreicht werden, vorderhand jedoch erst im Osten der Stadt Biel. Eine umfassende Wirkung tritt erst langfristig mit der Realisierung des West-Astes A5 ein. ▪ Es sind viele Massnahmen im Bereich Umwelt und Landschaft vorgesehen. Positiv zu werten sind zudem die Bemühungen zur Aufwertung der Seeufer und des Expo-Geländes im Agglomerationsprogramm 1. Generation. **Schwächen** ▪ Das Thema Umweltbelastungen wird in der Analyse des Agglomerationspro-gramms kaum betrachtet. ▪ Die Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms sind zu wenig lenkungsstark, um eine bedeutende Verminderung des Flächenverbrauchs zu erreichen. ▪ Einige Massnahmen betreffen landschaftlich sensible Bereiche. So greifen einige Gebiete zur Siedlungserweiterung in Fruchtfolgeflächen ein und der ge-plante Spitalzubringer belastet eine Waldfläche.
Umsetzungs-bericht	Der Umsetzungsbericht wurde hinsichtlich der zwei geforderten Aspekte: Kohä-renz zwischen der 1. und 2. Generation Agglomerationsprogramm Biel - Lyss und Massnahmenumsetzung im Bereich Verkehr und Siedlung vom Bund geprüft (vgl. dazu Erläuterungen unter Kap, 4.2). Die relevanten Aspekte der Umsetzung sind in die Beurteilung der Wirkung des Agglomerationsprogramms eingeflossen (Kap. 2 und 4.1).

Tabelle 4-1

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

Wirksamkeitskriterium	*Nutzen (-1 bis 3 Punkte)*
WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
WK2: Siedlungsentwicklung nach innen gefördert	2
WK3: Verkehrssicherheit erhöht	1
WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	1
Summe WK1 - WK4 (Nutzen)	6

Tabelle 4-2

4.2 Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)

Die Kosten der Massnahmen der Priorität A und B (vgl. A- und B-Liste in Kap. 2) liegen bei CHF 293.54Mio. zuzüglich von CHF 52.20 Mio. für die A1-Massnahmen aus der 1. Generation. Die Investitionskosten von CHF 345.74 Mio. werden als hoch eingestuft[4].

Auf das gemäss UVEK-Weisung vorgesehene Malus-System im Zusammenhang mit dem Fortschritt der Umsetzung der A1-Massnahmen der überarbeiteten Agglomerationsprogramme wurde verzichtet. Grund dafür ist die kurze zur Verfügung stehende Zeit zwischen Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung und Stichtag des Umsetzungsberichts. Stattdessen wurden die Resultate des Umsetzungsberichts im Rahmen der Wirksamkeitsbeurteilung berücksichtigt (vgl. Kap. 4.1).

