

# Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland Mitwirkungsbericht

---

---

5. August 2020



## **Impressum**

### **Auftraggeber**

Verein seeland.biel/bienne

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

### **Bearbeitung**

Kontextplan AG, Bern: Julian Baker, Camille Girod, Michel Schmid.

BHP Raumplan AG, Bern: Thomas Berz, Bernhard Gerber

## Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zum Regionalen Velonetzplan Biel-Seeland fand vom 10. Februar bis 31. März 2020 statt. Insgesamt 39 Stellungnahmen wurden von Gemeinden, Organisationen, Parteien, Verbände und Privaten eingereicht. 31 Mitwirkende haben den zur Verfügung gestellten Fragebogen ganz oder teilweise ausgefüllt. 8 Eingaben wurden in freier Form eingereicht.

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

## Mitwirkungseingaben

### Total: 39 Eingaben

#### 31 Gemeinden

Aarberg  
 Aegerten  
 Arch  
 Bellmund  
 Biel  
 Brugg  
 Bütigen  
 Büren an der Aare  
 Gampelen  
 Grossaffoltern  
 Hemrigen  
 Ins  
 Kappelen  
 Lengnau  
 Lyss  
 Meinisberg  
 Mörigen  
 Nidau  
 Orpund  
 Port  
 Rapperswil  
 Rüti bei Büren  
 Safnerb  
 Scheuren  
 Schüpfen  
 Siselen  
 Studen  
 Sutz-Lattrigen  
 Twann-Tüscherz  
 Wengi  
 Worben

#### 6 Organisationen, Parteien, Verbände

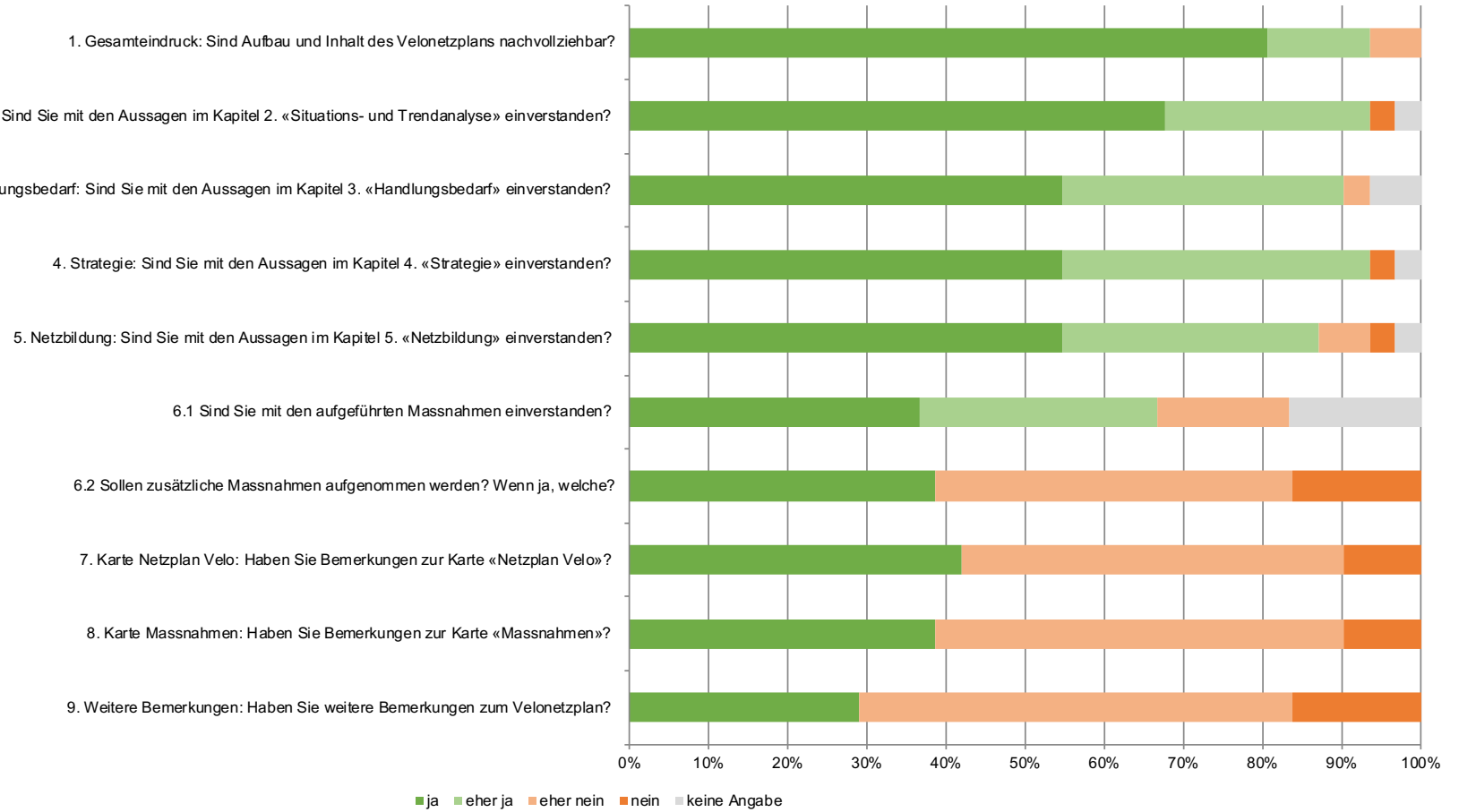
Grüne Seeland  
 Grünliberale Partei Biel/Bienne  
 Komitee N5 Bielersee so nicht!  
 Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bemois  
 SP Twann-Tüscherz-Ligerz  
 Verband der Gemeinden des Seebezirks

