

Leistungsvereinbarung

zwischen der

Schweizerischen Eidgenossenschaft,

vertreten durch

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

im Folgenden als Bund bezeichnet

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

betreffend das

Agglomerationsprogramm Biel-Bienne/Lyss 3. Generation 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 Bundesgesetz vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAFG; SR 725.13), an der Finanzierung von Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in beitragsberechtigten Städten und Agglomerationen. Die Massnahmen sind aus dem Agglomerationsprogramm Biel-Bienne/Lyss hergeleitet. Dieses Agglomerationsprogramm wurde beim Bund bis Ende 2016 eingereicht und geprüft. Das Ergebnis ist im Prüfbericht vom 14.09.2018 enthalten (Anhang 2).
- 1.2 In der vorliegenden Leistungsvereinbarung wird die Mitfinanzierung des Bundes von Massnahmen des Agglomerationsprogramms Biel-Bienne/Lyss der 3. Generation geregelt. Die Mitfinanzierung stützt sich auf den Bundesbeschluss vom 25. September 2019 über die Verpflichtungskredite ab 2019 für die Beiträge an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (nachfolgend Bundesbeschluss), der auf der Basis der Prüfung aller im Jahr 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation unter Einbezug der Massnahmen gemäss der/den Leistungsvereinbarung(en) für das/die Agglomerationsprogramm(e) der 1. und/bzw. 2. Generation erlassen wurde.
- 1.3 Die vorliegende Vereinbarung stützt sich auf Artikel 24 der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel (MinVV; SR 725.116.21).

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 9. Juni 1985 und den Regierungsratsbeschluss (Anhang 3).

2.2 Pflichten

- 2.2.1 Der Bund verpflichtet sich im Rahmen der übrigen Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung zur Mitfinanzierung der Massnahmen gemäss Ziff. 3.2 dieser Leistungsvereinbarung. Die jährlichen Kreditanträge und -beschlüsse der zuständigen Organe des Bundes zu Voranschlag und Finanzplan bleiben vorbehalten.
- 2.2.2 Der Kanton verpflichtet sich im Rahmen seiner Zuständigkeiten und der übrigen Bestimmungen dieser Leistungsvereinbarung zur Umsetzung der Massnahmen gemäss Ziff. 3.1 (A-Horizont) und 3.2 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 Ziff. 3.1 (A-Horizont) und 3.2 dieser Leistungsvereinbarung beteiligten Gemeinden im Rahmen ihrer Zuständigkeit zur Umsetzung der Massnahmen verpflichtet haben. Die

planungs- und kreditrechtlichen Beschlüsse der zuständigen Organe bleiben vorbehalten.

- 2.2.4 Der Kanton verpflichtet sich, die 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.
- 2.2.5 Der Kanton bestätigt, dass alle gemäss Ziff. 6.2 des Prüfberichts (Anhang 2) richtplanrelevanten und in der vorliegenden Leistungsvereinbarung unter Ziff. 3.1 (A-Horizont) und 3.2 aufgeführten Massnahmen im vom Bund genehmigten kantonalen Richtplan den Koordinationsstand "Festsetzung" haben.

3 Relevante Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 3. Generation

In Ziff. 3 werden alle Massnahmen aufgelistet, die nebst den Massnahmen der Leistungsvereinbarung(en) für das/die Agglomerationsprogramm(e) der 1. und/bzw. 2. Generation für die Prüfung des Kosten-Nutzen-Verhältnisses des Agglomerationsprogramms der 3. Generation mitberücksichtigt worden sind und zur Festsetzung des Beitragssatzes gemäss Ziff. 5.1.2 relevant waren.

3.1 Nicht durch den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) mitfinanzierbare Massnahmen der 3. Generation

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Zuständige Stelle Bund	Koordinierende Stelle Agglomerationsprogramm (AP)	Zeithorizont (Beginn der Umsetzung)
Siedlung (inkl. Landschaft)					
0371.3.019	S10	Verkehrsentensive Vorhaben *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.032	S1	Siedlungsflächenbedarf Wohnen *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.033	S2	Regionale Wohnschwerpunkte *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.034	S3	Kantonale Entwicklungsschwerpunkte Arbeiten und Dienstleistungen / Regionale Arbeitsplatzschwerpunkte *	ARE	BE - JGK AGR, Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.035	S4	Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.036	S5	Regionale Zentralitätsstruktur *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.037	S6	Angebot, Verteilung und Finanzierung öffentlicher Einrichtungen *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As

0371.3.038	S7	Aufwertung und Erneuerung der Quartiere *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.039	S8	Verdichtung des Siedlungsgebietes *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.040	L1	Siedlungsbegrenzung von überörtlicher Bedeutung *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.041	L2	Vorranggebiete Erholung / Freizeit / Tourismus *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.042	L3	Seeufergebiet	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.043	L4	Flussufer	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.044	L5	Siedlungsprägende Grünräume / Vernetzung *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.045	L6	Landschaftsschutzgebiete / Landwirtschaftsgebiet *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.046	L7	Ökologische Landschaftsentwicklung *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
0371.3.047	L10	Windenergie *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	As
Verkehr					
0371.3.001	NM-VM-1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität *	ARE	Verein seeland.biel/bienne	Av
0371.3.002	NM-VM-2	Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast	ARE	Verein seeland.biel/bienne	Av
0371.3.007	ÖV-W-1	ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne *	ARE	Stadt Biel BE - JGK AGR	Av
0371.3.008	ÖV-Str-1	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Weiterentwicklung Busangebot	ARE	Regionale Verkehrskonferenz Biel	Av
0371.3.018	NM-PP-1	Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte	ARE	Verein seeland.biel/bienne	Av

Tabelle 3.1

* Der Bund und der Kanton haben Kenntnis darüber, dass es sich bei dieser Massnahme um eine Daueraufgabe handelt.

3.2 Durch den Bund mitfinanzierte Massnahmen der 3. Generation (A-Liste)

Die in Ziff. 3.2 aufgeführten Massnahmen werden vom Bund im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr gemäss Ziff. 5 dieser Leistungsvereinbarung mitfinanziert.

3.2.1 Für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen berechnet sich der Bundesbeitrag auf der Grundlage der nachgewiesenen anrechenbaren Kosten (Art. 21 MinVV):

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Investitionskosten [Mio. Franken]; Preisstand April 2016 exkl. Teuerung u. MWSt	Höchstbeitrag [Mio. Franken] ; Preisstand April 2016 exkl. Teuerung u. MWSt ;	zuständige kantonale Stelle bei der Trägerschaft
Langsamverkehr					
0371.3.021	LV-N-2	Oberer Quai	5.49	2.20	BE - BVE TBA
Total			5.49	2.20	

Tabelle 3.2.1

3.2.2 Für die nachfolgend aufgeführten Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen berechnet sich der Bundesbeitrag auf der Grundlage der in Anhang 1 standardisierten Kosten (Art. 21a MinVV):

ARE-Code	Massnahme	Investitionskosten [Mio. Franken]; inkl. Teuerung u. MWSt	Höchstbeitrag [Mio. Franken]; inkl. Teuerung u. MWSt* ;	zuständige kantonale Stelle bei der Trägerschaft
Langsamverkehr				
0371.3P.053	Paket LV A-Liste	7.20	2.88	BE - BVE TBA
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum				
0371.3P.054	Paket Aufw. Str. A-Liste	5.40	2.16	BE - BVE TBA
Total		12.60	5.04	

Tabelle 3.2.2

* Gerundete Werte: Eine Differenz zwischen den Werten in Tab.3.2.2 und dem Anhang 1 kann bestehen. Diese Differenz erklärt sich durch vorgenommene Rundungen; massgebend sind die Beträge im Anhang 1.