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

[4] Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung

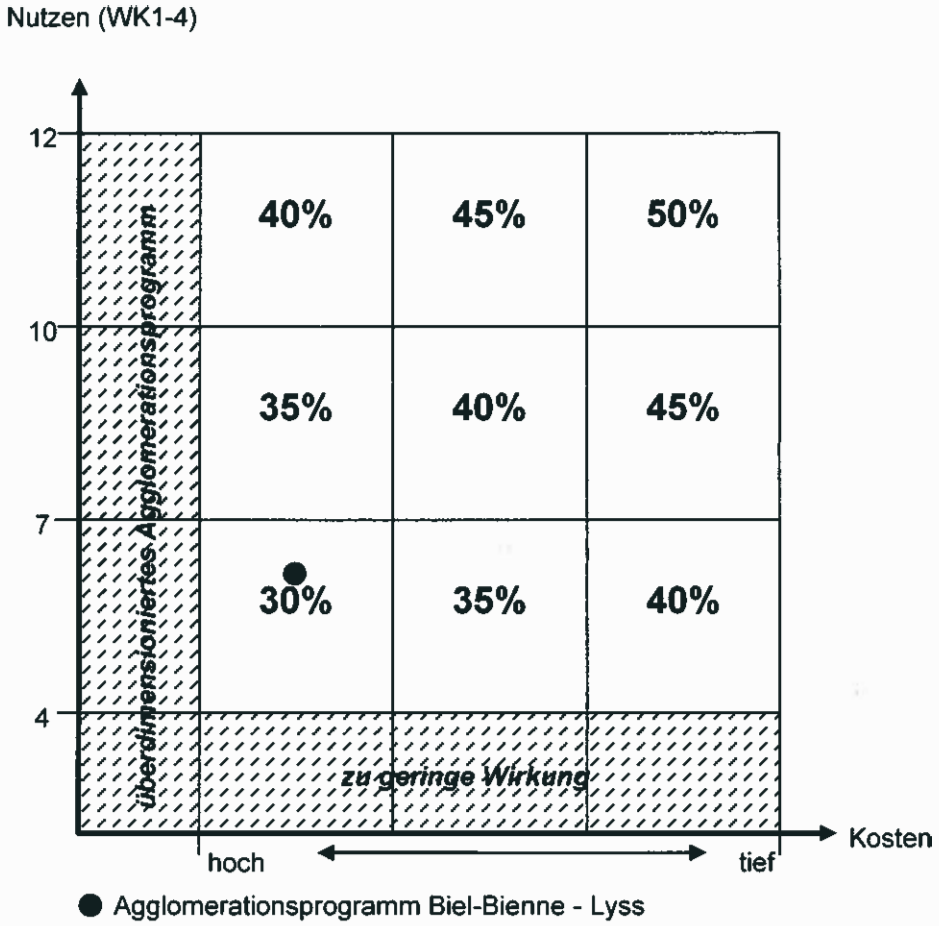

Abbildung 4-1

5 Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen

Im Vergleich aller eingereichten Agglomerationsprogramme und mit Blick auf die verfügbaren Mittel überprüft der Bund die von der Agglomeration vorgenommene Priorisierung der Massnahmen aufgrund des in der UVEK-Weisung erläuterten Verfahrens (insb. Kap. 2, 3.5 und 4.4). Dazu gehören die folgenden Schritte:

Anpassung Massnahmen (Kap. 5.1)
Ermittlung der nicht mitfinanzierten Massnahmen (Kap. 5.2)

- Siedlungsmassnahmen
- Nicht mitfinanzierbare Verkehrsmassnahmen
- Eigenleistungen der Agglomeration
- Eigenleistungen Bund
- Nicht programmrelevante Massnahmen

Ermittlung der durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbaren Massnahmen (Kap. 5.3)
Ermittlung der Massnahmen mit abgeänderten Prioritäten A/B/C (Kap. 5.4)
Ermittlung der Massnahmen mit Priorität A und B nach Überprüfung Bund (Kap. 2)

- Massnahmen der A-Liste sind innerhalb der Vierjahresperiode 2015-2018 bau- und finanzreif.
- Massnahmen der B-Liste werden die Bau- und Finanzreife erst später erreichen oder deren Kosten/Nutzen-Verhältnis muss noch optimiert werden.

Ermittlung der Massnahmen mit Priorität C mit vom Bund anerkanntem Handlungsbedarf (sog. C*-Massnahmen, Kap. 5.5)

Kapitel 2 und 5 enthalten nur Massnahmen mit einer positiven oder neutralen Wirkung auf das Agglomerationsprogramm. Die in den Tabellen 2.1, 2.2, 5.2, 5.3 und 5.5 aufgelisteten Massnahmen sind für den Beitragssatz relevant und werden in die Leistungsvereinbarung übernommen.

Massnahmen, die von der Agglomeration in der C-Priorität eingereicht wurden, wurden vom Bund nicht beurteilt.

5.1 Anpassung Massnahmen aufgrund Vorgaben der UVEK-Weisung

Um eine einheitliche Prüfung über alle Agglomerationsprogramme durchführen zu können, mussten folgende Massnahmen in ihrer Zusammensetzung geändert werden:

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Änderung Massnahmenkonfiguration*
0371.2.011	B7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: ▪ 0371.2.045, Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Biel-/Hauptstrasse, CHF 4.20 Mio., Priorität A ▪ 0371.2.046, Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Marktplatz, CHF 0.80 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3
0371.2.013	B7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: ▪ 0371.2.065, Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Ipsach, CHF 3.50 Mio., Priorität A ▪ 0371.2.066, Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Möhrigen, CHF 2.50 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3 ▪ 0371.2.067, Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Sutz, CHF 1.50 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3
0371.2.019	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: ▪ 0371.2.052, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Kleinmassnahmen CHF, 2.80 Mio., Priorität A ▪ 0371.2.053, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: BGK Oberer Quai, CHF 7.00 Mio., Priorität B
0371.2.020	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: ▪ 0371.2.047, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: 2. Bahnhofpassage Biel, CHF 12.00 Mio., Priorität B ▪ 0371.2.048, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Bahnunterführung Lyss, CHF 8.00 Mio., Priorität B ▪ 0371.2.049, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Güterbahnhof Biel, CHF 4.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-6
0371.2.022	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: ▪ 0371.2.054, Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Altstadt/Untergasse, CHF 3.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3 ▪ 0371.2.055, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Kreuzplatz, CHF 3.50 Mio., Priorität A ▪ 0371.2.056, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Biel Mett Zentrum, CHF 4.00 Mio., Priorität B ▪ 0371.2.057, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Biel Bahnhofstrasse, CHF 4.00 Mio., Priorität B ▪ 0371.2.064, Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Kleinmassnahmen, CHF 1.74 Mio., Priorität A