#### 2 Private

Gruppe Pont K2.572.300/1.211.050  
 Privatperson

**Statistische Auswertung**

Die statistische Auswertung bezieht sich auf die 31 ausgefüllten Fragebogen.



## 1. Gesamteindruck: Sind Aufbau und Inhalt des Velonetzplans nachvollziehbar?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Arch	ja		x	
4	Bellmund	ja		x	
5	Biel/Bienne				
6	Brügg	eher nein	<p>1) Der regionale Velonetzplan ist schlecht lesbar und kann in der vorliegenden Form kaum für eine Veloförderung in der Region oder der Gemeinde gebraucht werden. Erschwerend für die Lesbarkeit aber auch Umsetzung ist, dass die «regionale» Legende weder mit der «kantonalen» (Sachplan Veloverkehr) noch der «städtischen» Legende (Stadt Biel) abgestimmt ist.</p> <p>2) Für Brügg wichtige Festlegungen/Projekte (VIV Brüggmoos, Spitalplanung) sind im regionalen Velonetzplan nicht berücksichtigt.</p>	x	<p>1) Die verwendeten Routenkategorien sind mit dem Kanton (TBA) abgesprochen. Der Sachplan Velo der Stadt Biel und der regionale Velonetzplan verwenden die gleichen Routenkategorien.</p> <p>2) Siehe Antwort zu Frage 5.</p>
7	Büetigen	ja		x	
8	Büren an der Aare	ja		x	
9	Gampelen	ja		x	
10	Grossaffoltern	ja		x	
11	Herrigen	ja		x	
12	Ins	eher ja		x	
13	Kappelen	ja		x	
14	Lengnau	ja		x	
15	Lyss	eher ja		x	
16	Meinisberg	ja		x	
17	Mörigen		<p>1) Für die Gemeinde Mörigen ergeben sich zur Zeit innerhalb der Gemeindegrenzen, was von überregionaler Bedeutung wäre, keine erheblichen Einwände.</p> <p>2) Der Aufbau der Unterlagen ist detailliert, aufschlussreich und sehr ausgiebig. Zum Fragebogen haben wir keine negativen Bemerkungen.</p>	x	
18	Nidau	ja	<p>Der Gemeinderat von Nidau begrüsst:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- dass die Planung der Velorouten von der Region und in der Region koordiniert und vernetzt erfolgt.</li> <li>- die Schaffung einer regionalen Koordinationsstelle Velo zum Wissensaustausch und zum Abstimmen von Massnahmen und Minimalstandards über die Gemeindegrenzen hinweg.</li> <li>- die Förderung des Veloverkehrs und ist einverstanden, den Anteil des Veloverkehrs am Modal Split zu erhöhen.</li> <li>- das Bestreben, Schwachstellen zu beheben und den Ausbau der Velourouten, insbesondere mit Blick auf die Erhöhung der Sicherheit, gerade für Schülerinnen und Schüler sowie weniger geübte Velofahrerinnen und Velofahrer.</li> <li>- die Förderung der kombinierten Mobilität zwischen Fahrrad und ÖV und unterstützt den Ausbau des Bike und Ride Angebots sowie die Ausweitung der Standorte für das Bikesharing.</li> </ul>	x	
19	Orpund	ja		x	
20	Port	ja		x	
21	Rapperswil	eher ja		x	
22	Rüti bei Büren	eher ja		x	
23	Safnern	ja		x	
24	Scheuren	ja		x	
25	Schüpfen	ja		x	
26	Siselen	ja		x	
27	Studen	ja		x	
28	Sutz-Lattrigen	ja		x	
29	Twann-Tüscherz	ja		x	
30	Wengi	ja		x	
31	Worben	ja		x	
35	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bemois		ProVelo sieht die Verkehrsplanung im Rahmen der Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen. Diese fordern in Ziel 11.2 folgendes: «Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen.» Für ProVelo ist dies der eigentliche Rahmen dieser Planungen, an dem wir uns für die Zukunft messen wollen.	x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennisnahme berücksichtigt	nicht	Antwort
39	Privatperson	eher nein	Es hat sich ein grober Fehler bei folgender Massnahme eingeschlichen: M59 Büren a.d.A. - Rüti b.B.: Netzlücke; Unterführung unter Autobahn und Bahnlinie fehlt. Mögliche Massnahme: Velo-Unterführung Büren a.d.A. An besagter Stelle gibt es keine Autobahn und eine Velo-Unterführung unter der Bahnlinie braucht es auch keine. Die zuständigen Stellen sind am Erarbeiten einer tragfähigen Lösung.	x		Der Massnahmentext wird angepasst.

