

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

Agglomerationsprogramm Biel/Lyss

4. Generation Mitwirkungsbericht

5. August 2020



Impressum

Auftraggeber

Verein seeland.biel/bienne

c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14

Leitungsgremium Konferenz Agglomeration Biel

Stefan Krattiger, Aegerten, Gemeindepräsident (Vorsitz, bis 31.12.2019)

Theres Lautenschlager, Studen, Gemeindepräsidentin (Vorsitz, ab 01.01.2020)

Erich Fehr, Biel, Stadtpräsident

Philippe Hänni, Orpund, Gemeinderat (bis 31.03.2020)

Sandra Hess, Nidau, Stadtpräsidentin

Andreas Stauffer, Täuffelen, Gemeindepräsident

Bearbeitung

BHP Raumplan AG, Bern: Thomas Berz, Bernhard Gerber, Martin Lutz, Beda Baumgartner,

Kaspar Reinhard, Reto Mohni, Selina Schönbächler

Kontextplan AG, Bern: Gilles Leuenberger, Roland Uhler

Landschaftswerk Biel-Seeland AG Biel: Christoph Iseli, Lea Fluri

RSW AG, Lyss: Patrick Muster, Martin Hess

Transitec AG, Bern: Urs Gloor, Christian Hänggi, Eva von Ballmoos

Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation (AP 4 fand vom 10. Februar bis 31. März 2020 statt. Insgesamt 19 Stellungnahmen wurden von Gemeinden, Organisationen und Parteien eingereicht. 16 Mitwirkende haben den zur Verfügung gestellten Fragebogen ganz oder teilweise ausgefüllt. 3 Eingaben wurden in freier Form eingereicht.

Die vollständigen Mitwirkungseingaben und ihre Beantwortung sind auf den folgenden Seiten dokumentiert.

Mitwirkungseingaben

Total: 19 Eingaben

17 Gemeinden

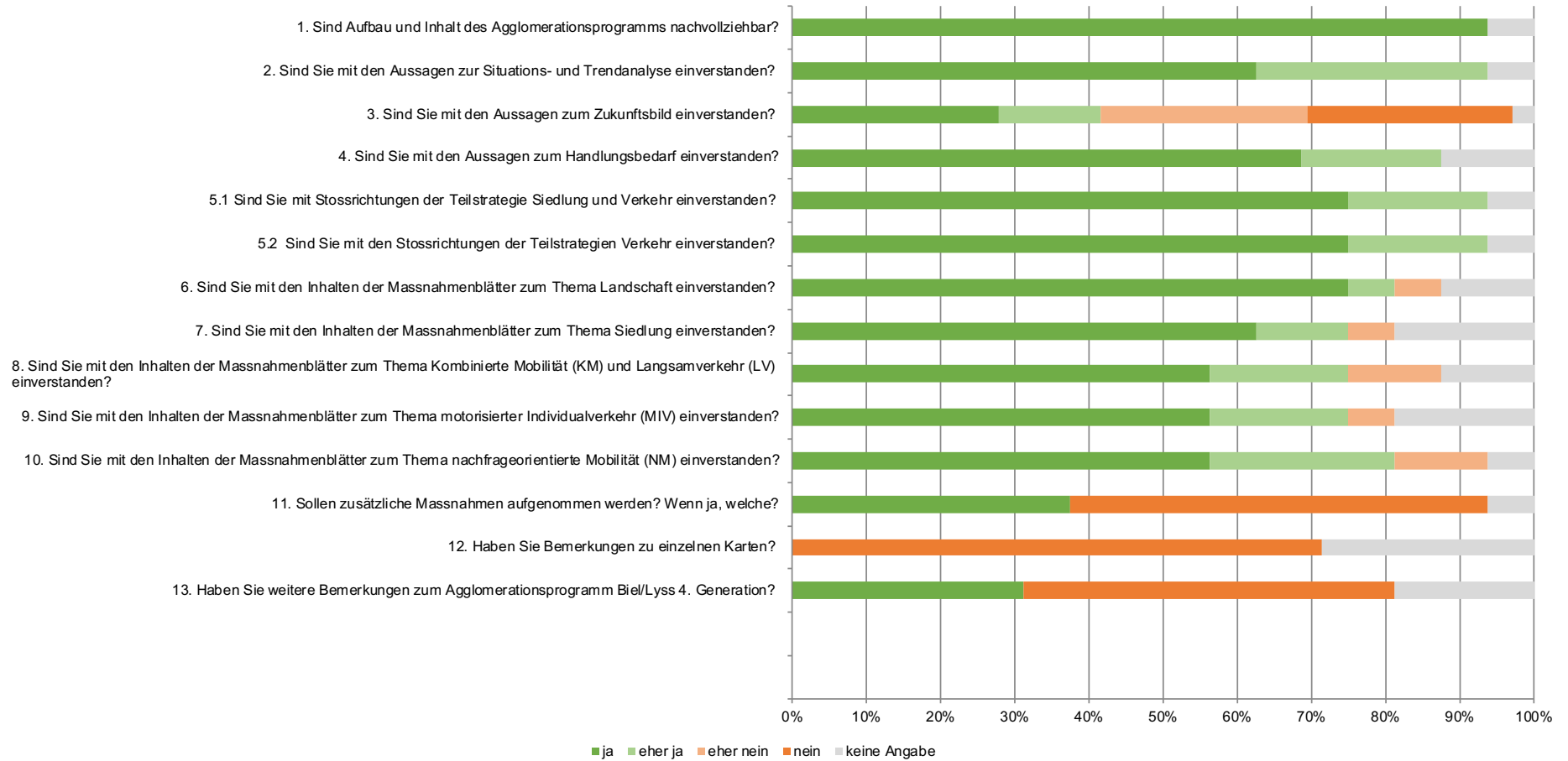
Aegerten
Bellmund
Biel
Brügg
Gampelen
Lyss
Meinisberg
Mörigen
Nidau
Orpund
Port
Scheuren
Schüpfen
Studen
Sutz-Lattrigen
Twann-Tüscherz
Wengi

2 Organisationen, Parteien, Verbände

Grüne Seeland
VCS Regionalgruppe Biel

Statistische Auswertung

Die statistische Auswertung bezieht sich auf die 16 ausgefüllten Fragebögen.



1. Gesamteindruck: Sind Aufbau und Inhalt des Agglomerationsprogramms nachvollziehbar?

1. Impression générale : La structure et le contenu du Projet d'agglomération sont-ils compréhensibles ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kenntnisnahme	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja		x			
2	Bellmund	ja		x			
4	Brügg	ja		x			
5	Gampelen	ja		x			
6	Lyss	ja	Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht gemachten Angaben (siehe entsprechenden Fragebogen) in die Bereinigung des Berichtes AP4 und die jeweiligen Massnahmenblätter AP4 übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt).	x			
7	Meinisberg	ja		x			
9	Nidau	ja	1) Die Feststellung ist wohl richtig, dass von dem Realisierungshorizont der bisherigen Agglomerationsprogramme (namentlich von den grossen Verkehrsprojekten) abgewichen werden muss und sich daraus eine neue Zielsetzung für das AP4 ergibt. Es ist auch unbestritten anstrengenswert, die Lebens- und Umweltqualität zu verbessern und das Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen ohne dass die neue grosse Verkehrsinfrastruktur in den nächsten zwanzig Jahren realisiert werden kann. Es ist aber ein besonderes Augenmerk darauf zu richten, dass die Planungen und Umsetzungen der Verkehrsinfrastrukturen intensiv fortgesetzt werden. 2) Die Massnahmen, welche die Stadt Nidau konkret betreffen, werden befürwortend zur Kenntnis genommen.	x			
10	Orpund	ja		x			
11	Port	ja		x			
12	Scheuren	ja		x			
13	Schüpfen	ja	In Bezug auf das Agglomerationsprogramm 4. Generation wird festgestellt, dass die Gemeinde Schüpfen nicht der Agglomeration Biel / Lyss sondern der Agglomeration Bern angehört (Seite 16). Der Gemeinderat Schüpfen wird deshalb eine Eingabe bei der Regionalkonferenz Bern-Mittelland machen, welche parallel ebenfalls die öffentliche Mitwirkung zum RGSK und Agglomerationsprogramm bis am 4. April 2020 durchführt. Auch wenn die Gemeinde Schüpfen vom Agglomerationsprogramm Biel / Lyss nur mittelbar betroffen ist, erlauben wir uns den ausgefüllten Fragebogen zuzustellen.	x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Lattrigen	ja					
16	Twann-Tüscherz	ja		x			
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	ja	Uns fehlt Kapitel 2. Stand der Umsetzung. Dies wäre für eine Beurteilung des vorliegenden Berichts wichtig. Wesentlich besser als die Lösung mit einer einzigen Karte im RGSK gefällt uns der Kartenband, dies ist viel übersichtlicher. Auch das Einstiegskapitel "Das wichtigste in Kürze" trägt viel zur Nachvollziehbarkeit bei. Problematisch finden wir, dass bei den Massnahmen diejenigen aus dem Velonetzplan fehlen. Ein Beurteilung der Massnahmen in diesem Bereich ist so nicht seriös möglich.	x			