3.3 Massnahmen der 3. Generation mit Priorität B (B-Liste)

Die nachfolgende Liste zeigt die Stossrichtung für die weitere Bearbeitung des Agglomerationsprogramms auf. Eine allfällige Änderung einer oder ein Verzicht auf eine Massnahme der Priorität B in einem nachfolgenden Agglomerationsprogramm ist seitens des Kantons oder des Bundes bei der Bearbeitung bzw. der Prüfung der 4. Generation der Agglomerationsprogramme sorgfältig zu begründen. Die Aufführung der entsprechenden Massnahmen ist weder mit einer Zusicherung seitens des Bundes noch mit einer Verpflichtung zur Umsetzung seitens des Kantons verbunden. Insbesondere sichert der Bund die zukünftige Mitfinanzierung dieser Massnahmen nicht zu.

Die nachfolgend aufgeführten Massnahmen sind in Priorität B beitragsatzrelevant:

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Investitionskosten [Mio. Fr.]; Preisstand April 2016 exkl. MWSt. u. Teuerung	Bemerkungen des Bundes zum Zeitpunkt des Prüfberichts
Langsamverkehr				
0371.3.025	LV-N- 6	Bahnhofstrasse Biel	5.49	Abhängigkeit Masterplan ÖV-Knoten Bahnhof: Die Massnahme muss noch mit dem sich in Erarbeitung befindenden Masterplan ÖV-Knoten Bahnhof abgestimmt werden.
0371.3.028	LV-N- 8	Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord	7.32	Bau- und Finanzreife unzureichend und Kosten-Nutzen-Verhältnis nur genügend: Die Massnahme ist weiter zu konkretisieren und ihr Nutzen wird im Verhältnis zu den Kosten als lediglich genügend beurteilt
0371.3.055	-	Paket LV B-Liste	3.65	
Aufwertung / Sicherheit Strassenraum				
0371.3.057	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.36	
Verkehrsmanagement				
0371.3.009	ÖV- Str-2	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung	4.66	Bau- und Finanzierungsreife unzureichend: Die Massnahme ist weiter zu konkretisieren und mit der Umsetzung des Gesamtmobilitätskonzepts Zustand Ostast und der Bauplanung des Westasts abzustimmen.
0371.3.015	NM- VM-3 (1)	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	9.14	Bau- und Finanzierungsreife unzureichend: Die einzelnen Teilmassnahmen sind weiter zu konkretisieren und in ein Steuerungskonzept zu integrieren. Zudem muss die Abstimmung mit dem Mobilitätskonzept Zustand Ostast resp. die Abgrenzung mit den bereits vom Bund mitfinanzierten Massnahmen des Richtplan vFM zwingend klarer aufgezeigt werden.
0371.3.056	-	Paket VM B-Liste	15.54	

Tabelle 3.3

4 Massnahmenänderung

- 4.1 Die Änderung einer Massnahme gemäss Ziff. 3.1 im A-Horizont und Ziff. 3.2.1 bedarf der schriftlichen Zustimmung des ARE, wenn sie einen wesentlichen Einfluss auf die Wirkung dieser Massnahme haben kann. Die Zustimmung wird erteilt, wenn von der geänderten Massnahme eine vergleichbare oder bessere Wirkung zu erwarten ist oder wenn aufgezeigt wird, wie eine Wirkungseinbusse anderweitig kompensiert wird. Über die Genehmigung eines Gesuchs auf Massnahmenänderung ist möglichst rasch, i.d.R. innert 30 Tagen nach Vorliegen der vollständigen Gesuchsunterlagen, zu entscheiden.
- 4.2 Als Massnahmenänderung gilt auch der Ersatz einer Teilmassnahme eines Massnahmenpakets.
- 4.3 Die Änderung oder der Ersatz von Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (Ziff. 3.2.2.) bedürfen keiner Zustimmung durch den Bund. Die geänderten oder ersetzten Massnahmen müssen sich an der Konzeption des Agglomerationsprogramms ausrichten (Art. 21a Abs. 3 MinVV).
- 4.4 Die Voraussetzungen für die Änderung einer Massnahme nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung werden in der Finanzierungsvereinbarung geregelt.

5 Finanzierung der Massnahmen gemäss Ziff. 3.2.

5.1 Bundesbeitrag

- 5.1.1 Die Finanzierung der Massnahmen gemäss Ziff. 3.2 wird vom Bund, dem Kanton und gegebenenfalls weiteren Beteiligten (regionale Körperschaft, Gemeinden, ausländische Körperschaften) gemeinsam sichergestellt.
- 5.1.2 Gemäss Bundesbeschluss gilt für das Agglomerationsprogramm Biel-Bienne/Lyss ein Beitragssatz von 40 Prozent. Daraus ergibt sich ein Bundesbeitrag von
- a) höchstens 2.20 Millionen Franken (Preisstand April 2016, exkl. Teuerung und MWST) für Massnahmen nach Artikel 21 MinVV;
 - b) höchstens 5.04 Millionen Franken (inkl. Teuerung und MWST) für Massnahmen nach Artikel 21 a MinVV (Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen).
- 5.1.3 Der Bund leistet den sich aus dem Beitragssatz gemäss Ziff. 5.1.2 ergebenden Anteil
- a) an die (nach den gesetzlichen Vorgaben gemäss Bundesgesetz vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel [MinVG; SR 725.116.2] und MinVV) anrechenbaren und ausgewiesenen Kosten der in Ziff. 3.2.1 aufgeführten Massnahmen;
 - b) an die (gemäss Anhang 1) standardisierten Kosten pro umgesetzte Leistungseinheit der in Ziff. 3.2.2 aufgeführten Massnahmen.

5.2 Befristung der Verpflichtung des Bundes

- 5.2.1 Der Beginn der Ausführung der Bauvorhaben muss vor dem 31. Dezember 2025 erfolgen (Art. 1 Abs. 1 Bst. a der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr [PAvV; SR 725.116.214]).
- 5.2.2 Der Anspruch auf die Ausrichtung von Beiträgen an eine Massnahme erlischt, wenn der Beginn der Ausführung des entsprechenden Bauvorhabens nicht innerhalb der festgelegten Frist von Ziff. 5.2.1 erfolgt (Art. 17e Abs. 2 MinVG), soweit im Einzelfall nicht schriftlich eine Nachfrist gewährt wurde (Art. 1 Abs. 2 PAVV) oder die Frist infolge Stillstands (Art. 1 Abs. 3 PAVV) später ausläuft.
- 5.2.3 Ein Antrag für die Gewährung einer Nachfrist ist spätestens vier Monate vor Ablauf der Frist dem ARE einzureichen, andernfalls kann keine Nachfrist gewährt werden
- 5.2.4 Die Trägerschaft verpflichtet sich, dem ARE spätestens bis 31. März 2025 mitzuteilen, welche Massnahmen von einem Fristenstillstand betroffen sind. Versäumt die Trägerschaft die Mitteilung, kann sie sich nicht auf den Fristenstillstand berufen.
- 5.2.5 Bei Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen sind Nachfrist und Fristenstillstand ausgeschlossen (Art. 1 Abs. 4 PAVV).
- 5.2.6 Der Nachweis, dass die Frist eingehalten wurde, obliegt der Trägerschaft.