## 2. Situations- und Trendanalyse: Sind Sie mit den Aussagen im Kapitel 2. «Situations- und Trendanalyse» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Arch	eher ja		x	
4	Bellmund	ja		x	
5	Biel/Bienne		<p>1) Le rapport est, au niveau des contenus (méthodologie, vision stratégique, analyse), faible. En effet, les concepts utilisés ne sont jamais définis (par exemple, il n'y a aucune définition ou explication sur les chemins de l'écoles, les points noirs vélos, etc.), les sources utilisées sont listées en début de rapport, mais aucun renvoi à la source n'est précisé lorsqu'une valeur statistique est mentionnée ce qui porte à confusion. Le rapport ne comporte presque pas d'analyses détaillées, des données sont rapportées sans interprétation ou explications, tout comme des statistiques régionales sont citées sans proposer d'analyses territoriales plus fines entre les communes. Par exemple, concernant la partie sur les accidents, il est mentionné que les accidents se passent principalement sur les tronçons à faible trafic (49%) sans préciser qu'en chiffre absolu, c'est également sur les axes à faible trafic que la majorité des cyclistes circulent, d'où une probable explication des résultats. Même chose pour les accidents survenus sur les tronçons signalés à 50 km/h ou plus (88%) ; il devrait être précisé qu'en dehors des localités, la plupart des routes ont une vitesse signalée de 80 km/h, d'où ces chiffres conséquents.</p> <p>2) Toujours dans le chapitre accident, le rapport mentionne les « points noirs vélos » (Unfallschwerpunkte) et montre qu'une grande partie se situe sur le territoire biennois. Quelle est la définition d'un point noir vélo et quels sont les critères déterminants pour juger un</p> <p>3) Concernant le développement de l'offre de vélos en libre-service, il manque une stratégie claire pour développer le réseau aux communes avoisinantes. Il semble un peu léger pour une planification régionale de simplement mentionner que les communes de Nidau et Ipsach sont intéressées par le réseau de vélos en libre-service velospot, sans esquisser une stratégie de développement dudit réseau.</p> <p>4) En outre, les offres de partage de vélos-cargos n'ont pas été thématiques ce qui est regrettable, puisqu'un réseau a été développé à Bienne et Nidau et que selon nos informations, plusieurs communes de l'agglomération ont montré un intérêt à étendre l'offre sur leur territoire.</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>1) Es war keine detaillierte Analyse vorgesehen; Folgerungen wurden nur gezogen, wo sie für die Strategie und die Netzentwicklung konkret nötig waren.</p> <p>2) Die bezeichneten Unfallschwerpunkte basieren auf entsprechenden Unterlagen des Kantons.</p> <p>3) Die Entwicklung eines Konzepts für Velospot war nicht Gegenstand der Velonetzplanung.</p> <p>4) Wird im Bericht ergänzt.</p>
6	Brügg	eher nein	Das Kapitel ist schlecht lesbar und nicht immer nachvollziehbar. Die Folgerungen aus der Analysen sind nicht nachvollziehbar: z.B. ist die Situation für die Velofahrenden nun schlecht, genügend oder gut? Wo geht der Trend hin?	x	Der abgeleitete Handlungsbedarf ist im Kap. 3 behandelt.
7	Bütigen	ja		x	
8	Büren an der Aare	keine Angabe			
9	Gampelen	ja		x	
10	Grossaffoltern	ja		x	
11	Hemrigen	ja		x	
12	Ins	eher ja	<p>1) Die generelle Analyse ist im Vergleich zum Gesamtbericht eher umfangreich; wenige für die Region spezielle Informationen.</p> <p>2) Was machen die angrenzenden Kantone (VD, FR, NE, SO), wo gibt es Koordinationsbedarf?</p> <p>3) Der Fokus des Berichts liegt auf den Alltags-Benutzern (Pendlern) in den Agglomerationsräumen; es fehlen Aussagen zur Freizeitnutzung.</p> <p>4) Abbildung 12: Bitte TPF (Neuchâtel - Ins - Murten - Fribourg ) ergänzen</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>2) Das Velonetz wurde soweit möglich regionsübergreifend abgestimmt.</p> <p>3) Gegenstand der regionalen Velonetzplanung ist der Alltagsverkehr.</p> <p>4) Ist in Abbildung 12 dargestellt.</p>