2. Situations- und Trendanalyse: Sind Sie mit den Aussagen zur Situations- und Trendanalyse einverstanden?

2. État des lieux et analyse de l'évolution : Êtes-vous d'accord avec les affirmations concernant l'état des lieux et l'analyse de l'évolution ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kenntnisnahme	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja		x			
2	Bellmund	ja		x			
3	Biel/Bienne		3.2 Landschaft und Umwelt, Kapitel Landschafts- und Naturschutz: Der Fachbereich Ortsbildschutz ist in der Tabelle, welche die relevanten Schutzaspekte abbildet, aufgelistet; aus der Kapitelüberschrift ist dies nicht erschliessbar. Die Denkmalpflege, die im weiteren Sinn auch zum Themenkreis Umwelt gehört, fehlt vollständig. Antrag: Neue Kapitelbezeichnung: Landschafts-, Natur- und Ortsbildschutz sowie Denkmalpflege. Ergänzung um die Rubrik «Kantonales Bauinventar»		x		Wird ergänzt.
4	Brügg	ja		x			
5	Gampelen	ja		x			
6	Lyss	eher ja	1) Tabelle 1/Seite 21: Die Bevölkerungszahlen von Lyss sind im Zusammenhang mit der Fusion mit Buswil nicht ganz korrekt. Lyss 2002: 10'800; Lyss 2010 11'800; Lyss nach Fusion mit Buswil 2011: 13'900. Bitte allenfalls mit einer Fussnote klären. 2) Karte 3.9: Ist eine Aussage/Darstellung auch nach Eröffnung des Ostastes Herbst 2017 möglich, da damit insbesondere die Belastung auf der Autobahn massiv zugenommen hat und als Grundlage auch zur Verfügung stehen sollte.		x	x	1) Erklärung wird ergänzt. 2) Zum Zustand nach Eröffnung des A5 Ostastes liegt keine Auswertung des Gesamtverkehrsmodells vor.
7	Meinisberg	eher ja		x			
9	Nidau	eher ja	Ja aber - Voraussagen sind immer äusserst schwierig! Dies gilt ganz besonders für die Bevölkerungsentwicklung (auch Beschäftigungsentwicklung), da diese im Zusammenhang mit Migration, politischer (Welt-Situation und Wirtschaftsentwicklung steht.	x			
10	Orpund	ja		x			
11	Port	ja		x			
12	Scheuren	ja		x			
13	Schüpfen	ja		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Lattrigen	eher ja		x			
16	Twann-Tüscherz	ja		x			
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	eher ja	1) Grundsätzlich sind wir mit der Situations- und Trendanalyse einverstanden. Störend ist allerdings, dass auch hier nach wie vor von Prognosen ausgegangen wird, die sich in der Vergangenheit nicht immer bestätigt haben. Die Trendanalyse beruht nach wie vor auf grossem Wachstum in allen Bereichen, ohne dass dieses hinterfragt wird. Gerade das Agglomerationsprogramm wäre auch ein Instrument, dieses Wachstum vermehrt quantitativ und qualitativ zu steuern. 2) Verkehr: Beim Modalsplit zeigt der Trend im Bereich der Arbeitsschwerpunkte in die falsche Richtung. Für uns ist sehr wichtig, dass dies erkannt wird und wirksame Massnahmen zur Beschränkung der Zunahme des MiV bei den Zupendlern ergriffen werden. Das Bözingenfeld ist ein Musterbeispiel einer verfehlten Planung im Bereich Verkehr. Hier braucht es dringend Massnahmen, die den Trend brechen. So muss z.B. das Projekt "Covoiturage dans l'Arc jurassien" unbedingt ausgedehnt werden, vor allem im Bözingenfeld, wo man, wie das Beispiel Rolex gerade jetzt zeigt, immer noch viel zu wenig für das MiV-Pendler- Problem sensibilisiert ist. Dass hier aber der Wille vorhanden ist, den Modalsplit in Richtung Langsamverkehr und ÖV zu verändern und den MiV zu plafonieren (wobei wir uns eine eher Reduktion wünschen), zeigt sich in den Massnahmen, gerade im Bereich nachfrageorientierte Mobilität.	x		x	1) Die Trendentwicklung ist weder eine Prognose noch ein Ziel. Sie zeigt, welche Entwicklung gemäss den kantonalen Szenarien und Modellen erwartet wird, wenn keine Massnahmen ergriffen werden.

3. Zukunftsbild: Sind Sie mit den Aussagen zum Zukunftsbild einverstanden?

3. Vision d'avenir : Êtes-vous d'accord avec les affirmations concernant la vision d'avenir ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kenntnisnahme	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja		x			
2	Bellmund	ja		x			
3	Biel/Bienne		<p>1) Chapitre 4.1 Entwicklungsziel: Il manque l'objectif premier de coordonner le développement urbain avec le développement des transports. Cet objectif devrait être ajouté.</p> <p>2) Chapitre 4.2 Zukunftsbild (Raumkonzept): Le terme de « centres d'approvisionnement (Versorgungszentren) » pour définir les centralités (centre-ville, centres de quartier, etc.) est déjà très ciblé et porte à confusion (il pourrait notamment être confondu avec les centres commerciaux). Il conviendrait d'utiliser un terme plus générique comme celui de centralité, par exemple.</p> <p>3) Chapitre 4.3 Zielszenario Wohnbevölkerung: Il paraît important de bien différencier le « Zielszenario » du « Trendszenario ». La phrase indiquant que le « Zielszenario » est basé sur le « Trendszenario » porte à confusion et devrait être supprimée. Le « Zielszenario Wohnbevölkerung » intègre la répartition de la croissance de la population prévue sur le territoire. Il serait opportun de compléter ce scénario avec des éléments relatifs à la croissance des emplois.</p> <p>4) Chapitre 4.3 Zielszenario Wohnbevölkerung et 4.4 Zielszenario Mobilität: Le lien entre la structure du territoire et le niveau desserte en transports publics n'est pas évident. Or, il s'agit d'un point important. Dans ce sens, il conviendrait de mentionner que : - Le centre de l'agglomération (Agglomerationskern) est desservi de manière étendue par le réseau de bus urbain (à l'exception de Ipsach). - Les centres régionaux sont desservis par le réseau ferroviaire régional (base du système de transport) et les lignes de bus régionales et que leur croissance démographique se fait principalement ou prioritairement autour des haltes ferroviaires. Il conviendrait aussi de mentionner l'objectif en terme de niveau de desserte (comme indiqué au chapitre 6.3) : - Cadence de 10 min pour le périmètre « Agglomerationskern » - Cadence de 15 min pour les « Agglomerationsachsen » - Cadence de 30 min pour le « Ländlicher Raum ».</p> <p>5) Chapitre 4.4 Zielszenario Mobilität: Il convient de mentionner dans le rapport quels critères ont été pris en compte pour fixer la limite « lokale Belastbarkeit der Strassenräume ». À noter qu'il ne doit pas s'agir uniquement de la capacité pouvant être techniquement absorbée par le réseau routier, mais que l'aspect de compatibilité avec les ambiances recherchées en fonction des lieux (intensité urbaine, coexistence avec la mobilité douce) doit être pris en compte. La carte 6.5 « Belastungsgrenzen » fait figurer des valeurs limites du Plan directeur des mesures d'accompagnement du contournement A5 qui date de 2013. Il est souhaitable que ces valeurs soient mises à jour, notamment en raison du décalage de réalisation de la branche ouest de l'A5 (dont l'horizon de réalisation s'étend dans tous les cas au-delà du PA4).</p> <p>6) Aus der Sicht der Ortsbild- und Denkmalpflege wird die Forderung, die Siedlungsentwicklung nach innen hochwertig auszugestalten (vgl. von Art. 8a al. c RPG: Postulat des Nachweises einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen im kantonalen Richtplan; auf S. 45 wird unter dem Kapitel Übergeordnete Ziele die Entwicklung nach innen als qualitativ voll beschrieben) im Kapitel Raumkonzept nicht abgebildet. Während für den ländlichen Raum explizit der Erhalt der dörflichen Strukturen postuliert wird, fehlen generell Aussagen zum Erhalt von Ortsbildqualitäten (vgl. auch Kommentar ISOS). Antrag: 1) Die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach innen ist wie auf S. 45 unter dem Kapitel Übergeordnete Ziele die Entwicklung als hochwertig zu qualifizieren. 2) Der Erhalt von Ortsbildqualitäten ist als Ziel/Strategie explizit zu formulieren.</p> <p>7) Hauptbericht, S. 45 Entwicklungsziele, Kapitel Übergeordnete Ziele: Kommentar: Die Aussage: «Die Gemeinden verfolgen eine gemeinsame Strategie für Landschaft, Siedlung und Mobilität ...» greift zu kurz. Namentlich der Begriff «Landschaft» ist problematisch. Landschaft beinhaltet nicht automatisch auch Natur, Ortsbilder und Denkmalpflege. Antrag: Der Satz ist entweder zu differenzieren oder zu verallgemeinern, beispielsweise durch «Die Gemeinden verfolgen eine gemeinsame Strategie für Umwelt, Siedlung und Mobilität ...».</p> <p>8) Hauptbericht, S. 45 Entwicklungsziele, Kapitel Siedlung und Landschaft: Analog zu oben ist der Begriff «Landschaft» problematisch. Auch in diesem Abschnitt sind die Fachbereiche Ortsbild- und Denkmalpflege nicht abgebildet. Antrag: - Die Kapitelüberschrift ist anzupassen, beispielsweise durch «Siedlung und Umwelt» - Die Liste soll um die Aspekte Ortsbild- und Denkmalpflege ergänzt werden, zum Beispiel mit «Die geschützten Ortsbilder sowie die Baudenkmäler werden erhalten und gepflegt».</p>	x	x	x	<p>1) Wird ergänzt.</p> <p>2) Im französischen Text wird der bessere Begriff "centralité" übernommen. Hingegen ist der deutsche Begriff "Versorgungszentren" gebräuchlicher als "Zentralitäten" und nicht missverständlich.</p> <p>3) Wird präzisiert.</p> <p>4) Das Zielszenario Mobilität beinhaltet die Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs und die Verlagerung auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr. Die Prinzipien der ÖV-Erschliessung sind Gegenstand der Teilstrategie ÖV (Kapitel 6.3).</p> <p>5) Wird präzisiert.</p> <p>Da ist so vorgesehen. Die Belastungsgrenzen müssen periodisch überprüft und an die veränderte Verkehrssituation angepasst werden.</p> <p>6) Wird ergänzt.</p> <p>7) Es werden die Begriffe gemäss Richtlinien Bund (RPAV) verwendet. Das AP fokussiert auf die Themen Siedlung, Landschaft und Mobilität/Verkehr.</p> <p>8) Begriffe gemäss Richtlinien Bund (RPAV). Wird ergänzt.</p>