5.3 Finanzierungsvereinbarungen

- 5.3.1 Ist eine Massnahme der A-Liste bau- und finanzreif und entspricht sie der Eingabe gemäss Agglomerationsprogramm Biel-Bienne/Lyss sowie den im Prüfbericht gemachten Auflagen bzw. hat das ARE einer allfälligen Änderung im Sinn von Ziff. 4.1 zugestimmt, schliesst das Bundesamt für Strassen (ASTRA) gestützt auf die vorliegende Vereinbarung mit dem für die Massnahme zuständigen Kanton i.d.R. innert einer Frist von vier Monaten ab Vorliegen der vollständigen Antragsunterlagen die Finanzierungsvereinbarung ab.
- 5.3.2 Das ASTRA kann auf Antrag der Trägerschaft Massnahmen oder Massnahmenpakete in Teilmassnahmen aufteilen und für jede Teilmassnahme eine separate Finanzierungsvereinbarung abschliessen, soweit die Umsetzung der Teilmassnahme für sich allein mit Blick auf die erwartete Wirkung sinnvoll erscheint. Beim Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung für eine Teilmassnahme muss die Trägerschaft über die noch nicht realisierten Teilmassnahmen der aufgeteilten Massnahme und über die dafür vorgesehenen Bundesbeiträge informieren.
- 5.3.3 Für die in Ziff. 3.2.2 aufgeführten Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen wird pro Paket (Langsamverkehr, Aufwertung und Sicherheit des Strassenraums, Verkehrssystemmanagement) eine einzige Finanzierungsvereinbarung mit dem federführenden Kanton abgeschlossen. Die einzelnen Massnahmen müssen noch nicht baureif sein.

5.4 Baubeginn

- 5.4.1 Mit dem Bau von Massnahmen, die durch den Bund mitfinanziert werden, darf unter Vorbehalt von Ziff. 5.4.2 erst nach Abschluss der entsprechenden Finanzierungsvereinbarung begonnen werden.
- 5.4.2 Das ASTRA 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 den Antrag ist möglichst rasch zu entscheiden. Ein vorzeitiger Baubeginn ohne vorgängige Bewilligung durch das ASTRA führt zur Verwirkung aller Ansprüche auf Bundesbeiträge für die entsprechende Massnahme (Art. 26 des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990 [SuG; SR 616.1]). Aus dieser Bewilligung ergibt sich kein Anspruch auf Finanzhilfe durch die Eidgenossenschaft (Art. 26 Abs. 2 SuG).

5.5 Auszahlungsmodalitäten

- 5.5.1 Die Auszahlung der Bundesbeiträge erfolgt nach Abschluss der Finanzierungsvereinbarung auf Antrag des Kantons, der die Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet hat.
- 5.5.2 Für die Massnahmen gemäss Ziff. 3.2.1 werden nur für effektiv nach Baufortschritt erbrachte Leistungen Beiträge ausbezahlt. Der Kanton kann dem ASTRA jährlich bis zum 30. November einen Antrag zur Auszahlung stellen. Die letzten 20 % der zugesicherten Beiträge werden erst nach Einreichung der Schlussabrechnung ausbezahlt (Art. 23 Abs. 2 SuG).
- 5.5.3 Für die Massnahmen gemäss Ziff. 3.2.2 werden die Beiträge nach Umsetzungsfortschritt ausgerichtet. Der federführende Kanton stellt einen Antrag zur Auszahlung der Beiträge und meldet in diesem den Stand der Umsetzung. Die letzte Auszahlung muss spätestens bis zum 30. November 2027 beantragt werden. Nach Ablauf dieser Frist erlischt der Anspruch auf Ausrichtung der verbleibenden Beiträge. Es bedarf keiner Schlussabrechnung.
- 5.5.4 Eine allfällige Vorfinanzierung richtet sich nach Artikel 24a MinVV.

6 Nichterfüllung und mangelhafte Erfüllung der Leistungsvereinbarung

6.1 Erlöschen des Anspruchs auf Mitfinanzierung infolge Fristablauf oder Abstandnahme

- 6.1.1 Wird mit dem Bau einer mitfinanzierten Massnahme des Agglomerationsprogramms der 3. Generation nicht innert der Frist gemäss Ziff. 5.2.1 begonnen, erlischt der Anspruch auf den Bundesbeitrag für die entsprechende Massnahme. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.3 und 6.4 bleiben vorbehalten.
- 6.1.2 Im Anhang 4 sind alle Massnahmen aufgeführt, welche definitiv nicht umsetzbar sind. Der Anspruch auf die entsprechenden Bundesbeiträge ist erloschen.

6.2 Kürzung bzw. Verzicht auf Auszahlung des Bundesbeitrags

- 6.2.1 Wird eine Massnahme gemäss Ziff. 3.2.1 nur teilweise umgesetzt oder ohne schriftliche Zustimmung des Bundes geändert und ist deswegen eine wesentlich geringere Wirkung zu erwarten, als sie der ursprünglichen Massnahme im Rahmen der Prüfung durch den Bund zugrunde gelegt wurde, kann der Bund den gemäss Ziff. 5.1.3 zugesicherten Bundesbeitrag für die entsprechende Massnahme angemessen kürzen.
- 6.2.2 Sofern bei einer Massnahmenänderung eine massiv geringere Wirkung zu erwarten ist, kann der Bund auf die Auszahlung des gemäss Ziff. 5.1.3 für die entsprechende Massnahme zugesicherten Bundesbeitrags verzichten sowie eine Rückzahlung der bereits für die entsprechende Massnahme ausbezahlten Beiträge (inkl. Zinsen) verlangen. Die Rechtsfolgen gemäss Ziff. 6.3 und 6.4 bleiben vorbehalten.

6.3 Sistierung durch den Bund

Zeigt sich im Rahmen des Umsetzungsreportings oder einer Stichprobenkontrolle, dass eine Massnahme nicht oder mangelhaft umgesetzt wird, kann der Bund den Abschluss neuer Finanzierungsvereinbarungen für Massnahmen sistieren, die mit der nicht bzw. mangelhaft umgesetzten Massnahme eng zusammenhängen. In Fällen, in denen die fehlende oder mangelhafte Umsetzung mit erheblichen Auswirkungen auf die Gesamtwirkung des Agglomerationsprogramms verbunden ist, kann der Abschluss von neuen Finanzierungsvereinbarungen für alle Massnahmen sistiert werden. Die Sistierung wird aufgehoben, sobald der Mangel in der Umsetzung behoben ist oder der Anspruch auf die Finanzhilfe infolge Fristablaufs oder Abstandnahme erlischt (vgl. Ziff. 6.1).

6.4 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 werden im Rahmen der Beurteilung der nächsten Generationen des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigt. Für die Beurteilung des Stands der Umsetzung wird auf den Zeithorizont gemäss Prüfbericht abgestellt.

7 Berichtswesen, Controlling und Aufsicht

7.1 Umsetzungsreporting

Der Kanton berichtet dem ARE grundsätzlich alle vier Jahre über den Stand der Umsetzung der vereinbarten Massnahmen nach den jeweils gültigen Vorgaben des Bundes.

7.2 Information auf Anfrage

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

7.3 Controlling

- 7.3.1 Das Controlling des Bundes betrifft die mitfinanzierten Massnahmen (Ziff. 3.2.1), für welche eine Finanzierungsvereinbarung unterzeichnet wurde. Es beinhaltet ein Termin-, Finanz-, und Kostencontrolling. Für Massnahmen der Ziff. 3.2.1, für welche noch keine Finanzierungsvereinbarung vorliegt, sowie für Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen (Ziff. 3.2.2) werden im Rahmen des Finanzcontrollings

nur wenige Kennzahlen erhoben. Die ausbezahlten Bundesbeiträge werden im Finanzcontrolling ausgewiesen.

7.3.2 Das Controlling erfolgt gemäss den ASTRA-Richtlinien für die Strassen-, Tram- und Langsamverkehrsmassnahmen in der jeweils gültigen Fassung.

7.4 Aufsicht

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.