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Änderung Massnahmenkonfiguration*
0371.2.024	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen	Die Massnahme wird getrennt berücksichtigt: • 0371.2.050, Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen - B&R und Velo-Parkplätze, CHF 1.50 Mio., Priorität A • 0371.2.051, Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen - Verbesserung/Umbau Bus Haltestelle Spitalzentrum, CHF 2.00 Mio., nicht mitfinanziert durch Infrastrukturfonds, siehe Tabelle 5-3

Tabelle 5-1

5.2 Nicht mitfinanzierte Massnahmen

5.2.1 Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen

Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben (insb. Art. 17a MinVG und Art. 21 MinVV), der ergänzenden Ausführungen der UVEK-Weisung (Kap. 3.6 und 4.4) oder aufgrund der Einreichung durch die Agglomeration als Eigenleistung können folgende programmrelevante Massnahmen nicht durch Bundesbeiträge mitfinanziert werden. Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind somit relevant und in den ausgewiesenen Zeithorizonten von den Agglomerationen oder durch Dritte umzusetzen.

. Bei den Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind bei der Weiterentwicklung und Umsetzung die Beurteilungen des Bundes auf Programmebene (Kap. 4) zu berücksichtigen, sodass sie eine möglichst positive Programmwirkung erreichen.

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Priorität*	*Begründung für die Nicht-Mitfinanzierbarkeit*
Siedlungsmassnahmen				
0371.2.018	B 10	Verkehrsintensive Vorhaben	A	Es handelt sich um Siedlungs- und Landschaftsmassnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0371.2.026	A 1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen	A	
0371.2.027	A 2	Regionale Wohnschwerpunkte	A	
0371.2.028	A 3	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsplatzschwerpunkte	A	
0371.2.029	A 4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten	A	
0371.2.030	A 5	Regionale Zentralitätsstruktur	A	
0371.2.031	A 6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen	A	
0371.2.032	A 7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere	A	
0371.2.033	A 8	Verdichtung des Siedlungsgebietes	A	
0371.2.034	A 9	Spielraum für die örtliche Siedlungsentwicklung wichtige Siedlungsgrenzen	A	
0371.2.035	A 10	Weiler	A	

0371.2.036	C 1	Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus	A	
0371.2.037	C 2	Seeufergebiet	A	
0371.2.038	C 3	Flussufer	A	
0371.2.039	C 4	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung	A	
0371.2.040	C 5	Vorranggebiete Natur und Landschaft A und B	A	
0371.2.041	C 6	Ökologische Landschaftsentwicklung	A	
0371.2.042	C 7	Landwirtschaftliche Gesamtplanung	A	
0371.2.043	C 8	Wald / Holznutzung	A	
0371.2.044	C 9	Windenergie	A	
Verkehrsmassnahmen				
0371.2.001	B 1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität	A	Es handelt sich um nicht infrastrukturelle Massnahmen, die nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierbar sind.
0371.2.005	B 4	Strassengebundener öffentlicher Verkehr	A	
0371.2.017	B 9	Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte	A	
Nicht zur Mitfinanzierung beantragte Eigenleistungen der Agglomeration				
0371.2.016	B 8	Lokale Erschliessung / Verkehrsberuhigung	A	Es handelt sich um eine infrastrukturelle Massnahme, für die keine Mitfinanzierung durch den Infrastrukturfonds beantragt wurde.

Tabelle 5-2

5.2.2 Eigenleistungen

Aufgrund der lediglich lokalen Wirkungen und für die Agglomeration tragbaren Kosten werden die folgenden Massnahmen nicht durch den Bund mitfinanziert. . Bei den Massnahmen zur Aufwertung des Strassenraums und zur Erhöhung der Sicherheit werden diejenigen, die in Bezug auf Verkehrsbelastungen und Anzahl betroffener Personen definierte Schwellenwerte nicht erreichen, ebenfalls den Eigenleistungen zugewiesen.Die Wirkung dieser Massnahmen ist jedoch in der Programmbeurteilung berücksichtigt. Sie sind in den ausgewiesenen Zeithorizonten von der Agglomeration oder durch Dritte umzusetzen.