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kennntnisnahme e	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
			<p>9) Hauptbericht, S. 47: Zukunftsbild, Tabelle, Rubrik Siedlungsraum, Teilraum «Agglomerationskern»: Die Verdichtungsentwicklung folgt dem Gebot nach hoher Qualität. Im Gegensatz zur Rubrik Landschaftsraum und den darin dargestellten Teilräumen, bei denen entsprechende Schutzforderungen explizit formuliert sind fehlt beim Teilraum «Agglomerationskern» wiederum die Schutzkriterien betreffend Ortsbild und Denkmalpflege. Antrag : Die Schutzkriterien betreffend Ortsbild und Denkmalpflege sind zu berücksichtigen und entsprechend zu ergänzen, beispielsweise mit «Das innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets erfolgende Wachstum wahrt die Identität der Ortsbilder, berücksichtigt deren Qualität und den Wert der Baudenkmäler».</p> <p>10) Hauptbericht, S. 53: Handlungsbedarf, Rubrik Landschaft, Matrix: Der Titel beschränkt sich wiederum nur auf die Landschaft, inhaltlich ist die Matrix differenzierter. Antrag : Der Titel sollte mit dem Matrixinhalt abgeglichen werden, beispielsweise mit «Landschaft und Natur».</p>		x		<p>9) Wird ergänzt.</p> <p>10) Wird präzisiert</p>
4	Brügg	ja	Die Gemeinde Brügg unterstützt das Vorhaben, den Bahnhof Brügg als multimodale Verkehrsdrehscheibe zu definieren. Um diese planerische Absicht der multimodalen Verkehrsdrehscheibe umzusetzen, wird es zwingend notwendig sein rechtzeitig eine zweckmässige Projektorganisation zwischen der Gemeinde Brügg, der Regionalplanung, dem Kanton und der SBB ins Leben zu rufen. Ein entsprechendes Massnahmenblatt ist zu erstellen (vgl. Liste Agglomerationsprojekte (AP 4) Massnahme 1.2.3)		x		Neues Massnahmenblatt zu Projektorganisation und Vorgehen für die multimodalen Drehscheiben (Brügg, Nidau, Mett, Bözingen) wird erstellt.
5	Gampelen	ja		x			
6	Lyss	eher ja	Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht gemachten Angaben (siehe entsprechenden Fragebogen) in die Bereinigung des Berichtes AP4 und die jeweiligen Massnahmenblätter AP4 übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt)	x			
7	Meinisberg	eher ja		x			
9	Nidau	ja		x			
10	Orpund	ja		x			
11	Port	ja		x			
12	Scheuren	ja		x			
13	Schüpfen	ja		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Latringen	eher ja		x			
16	Twann-Tüscherz	eher ja	Der landschaftliche Eingriff am linken Bielerseeufer durch die A5 und die Doppelspur SBB ist durch einen Bau des Tüscherz-Alfermée-Tunnels und Rückbau der A5 zu minimieren.	x			Die Tunnelumfahrung ist im Richtplan Linkes Bielerseeufer als langfristige Option enthalten.
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	eher ja	<p>1) Entwicklungsbild: es stellt sich die Frage, ob ein Bevölkerungswachstum um 23'000 Personen wirklich nachhaltig bewältigt werden kann. Es gilt den Beweis anzutreten, dass der damit verbundene Mobilitätszuwachs wirklich ohne ein Zunahme des MIV bewältigt werden kann.</p> <p>2) Zukunftsbild: Bezüglich des Regiotrams sind wird geteilter Meinung. Einerseits ist es nachvollziehbar, dass das Regiotram aus dem Zukunftsbild mit dem Horizont 2040 entfernt wird, da eine Realisierung bis zu diesem Zeitpunkt nicht absehbar ist. Andererseits besteht ein Problem in der West-Ost-ÖV-Erschliessung, das dringend Handlungsbedarf erfordert.</p> <p>3) Mobilität: Die Aussage im Kapitel 4.2 zum MIV: "Der Anteil des Autoverkehrs am Gesamtverkehr ist sinkend" genügt nicht. Es ist zumindest eine Plafonierung auf dem heutigen Stand in das Zukunftsbild aufzunehmen, wie es im Zielszenario Mobilität und bei den Zielwerten MOCA-Indikatoren formuliert ist.</p>	x		x	3) Das Zielszenario Mobilität ist Teil des Zukunftsbildes und massgebend. Die Aussage in Kapitel 4.2 ist missverständlich und wird gestrichen.

4. Handlungsbedarf: Sind Sie mit den Aussagen zum Handlungsbedarf einverstanden?

4. Besoin d'agir : Êtes-vous d'accord avec les affirmations concernant le besoin d'agir ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kenntnisnahme	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja		x			
2	Bellmund	ja					
3	Biel/Bienne		<p>1) Généralités: Certains principes de coordination entre urbanisation et transports font défauts ou ne sont pas suffisamment explicités. Les éléments suivants mériteraient, en particulier, d'être complétés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Priorisation du développement urbain où la classe de desserte TP est la plus haute. - Amélioration de la desserte TP pour développer les secteurs non ou peu desservis actuellement (par exemple Worben ou zone de travail à Studen). - Transfert de zone à bâtir des sites peu demandés vers des sites plus demandés, particulièrement pour les zones de travail. <p>2) La desserte TP du PA4 ne doit pas seulement être basée sur le Buskonzept Biel 2020, mais prendre également en considération le Buskonzept Biel 2020+ et le schéma d'offre régional 2022-2025.</p> <p>3) Chapitre 5.3.4 Langsamverkehr: Ce chapitre mériterait d'être complété avec la thématique de sécurisation des traversées piétonnes des routes principales</p> <p>4) Chapitre 5.4 Folgerungen: Il est souhaitable de compléter ce chapitre avec l'amélioration de l'accessibilité et de la qualité de séjour des espaces publics principaux (centralités, arrêts TP).</p> <p>5) Hauptbericht, S. 55: Handlungsbedarf, Rubrik Siedlung, Matrix: Bei den Stärken wird die gute städtebauliche Qualität erwähnt. Hingegen fehlt ein Hinweis auf die zahlreichen Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) und den hohen baukulturellen Wert (Baudenkmäler) im Agglomerationsperimeter. Antrag: Die Stärken sind mit einem Hinweis auf die zahlreichen Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) und den hohen baukulturellen Wert (Baudenkmäler) im Agglomerationsperimeter zu ergänzen, beispielsweise mit: «Zahlreiche als von nationaler Bedeutung eingestufte Ortsbilder und Baubestand von hohem baukulturellem Wert (Baudenkmäler)».</p>		x		1) Wird präzisiert.
					x		2) Wird soweit möglich ergänzt. Das Angebot 2022-2025 wird vom Grossen Rat erst im Frühling 2021 beschlossen.
					x		3) Wird ergänzt.
					x		4) Kapitel wird überarbeitet
					x		5) Wird ergänzt.
4	Brügg	ja		x			
5	Gampelen	ja		x			
6	Lyss	eher ja	Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht gemachten Angaben (siehe entsprechenden Fragebogen) in die Bereinigung des Berichtes AP4 und die jeweiligen Massnahmenblätter AP4 übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt)	x			
7	Meinisberg	ja		x			
9	Nidau	ja	Der Siedlungsentwicklung sind Grenzen durch die demokratischen Prozesse gesetzt. Volksabstimmungen über Verdichtungen und Neuplanungen in unmittelbarer Nachbarschaft des eigenen Wohnstandortes können zu persönlichen Nachteilen führen (insbesondere Mehrverkehr). Der Gesamtnutzen unterliegt in der Abwägung durch den Stimmbürger teilweise den Partikulärinteressen.	x			
10	Orpund	ja		x			
11	Port	eher ja		x			
12	Scheuren	ja		x			
13	Schüpfen	ja		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Latringen	eher ja		x			
16	Twann-Tüscherz	keine Angabe		x			
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	ja	<p>1) Siedlung: Wir sind der Meinung, dass unter 5.2.2. für eine Steigerung der Siedlungsqualität und eine Begünstigung für platzsparende und emissionsame Mobilität bereits auf dieser Stufe auch das Thema autofreie und -arme Siedlungen aufgenommen werden muss. Wie richtig bemerkt wird, müssen Vorgaben für die Siedlungsentwicklung im Bezug auf die Mobilität gemacht werden. Nur sollten solche Vorgaben hier auch definiert werden. Die hat auch Einfluss auf die im Kap. 5.3.2 richtig erkannten Risiken bei der Siedlungsentwicklung.</p> <p>2) Verkehr: Positiv zu vermerken ist hier, dass im Unterschied zum RGSK auf die Folgen der Eröffnung des Ostastes eingegangen und festgehalten wird, dass die prognostizierten Mehrbelastungen nicht eingetreten sind. Weiter können wir nur begrüssen, dass im Gegensatz zur nachfrageorientierten Nationalstrassenplanung hier endlich ein Paradigmenwechsel zur angebotsorientierten Planung stattfindet (Kap. 5.3; "Ausgangslage").</p>		x		1) Wird ergänzt.