8 Anpassung der Leistungsvereinbarung

8.1 Ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

Die vorliegende Leistungsvereinbarung für das Agglomerationsprogramm Biel-Bienne/Lyss der 3. Generation wird in der Regel alle vier Jahre überprüft und gegebenenfalls angepasst. Soweit möglich erfolgt die Anpassung im Rahmen von Abschlüssen der Leistungsvereinbarungen für die Agglomerationsprogramme künftiger Generationen.

8.2 Ausserordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung

8.2.1 Die Vertragsparteien verpflichten sich zur gegenseitigen Information bei Änderungen von Rahmenbedingungen mit Auswirkungen, die nicht durch die ordentliche Anpassung der Leistungsvereinbarung oder im Rahmen von Ziff. 4 bereinigt werden können.

8.2.2 Eine ausserordentliche Anpassung einer Leistungsvereinbarung bedingt einen schriftlichen und begründeten Antrag an die Vertragspartei. Sie ist nur im gegenseitigen Einvernehmen möglich. Vorbehalten bleibt die *clausula rebus sic stantibus*.

9 Salvatorische Klausel

9.1 Ist eine Bestimmung dieser Leistungsvereinbarung ganz oder teilweise unwirksam, berührt dies nicht die Rechtswirksamkeit der gesamten Leistungsvereinbarung.

9.2 Die Vertragsparteien verpflichten sich in diesem Fall, die unwirksame Bestimmung der Leistungsvereinbarung durch eine wirksame Bestimmung zu ersetzen, die inhaltlich der ursprünglichen Absicht der Vertragsparteien am nächsten kommt

10 Anwendbare Bestimmungen und Rechtsschutz

10.1 Es gelten namentlich die Bestimmungen

- des Bundesgesetzes vom 30. September 2016 über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr,
- des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel,
- der Verordnung vom 7. November 2007 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel
- der Verordnung des UVEK vom 20. Dezember 2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr und
- subsidiär des Subventionsgesetzes vom 5. Oktober 1990.

10.2 Der Rechtsschutz richtet sich nach den allgemeinen Bestimmungen über die Bundesverwaltungsrechtspflege (vgl. Art. 35 Abs. 1 SuG).

11 Rangordnung

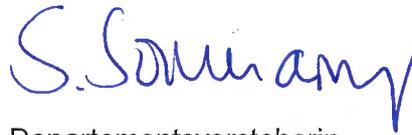
Folgende Dokumente bilden einen integrierenden Bestandteil dieser Vereinbarung und stehen im Fall von Widersprüchen nacheinander in angeführter Rangordnung:

1. Wortlaut der vorliegenden Leistungsvereinbarung inkl. Anhänge
2. Erläuterungen zur Leistungsvereinbarung
3. Weisung des UVEK vom 16. Februar 2015 über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation
4. ASTRA-Richtlinien für die Strassen-, Tram- und Langsamverkehrsmassnahmen in der jeweils gültigen Fassung
5. Leistungsvereinbarung(en) für das/die Agglomerationsprogramm(e) der 1. und/bzw. 2. Generation
6. Agglomerationsprogramm Biel-Bienne/Lyss Teil Verkehr und Siedlung

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

Bern, 5.12.19

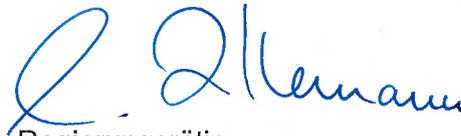
Eidgenössisches Departement für Umwelt,
Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK



Departementsvorsteherin
Simonetta Sommaruga

Bern, 11.11.19

Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des
Kantons Bern



Regierungsrätin
Evi Allemann

Bern, 19.11.19

Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des
Kantons Bern



Regierungsrat
Christoph Neuhaus

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

Anhänge:

- Anhang 1: Liste der Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen
- Anhang 2: Prüfbericht des Bundes vom 14.09.2018
- Anhang 3: Beschluss zuständiges Organ Kanton
- Anhang 4: Liste der Massnahmen, die definitiv nicht umsetzbar sind

Anhang 1 Massnahmen mit pauschalen Bundesbeiträgen

0371.3P.053 Paket LV A-Liste

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Veloabstellanlagen Kat.1	1'500	Stück	972	370	555'000
Langsamverkehrsüberführungen	480	m2	5'805	2'210	1'060'800
Längsführung Kat.1	2'100	m	324	120	252'000
Längsführung Kat.3	800	m	1'688	640	512'000
Längsführung Kat.4	600	m	2'178	830	498'000

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.88
--------------------------------------	------

0371.3P.054 Paket Aufw. Str. A-Liste

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	10'250	m2	550	210	2'152'500

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.16
--------------------------------------	------



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Raumentwicklung ARE
Programm Agglomerationsverkehr

14.09.2018

Agglomerationsprogramm Biel-Bienne/Lyss

3. Generation

Prüfbericht des Bundes

Referenz/Aktenzeichen: 223.0-4/3/18/5/5

Inhaltsverzeichnis

1	Gegenstand, Ziel und Zweck der Prüfung; Vorgehen	4
1.1	Gegenstand der Prüfung	4
1.2	Ziel und Zweck der Prüfung	4
1.3	Vorgehen im Prüfprozess.....	5
2	Gesamtwürdigung und Bundesbeitrag	6
3	Prüfung der Grundanforderungen	9
4	Beurteilung der Programmwirkung	12
4.1	Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien.....	13
4.2	Wirkung des Agglomerationsprogramms (Kosten/Nutzen-Verhältnis)	16
5	Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen	18
5.1	Anpassung der Massnahmen.....	19
5.2	Nicht mitfinanzierte Massnahmen	20
5.2.1	Nicht durch den Bund mitfinanzierbare Massnahmen	20
5.2.2	Nicht programmrelevante Massnahmen.....	21
5.3	Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen	21
5.4	Durch den Bund abgeänderte Prioritäten A, B, C	22
5.5	A-, B- und C*-Liste aufgrund der Überprüfung der Priorisierung.....	23
6	Übereinstimmung mit der Gesetzgebung und Planungsinstrumenten des Bundes sowie den kantonalen Richtplänen	25
6.1	Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes.....	25
6.1.1	Allgemeines	25
6.1.2	Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)	25
6.2	Nachweis der Abstimmung von Massnahmen der Priorität A oder B mit den kantonalen Richtplänen.....	26
7	Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms	27
ANHANG 1	28

1.3 Vorgehen im Prüfprozess

Das Verfahren der Prüfung ist in der Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 3. Generation des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK vom 16.02.2015 (nachfolgend: UVEK-Weisung) festgelegt. Im Verlaufe des Prüfprozesses wurden diese Vorgaben in der praktischen Anwendung konkretisiert und präzisiert. Die pauschalen Kosten wurden gestützt auf Artikel 3 der Verordnung des UVEK vom 20.12.2017 über Fristen und Beitragsberechnung für Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr (PAvV) berechnet. Weitere Hinweise zum Vorgehen und zu den Ergebnissen des Prüfprozesses sind im Erläuterungsbericht vom 14.09.2018 dargelegt.

Der Bund bewertet in der dritten Generation die Umsetzung der Massnahmen vorangehender Generationen mit. Auch das Reporting über die Umsetzung fliesst in die Bewertung ein. Bei mangelhafter Umsetzung und Reporting kann die Programmwirkung um einen oder zwei Punkte reduziert werden. Im vorliegenden Agglomerationsprogramm Biel-Bienne/Lyss ist dies der Fall. Die Umsetzung der Massnahmen aus der 1. und 2. Generation ist quantitativ zwar gut vorangeschritten, aber qualitativ reduziert die Sistierung des Regiotrams als Schlüsselmassnahme die Programmwirkung massgeblich und die Kohärenz zur 2. Generation ist nicht mehr gewahrt.