13	Kappelen	ja		x	
14	Lengnau	eher ja	Aus der Unfallstatistik, insbesondere dem Kuchendiagramm (S.10) mit den zahlreichen Ursachen, lässt sich schwer der Handlungsbedarf nachvollziehen. Es ist wichtig, dass sich die Fahrradfahrer rücksichtsvoll verhalten: angepasste Geschwindigkeit, gute Sichtbarkeit und klare	x	Der Handlungsbedarf ist in Kap. 3 behandelt.
15	Lyss	ja		x	
16	Meinisberg	ja		x	
18	Nidau	eher ja	Gibt es eine Erklärung, warum der Anteil Velobesitz in der Agglomeration Biel kleiner ist als in der Region Biel?	x	Wir haben keine schlüssige Erklärung.
19	Orpund	ja		x	
20	Port	ja		x	
21	Rapperswil	ja		x	
22	Rüti bei Büren	eher ja		x	
23	Safnem	ja		x	
24	Scheuren	ja		x	
25	Schüpfen	ja		x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
26	Siselen	eher ja	1) Potential des Velo nach Altersabstufungen fehlt aus unserer Sicht: Im Alter im Vergleich zu früher eher fitter, Zeit vorhanden, Velo als Quelle um fit zu bleiben. 2) Velo als Grundlage zu sanftem Tourismus? Gut ausgebaute nationale und kantonale Velonetzrouten, regionales Velonetz als Ergänzung 3) Fehlende Verweisquelle Seite 14	x	x	3) Wird korrigiert.
27	Studen	ja		x		
28	Sutz-Lattrigen	eher ja		x		
29	Twann-Tüscherz	ja		x		
30	Wengi	ja		x		
31	Worben	ja		x		
33	Grünliberale Partei Biel/Bienne		1) Speziell hervorheben möchten wir die fundierte Analyse der Bike + Ride Bedürfnisse! Auch begrüßen wir die Erkenntnis, dass die Strategie, den Veloverkehr in den Verkehrsablauf auf der Strasse zu integrieren an ihre Grenzen stösst, wenn es darum geht, weitere Zielgruppen für den Veloverkehr zu gewinnen. 2) Wir sind klar der Meinung, dass eine Verkehrsführung für Velofahrer auf der Strasse nur für geübte Radfahrer eine Lösung ist und auch Temporeduktionen keinen zusätzlichen Velofahrer auf die Strasse bringen. Es braucht unbedingt separate Radwege, insbesondere entlang von stark befahrenen Strassen und Hauptstrassen ausserorts. 3) Weiter möchten wir als geübte Velofahrer darauf hinweisen, dass sich eine Komfortroute nicht nur durch wenig MIV auszeichnet, sondern auch durch wenige anderen Verkehrsteilnehmende wie zu Fuss Gehende, einen guten Fahrfluss, was insbesondere wenig Unterbrechungen durch querende Strassen und nur sanfte Steigungen umfasst. Die gewählten Routenführungen erscheinen doch sehr oft auf dem Papier skizziert worden zu sein, ohne vor Ort die Situation inklusive Höhendifferenz erlebt zu haben (z.B. Biel Scholl-Strasse, Südstrasse, Löhrenweg, Gottfried-Reimann-Strasse, Kloosweg). Auch sind Treppen auf einer Veloroute ein no-go (SBB-Passarelle Mett)! 4) Antrag: Bei der Festlegung von Komfortrouten ist auch auf die Neigung der Strassen zu achten; wann immer möglich ist auf den 5) Ein weiterer Kritikpunkt ist die Terminierung der Massnahmen. Nur eine einzige (!) Massnahme (Einrichtung Koordinationsstelle) soll vor dem Jahr 2024 umgesetzt werden. Einfachste Massnahmen, welche auch kaum etwas kosten aber einen hohen Handlungsbedarf aufweisen, wie die Anpassung einer Signalisation oder farbliche Markierungen sollen erst in 8-10 Jahren umgesetzt werden. Das ist ein Hohn für alle Velofahrer und für alle, die es ernst meinen mit der Veränderung des Modalsplits! Wir fordern, dass alle Massnahmen, welche weniger als 0.5 Mio. kosten bis 2023 umgesetzt werden und alle mit Handlungsbedarf „hoch“ bis 2027 umgesetzt sind. Antrag: Massnahmen mit geschätzten Kosten von unter CHF 0.5 Mio. sind bis 2023 umzusetzen. Antrag: Massnahmen mit Handlungsbedarf «hoch» sind bis 2027 umzusetzen.	x	x	3) und insbesondere 4) betreffen vor allem den Sachplan Velo der Stadt Biel (separate Mitwirkung folgt).  Für die Festlegung der Priorität bzw. des Realisierungshorizontes sind verschiedene Kriterien massgebend, u.a. die Projektreife. Von den Gemeinden sind keine oder nur fallweise Einwände eingegangen. Die Realisierungshorizonte werden überprüft, wobei die Anträge in dieser generellen Form nicht berücksichtigt werden können.
38	Gruppe Pont K2.572.300/1.211.050	ja		x		
39	Privatperson	eher ja		x		