5.1 Teilstrategie Siedlung und Verkehr: Sind Sie mit Stossrichtungen der Teilstrategie Siedlung und Verkehr einverstanden?

5.1 Stratégie partielle «Milieu bâti et transports : Êtes-vous d'accord avec les orientations de la stratégie partielle «Milieu bâti et transports ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kennzeichn e	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja		x			
2	Bellmund	ja		x			
3	Biel/Bienne		<p>1) Teilstrategien, Kapitel Siedlungsentwicklung nach innen gestalten: Während für den ländlichen Raum explizit der Erhalt der dörflichen Strukturen postuliert wird, fehlen generell Aussagen zum Erhalt von Ortsbildqualitäten (vgl. auch Kommentar ISOS). Antrag: Der Erhalt von Ortsbildqualitäten ist als Ziel/Strategie explizit zu formulieren.</p> <p>2) Hauptbericht, S. 66: Teilstrategie Landschaft und Siedlung: Die Verwendung des Begriffs «Landschaft» ist wiederum zu unpräzise. Antrag: Der Titel ist zu differenzieren, beispielsweise mit «Umwelt und Siedlung».</p> <p>3) Hauptbericht, S. 67: Teilstrategien, Teilstrategie Landschaft und Siedlung, Rubrik Siedlungsräume differenziert nach innen entwickeln: In der generellen Strategie der Rubrik Siedlungsräume kommt zu wenig zum Ausdruck, dass bereits Grundqualitäten (Ortsbilder von nationaler Bedeutung, Baudenkmäler) vorhanden sind, und dass die bei der Entwicklung berücksichtigt oder gestärkt werden sollen. Antrag : Ergänzen mit: «Die Entwicklung richtet sich nach der Zentralität, den städtebaulichen Strukturen, den baukulturellen (Städtebau, Ortsbild und Denkmalpflege) Qualitäten und der Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr».</p>		x		<p>1) Wird ergänzt.</p> <p>2) Es werden die Begriffe gemäss Richtlinien Bund (RPAV) verwendet. Das AP fokussiert auf die Themen Siedlung, Landschaft und Mobilität/Verkehr.</p> <p>3) Wird ergänzt.</p>
4	Brügg	ja		x			
5	Gampelen	ja		x			
6	Lyss	eher ja	Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht gemachten Angaben (siehe entsprechenden Fragebogen) in die Bereinigung des Berichtes AP4 und die jeweiligen Massnahmenblätter AP4 übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt)	x			
7	Meinisberg	ja		x			
9	Nidau	ja		x			
10	Orpund	ja		x			
11	Port	ja		x			
12	Scheuren	eher ja		x			
13	Schüpfen	ja		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Lattrigen	eher ja		x			
16	Twann-Tüscherz	ja		x			
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	ja		x			

5.2 Teilstrategien Verkehr: Sind Sie mit den Stossrichtungen der Teilstrategien Verkehr? einverstanden?

5.2 Stratégie partielle «Transports» : Êtes-vous d'accord avec les orientations de la stratégie partielle «Transports» ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kenntnisnahme	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja		x			
2	Bellmund	ja		x			
3	Biel/Bienne		<p>Chapitre 6.3 Öffentlicher Verkehr:</p> <p>1) Les mesures indiquées dans le tableau ne sont pas toujours liées à la bonne stratégie et certaines mesures sont répétées plusieurs fois. Il est souhaitable d'adapter ce tableau pour le rendre plus cohérent.</p> <p>2) La stratégie TP ne doit pas seulement se baser sur le Buskonzept Biel 2020, mais prendre également en considération le Buskonzept Biel 2020+ et le schéma d'offre régional 2022-2025.</p> <p>3) Le tableau « Lösungsansätze » comporte des incohérences, des répétitions et la hiérarchie des titres est peu lisible. Il est souhaitable d'adapter ce tableau pour le rendre plus cohérent et plus lisible. Les incohérences suivantes sont notamment relevées : - La ligne urbaine 11 circule actuellement à la cadence de 15 min jusqu'à 20h. Eventuellement indiquer l'extension après 20h. - Les lignes de bus régionales ne circulent actuellement pas toutes à la cadence de 30min. La plupart des bus régionaux circulent seulement à la cadence horaire, dont certaines à 30 min aux heures de pointe. À noter aussi que la ligne 12 circule uniquement aux heures de pointe. - C'est la ligne ferroviaire du Jura (Delle – Porrentruy – Delémont – Moutier – Grenchen Nord) qui pourrait potentiellement desservir la halte des Champs-de-Boujean resp. Mâche et non pas la ligne du Jura Bernois. - La ligne asm BTI n'est pas une ligne de bus, mais ferroviaire.</p> <p>4) Il est souhaitable de mettre en évidence le lien entre les objectifs de desserte et la structure du territoire, par exemple : - cadence de 10 min pour le périmètre « Agglomerationskern » - cadence de 15 min pour les « Agglomerationsachsen » - cadence de 30 min pour le « Ländlicher Raum ».</p> <p>5) La représentation cartographique de la stratégie TP est lacunaire. Il est souhaitable de représenter les fonctions et le niveau de desserte des différentes lignes du réseau TP.</p> <p>6) Chapitre 6.5 Fussverkehr: Sur la carte 6.4 il manque l'indication « Netzlücke schliessen » et les tronçons correspondants. Il convient de compléter ce plan en le coordonnant avec le plan 6.3 de la stratégie vélo.</p> <p>7) Chapitre 6.6 Motorisierter Individualverkehr: Il est souhaitable de représenter les principes d'accessibilité des zones urbanisées aux centralités proches et de faire figurer la hiérarchie du réseau.</p> <p>8) La carte 6.5 « Belastungsgrenzen » fait figurer des valeurs limites du Plan directeur des mesures d'accompagnement du contournement A5 qui date de 2013. Il est souhaitable que ces valeurs soient mises à jour, notamment en raison du décalage de réalisation de la branche ouest de l'A5 (dont l'horizon de réalisation s'étend dans tous les cas au-delà du PA4).</p> <p>9) Chapitre 6.8 Nachfrageorientierte Mobilität: Ne s'agit-il pas plutôt de « Angebotsorientierte Mobilität » ?</p>		x		1) - 4) Das Kapitel wird überarbeitet.
					x		5) Die Karte wird überarbeitet.
						x	6) Auf Ebene der Agglomeration besteht keine Fusswegplanung, die Netzlücken ausweist. 7) Das Kapitel wird überarbeitet.
					x		8) siehe Antwort zu Frage 3
				x			9) Der Begriff "nachfrageorientierte Mobilität" ist missverständlich und wird ersetzt durch "Steuerung der Nachfrage".
4	Brügg	ja		x			
5	Gampelen	ja		x			
6	Lyss	eher ja		x			
7	Meinisberg	ja		x			
9	Nidau	ja		x			
10	Orpund	ja		x			
11	Port	ja		x			
12	Scheuren	eher ja		x			
13	Schüpfen	ja		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Lattrigen	eher ja		x			
16	Twann-Tüscherz	ja		x			
17	Wengi	keine Angabe		x			

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kennntnisnahm e	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
18	VCS Regionalgruppe Biel	ja	<p>1) Kap. 6.2 findet unsere ganze Unterstützung und ist durchaus als Vorbild für andere Agglomerationen geeignet. Hier sind viele Punkte enthalten, die wir schon lange fordern. Wichtig finden wir auch die Erweiterung der drei "V" des Kantons mit einem vierten, "Verkehr vemetzen". Mit der zunehmenden Digitalisierung des Lebens ist gerade hier viel Potenzial vorhanden, um zu einer nachhaltigen Mobilität zu finden. Es wäre zu begrüßen, wenn auch der Kanton dies in das Berner Modell übernehmen würde.</p> <p>2) 6.6 MiV: wichtig bei der siedlungsverträglichen Gestaltung der Ortsdurchfahrten ist aus unserer Sicht, dass der Fokus nicht nur auf Verbesserungen für den MiV gelegt wird. Wir haben in der letzten Zeit bei solchen Sanierungen die Erfahrung gemacht, dass im Endeffekt die Ansprüche des MiV leider immer noch höher gewichtet werden als diejenigen des Langsamverkehrs und des ÖVs (Bspl. Lyss, Sanierung Hauptstrasse, Längsparkierung wird höher gewichtet als Sicherheit/Komfort für Fussgänger*innen und Velofahrer*innen).</p> <p>3) 6.8 nachfrageorientierte Mobilität: Bei den Mobilitätskonzepten beantragen wir, dass grundsätzlich beim Überschreiten des Minimalbedarfs an Parkplätzen (Wohnen und Arbeiten) gemäss BauV des Kantons ein Mobilitätskonzept erstellt werden muss.</p>	x	x	x	<p>2) Die Gestaltung von Ortsdurchfahrten muss alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen.</p> <p>3) Eine generelle Pflicht für Mobilitätskonzepte wird nicht als zielführend erachtet. Ein Mobilitätskonzept führt nicht zwingend zu einer Reduktion des Fahrtenaufkommens.</p>

6. Massnahmenblätter Landschaft: Sind Sie mit den Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema Landschaft einverstanden?