Nach der Überprüfung der Priorisierung der Massnahmen belaufen sich die Investitionskosten des Agglomerationsprogramms **Biel-Bienne/Lyss** auf CHF 148.00 Mio.. Dieser Betrag umfasst CHF 22.00³ Mio. für die A- Massnahmen der 2. Generation sowie CHF 59.75⁴ Mio. für die Massnahmen der A-Liste aus dem Agglomerationsprogramm der 1. Generation⁵. Die Investitionskosten werden für die betroffene mittlere Agglomeration als tief eingestuft.

Aufgrund der Programmwirkung (Kosten/Nutzen-Verhältnis) wird dem eidgenössischen Parlament beantragt, folgenden Beitragssatz des Bundes an die mitfinanzierten Massnahmen der 3. Generation festzulegen⁶:

40 %

Aus diesem Beitragssatz werden für die Mitfinanzierung der in der nachfolgenden A-Liste enthaltenen Massnahmen die aufgeführten Beiträge des Bundes bei den eidgenössischen Räten zur Freigabe beantragt.

A-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **	Bundes- beitrag ***
0371.3.021	LV-N-2	Oberer Quai	5.56	5.49	2.20	
0371.3.053	-	Paket LV A-Liste	7.58	7.20		2.88
0371.3.054	-	Paket Aufw. Str. A-Liste	7.88	5.40		2.16
Summe			21.02	18.09	2.20	5.04

Tabelle 2-1 * Preisstand April 2016; ** Preisstand April 2016 exklusive Mehrwertsteuer und Teuerung; *** Preisstand April 2016 inkl. Mehrwertsteuer und Teuerung, vgl. Anhang 1

³ Diese Investitionskosten A2 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 2. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁴ Diese Investitionskosten A1 wurden aus den Kosten mit Preisstand 2005 gemäss der Leistungsvereinbarung 1. Generation auf den aktuellen Preisstand umgerechnet und um die Beträge reduziert, von denen die Trägerschaften definitiv Abstand genommen haben.

⁵ Vgl. UVEK-Weisung S. 67 Ziff. 4.5.2.

⁶ Die Beitragssätze an die A-Massnahmen, die in den Leistungsvereinbarungen der 1. und 2. Generation festgehalten sind, bleiben unverändert.

3 Prüfung der Grundanforderungen

Die Mitfinanzierungswürdigkeit des Agglomerationsprogramms durch den Bund ist entsprechend der UVEK-Weisung zusammengefasst an sechs Grundanforderungen geknüpft.

Ein Agglomerationsprogramm muss alle Grundanforderungen erfüllen. In der Art und Weise und im Detaillierungsgrad kann es jedoch den spezifischen Herausforderungen und der Grösse der jeweiligen Agglomeration angepasst werden⁸.

In Kenntnis des eingereichten Agglomerationsprogramms stellt der Bund fest, dass die Grundanforderungen erfüllt sind.

Zusammenfassung

Das Agglomerationsprogramm Biel/Bienne-Lyss weist aufgrund von Teilgebietskonzepten sowie vieler Plandarstellungen einen hohen Konkretisierungsgrad auf. Die Stringenz, Nachvollziehbarkeit und Leserführung des Agglomerationsprogramms wird jedoch dadurch erschwert, dass es nicht aus einem Guss verfasst wurde, sondern aus teilweise widersprüchlichen Angaben sowie aus teilweise nicht aktuellen Grundlagen zusammengesetzt wurde. Auch wird die Verständlichkeit dadurch erschwert, dass nicht überall klar zwischen Agglomerationsprogramm und RGSK unterschieden wird. Die behördenverbindlichen RGSK lassen weiter eine klare Priorisierung insbesondere bei der Siedlungsentwicklung noch vermissen, da die Ergebnisse des Syntheseberichts noch nicht in die RGSK eingeflossen sind.

Grundanforderungen 1 und 2

- GA 1: Partizipation gewährleistet
- GA 2: Bestimmung einer Trägerschaft

Die Grundanforderungen 1 und 2 betreffend die Gewährleistung von Partizipation und die Einsetzung einer Trägerschaft sind erfüllt.

Stärken

- Das Agglomerationsprogramm wurde in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden und den kantonalen Stellen erarbeitet. Mit der Durchführung von teilregionalen Workshops konnten wichtige, spezifische Anliegen der direktbetroffenen Gemeinden berücksichtigt werden. Es wurde eine Mitwirkung durchgeführt.
- Im Kanton Bern besteht aufgrund der Verknüpfung von Agglomerationsprogramm und RGSK eine entsprechende regionale Trägerschaft. Die Inhalte des Agglomerationsprogramms werden als Teil des RGSK verbindlich verankert.

Schwächen

- Die Ergebnisse der Mitwirkung werden weder in einem separaten Mitwirkungsbericht noch im Hauptbericht des Agglomerationsprogramms ausgewiesen. Eine zusammenfassende Darlegung der wichtigsten Ergebnisse / Erkenntnisse wäre wünschenswert.

⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 25 Ziff. 3.4.

Grundanforderung 6

- GA 6: Umsetzung und Controlling gesichert

Über die Umsetzung der Massnahmen der Agglomerationsprogramme der 1. und 2. Generation wurde im Umsetzungsreporting Bericht erstattet und auch die formellen Aspekte (Kap. 6 der UVEK-Weisung) wurden eingehalten, womit auch die Grundanforderung 6 erfüllt ist.

Stärken

- Der Kostenteiler wird zu sämtlichen Massnahmen (AP1 – 3) ausgewiesen.
- Das Controlling und die Wirkungskontrolle werden mit einem eigenen Massnahmenblatt gesichert.

Schwächen

- Der Stand der Umsetzung sämtlicher Massnahmen wird nur sehr knapp nachgewiesen. Eine kurze Erläuterung allfälliger Verzögerungen sowie der bisher erreichten Wirkung wäre für das Verständnis hilfreich.

4.1 Nutzen – Beurteilung nach Wirksamkeitskriterien

Wirksamkeitskriterium	Beurteilung mit Begründung
-----------------------	----------------------------

WK1: Qualität des Verkehrssystems verbessert

Stärken

- Die Gesamtverkehrsstrategie geht mit dem Richtplan vfm und der Gesamtmobilitätsstrategie Ostast auf den grossen Handlungsbedarf ein, der mit der Eröffnung des Ostastes und der 15-jährigen Bauphase des Westastes entsteht. Sie verfolgt das Ziel einer Bündelung und Kanalisierung des MIV auf das neue Autobahnnetz und die verträgliche Abwicklung des verbleibenden Verkehrs auf dem untergeordneten Netz. Für den «Zustand Ostast» wird eine bessere ÖV- und LV-Anbindung der südlichen Agglomeration ans Zentrum angestrebt.
- Der MIV soll im Wirkungsbereich des Ostastes mit Dosierungen und Durchfahrtwiderständen (z.B. in der Mett und am Oberen Quai) gezielt auf den Ostast umgelagert werden. Dies führt im Nordosten von Biel sowie auf der Umgehungsroute Orpund-Brügg zu deutlichen Verkehrsentlastungen, während die Zubringerachsen zu den Autobahnanschlüssen eher Mehrverkehr aufweisen (z.B. Orpundstrasse). Im Zusammenhang mit dem Bau des Westastes verfolgt das Agglomerationsprogramm folgende Strategie: Mit einer Kapazitätsbegrenzung beim MIV sollen Spielräume für eine Attraktivierung der LV- und ÖV-Verbindung in die südliche Agglomeration und somit eine Verlagerung auf diese Verkehrsträger geschaffen werden.
- Als Reaktion auf die Sistierung des Regiotrams wird ein markanter Angebotsausbau im Buskonzept 2020 vorgesehen. Mit der Direktverbindung Brügg-Bözingen wird die Osttangente bedeutend gestärkt. Für den süd-/südwestlichen Teil der Agglomeration sind mit den neuen Buslinien zur besseren Erschliessung von Nidau, Ipsach, Brügg und Brüggmoos sowie mit der geplanten Taktverdichtung auf den bestehenden Hauptlinien ebenfalls deutliche Verbesserungen im ÖV-Angebot zu erwarten.
- Für die bessere LV-Anbindung der südlichen Agglomeration an die Stadt Biel werden auf den Verbindungen Ipsach-Nidau-Biel und Port-Nidau-Biel Netzwidestände beseitigt und die Sicherheit verbessert. Weitere LV-Massnahmen werden vorwiegend im Wirkungsbereich des Ostastes realisiert. Der Korridor Aegerten-Studen wird durch ein BGK aufgewertet und die Situation für den LV verbessert.
- Für den Zustand Ostast ist geplant, in der Kernagglomeration die Parkplatzzahl um 10% zu reduzieren, die Parkplatzbewirtschaftung restriktiver zu gestalten und ein Mobilitätsmanagementkonzept zu erarbeiten. Die Webseite Mobiclick.ch ist ein positiver Ansatz zur Sensibilisierung und Information der Bevölkerung über mobilitäts- und verkehrsrelevante Themen.