## 3. Handlungsbedarf: Sind Sie mit den Aussagen im Kapitel 3. «Handlungsbedarf» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Arch	ja		x	
4	Bellmund	ja		x	
6	Brügg	eher nein	Das Kapitel ist knapp, fast schon dürrig gehalten. Der Handlungsbedarf ist im Detail nicht nachvollziehbar. Unbestritten ist, dass eine generelle Förderung des Veloverkehrs ein Gebot der Stunde ist. Weiterer, gezielter Handlungsbedarf fehlt.	x	Der spezifische, detaillierte Handlungsbedarf ist in den Netzplan und die Massnahmenliste eingeflossen.
7	Bütigen	eher ja		x	
8	Büren an der Aare	ja		x	
9	Gampelen	ja		x	
10	Grossaffoltern	ja		x	
11	Hermrigen	ja		x	
12	Ins	eher ja	Allgemein gültige Feststellungen - enthält kaum Informationen, die für die Region speziell sind.	x	Der spezifische, detaillierte Handlungsbedarf ist in den Netzplan und die Massnahmenliste eingeflossen.
13	Kappelen	ja		x	
14	Lengnau	eher ja	Ab T50 sind separate Fahrstreifen offenbar zwingend. Uns ist schleierhaft, wie der Veloverkehr bei T60 und T80 sicher geführt werden kann, v.a. auf der Bürenstrasse. Die müsste verbreitert resp. ein seitlich verfügbarer Feldweg ausgebaut werden.		x Die Bürenstrasse ist als Direktroute für geübte VelofahrerInnen bezeichnet. Östlich ist zusätzlich eine Komfortroute vorgesehen.
15	Lyss	eher ja		x	
16	Meinisberg	eher ja		x	
17	Mörigen				
18	Nidau	eher ja		x	
19	Orpund	ja		x	
20	Port	eher ja		x	
21	Rapperswil	eher nein	Massnahmen Stollenstrasse müssen vorgezogen werden.		x Die Massnahmen sind beim OIK III in Bearbeitung und werden voraussichtlich 2021 umgesetzt.
22	Rüti bei Büren	eher ja		x	
23	Safnem	nein	siehe Frage 9	x	
24	Scheuren	eher ja		x	
25	Schüpfen	ja		x	
26	Siselen	ja		x	
27	Studen	ja		x	
28	Sutz-Lattrigen	eher ja		x	
29	Twann-Tüscherz	ja		x	
30	Wengi	ja		x	
31	Worben	ja		x	
33	Grünliberale Partei Biel/Bienne		Die Tatsache, dass erkannter Handlungsbedarf (HB) nicht in die RGSK 2021 einfliesst, ist stossend. Wenn nur sowieso bereits konkret geplante Massnahmen in das Dokument einfließen, stellt sich die Frage nach dessen Nutzen. Zudem ist auch unklar, wie erkannter Handlungsbedarf innert nützlicher Frist zu einer anerkannten Massnahme wird. Insgesamt entsteht der Eindruck, dass die Überarbeitung der Unterlagen zu einem bedeutenden Teil daraus besteht, Termine nach hinten zu verschieben. Viele bereits angedachte Massnahmen sind nicht wie ursprünglich geplant umgesetzt worden. Es wird zwar sehr intensiv und kontinuierlich an den Papieren gearbeitet, aber wirklich umgesetzt wird wenig.	x	Der Handlungsbedarf wird gemäss Vorgaben des Kantons nicht im RGSK abgebildet. Das Konkretisieren des Handlungsbedarfs zu Projekten ist Aufgabe der Strasseneigentümer.