6. Fiches de mesures «Paysage» : Êtes-vous d'accord avec les contenus des fiches de mesures concernant le sujet «Paysage» ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kenntnisnahme	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja					
2	Bellmund	ja					
3	Biel/Bienne		<p>2) Les fiches de mesures actuellement disponibles ont été travaillées par seeland.biel/bienne en coordination étroite avec les instances municipales concernées, dans des délais très courts. A ce jour, elles ne sont pas encore tout à fait consolidées et doivent encore être complétées et adaptées dans les mois qui viennent, afin de correspondre aux exigences fixées par la Confédération et d'intégrer la totalité de mesures recensées sur territoire biennois.</p> <p>3) Massnahme, S. 9: L-Ü. 1, Seeufergebiet – Agglomeration: Ein Grossteil der betroffenen Flächen befindet sich gemäss Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung ISOS in Umgebungszonen (U-Zo) mit dem höchsten Erhaltungsziel «a» und dementsprechend für die Ortsbilder von eminenter Bedeutung; zudem ist namentlich der Strandboden von grossem gartendenkmalpflegerischem Interesse, dessen Schutzwert einer fachkundigen Abklärung bedarf. Auf diesen Umstand wird nur in indirekter Weise verwiesen. Antrag: Die Lücke betreffend Ortsbild und Denkmalpflege ist zu füllen: Bei den weiteren Beteiligten ist die Kantonale Denkmalpflege KDP aufzuführen; die Dokumentenliste ist mit dem ISOS und dem Kantonalen Bauinventar zu ergänzen.</p> <p>4) Die Massnahmenblätter L-Ü. 3 und L-Ü.4 sind mit der Rubrik «Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten» und dem Inhalt «Interessenkonflikte weiteren Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären» zu ergänzen. Die Lücke betreffend Ortsbild und Denkmalpflege ist zu füllen: Bei den weiteren Beteiligten ist die Kantonale Denkmalpflege KDP aufzuführen; die Dokumentenliste ist mit dem ISOS und dem Kantonalen Bauinventar zu ergänzen.</p> <p>5) Massnahme, S. 15: L-Ü. 5, Aufwertung historischer Bauten im Jura – Agglomeration. Die Lücke betreffend Ortsbild und Denkmalpflege ist zu füllen: Bei den weiteren Beteiligten ist die Kantonale Denkmalpflege KDP aufzuführen; die Dokumentenliste ist mit dem ISOS und dem Kantonalen Bauinventar zu ergänzen.</p>	x			2) Wird ergänzt.
4	Brügg	ja	RGSK.L.Ü3 (ARE Code 0371.2.038) ist mit einem zusätzlichen Massnahmenblatt zu ergänzen: Uferpark Erlen/Brüggmoos (vgl. Liste Agglomerationsprojekte (AP 4)). Der Uferpark ist ein wichtiger Bestandteil der Spitalentwicklung (vgl. Machbarkeitsstudie Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg).		x		Neues Massnahmenblatt Uferpark Erlen/Brüggmoos wird erstellt.
5	Gampelen	ja		x			
6	Lyss	eher nein	<p>1) Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht und AP4-Bericht gemachten Angaben (siehe Fragebogen) wie auch die zum Kartenband gemachten Ergänzungen in die Massnahmenblätter Landschaft entsprechend aufnehmen.</p> <p>2) L-Ü.3: Landschaftliche Aufwertung-Agglomeration: Aufnahme Uferbereiche Gebiet Alte Aare prüfen</p> <p>3) L-Ü.4: Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss: Freiraumkonzept sollte Siedlungsgebiete/Zentren der Gemeinden miteinschliessen (siehe städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss)</p>	x			2) Wird ergänzt. 3) Ist vorgesehen, wird präzisiert.
7	Meinisberg	ja		x			
9	Nidau	ja		x			
10	Orpund	ja		x			
11	Port	ja		x			
12	Scheuren	ja		x			
13	Schüpfen	ja		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Lattrigen	eher ja		x			
16	Twann-Tüscherz	keine Angabe		x			
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	ja		x			

7. Massnahmenblätter Siedlung: Sind Sie mit den Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema Siedlung einverstanden?

7. Fiches de mesures «Milieu bâti» : Êtes-vous d'accord avec les contenus des fiches de mesures sur le sujet «Milieu bâti» ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kenntnisnah e	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja		x			
2	Bellmund	keine Angabe		x			
3	Biel/Bienne		<p>1) Concernant l'horizon de mise en œuvre des mesures d'urbanisation, les échéances fixées peuvent être globalement soutenues. Compte tenu de la complexité des procédures requises et des dépendances qui échappent à l'action de la Ville de Bienne, elles ne peuvent toutefois en aucun cas être contraignantes ou impacter négativement l'évaluation du PA4 dans quelques années. Autrement dit, il conviendra de s'assurer que le non-respect desdites échéances ne puissent pas pénaliser la Ville de Bienne et impliquer une réduction de taux de subventionnement des projets du projet d'agglomération de 5e génération (dépendant en partie du taux de réalisation des mesures du PA4).</p> <p>2) Les fiches de mesures actuellement disponibles ont été travaillées par seeland.biel/bienne en coordination étroite avec les instances municipales concernées, dans des délais très courts. A ce jour, elles ne sont pas encore tout à fait consolidées et doivent encore être complétées et adaptées dans les mois qui viennent, afin de correspondre aux exigences fixées par la Confédération et d'intégrer la totalité de mesures recensées sur territoire biennois.</p> <p>3) Massnahme, S. 18: S-UV. 1 / S-SW.1, Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete – Agglomeration. Antrag: Das Massnahmenblatt S-UV. 1 ist mit der Rubrik «Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten» und dem Inhalt «Interessenkonflikte weiteren Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären» zu ergänzen. Die Lücke betreffend Ortsbild und Denkmalpflege ist zu füllen: Bei den weiteren Beteiligten ist die Kantonale Denkmalpflege KDP aufzuführen; die Do-kumentenliste ist mit dem ISOS und dem Kantonalen Bauinventar zu ergänzen.</p>	x			3) Wird ergänzt.
4	Brügg	ja	Massnahmenblatt S-VIV-1 > Perimeter anpassen		x		Wird angepasst.
5	Gampelen	ja		x			
6	Lyss	eher nein	<p>1) Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht und AP4-Bericht gemachten Angaben (siehe Fragebogen) wie auch die zum Kartenband gemachten Ergänzungen in die Massnahmenblätter Siedlung entsprechend aufnehmen.</p> <p>2) S-UV.12: Lyss, Gnossi: Standortbezeichnung "Gnossi" durch "Areal Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse" ersetzen</p> <p>3) S-UV.14: Lyss, Mühleplatz: Umsetzungsschritt "Baurechtl. Grundordnung" weglassen</p> <p>4) S-UV.15: Lyss, Seeland-Center: Perimeter im Plan überprüfen</p> <p>5) S-UV.17: Lyss, Bahnhofstrasse: Perimeter im Plan überprüfen, Realisierung in Teilgebieten ab 2026</p> <p>6) S-UV.18: Lyss, Hirschenplatz / Hauptstrasse: Auf-/Umzonung; Realisierung in Teilgebieten ab 2026</p> <p>7) S-UV.21: Lyss, Viehmarktplatz: Perimeter überprüfen</p> <p>8) S-SW.1.6: Lyss, Busswil: Busswil Aumatt, z.Z. Mischzone, Regionaler Wohnschwerpunkt überprüfen/aufheben</p> <p>9) S-VA.1.4: Lyss, Aumatt Busswil: Erweiterung gegen Süden möglichst der bestehenden Bahnlinie entlang mit Gemeinde prüfen, auch Abgrenzung/Einbezug zu S-SW.1.6 (siehe vorangehender Punkt)</p>	x	x	x	<p>2) Bezeichnung wird angepasst.</p> <p>3) Wird korrigiert.</p> <p>4) Perimeter wird angepasst.</p> <p>5) Massnahme wird in A-Horizont verschoben.</p> <p>6) Massnahme wird in B-Horizont verschoben.</p> <p>7) Perimeter wird angepasst.</p> <p>8) Der Wohnschwerpunkt wird aufgehoben.</p> <p>9) Das Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten weist den Koordinationsstand Vororientierung auf. Der Perimeter ist bei der Überführung in eine Festsetzung zu definieren.</p>
7	Meinisberg	ja		x			
9	Nidau	ja		x			
10	Orpund	ja		x			
11	Port	ja		x			
12	Scheuren	ja		x			
13	Schüpfen	ja		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Lattrigen	eher ja		x			
16	Twann-Tüscherz	keine Angabe		x			
17	Wengi	keine Angabe		x			

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kennzeichn e	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
18	VCS Regionalgruppe Biel	eher ja	Wir fordern, dass bei Umstrukturierungs und Verdichtungsgebieten im Bereich Wohnen wie auch bei Wohnschwerpunkten mit hoher Erschliessungsqualität schon hier neben Forderungen nach hoher architektonischer Qualität auch Vorgaben bez. Mobilität, d.h. autoarme und -freie Siedlungen stehen müssen. Nur so lassen sich die gesteckten Ziele im Bereich Mobilität erreichen.			x	Für Nutzungen ab einem Schwellenwert von 50 Parkplätzen wird ein Mobilitätskonzept verlangt. Die Umsetzung (u.a. in Form von autoarmen oder -freien Siedlungen) ist auf kommunaler Ebene zu regeln.