Schwächen

- Auf die Umsetzungsplanung der verkehrlich flankierenden Massnahmen (vfm) zum Ostast wird im AP angesichts der hohen Dringlichkeit zu wenig eingegangen.
- Es liegt kein nachvollziehbares und konkretes Steuerungskonzept für den süd-südwestlichen Teil der Agglomeration vor. Angesichts der geringen Eigentassierung des ÖV und dem bereits stark gesättigten Strassennetz sind die angestrebte Fahrplanstabilität und die Verkürzung der ÖV-Reisezeiten noch wenig überzeugend. Dabei wären die Buspriorisierungen insbesondere aufgrund des sistierten Regiotrams, des verspäteten Doppelpurausbaus BTI und angesichts des hohen MIV-Aufkommens sehr wichtig für ein funktionierendes ÖV-System. Befürchtungen, dass geplante Durchfahrtwiderstände im MIV auch den ÖV behindern könnten, bleiben im Programm ungeklärt.
- Auf den Velohaupttrouten entlang der Bernstrasse, in der Seevorstadt sowie am linken und rechten Seeufer werden keine Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität des LV eingereicht, obwohl ein entsprechender Handlungsbedarf ausgewiesen ist.

Schwächen

- Insgesamt bleibt die Umsetzung der Sanierung der Unfallschwerpunkte in der Stadt Biel vage. Es bleibt offen, mit welcher Dringlichkeit die Umsetzung erfolgt. Einzelne USP werden erst mit der Eröffnung des Westasts saniert.
- Es gibt keine Übersicht zu Tempo 30 Zonen.

WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch

Stärken

- Mit der Förderung von ÖV und LV sowie mit den umgesetzten verkehrlich flankierenden Massnahmen im Rahmen des Gesamtmobilitätskonzepts Zustand Ostast ist im Vergleich zum Referenzzustand mit einer leichten Verschiebung des Modal Splits zu Gunsten von ÖV und LV zu rechnen. Mit der Entlastung zentraler Gebiete, insbesondere im Einflussbereich des Ostastes und am oberen Quai sowie entlang der Mettstrasse, und Dosierungsmassnahmen am Rand des Kerngebiets kann mit einer leichten Reduktion der Luftschadstoff- und Lärmimmissionen gerechnet werden. Dies, obwohl die Eröffnung des Ostastes neue MIV-Erreichbarkeiten schafft, die auch zu Mehrverkehr im MIV führen.
- Die Schaffung einer Koordinationsstelle Natur und Landschaft für die Umsetzung der landschaftlichen und ökologischen Massnahmen wird positiv gewertet.

Schwächen

- Lärm- und Luftqualität sowie der Umgang mit der Landschaft werden im Strategieteil des Agglomerationsprogramms zu wenig behandelt.
- Die Landschaftsmassnahmen wurden seit der letzten Generation insgesamt wenig weiterentwickelt. Zwar wurden mehrere Massnahmen überarbeitet und sollten zu einer Verbesserung der Qualität der Biotope, der ökologischen Vernetzung und der Landschaft durch ökologische und gestalterische Aufwertungen und Revitalisierungen führen. Sie sind jedoch noch zu wenig konkret und griffig.
- Die Anzahl von Vorranggebieten Siedlungserweiterung bleibt hoch, so dass diese ohne eine Priorisierung kontraproduktiv für die Begrenzung des Flächenverbrauchs wirken, obwohl hier Ansätze mit der Offenhaltung von Landschaftskammern ersichtlich sind.

UR: Umsetzungsreporting

Stärken

- Der Umsetzungsstand der Verkehrs- und Siedlungsmassnahmen aus der 1. und 2. Generation ist insgesamt zufriedenstellend.

Schwächen

- Die Umsetzungskohärenz ist ungenügend. Das Regiotram als Schlüsselmassnahme der Vorgängergeneration wurde in den C-Horizont und damit ausserhalb des Wirkungshorizonts des Agglomerationsprogramms verschoben. Der Busvorlauf und der Doppelspurausbau BTI werden mit einer leichten Verzögerung realisiert. Zwar wird die verkehrliche Wirkung grösstenteils mit dem neuen Buskonzept aufgefangen. Die präsentierte ÖV-Lösung auf der Nord-Süd-Achse erreicht aber nicht die Qualität der Wirkung des Regiotrams. Zudem wird das Stadion weniger direkt an den Bahnhof Biel angebunden als mit dem Tram vorgesehen. Die in der Vorgängergeneration anerkannte Programmwirkung im ÖV und für eine Siedlungsentwicklung nach innen bleibt damit nicht entsprechend erhalten.
- Der Umsetzungsstand der Massnahmen vorangehender Generationen wird bei der Analyse des Handlungsbedarfs, der Erarbeitung von Teilstrategien und der Entwicklung neuer Massnahmen nur teilweise mitberücksichtigt. Insbesondere ist beim Handlungsbedarf nicht immer klar ersichtlich, welche Schwachstellen schon mit Massnahmen vorangehender Generationen behoben werden und wo noch zusätzlicher Handlungsbedarf für die 3. Generation besteht.
- Die Qualität des Umsetzungsreportings weist Schwächen auf. Die Erläuterungen pro Massnahme sind teilweise knapp. Auch die Leserfreundlichkeit des Massnahmenbandes ist verbesserungswürdig. Es ist nur mit grossem Aufwand nachvollziehbar, wie die Massnahmen der verschiedenen Generationen aufeinander aufbauen und wie sie sich unterscheiden. Bei Verkehrsmassnahmen ist ausserdem aufwändig nachzuvollziehen,

Nutzen (gemäss
Tabelle 4-2)