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Priorität*	*Kosten (Mio CHF) laut AP*
Eigenleistungen Bund (Weisung 14.12.2010)				
0371.2.046	B 7	Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen / Regionale Strassenbauvorhaben Sanierung Ortsdurchfahrt Lyss - Marktplatz	A	0.80
0371.2.051	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen - Verbesserung/Umbau Bus Haltestelle Spitalzentrum	A	2.00
0371.2.054	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Altstadt/Untergasse	A	3.00

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Priorität*	*Kosten (Mio CHF) laut AP*
0371.2.066	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Mörigen	A	2.50
0371.2.067	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: Sutz	A	1.50

Tabelle 5-3

5.2.3 Massnahmen mit zu geringer Programmrelevanz

In der Folge werden Massnahmen aufgelistet die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, welche aber vom Bund für die Programmwirkung mit einer zu geringen Wirkung eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung

Keine vorhanden

Tabelle 5-4

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Für die folgenden Eisenbahn- und Strassenmassnahmen ist die (Mit-)Finanzierung des Bundes durch andere Finanzierungsinstrumente als den Infrastrukturfonds, Teil Agglomerationsverkehr geplant. Diese sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund mitberücksichtigt. Massnahmen, die im Programm Engpassbeseitigung im Modul 3 enthalten sind, werden zur Information aufgeführt, auch wenn sie aufgrund des Realisierungshorizontes nicht Bestandteil der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms waren.

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Kosten (Mio. CHF) laut AP*	*Finanzierungsmittel*
0371.2.009	B 6/I	A5-Anschluss Orpund	22.00	Nationalstrasse, Unterhalt und Ausbau
0371.2.068	B 7.11	vfM zur A5	74.34	Netzvollendung (Teilfinanzierung)
--	--	N5 Biel Ostast	761.00	Netzvollendung im Bau
--	--	N5 Biel - Brüggmoos	372.00	Netzvollendung, im Bau
--	--	N5 Umfahrung Vingelz	213.00	Netzvollendung
--	--	N5 Biel-Westast mit Zubringer	1779.00	Netzvollendung

Tabelle 5-5

Folgende Massnahmen befinden sich auf Strecken die Bestandteil des neuen Netzbeschlusses (NEB) des Bundes waren. Die Übernahme und Finanzierung dieser NEB-Strecken durch den Bund wurde per Volksentscheid am 24.11.2013 abgelehnt. Die Massnahmen verbleiben unter kantonaler Hoheit. Die zukünftige Planung und Finanzierung der Massnahmen ist zu prüfen.

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*
0371.2.010	B 6/II	Vollanschluss Studen
0371.2.012	B 7	Umgestaltung Autobahnauffahrt Lyss Nord
--	--	Ausbau Lyss Nord - Biel

Tabelle 5-6

Die Tabellen haben informativen Charakter. Die Realisierung der Massnahmen richtet sich nach den Planungen und Kreditbeschlüssen der jeweiligen Programme des Bundes bzw. den Verfahren der einzelnen Projekte..

5.4 Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C

Die Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen auf ihre Plausibilität, ihr Kosten/Nutzen-Verhältnis sowie ihren Reifegrad gemäss der UVEK-Weisung (Kap. 4.4) führt zu folgenden Änderungen gegenüber den Angaben im eingereichten Agglomerationsprogramm.

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Kosten (Mio CHF) laut AP*	*Begründung*
			A → B	
0371.2.002	B 2/I	Regiotram	253.20	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont.Die Siedlungsentwicklung im Bözingenfeld mit den vorgesehenen Stadionneubauten ist noch nicht genügend reif, so dass sich auch aus diesem Grund die Realisierung des bereits im Agglomerationsprogramm 1. Generation vorgesehenen Busvorlaufs für das Regiotram verzögert. Der Bund sieht jedoch weiterhin zuerst eine solche Lösung mit Busvorlauf und anschliessender Umstellung auf Trambetrieb als zweckmässig an. Zudem ist das Betriebskonzept für das Regiotram in Abhängigkeit von den vorgesehenen Ausbauten auf der BTI-Strecke noch zu verfeinern. Insgesamt erreicht das Regiotram nicht die nötige Bau- und Finanzreife für die A-Liste.
0371.2.004	B 3/I	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI	34.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont.Die Ausbauten der BTI-Strecke stehen in engem Zusammenhang mit dem Regiotram und werden wie dieses in den B-Horizont verschoben.
0371.2.053	B11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: BGK Oberer Quai	7.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Massnahme ist abhängig von der Umstellung des ÖV-Betriebs auf den Zustand mit Regiotram und wird daher analog zum Regiotram in den B-Horizont verschoben.
0371.2.056	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Mett Zentrum	4.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Massnahme umfasst Seitenraumgestaltungen und Langsamverkehrsmassnahmen entlang des Trassees des Regiotrams. Die Massnahme wird daher in Abhängigkeit zum Regiotram in den B-Horizont verschoben.