8. Massnahmenblätter Kombinierte Mobilität (KM) und Langsamverkehr (LV): Sind Sie mit den Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema Kombinierte Mobilität (KM) und Langsamverkehr (LV) einverstanden?
8. Fiches de mesures «Mobilité combinée (MC)» et «Mobilité douce (MD)» : Êtes-vous d'accord avec les contenus des fiches de mesures sur les sujets «Mobilité combinée (MC)» et «Mobilité douce (MD)» ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kenntnisnahme berücksichtigt berücksichtigt nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja		x	
2	Bellmund	ja	<p>1) LV-Ü.7.10 / Fuss- und Fahrradweg entlang Hauptstrasse Bellmund - St. Niklaus HB 14 / Sicherheitsdefizite auf Schulweg Hueb Richtung Nidau: Mit den beiden Massnahmen soll der Schulweg mit einem Fuss- und Fahrradweg von der Hauptstrasse Bellmund - St. Niklaus sowie einer Temporeduktion Bellmund Hueb-Nidau gesichert werden. Der Gemeinderat Bellmund ist der Meinung, dass die Sicherheit für Radfahrer von der Hueb abwärts Richtung Nidau zusätzlich mittels Markierung eines Radstreifens erhöht werden kann und beantragt die Erweiterung des Perimeters des geplanten Radwegs Bellmund-Merzligen-Herzigen bis nach Nidau.</p> <p>2) Im Rahmen der Schulweg Sicherung sieht der Gemeinderat auch an der Jengasse beim Schulhaus Handlungsbedarf und beantragt die Prüfung einer Temporeduktion.</p> <p>3) Verkehrsberuhigung Bellmund: Im Agglomerationsprogramm der 3. Generation wurden Verkehrsberuhigungsmassnahmen für die Bellmunder Quartiere im Massnahmenpaket aufgenommen. Der Gemeinderat hat aufgrund von umfangreichen Abklärungen und gestützt auf Expertisen auf die Einführung von Tempo 30-Zonen verzichtet. Wir bitten Sie daher, diese Massnahme zu löschen.</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>1) Der Handlungsbedarf im Abschnitt Bellmund-Nidau ist im regionalen Velonetzplan ausgewiesen. Zuständig ist der OIK-III. Das Anliegen wird weitergeleitet.</p> <p>2) Zuständig ist der OIK-III. Das Anliegen wird weitergeleitet.</p> <p>3) Wir nehmen zur Kenntnis, dass die Gemeinde Bellmund die im AP3 vorgesehenen Bundes- und Kantonsbeiträge nicht beansprucht.</p>
3	Biel/Bienne		<p>Il sera en outre nécessaire de leur ajouter les mesures visant au réaménagement de la rue de l'Allée et du chemin du Sureau ainsi que les mesures issues du Plan sectoriel vélo 2035 de la Ville de Bienne au terme de la procédure d'information et participation relatif à celui-ci.</p> <p>2) Les fiches de mesures actuellement disponibles ont été travaillées par seeland.biel/bienne en coordination étroite avec les instances municipales concernées, dans des délais très courts. A ce jour, elles ne sont pas encore tout à fait consolidées et doivent encore être complétées et adaptées dans les mois qui viennent, afin de correspondre aux exigences fixées par la Confédération et d'intégrer la totalité de mesures recensées sur territoire biennois.</p> <p>3) Massnahme MIV-Auf.4, MIV-Auf.5, MIV-Auf.6: Das Massnahmenblatt MIV-Auf.4 ist mit der Rubrik «Koordinationsbedarf, Abhängigkeiten» und dem Inhalt «Interessenkonflikte weiteren Schutzanliegen sind im Einzelfall zu klären» zu ergänzen. Die Lücke betreffend Ortsbild und Denkmalpflege ist zu füllen: Bei den weiteren Beteiligten ist die Kantonale Denkmalpflege KDP aufzuführen; die Dokumentenliste ist mit dem ISOS und dem Kantonalen Bauinventar zu ergänzen.</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>1) Die zusätzlichen Massnahmen werden aufgenommen.</p> <p>3) Wird ergänzt.</p>
4	Brügg	eher nein	Die Massnahmen im Zusammenhang mit der Spitalplanung und der multimodalen Verkehrsdrehscheibe sind nicht berücksichtigt (vgl. Liste Agglomerationsprojekte (AP 4) und weitere Beilagen).	x	Die Massnahmen im Zusammenhang mit dem geplanten Standort für das Spitalzentrum Biel werden gemäss Absprache mit Gemeinde und Kanton vom 02.04.2020 übernommen. Betreffend multimodale Drehscheibe siehe Antwort zu Frage 3.
5	Gampelen	ja		x	

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kennzeichn e	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
6	Lyss	eher nein	<p>1) Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht und AP4-Bericht gemachten Angaben (siehe Fragebogen) wie auch die zum Kartenband gemachten Ergänzungen in die Massnahmenblätter KM und LV entsprechend aufnehmen.</p> <p>2) KM-B.1: Veloparkierung / B+R und B-Sharing: Die Erweiterung der B+R-Anlagen Bahnhof Lyss wie auch die Neugestaltung der B+R-Anlage in Bahnhof Buswil sind aufzunehmen.</p> <p>3) LV-Ü.1.: Langsamverkehrsmassnahmen-Agglomeration: Massnahmenpaket ergänzen: LV-Ü.1.11: Aufwertung und Ergänzung Langsamverkehrsnetz Zentrum Lyss (Grundlage: Neuer Städtebaulicher Richtplan Zentrum) insbesondere mit den geplanten Aufwertungen entlang des Lyssbachs</p> <p>4) LV-Ü.6: Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord: Ergänzung Quantitative Angaben, Dokumente: Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss</p> <p>5) LV-Ü.7.16: Massnahmenpaket: Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche: Abgestützt auf den neuen Städtebaulichen Richtplanes Zentrum Lyss sind die neu vorgesehenen Platzgestaltungen Bahnhofplatz/Bangertepark sowie Viehmarktplatz als eigenständige Massnahmenblätter aufzunehmen</p> <p>6) Route entlang des Lyssbachs: Kombinierte Komfort- + Direktroute (bisher nur Komfortroute)</p> <p>7) Der Korridor für eine allfällige Velovorrangroute ist in Richtung Osten zu vergrössern.</p>	x	x		<p>2) Die B+R Anlage Bahnhof Buswil ist im AP1/AP2 enthalten Massn. Die Erweiterung der B+R-Anlage Bahnhof Lyss wird in die neue Massnahme KM-Mu.3 "Multimodale Drehscheibe Bahnhof Lyss" integriert.</p> <p>3) Die Aufwertung der Veloroute entlang des Lyssbachs wird als neue Massnahme MIV-Auf.2.4 in RGSK und AP (A-Horizont) aufgenommen.</p> <p>4) Wird ergänzt.</p> <p>5) Die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist Bestandteil der neuen Massnahme KM-Mu.3 "Multimodale Drehscheibe Bahnhof Lyss". Die Neugestaltung des Viehmarktplatzes wird als neue Massnahme MIV-Auf.10.1 in RGSK und AP (B-Horizont) aufgenommen.</p> <p>6) An der Bezeichnung als Komfortroute wird nach Absprache mit der Gemeinde festgehalten.</p> <p>7) Auf die Erweiterung wird nach Absprache mit der Gemeinde verzichtet.</p>
7	Meinisberg	ja		x			
8	Mörigen		<p>1) Wir sehen jedoch der Verlangsamung des Verkehrs (MIV) und der angedachten Integrierung des Veloverkehrs in Ipsach skeptisch entgegen. Der Verkehrsfluss ist so nicht mehr gewährleistet.</p> <p>2) In diesem Zusammenhang erlauben wir uns nochmals die Bemerkung, dass für das Velonetz der Route rechtes Bielerseeufer in Nidau Richtung Biel einen unzureichenden Anschluss besteht. Anstatt den Veloverkehr auf der gut befahrenen Strasse zu integrieren, soll dieser Veloroute eine komfortable Durchfahrt bis nach Biel gewährt werden.</p>	x	x		Die gewünschte Verbesserung ist gemäss Massnahme LV-Ü.1.7-10 vorgesehen.
9	Nidau	ja		x			
10	Orpund	ja		x			
11	Port	ja		x			
12	Scheuren	eher ja		x			
13	Schüpfen	ja		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Lattrigen	eher ja	LV-Ü.1.3 Korridor rechtes Bielerseeufer, Kantonsstrasse: Umgestaltung Ortseingang Lattrigen-West: Der Gemeinderat fordert, dass er rechtzeitig über die geplanten Massnahmen orientiert wird. --> Mitsprache bei der Planung!	x			Zuständig ist der OIK-III > Anliegen wird weitergeleitet.
16	Twann-Tüscherz	keine Angabe		x			
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	eher ja	<p>1) Es fehlt eine Massnahme zur Ausdehnung des Projekts Velospot auf die ganze Agglomeration.</p> <p>2) Bezüglich Veloverkehr verweisen wir auf die Mitwirkung (auch zum Velonetzplan) von Pro Velo, die von uns unterstützt wird. Klar ist, dass die Massnahmen für den Langsamverkehr vorgezogen werden müssen. Wenn gerade Schulwegsicherheit ein Thema ist, geht es nicht an, solche Massnahmen nicht sofort zu realisieren. Diese Massnahmen dürfen nicht auf eine Periode 2028-2031 geschoben werden (Velonetzplan). Grundsätzlich ist es aber schwierig, die Massnahmen bez. Langsamverkehr und kombinierte Mobilität zu beurteilen, wenn nicht klar ist, welche Massnahmen aus dem Velonetzplan in das Agglomerationsprogramm überführt werden.</p>		x		<p>1) Die Erweiterung des Veloverleih-Systems ist im regionalen Velonetzplan enthalten und wird nach der Mitwirkung in das RGSK aufgenommen.</p> <p>2) Die Realisierungshorizonte werden überprüft (siehe Mitwirkungsbericht zum regionalen Velonetzplan). Die Massnahmen, die in das Agglomerationsprogramm aufgenommen werden, sind im Velonetzplan bezeichnet (Massnahmenliste in Kapitel 6).</p>