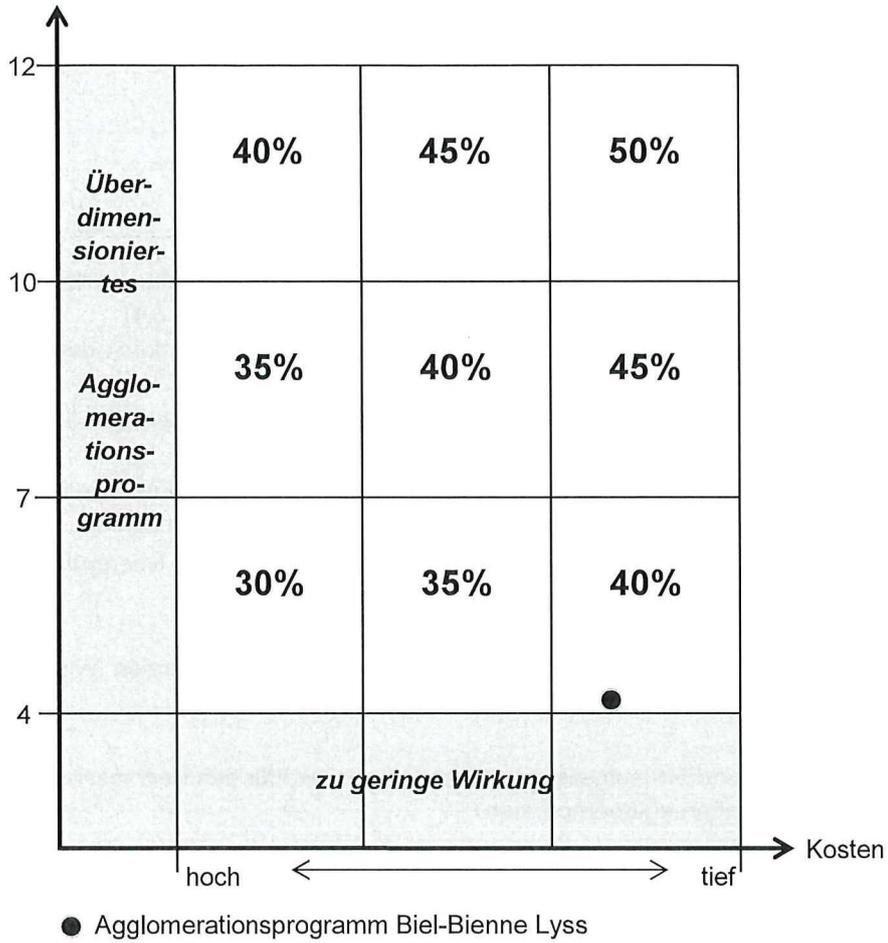


Abbildung 4-1

5.1 Anpassung der Massnahmen

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

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Änderung Massnahmenkonfiguration</i>
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-1

Folgende Massnahmen wurden den Paketen mit pauschalen Bundesbeiträgen zugewiesen:

Paket LV A-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0371.3.020	LV-N/S/ KM	Langsamverkehr	3.39
0371.3.030	LV-N-11	Veloverbindung Port-Nidau-Zentrum	3.65
0371.3.031	LV-N-13	Veloführung Schlössli-Twann	1.21

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0371.3.024	LV-N-5	Mett Zentrum	3.65
0371.3.026	LV-N-7	Biel, Beaumontquartier	3.65

Tabelle 5-1a

Paket LV B-Liste (Langsamverkehr)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0371.3.023	LV-N-4	Querung Güterbahnhof	3.65

Tabelle 5-1b

Paket Aufw. Str. B-Liste (Aufwertung Strassenraum)

<i>ARE-Code</i>	<i>Nr. AP</i>	<i>Massnahme</i>	<i>Kosten (Mio. CHF) April 2016 exkl. MWST</i>
0371.3.013	MIV-O-2	Korridor rechtes Bielerseeufer	2.36

Tabelle 5-1c

0371.3.001	NM-VM-1	Gesamtmobilität / Kombinierte Mobilität	Av
0371.3.002	NM-VM-2	Gesamtmobilitätskonzept Zustand Ostast	Av
0371.3.007	ÖV-W-1	ÖV-Knoten Bahnhof / Masterplan Biel/Bienne	Av
0371.3.008	ÖV-Str-1	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Weiterentwicklung Busangebot	Av
0371.3.018	NM-PP-1	Parkierungsangebote / Parkierungsstandorte	Av

Tabelle 5-2

5.2.2 Nicht programmrelevante Massnahmen

Nachfolgend werden Massnahmen aufgelistet, die von der Agglomeration zur Mitfinanzierung oder als Eigenleistung eingereicht wurden, die aber vom Bund als für die Programmwirkung als nicht relevante Massnahmen eingestuft werden. Deren Umsetzung steht der Agglomeration frei.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Begründung
Keine Massnahmen vorhanden			

Tabelle 5-3

5.3 Durch weitere Bundesmittel (mit)finanzierbare Massnahmen

Die folgenden Strassen- und Eisenbahnmassnahmen sind für die Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung im Agglomerationsraum relevant und werden in der Wirkungsbeurteilung des Agglomerationsprogramms durch den Bund indirekt mitberücksichtigt:

- beschlossene nationale Infrastrukturen, deren Realisierungsbeginn in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt;
- noch nicht beschlossene Massnahmen, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum STEP Schiene Ausbauschritt 2030/35 zur Finanzierung vorschlägt oder im Programm Engpassbeseitigung Nationalstrassen in den Modulen 2 und 3 enthalten sind und deren Baubeginn aufgrund der Einschätzung der zuständigen Bundesämter (BAV und ASTRA) voraussichtlich in den A- und B-Horizont der Agglomerationsprogramme der 3. Generation fällt

Massnahmen im C-Horizont werden bei der Wirkungsbeurteilung nicht berücksichtigt und sind deshalb auch nicht Bestandteil der untenstehenden Tabelle.

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme
0371.3.048	ÜM 1	Netzfertigstellung N5 Biel Süd (Brüggmoos) - Biel West (Seevorstadt)
0371.3.049	ÜM 2	Netzfertigstellung N5 Zubringer Nidau (Porttunnel)
0371.3.050	ÜM 3	Netzfertigstellung N5 Biel West - Schlössli (Umfahrung Biel, Tunnel Vingelz)
0371.3.051	ÜM 4	Anschluss N16 Biel (-Nord)

Tabelle 5-4

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.

A → C*				
0371.3.022	LV-N-3	2. Bahnhofspassage	11.11	Reifegrad ungenügend: Das Projekt muss noch besser mit der übergeordneten Bahninfrastrukturplanung abgestimmt werden. Kurzfristig kann der Ausbau des Posttunnels als Sofortmassnahme eine gewisse Entlastung schaffen.
0371.3.027	KM-B-3	Ausbau Veloparking Waserplatz	2.31	Abhängigkeit 2. Bahnhofspassage: Die Massnahme ist mit den Planungen zur 2. Bahnhofspassage abzustimmen.

Tabelle 5-5

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

Die **A-Liste** ist im Kapitel 2 ersichtlich.

Für die in der nachfolgenden **B-Liste** stehenden Massnahmen ist die Bau- und Finanzreife für die Vierjahresperiode 2019–2022 nicht erreichbar oder muss das Kosten/Nutzen-Verhältnis noch optimiert werden. Zum Zeitpunkt des Versands dieses Prüfberichts (14.09.2018) ist die Mitfinanzierung dieser Massnahmen durch den Bund nicht gesichert. Diese Massnahmen sollen optimiert und/oder zur Bau- und Finanzreife gebracht werden, in den Agglomerationsprogrammen der nachfolgenden Generation von der Agglomeration neu eingereicht und vom Bund nochmals geprüft werden¹⁸:

B-Liste

ARE-Code	Nr. AP	Massnahme	Kosten (Mio. CHF) laut AP	Kosten (Mio. CHF) 2016*	Bundes- beitrag **
0371.3.009	ÖV-Str-2	Strassengebundener öffentlicher Verkehr / Busbevorzugung	4.72	4.66	1.86
0371.3.015	NM-VM-3 (1)	Verkehrsmanagement Agglomeration Biel	9.26	9.14	3.66
0371.3.025	LV-N-6	Bahnhofstrasse Biel	5.56	5.49	2.20
0371.3.028	LV-N-8	Bahnunterführung Bahnhof Lyss Nord	7.41	7.32	2.93
0371.3.055	-	Paket LV B-Liste	3.65	3.65	1.46
0371.3.056	-	Paket VM B-Liste	15.54	15.54	6.22
0371.3.057	-	Paket Aufw. Str. B-Liste	2.36	2.36	0.94
Summe			48.50	48.16	19.27

Tabelle 5-6 *Preisstand April 2016; **Preisstand April 2016 exkl. Mehrwertsteuer und Teuerung

¹⁸ Vgl. UVEK-Weisung S. 73 Ziff. 5.3.