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Kosten (Mio CHF) laut AP*	*Begründung*
0371.2.057	B11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Biel Bahnhofstrasse	4.00	Bau- und Finanzreife unzureichend für den A-Horizont. Die Massnahme umfasst Seitenraumgestaltungen und Langsamverkehrsmassnahmen entlang des Trassees des Regiotrams. Die Massnahme wird daher in Abhängigkeit zum Regiotram in den B-Horizont verschoben.
			A → C	
0371.2.015	B 7/II	Korridor Aegerten-Studen	5.00	Reifegrad: ungenügend. Im Korridor Aegerten-Studen soll eine Massnahme zur Strassenraumgestaltung umgesetzt werden. Jedoch sind die Lage, der Umsetzungsbereich und die Belastung der Strassenabschnitte noch nicht bekannt. Die Massnahme erreicht somit nicht die nötige Reife für die A- oder B-Liste.
			B → C	
0371.2.049	B 11	Langsamverkehr Schliessen von Netzlücken - Güterbahnhof Biel	4.00	Reifegrad: ungenügend. Zum heutigen Zeitpunkt ist noch unklar, ob eine Entwicklung des SBB Areals Güterbahnhof überhaupt möglich sein wird. Daher kann ein Netzlückenschluss erst dann die notwendige Reife für die A- oder B-Liste erreichen, wenn der Zeitpunkt einer Entwicklung des Areals gesichert ist.

Tabelle 5-7

5.5 A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung

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

In der folgenden Liste werden jene durch den Bund in die Priorität C gesetzten Massnahmen aufgelistet, bei denen der Bund den Handlungsbedarf grundsätzlich anerkennt, aber das Kosten/Nutzen-Verhältnis oder der Reifegrad der vorgeschlagenen Massnahme deren Aufnahme in die A- oder B-Liste nicht rechtfertigt (sog. C*-Massnahmen).

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Kosten (Mio CHF) laut AP*

Keine vorhanden

Tabelle 5-8

6 Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne und Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den zugehörigen Sachplänen, Massnahmenplänen und Inventaren überprüft. Es wurden keine grundsätzlichen Widersprüche festgestellt. Die abschliessende Beurteilung der Rechtmässigkeit der einzelnen Massnahmen erfolgt jedoch im Rahmen der nachfolgenden ordentlichen Planungsverfahren und auf Basis der zum gegebenen Zeitpunkt in Kraft stehenden rechtlichen und planerischen Vorgaben. Diese sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten.
Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen, namentlich dem Bundesamt für Umwelt gelöst sein.
Bei Siedlungsmassnahmen sind insbesondere die rechtskräftigen Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG) und die zugehörigen Vorgaben zur Bauzonendimensionierung einzuhalten.

6.1.2 Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten aus Sicht des BAFU

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B weisen aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten auf (nicht abschliessende Aufzählung).

ARE-Code	*Nr. AP*	*Tab. Prüfbericht*	*Massnahme*	*Zeithorizont*	*Hinweis Konflikt/Schwierigkeit*
0371.2.012	B 7	5.5	Umgestaltung Autobahnauffahrt Lyss Nord		Die Massnahme tangiert ein Auengebiet von nationaler Bedeutung sowie BLN.

Tabelle 6-1

6.2 Nachweis der Abstimmung von Infrastrukturmassnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen

Grundsätzlich liegt es in der Verantwortung der Kantone die Konformität von Richtplanung und Agglomerationsprogramm sicherzustellen.
Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden kantonalen Richtplan (RP) verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Massnahmen der A-Liste müssen dabei den Koordinationsstand „Festsetzung" (FS) aufweisen. Für Massnahmen der B-Liste wird der Koordinationsstand „Zwischenergebnis" (ZE) empfohlen. Folgende Massnahmen müssen im Richtplan enthalten sein:

A-Liste:

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Stand der Verankerung*	*Handlungsbedarf / Konsequenz*
Keine vorhanden				