9. Massnahmenblätter motorisierter Individualverkehr (MIV): Sind Sie mit den Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema motorisierter Individualverkehr (MIV) einverstanden?

9. Fiches de mesures «Trafic individuel motorisé (TIM)» : Êtes-vous d'accord avec les contenus des fiches de mesures sur le sujet «Trafic individuel motorisé (TIM)» ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kenntnisnahme	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja		x			
2	Bellmund	ja		x			
3	Biel/Bienne		<p>1) Il sera également nécessaire d'ajouter les mesures d'accompagnement en matière de circulation relative à la branche Est de l'A5 (MAC) pertinentes. En effet, certaines composantes de ces MAC (p.ex. voies cyclables) répondent aux critères des projets d'agglomération.</p> <p>2) Les fiches de mesures actuellement disponibles ont été travaillées par seeland.biel/bienne en coordination étroite avec les instances municipales concernées, dans des délais très courts. A ce jour, elles ne sont pas encore tout à fait consolidées et doivent encore être complétées et adaptées dans les mois qui viennent, afin de correspondre aux exigences fixées par la Confédération et d'intégrer la totalité de mesures recensées sur territoire biennois.</p> <p>3) MIV-Auf.6 Neugestaltung Bahnhofplatz Biel: Cette mesure n'est pas une mesure MIV, elle doit être classée dans la rubrique «Kombinierte Mobilität».</p>	x	x		<p>1) Wird ergänzt.</p> <p>3) Die Massnahme umfasst neben dem Bahnhofplatz auch die Bahnhofstrasse und den Guisanplatz.</p>
4	Brügg	keine Angabe	Massnahme MIV-E.2 Spitalzubringer Biel ist zu streichen bzw. auf den neuen Standort anzupassen (vgl. Machbarkeitsstudie „Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg“).			x	Der Spitalzubringer Biel kann gestrichen werden, wenn der Standortentscheid definitiv gefallen ist.
5	Gampelen	ja		x			
6	Lyss	eher nein	<p>1) Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum Bericht gemachten Angaben in die jeweiligen Massnahmenblätter übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt)</p> <p>2) MIV-Auf.1: Sanierung Ortsdurchfahrten: Kantonsstrassen-Agglomeration: Das Projekt "Kreiselgestaltung Hirschenplatz" fehlt in den MB</p> <p>3) MIV-Auf.2: Aufwertung Strassenraum: Gemeindestrassen-Agglomeration: Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Aarbergstrasse als ehemaligen Kantonsstrasse ist aufzunehmen</p> <p>4) MIV-Auf.2.1: In Karte auf den gesamten Industriering ausweiten</p>	x	x	x	<p>2) Zuständig ist der OIK III > Hinweis wird weitergeleitet.</p> <p>3) Wird als neue Massnahme MIV-Auf.2.2 in RGSK und AP (A-Horizont) aufgenommen.</p> <p>4) Karte wird angepasst.</p>
7	Meinisberg	ja		x			
9	Nidau	ja		x			
10	Orpund	ja		x			
11	Port	ja		x			
12	Scheuren	eher ja		x			
13	Schüpfen	ja		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Lattrigen	eher ja	MIV-Auf.1.4 Ortsdurchfahrt Sutz-Lattrigen, Einfahrtstor Ost / Knoten Humi: Der Gemeinderat fordert, dass er rechtzeitig über die geplanten Massnahmen orientiert wird. --> Mitsprache bei der Planung!	x			Zuständig ist der OIK-III > Anliegen wird weitergeleitet
16	Twann-Tüscherz	keine Angabe		x			
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	eher ja	Sanierung Ortsdurchfahrten: Diese Massnahmen sollten immer auch als Massnahmen Langsamverkehr realisiert werden. Es wird zwar schon auf die Standards des Kantons verwiesen, aber häufig werden die dann nur für den MIV erreicht, nicht aber für den Langsamverkehr.	x			Die Gestaltung von Ortsdurchfahrten muss alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen.

10. Massnahmenblätter nachfrageorientierte Mobilität (NM): Sind Sie mit den Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema nachfrageorientierte Mobilität (NM) einverstanden?

10. Fiches de mesures «Mobilité axées sur la demande» (MAD) : Êtes-vous d'accord avec les contenus des fiches de mesures sur le sujet «Mobilité axée sur la demande» ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kenntnisnahme	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	ja		x			
2	Bellmund	eher ja	Dosieranlagen Ipsach Herdi und Kreuzweg; Erhöhung Durchfahrtswiderstand / Fahrverbot Hohlenweg. Antrag: Zubringerdienst anstelle Fahrverbot. Mit der Einführung einer Dosieranlage in Ipsach ist mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen am Hohlenweg in Bellmund zu rechnen. Um dem Mehrverkehr entgegenzuwirken soll ein Fahrverbot errichtet werden. Der Gemeinderat kann die Errichtung eines Fahrverbots nicht unterstützen und beantragt anstelle des Fahrverbots ein "Zubringerdienst gestattet".	x			Die flankierenden Massnahmen zu den Dosieranlagen werden in Absprache mit den betroffenen Gemeinden definiert
3	Biel/Bienne		2) Les fiches de mesures actuellement disponibles ont été travaillées par seeland.biel/bienne en coordination étroite avec les instances municipales concernées, dans des délais très courts. A ce jour, elles ne sont pas encore tout à fait consolidées et doivent encore être complétées et adaptées dans les mois qui viennent, afin de correspondre aux exigences fixées par la Confédération et d'intégrer la totalité de mesures recensées sur territoire biennois.	x			
4	Brügg	eher nein	1) vgl. Liste Agglomerationsprojekte (AP 4) > div. Massnahmen (inkl. multimodale Verkehrs Drehscheibe Bahnhof Brügg) 2) Massnahme MIV-E.2 Spitalzubringer Biel > auf neuen Ort anpassen		x	x	1) Siehe Antwort zu Fragen 3 und 8. 2) siehe Antwort zu Frage 9.
5	Gampelen	ja		x			
6	Lyss	eher ja	Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht gemachten Angaben (siehe entsprechenden Fragebogen) in die Bereinigung des Berichtes AP4 und die jeweiligen Massnahmenblätter AP4 übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt)	x			
7	Meinisberg	eher nein	Keine künstliche Blockierung des MIV durch Fahrbahnhaltestellen	x			
9	Nidau	ja	Eine Fussgänger- (ev. auch Veloverbindung) unter dem asm Trassée, von der heutigen Industriezone GI 3 Nidau (künftige Mischzone, Gegenstand Ortsplanungsrevision) an der Ipsachstrasse zum Beundenring (bei asm Haltestelle Beunden), sollte dringend realisiert werden. Das ehemalige Mikronareal (G+F) soll künftig massiv verdichtet und ausgebaut werden. Dafür sind bereits Investoren an die Stadt Nidau herangetreten. Die Stadt hat entsprechende Anträge an das BAV und die asm gestellt.		x		Wird als neue Massnahme aufgenommen (B-Horizont).
10	Orpund	ja		x			
11	Port	ja		x			
12	Scheuren	eher ja		x			
13	Schüpfen	ja		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Lattrigen	eher ja		x			
16	Twann-Tüscherz	ja	Der landschaftliche Eingriff am linken Bielerseeufer durch die A5 und die Doppelspur SBB ist durch einen Bau des Tüscherz-Alfermée-Tunnels und Rückbau der A5 zu minimieren.				Die Tunnelumfahrung ist im Richtplan Linkes Bielerseeufer als langfristige Option enthalten.
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	ja	1) Das Projekt "Covoiture dans l'Arc jurassien" muss ausgedehnt werden auf die Agglomeration Biel (Bözigenfeld), dies muss als Massnahme mit Priorität A in der nachfrageorientierten Mobilität aufgenommen werden. 2) Das Angebot Velospot Biel ist auf die ganze Agglomeration auszudehnen, eine entsprechende Massnahme mit Priorität A ist aufzunehmen.		x	x	1) Die Stadt Biel und die Region Jura bernois.Bienne eteiligen sich bereits am Projekt. Das Potenzial wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts Bözigenfeld geprüft. 2) Die Erweiterung des Veloverleih-Systems ist im regionalen Velonetzplan enthalten und wird nach der Mitwirkung in das RGSK aufgenommen.