35	Pro Velo Biel/Bienne- Seeland-Jura bernois		1) ProVelo sieht die Verkehrsplanung im Rahmen der Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen. Diese fordern in Ziel 11.2 folgendes: «Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen.» Für ProVelo ist dies der eigentliche Rahmen dieser Planungen, an dem wir uns für die Zukunft messen wollen.	x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennnismahme berücksichtigt	nicht	Antwort
			<p>2) Für ProVelo steht insbesondere die Sicherheit der Velofahrenden der Region im Zentrum unserer Bemühungen. Ein anerkanntes Mittel die Sicherheit zu erhöhen ist eine separate Linienführung für Velofahrende. Klar abgegrenzte Velofahrstreifen ist im Anbetracht des Booms von E-Bikes und des oben erwähnten Ziels der Zunahme des Veloanteils am Gesamtverkehr die einzige Lösung, eine Zunahme von schweren Unfällen mit Involvierung eines Velos zu verhindern. Dies würde bedeuten, dass konsequent von MIV und Fussverkehr separate Velostreifen geplant und umgesetzt werden. ProVelo fordert darum, dass die Planung im Sinne von separaten Velostreifen überarbeitet wird.</p> <p>3) ProVelo sieht einen dringenden Handlungsbedarf bei der Planung und Umsetzung der geplanten Massnahmen. Längst fällige und unbestrittene Veloinfrastrukturprojekte werden bekanntermassen nicht konsequent vorangetrieben. Hierzu zählen diverse Netzlücken (z.B. Gartenstrasse), fehlende Planung der Veloinfrastruktur (z.B. Veloparkplätze vor Gebäuden mit grossem Publikumsaufkommen) und nur teilweise Berücksichtigung der Sicherheit der Velofahrenden bei der Verkehrsplanung (z.B. Fleischbremsen in 30er-Zonen).</p> <p>4) Damit die Planung und Umsetzung von Infrastrukturprojekten vorangetrieben wird, ist es aus unserer Sicht essentiell, eine regionale Fachstelle zu finanzieren und mit entsprechenden Kompetenzen auszustatten, die die Interessen der Velofahrenden, gegenüber den diversen Behörden vertritt. Diese Velofachstelle sollte von allen Gemeinden anteilmässig mitfinanziert werden, damit eine regional kohärente Planung vorangetrieben werden kann. Aus unserer Sicht wird nur so eine Umsetzung der eigentlichen Planung vorangetrieben. ProVelo fordert darum die Einrichtung einer regionalen Velofachstelle.</p> <p>5) In diesem Kontext muss positiv erwähnt werden, dass im RVNP neu geplant wird, die maximale Geschwindigkeit von Strassen innerorts zu reduzieren (von 50 auf 30 km/h). Weiter sieht ProVelo positiv, dass, entsprechend unserer oben erwähnten Forderung, vermehrt separate Linien für Velofahrende zu planen und umzusetzen, dies offensichtlich auch in der Regionalplanung angedacht wird, und zwar in Form einer Infragestellung, ob der Veloverkehr überall in den normalen Strassenverkehr (MIV) integriert werden kann.</p>	x	x	<p>2) Mit dem Angebot von Direkt- und Komfortrouuten wird dem Anliegen so weit als möglich Rechnung getragen.</p> <p>3) Betrifft auch den Sachplan Velo der Stadt Biel (separate Mitwirkung folgt).</p> <p>4) Es ist eine Koordinationsstelle Velo vorgesehen (Massnahme M70).</p>
38	Gruppe Pont K2.572.300/1.211.050	ja		x		
39	Privatperson	eher ja		x		