Tabelle 6-2

B-Liste:

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Stand der Verankerung*	*Handlungsbedarf / Konsequenz*
0371.2.002	B 2/I	Regiotram		
0371.2.004	B 3/I	Abschnittweiser Doppelspurausbau BTI		

Tabelle 6-3

Nicht mitfinanzierte, jedoch richtplanrelevante Massnahmen (Kap. 5.2) sollen grundsätzlich ebenfalls vor Abschluss der Leistungsvereinbarung im entsprechenden Richtplan verankert und vom Bundesrat genehmigt werden. Für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen gilt dies insbesondere, wenn sie eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind:

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*
Keine vorhanden		

Tabelle 6-4

Die restlichen richtplanrelevanten Siedlungsmassnahmen müssen grundsätzlich bis zum Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Die betroffenen Massnahmen sind auf Basis der bereinigten Tabelle 5-2 definitiv festzulegen. Hängen die Siedlungsmassnahmen von umfassenderen Revisionen des Richtplans ab (z.B. im Zusammenhang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz), können in Ausnahmefällen abweichende Termine vereinbart werden. Dabei ist jedoch eine Koordination der Umsetzung von Siedlungs- und mitfinanzierten Infrastrukturmassnahmen zu gewährleisten. Der Bund behält sich entsprechende Vorbehalte im Rahmen des Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen vor.

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die Ende 2011/Mitte 2012 eingereichten Agglomerationsprogramme 2. Generation bilden die Basis für die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr (2. Generation).

Der Bund unterstützt die Bestrebungen der Agglomeration, die Zusammenarbeit und die koordinierte Planung und Realisierung von Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsmassnahmen fortzuführen. Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Biel der nächsten Generation wird empfohlen, die im Kapitel 4 dieses Prüfberichtes nach Wirksamkeitskriterien erläuterten Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms zu beachten. Zentrale Aspekte der Überarbeitung wären die Konkretisierung der Massnahmen gegen die Zersiedlung und die Vertiefung der ESP-Entwicklung. Im Bereich Verkehr sollten die Auswirkungen der Etappierung der verschiedenen Teilstücke des Nationalstrassenausbaus vertieft betrachtet und das Regiotram weiterentwickelt werden.

ANHANG 1

Massnahmenliste Benchmark Langsamverkehr

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Priorität*	*Kosten (Mio CHF) laut AP*	*Kosten (Mio CHF) 2005*/***
0371.2.050	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen - B&R und Velo-Parkplätze	A	1.50	1.24
0371.2.052	B 11	Langsamverkehr: Schliessen von Netzlücken - Teil: Kleinmassnahmen	A	2.80	2.31
0371.2.064	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere - Teil: Kleinmassnahmen	A	1.74	1.43
0371.2.014	B 7/I	Korridor rechtes Bielerseeufer - Teil: LV	B	2.50	2.06
0371.2.023	B 11	Langsamverkehr: Reparatur Quartiere	B	1.70	1.40
0371.2.025	B 11	Langsamverkehr: Intermodale Schnittstellen	B	3.50	2.88
	Summe	A/B-Liste		13.74	11.32

Keine Kürzung lt. Benchmark (Methode siehe Erläuterungsbericht)

		LV A-Liste	A		4.97
		LV B-Liste	B		6.34

Tabelle Anhang 1 (* Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. und Teuerung, gerundet, ; ** Die Kosten der Massnahmen LV A- und B-Liste sind ausschlaggebend und in der Botschaft des Bundesrats aufgelistet.)

ANHANG 2

Liste der nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen mit aus Bundessicht kritischer Wirkung

In der folgenden Liste werden jene nicht mitfinanzierbaren Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, welche Bestandteil des von der Agglomeration eingereichten Agglomerationsprogramms sind, die jedoch vom Bund kritisch beurteilt werden.

ARE-Code	*Nr. AP*	*Massnahme*	*Begründung*
Keine vorhanden			

Tabelle Anhang 2

Der Regierungsrat
des Kantons Bern

Le Conseil-exécutif
du canton de Berne

Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.:	382/2015
Datum RR-Sitzung:	1. April 2015
Direktion:	Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer:	473057
Klassifizierung:	Nicht klassifiziert

Leistungsvereinbarungen über die Agglomerationsprogramme Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken, 2. Generation 2011 / 2012, Teil Verkehr und Siedlung Ermächtigung zur Vertragsunterzeichnung

1) Der Regierungsrat hat Kenntnis genommen vom Vortrag und den vorgelegten Fassungen der Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen Bern, Biel, Thun, Burgdorf, Langenthal und Interlaken.