11. Sollen zusätzliche Massnahmen aufgenommen werden? Wenn ja, welche?

11. Faut-il intégrer des mesures supplémentaires ? Si oui, lesquelles?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kennzeichnend berücksichtigt nicht berücksichtigt	berücksichtigt pris en compte nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	nein		x		
2	Bellmund	nein	Dosieranlagen Ipsach Herdi und Kreuzweg; Erhöhung Durchfahrtswiderstand / Fahrverbot Hohlenweg. Antrag: Zubringerdienst anstelle Fahrverbot			siehe Antwort zu Frage 10
4	Brügg	ja	1) vgl. Liste Agglomerationsprojekte (AP 4) > div. Massnahmen (inkl. multimodale Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Brügg) 2) Massnahme MIV-E.2 Spitalzubringer Biel > auf neuen Ort anpassen		x	1) Siehe Antwort zu Fragen 3 und 8. 2) siehe Antwort zu Frage 9.
5	Gampelen	nein		x		
6	Lyss	ja	Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht gemachten Angaben (siehe entsprechenden Fragebogen) in die Bereinigung des Berichtes AP4 und die jeweiligen Massnahmenblätter AP4 übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt)	x		
7	Meinisberg	ja	Beibehaltung der Buslinie Orpund-Pieterlen-Lengnau-Grenchen (= Rückkommensantrag auf nicht sachgerechten Entscheid des Kantons)		x	Ist nicht Gegenstand des AP. Die Einstellung der Linie (Versuchsbetrieb) wurde vom Grossen Rat aufgrund der ungenügenden Nachfrage beschlossen.
9	Nidau	ja	Eine Fussgänger- (ev. auch Veloverbindung) unter dem asm Trassée, von der heutigen Industriezone GI 3 Nidau (künftige Mischzone, Gegenstand Ortsplanungsrevision) an der Ipsachstrasse zum Beundenring (bei asm Haltestelle Beunden), sollte dringend realisiert werden. Das ehemalige Mikronareal (G+F) soll künftig massiv verdichtet und ausgebaut werden. Dafür sind bereits Investoren an die Stadt Nidau herangetreten. Die Stadt hat entsprechende Anträge an das BAV und die asm gestellt.			Siehe Antwort zu Frage 10.
10	Orpund	nein		x		
11	Port	nein		x		
12	Scheuren	nein		x		
13	Schüpfen	nein		x		
14	Studen	nein		x		
15	Sutz-Lattrigen	nein		x		
16	Twann-Tüscherz	ja	Der landschaftliche Eingriff am linken Bielerseeufer durch die A5 und die Doppelspur SBB ist durch einen Bau des Tüscherz-Alfermée-Tunnels und Rückbau der A5 zu minimieren.	x		Die Tunnelumfahrung ist im Richtplan Linkes Bielerseeufer als langfristige Option enthalten.
17	Wengi	keine Angabe		x		
18	VCS Regionalgruppe Biel	ja	1) Das Projekt "Covoiturage dans l'Arc jurassien" muss ausgedehnt werden auf die Agglomeration Biel (Bözingenfeld), dies muss als Massnahme mit Priorität A in der nachfrageorientierten Mobilität aufgenommen werden. 2) Das Angebot Velospot Biel ist auf die ganze Agglomeration auszudehnen, eine entsprechende Massnahme mit Priorität A ist aufzunehmen.			1) Siehe Antwort zu Frage 10. 2) Siehe Antwort zu Frage 10.

12. Kartenband: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Karten?

12. Ouvrage cartographique : Avez-vous des remarques sur certaines cartes ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kennzeichn e	berücksichtigt pris en compte	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	nein		x			
2	Bellmund	keine Angabe		x			
4	Brügg	nein		x			
5	Gampelen	nein		x			
6	Lyss	ja	Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht gemachten Angaben (siehe entsprechenden Fragebogen) in die Bereinigung des Berichtes AP4 und die jeweiligen Massnahmenblätter AP4 übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt)	x			
7	Meinisberg	nein		x			
9	Nidau	nein		x			
10	Orpund	keine Angabe		x			
11	Port	nein		x			
12	Scheuren	nein		x			
13	Schüpfen	nein		x			
14	Studen	ja		x			
15	Sutz-Lattrigen	nein		x			
16	Twann-Tüscherz	keine Angabe		x			
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	nein		x			

13. Weitere Bemerkungen: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation?

13. Autres remarques : Avez-vous d'autres remarques concernant le Projet d'agglomération Bienne/Lyss de 4e génération ?

Nr.	Eingabe Contributeur	Antwort Réponse	Kommentar Commentaire	Kennzeichn e	berücksichtigt pris en	nicht berücksichtigt	Antwort Réponse
1	Aegerten	nein		x			
2	Bellmund	keine Angabe		x			
3	Biel/Bienne		1) Le Conseil municipal de Bienne vous remercie du travail intensif fourni pour élaborer l'ensemble de la documentation. L'adaptation des instruments aux nouvelles exigences fédérales constituait un défi, dans les délais imposés. La collaboration avec les instances communales (Urbanisme et Infrastructures) a permis de prendre en compte les attentes et besoins de la Ville de Bienne. Néanmoins, lors de l'examen des documents soumis à la présente procédure de participation publique, certaines lacunes ont été identifiées. Plusieurs thèmes méritent aussi encore d'être approfondis. Le Conseil municipal vous invite à y apporter le soin nécessaire, afin de maximiser les chances d'obtenir les subventions nécessaires à la réalisation des projets liés au PA4. 2) Afin de finaliser le Projet d'agglomération de 4e génération, le Conseil municipal invite seeland.biel/bienne à poursuivre la collaboration avec les Départements urbanisme et infrastructures de la Ville de Bienne.	x			
4	Brügg	ja	Die Massnahmenliste wurde auf der Basis der Machbarkeitsstudie "Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg" entwickelt. Weiter berücksichtigt die Massnahmenliste die regionale Anbindung beim Veloverkehr und laufende Projekte. Die vorgeschlagenen Massnahmen für die Verbesserung der Velowegnetze (kantonales Velonetz, regionales Velonetz) sind teilweise noch im Entwurfsstadium und bedürfen weitere Konkretisierungen im Zuge der Standortentwicklung neues Spitalzentrum. In der Massnahmenliste sind Stand der Dinge klare Aussagen formuliert.	x			
5	Gampelen	nein		x			
6	Lyss	ja	Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum RGSK-Bericht gemachten Angaben (siehe entsprechenden Fragebogen) in die Bereinigung des Berichtes AP4 und die jeweiligen Massnahmenblätter AP4 übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt)	x			
7	Meinisberg	ja	Seite 66, 6 Überschrift „Kapitel 6.1 bis 0“ – wahrscheinlich eher „bis 6.8“		x		Wird korrigiert.
8	Mörigen		1) Für die Gemeinde Mörigen ergeben sich zur Zeit innerhalb der Gemeindegrenzen, was von überregionaler Bedeutung wäre, keine erheblichen Einwände. 2) Der Aufbau der Unterlagen ist detailliert, aufschlussreich und sehr ausgiebig. Zum Fragebogen haben wir keine negativen Bemerkungen.	x			
9	Nidau	nein		x			
10	Orpund	keine Angabe		x			
11	Port	nein		x			
12	Scheuren	nein		x			
13	Schüpfen	nein		x			
14	Studen	ja	MIV-E.3: Der Autobahnanschluss (Vollanschluss) Studen ist prioritär zu behandeln und der Planungshorizont nach Möglichkeit anzupassen.	x			Die Priorität C betrifft den Realisierungshorizont, nicht die Planungsschritte gemäss Massnahmenblatt.
15	Sutz-Lattrigen	nein		x			
16	Twann-Tüscherz	ja	Falls der Vingelz-Tunnel realisiert wird, ist eine Weiterführung des Verkehrs mit einem Tüscherz-Alfermée-Tunnel zwingend.	x			Die Tunnelumfahrung ist im Richtplan Linkes Bielerseeufer als langfristige Option enthalten.
17	Wengi	keine Angabe		x			
18	VCS Regionalgruppe Biel	nein		x			
19	Grüne Seeland		Leider fehlten den Grünen Seeland die Ressourcen, sich eingehend mit den Mitwirkungen zum RGSK, zum Agglomerationsprogramm und zum Velonetzplan auseinanderzusetzen. Wir haben uns deshalb mit verschiedenen Organisationen kurz geschlossen und unterstützen so voll und ganz die Eingaben der VCS Regionalgruppe Biel zum RGSK und zum Agglomerationsprogramm wie auch die Eingabe von Pro Velo zum Velonetzplan. Wir würden uns freuen, wenn diese Eingaben Eingang in die Bearbeitung der Programme finden würden.	x			