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

6.1 Gesetzgebung, Sach- und Massnahmenpläne sowie Inventare des Bundes

6.1.1 Allgemeines

Das vorliegende Agglomerationsprogramm wurde auf seine Übereinstimmung mit der Raumplanungs- und Umweltgesetzgebung sowie mit den themenbezogenen Sachplänen, namentlich den Teilen Infrastruktur Schiene bzw. Strasse des Sachplans Verkehr, mit Massnahmenplänen und Inventaren des Bundes überprüft. Dabei wurden keine Widersprüche festgestellt.

Die gesetzlichen Bestimmungen und Planvorgaben sind auch bei der Weiterentwicklung und Umsetzung des vorliegenden Agglomerationsprogramms zwingend einzuhalten. Bei der Umsetzung von A-Massnahmen müssen allfällig auftretende Konflikte bis zur Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarungen mit den zuständigen Bundesstellen geklärt sein.

Mit Genehmigung vom 4. Mai 2016 durch den Bundesrat verfügt der Kanton Bern über einen Richtplan im Einklang mit dem revidierten Raumplanungsgesetz vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700).

Für das Siedlungsgebiet und die in den nächsten 15 Jahren möglichen Einzonungen legt der kantonale Richtplan jeweils eine quantitative Obergrenze für den ganzen Kanton Bern fest. Diese Werte wurden mit verschiedenen Vorbehalten genehmigt: Den vorgesehenen Einzonungen kann nur soweit zugestimmt werden, als der Kanton in der Lage ist, den von der Raumplanungsverordnung vorgegebenen Auslastungsgrad von mindestens 100 Prozent seiner Wohn-, Misch- und Zentrumszonen weiterhin sicherzustellen. Zudem gilt es nach wie vor, den Auftrag des Sachplans Fruchtfolgeflächen des Bundes aus dem Jahr 1992 zu erfüllen. Demnach sind im Kanton Bern 82 200 Hektaren Fruchtfolgeflächen dauerhaft zu erhalten. Diese Vorbehalte müssen bei Siedlungsmassnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramms zwingend beachtet werden.

6.1.2 Massnahmen der Priorität A oder B mit möglichen Konflikten im Bereich Umwelt aus Sicht des Bundesamtes für Umwelt (BAFU)

Folgende für die Wirkung des Agglomerationsprogramms mitberücksichtigte Massnahmen der Priorität A oder B können aufgrund einer Grobprüfung des BAFU Konflikte oder Schwierigkeiten in Bezug auf die Einhaltung der Umweltschutzgesetzgebung aufweisen (nicht abschliessende Aufzählung).

ARE-Code	Nr. AP	Tab. Prüfbericht	Massnahme	Zeit-horizont	Hinweis Konflikt / Schwierigkeit
0371.3.039	S8	5-2	Verdichtung des Siedlungsgebietes		Bereiche 6.1 und 6.2 in Lyss: Auengebiet von nationaler Bedeutung Nr 48 "Alte Aare" und BLN 1302 "Alte Aare"

Tabelle 6-1

7 Hinweise zur Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms

Die am 30. September 2016 / 31. Dezember 2016 eingereichten Agglomerationsprogramme der 3. Generation bilden die Basis für die dritte Phase der Mittelfreigabe aus dem Infrastrukturfonds bzw. der Bewilligung eines Verpflichtungskredits zur Entnahme von Mitteln aus dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) ab 2019. Die eidgenössischen Räte werden nach Inkraftsetzung des NAFG in der Regel alle vier Jahre einen Verpflichtungskredit bewilligen.

Der Prüfbericht weist betreffend die Grundanforderungen und die Wirksamkeitskriterien jeweils Stärken und Schwächen des vorliegenden Agglomerationsprogramms aus (Kapitel 3 und 4). Für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms **Biel-Bienne/Lyss** der nächsten Generation wird empfohlen, die erläuterten Schwächen zu beseitigen und die Stärken beizubehalten oder auszubauen.

Massnahmen im Bereich Siedlung und Verkehr ausserhalb des Agglomerationsprogramms, die sich nach Einreichung des Agglomerationsprogramms als unumgänglich erweisen, sind im Sinn einer möglichst hohen Gesamtwirkung des Programms zu planen und im Rahmen einer nachfolgenden Generation von Agglomerationsprogrammen aufzunehmen bzw. in der Berichterstattung an den Bund aufzuführen und zu erläutern.

Paket Aufw. Str. A-Liste (Aufwertung Strassenraum)

Massnahmentyp	Anzahl Leistungseinheiten	Leistungseinheit	Gemittelte Kosten pro Leistungseinheit	Beitragssatz	Konzeptkürzung	Beitrag pro Leistungseinheit (gerundet)	Total Beitrag
Aufw. Str.	10'250	m2	550	40%	5%	210	2'152'500

Total Beitrag Mio. CHF (gerundet)	2.16
-----------------------------------	------

Tabelle A1-b

Regierungsratsbeschluss

RRB Nr.: 745/2019
Datum RR-Sitzung: 3. Juli 2019
Direktion: Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
Geschäftsnummer: 2019.BVE.7078
Klassifizierung: Nicht klassifiziert

Leistungsvereinbarungen über die Agglomerationsprogramme Bern, Biel, Thun, Burgdorf und Langenthal, 3. Generation **Ermächtigung zur Vertragsunterzeichnung**

- 1) Der Regierungsrat hat Kenntnis genommen vom Vortrag und den vorgelegten Fassungen der Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen Bern, Biel-Lyss, Thun, Burgdorf und Langenthal.
- 2) Der Regierungsrat ermächtigt den Vorsteher der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion sowie die Vorsteherin der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion, die Leistungsvereinbarungen für den Kanton Bern zu unterzeichnen und den Kanton bei allfälligen ausserordentlichen Vereinbarungsanpassungen zu vertreten.



Im Namen des Regierungsrates
Der Staatsschreiber
Auer



Beilagen

- Entwürfe für die Leistungsvereinbarungen zu den Agglomerationsprogrammen Verkehr und Siedlung Bern, Biel-Lyss, Thun, Burgdorf und Langenthal, 3. Generation

Verteiler:

- Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion
- Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion

Anhang 4

Liste der mitfinanzierten Massnahmen der Leistungsvereinbarung 1. und 2. Generation, welche definitiv nicht bis 2027 realisierbar sind (Leistungsvereinbarung 1. und 2. Gen., Kap.3.3)

Werden einzelne Massnahmen aus der Liste der mitfinanzierten Massnahmen bis 2027 nicht realisiert, erlischt der Anspruch auf eine allfällige Finanzhilfe. Der Anspruch erlischt 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 nachfolgende Tabelle des Anhangs 4 basiert auf den Tabellen des Kapitels 3.3 der Leistungsvereinbarung 1. und/oder 2. Generation. Es sind die Massnahmen der Tabellen gemäss Leistungsvereinbarung 1. und/oder 2. 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 Leistungsvereinbarungen 1. und/oder 2. Generation sind dementsprechend angepasst.

A4.1 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	Begründung
ARE-Code Nr. AP				
Keine Massnahmen				

Tabelle A 4.