2) Der Regierungsrat ermächtigt die Vorsteherin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion sowie den Vorsteher der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, die Leistungsvereinbarungen für den Kanton Bern zu unterzeichnen und den Kanton bei allfälligen Vereinbarungsanpassungen zu vertreten.

Im Namen des Regierungsrates
Der Staatsschreiber
Auer

KANTON BERN * REGIERUNGSRAT *

Verteiler
- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion

Anhang 4: Bestätigung betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen

Gemeindebeschlüsse betreffend Vorbereitung und Umsetzung der Massnahmen

- Stadt Biel/Bienne: 01.05.2015 (Kopie als Musterbeispiel im Anhang)
- Gemeinde Ipsach: 25.02.2015
- Gemeinde Lyss: 17.03.2015
- Stadt Nidau: 13.03.2015

Anhang 5

Liste der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarung 1. Generation, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind (Leistungsvereinbarung 1. Gen., Kap.3.3)

Werden einzelne Massnahmen oder Teilmassnahmen aus der Liste der mitfinanzierten Massnahmen bis 2027 nicht realisiert, erlöscht der Anspruch auf eine allfällige Finanzhilfe. Der Anspruch erlöscht ebenfalls, sobald die verpflichtete Vertragspartei definitiv Abstand von der Vorbereitung oder Umsetzung einer Massnahme nimmt. Bereits erhaltene Bundesbeiträge für nicht bis 2027 realisierbare Massnahmen sind zurückzuerstatten.

Die nachfolgenden Tabellen des Anhang 6 basieren auf den Tabellen des Kapitels 3.3 sowie dem Anhang 1 der Leistungsvereinbarung 1. Generation. Es sind die Massnahmen der Tabellen gemäss Leitungsvereinbarung 1. Generation auszufüllen, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind. In der Spalte Begründung sind nachvollziehbare, zwingende Gründe aufzuführen, welche eine definitive Umsetzung bis 2027 verhindern (z.B. definitive Verweigerung der für die Umsetzung nötigen Beschlüsse durch die Stimmberechtigten oder das Parlament, rechtskräftiger Gerichtsentscheid sowie erfolgloses Ausschöpfen aller zur Verfügung stehenden Möglichkeiten um die Umsetzung der (allenfalls veränderten) Massnahme doch noch zu erreichen). Allfällige Massnahmenänderungen sind nicht hier aufzuführen.

Die Unterzeichnenden bestätigen, dass die im vorliegenden Anhang aufgelisteten Massnahmen nicht umgesetzt werden.
Die Leistungsvereinbarung 1. Generation ist dementsprechend angepasst.

A5.1 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete, Priorität A (A-Liste)

Nr.		Massnahme	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preisstand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung; Höchstbeiträge	Zuständige Stelle Bund	Begründung
ARE-Code	Nr. AP					
		Keine Massnahmen				

Tabelle A 5.1

A5.2 Liste der Massnahmen und Massnahmenpakete zur Umsetzung des LV-Konzeptes

Nr.	Massnahme/Massnahmepakete	Kosten Investition [Mio. Franken]; Preisstand	Bundesbeitrag [Mio. Franken]; Preis-	Begründung

ARE-Code	Nr. AP		Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung	stand Oktober 2005 exkl. MWSt. u. Teuerung
		Keine Massnahmen		

Tabelle A 5.2

Stadt Biel
Ville de Bienne

VERKEHR
DES KANTONS BERN
01. MAI 2015
EINGANG

Conseil municipal

Maison Bloesch, Pont-du-Moulin 5, 2501 Bienne
T: 032 326 11 21 F: 032 326 11 91
info.pra@biel-bienne.ch www.biel-bienne.ch

Conseil municipal, Pont-du-Moulin 5, 2501 Bienne

Office des transports publics et de la coordination
des transports du canton de Berne
M. Tobias Ramser
Reiterstrasse 11
3011 Berne

Bienne, le 4 mars 2015

Convention de prestations pour le programme d'agglomération 2e génération et confirmation des mesures

Monsieur,,

Par courrier daté du 27 janvier 2015, signé par Mme la Conseillère d'Etat Egger-Jenzer ainsi que par M. le Conseiller d'Etat Neuhaus, le projet de convention de prestations sus-mentionnée a été mis en consultation. Conjointement, une liste des mesures se référant à l'agglomération Bienne/Lyss (annexe 2 dudit courrier, cf. annexe 1) a été transmise avec la demande de confirmation de la réalisation de ces dernières par les porteurs de projet respectifs.