## 4. Strategie: Sind Sie mit den Aussagen im Kapitel 4. «Strategie» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Arch	ja		x	
4	Bellmund	ja		x	
5	Biel/Bienne		Concernant la stratégie, il est énoncé que la part modale du vélo dans la région doit augmenter au minimum à 12% jusqu'en 2030, soit de 3.1% par rapport à aujourd'hui en prenant les données du microrecensement 2015 (données basées sur le principe du lieu de domicile et non sur la territorialité, ce qui pose certaines limites par ailleurs). Comment a été fixé ce chiffre de 12%, sur quelle stratégie / projection / méthode est-il basé ? De quelle manière va être fait le controlling ? Des informations complémentaires tenant compte de ces paramètres méthodologiques devraient impérativement figurer dans le rapport.	x	Mit dem Entwicklungsziel für den Veloverkehr von 12% soll eine generelle, realistische Zielvorgabe gemacht werden, ohne sich in "akademischen Diskussionen" zu verlieren. Nach dem Rückgang zwischen 2000 (8.4%) und 2010 (7.2%) konnte bis 2015 (8.9%) wieder ein Anstieg verzeichnet werden. Diese Steigerung der Velonutzung soll fortgesetzt werden. Die Zielerreichung wird anhand des Mikrozensus überprüft.
6	Brügg	eher nein	Siehe oben unter Handlungsbedarf. Das strategische Ziel: "Veloanteil in der Region Biel-Seeland soll bis 2030 auf mindestens 12% erhöht werden" ist bescheiden und nicht kohärent mit der Zielsetzung gemäss räumlichen Entwicklungsleitbild RGSK2021. Hauptziel ist die Lebens- und Umweltqualität zu verbessern, Bevölkerungswachstum und wirtschaftliche Entwicklung ermöglichen ohne neue grosse Verkehrsinfrastrukturen in den nächsten zwanzig Jahren. Es würde Sinn machen, die strategische Zielsetzung "Veloanteil erhöhen" zu differenzieren, abgestimmt mit dem räumlichen Entwicklungsleitbild RGSK2021 und Zukunftsbild AP 4 (ländliche Räume, Agglomerationsgebiete)	x	siehe Antwort zur Eingabe Nr. 5
7	Bütigen	ja		x	
8	Büren an der Aare	ja		x	
9	Gampelen	keine Angabe			
10	Grossaffoltern	ja		x	
11	Hemrigen	ja		x	
12	Ins	eher ja	1) Erholungsräume als regional wichtige Ziele aufnehmen 2) Wie ist der Bedarf für eine regionale Koordinationsstelle ausgewiesen?		x 1) Gegenstand der regionalen Velonetzplanung ist der Alltagsverkehr. Die wichtigen Erholungsräumen sind über das geplante Velonetz erreichbar. 2) Es besteht Koordinationsbedarf bezüglich den angestrebten Standards und der auch zeitlich abgestimmten Realisierung durchgehender Velorouten. Die Koordinationsstelle Velo soll auf die Umsetzung der Massnahmen durch die verschiedenen Träger hinwirken.
13	Kappelen	ja		x	
14	Lengnau	eher ja	Wie kann die Attraktivität des Velos auch bei widrigen Witterungsverhältnissen verbessert werden?	x	Wichtig sind schlechtwettertaugliche Wegoberflächen (i.d.R. Schwarzbelag, fallweise sickerfähige Oberflächenbefestigung möglich) sowie ein guter Wegunterhalt (z.B. Schneeräumung). Zudem sind genügend gedeckte Abstellplätze notwendig (vorgesehen).
15	Lyss	eher ja	Frage zur geplanten regionalen Koordinationsstelle Velo: Was soll diese Stelle an Mehrwert zum Langsamverkehrsbereich im DLZ des Kantons Bern bringen?	x	Die Koordinationsstelle Velo bezweckt die regionale Verankerung der Veloförderung und die Koordination von Standards und Ausführungsplanungen zwischen den Gemeinden und mit dem TBA-OIK III. Zudem soll sie auf die fristgerechte Realisierung der Massnahmen durch die verschiedenen Träger hinwirken.
16	Meinisberg	eher ja		x	
18	Nidau	ja	Eine regionale Koordinationsstelle Velo wird begrüsst.	x	
19	Orpund	ja		x	
20	Port	ja			
21	Rapperswil	eher ja	In ländlichen Gebieten sind die Komfortrouuten zu priorisieren und insbesondere der Sicherheit der Schulwegen eine starke Gewichtung zu geben.	x	
22	Rüti bei Büren	eher ja		x	
23	Safnem	ja		x	
24	Scheuren	eher ja			
25	Schüpfen	ja			