Par la présente, nous n'avons pas de commentaires à formuler concernant le projet de convention de prestations qui sera conclue entre la Confédération et le Canton de Berne. Le Conseil municipal s'engage à réaliser les quatre mesures mentionnées ci-après, sous réserve de l'octroi des crédits d'engagement nécessaires par les organes compétents en matière financière.

0371.2.021 passage sous-voies à la route de Brügg, liaison entre le chemin de la Forge et le chemin du Champ-du-Moulin.

0371.2.055 aménagement de la Place de la Croix.

0371.2.052 diverses mesures d'amélioration du réseau de mobilité douce.

0371.2.006 mesures de priorisation des transports publics.

Biel Bienne

Le Conseil municipal vous remercie pour la coordination accomplie jusqu'à présent et vous prie d'agréer, Monsieur, ses salutations les meilleures.

Au nom du Conseil municipal

Erich Fehr
Maire

Julien Steiner
Vice-chancelier

Annexe: mentionnée

Anhang 6: Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation, Kapitel 6.3

6.3 Umsetzungsreporting

Das beschreibende Teil des Umsetzungsreportings soll neu Teil des Agglomerationsprogramms sein. Es muss nicht wie bisher, ein eigener Umsetzungsbericht mehr erstellt werden. Das Umsetzungsreporting wird so – neben dem Zukunftsbild und den daraus abgeleiteten Teilstrategien – eine weitere wichtige Grundlage für die Herleitung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm der dritten Generation bilden. Dies aus folgenden Überlegungen: Mit der zunehmenden Anzahl Generationen von Agglomerationsprogrammen gewinnt die Prüfung der inhaltlichen Konsistenz der Massnahmen über die verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen an Bedeutung. Es soll nachvollzogen werden können, wie die Massnahmen aus verschiedenen Generationen von Agglomerationsprogrammen aufeinander aufbauen und wie im aktuellen Agglomerationsprogramm darauf reagiert wird, wenn einzelne Massnahmen von früheren Programmen nicht wie erwartet umgesetzt werden können. Es soll deshalb im Agglomerationsprogramm selbst kurz verbal auf den Stand der Umsetzung der Massnahmen der vorangehenden Generationen von Agglomerationsprogrammen eingegangen werden. Dies kann summarisch erfolgen für Massnahmen, die wie geplant umgesetzt werden und massnahmenspezifisch, wenn die Umsetzung zeitlich oder materiell nicht wie geplant erfolgt. Für die anstehende dritte Generation von Agglomerationsprogrammen ist dabei vorab die Umsetzung der Massnahmen aus der ersten Generation der Agglomerationsprogramme zu diskutieren, während für die zweite Generation von Agglomerationsprogrammen interessiert, ob die Umsetzung der A-Liste-Massnahmen wie geplant vorankommt.

Während der beschreibende Teil des Umsetzungsreportings direkt in das Agglomerationsprogramm aufzunehmen ist, werden auch in Zukunft die Tabellen zum Stand der Umsetzung der in der Leistungsvereinbarung enthaltenen Massnahmen in einem eigenen Anhang zum Agglomerationsprogramm auszufüllen sein.[4] Diese Tabellen sollen möglichst aktuell den Umsetzungsstand der Massnahmen bei Einreichung des Agglomerationsprogramms dokumentieren.

Die Tabellen sollen auch über den Fortschritt der so genannten dringenden Projekte informieren. Um ein einheitliches Bild über die Umsetzung über alle Agglomerationen zu gewährleisten, sollen sich die Angaben in den Tabellen auf den **Stichtag 31.3.2016** zu beziehen.

Über folgende Massnahmen-Listen ist im Tabellenteil des Umsetzungsreportings zu berichten:

- Dringende Projekte
- Infrastrukturelle Massnahmen der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Eigenleistungen der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen – Verkehr der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Nicht durch den Infrastrukturfonds mitfinanzierte Massnahmen – Siedlung der A-Liste der ersten / zweiten Generation gemäss Leistungsvereinbarung
- Massnahmen der B-Liste der ersten / zweiten Generation (B-Liste gemäss Prüfberichte inkl. Eigenleistungen)

[4] Dies ersetzt das jährliche Finanzcontrolling der Fondsverwaltung nicht sondern ergänzt es, insbesondere auch um die Massnahmen, die nicht mitfinanziert werden, aber Teil der der Leistungsvereinbarung sind, wie beispielsweise Massnahmen im Siedlungsbereich.