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt	nicht	Antwort
26	Siselen	eher ja	"Das regionale Velonetz für den Alltagsverkehr wird in der Regel auf asphaltierten Strecken geführt. Ausnahmen sind in begründeten Fällen denkbar." Ist das wirklich ein Voraussetzung? Aus unserer Sicht ist auch ein guter Naturbelag eine gute Alternative. Wichtiger aus unserer Sicht ist eine reizvolle Umgebung, asphaltierte Strassen sind vor allem für Rennvelofahrer*innen Voraussetzung.	x		Wichtig sind insbesondere schlechtwettertaugliche Wegoberflächen (i.d.R. Schwarzbelag, fallweise sickerfähige Oberflächenbefestigung möglich) sowie ein guter Wegunterhalt (z.B. Schneeräumung).
27	Studen	ja		x		
28	Sutz-Lattrigen	eher ja				
29	Twann-Tüscherz	eher ja	Wir weisen darauf hin: Die "Komfortroute" am Uferweg von Twann-Tüscherz wird von zahlreichen Verkehrsteilnehmern gemeinsam genutzt (Velofahrer, Spaziergänger, Zubringerverkehr)!	x		
30	Wengi	ja		x		
31	Worben	ja		x		
35	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois		<p>1) ProVelo sieht die Verkehrsplanung im Rahmen der Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen. Diese fordern in Ziel 11.2 folgendes: «Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen.» Für ProVelo ist dies der eigentliche Rahmen dieser Planungen, an dem wir uns für die Zukunft messen wollen.</p> <p>2) Wie bereits oben im Bereich «Modal-Split» erwähnt, wird im RVPN ein Ziel des Anteils des Veloverkehrs am Gesamtverkehr zu steigern. Folgendes Ziel wurde definiert: Der Anteil des Veloverkehrs soll innerhalb von 10 Jahren um 3.1% auf 12% erhöht werden. Für Pro Velo ist dieses Ziel klar ungenügend. Zum Vergleich, wurde laut Kapitel 2.1 der Veloverkehr innerhalb von fünf Jahren (2010 bis 2015) um 1.7% erhöht. Dies wurde ohne gesonderte Veloplanung und ohne, dass ein konkreter Zielwert definiert worden ist, erreicht. Auch im Anbetracht der Ziele des RGSK ist diese Zieldefinition ungenügend. ProVelo fordert hier eine ein ambitionierteres Ziel, welches durch eine sinnvolle und nachhaltige Verkehrsplanung auch erreicht werden kann.</p> <p>3) Für ProVelo ist es wichtig, dass die Schulen bzw. Schulwege vermehrt in die Planungen miteinbezogen werden. Laut RVNP werden ausschliesslich Oberstufenzentren in die Netzplanung miteinbezogen. Dies ist aus Sicht von ProVelo ungenügend, da die Veloprüfung bereits im 5. Schuljahr durchgeführt wird. Es ist unabdingbar, dass auch die Schulhäuser der Unterstufe/Mittelstufe einbezogen werden, womit Velowege für Personen im Alter zwischen 8 und 80 Jahren sicher und zugänglich sind (Vgl. Niederländische Planungen). ProVelo fordert den konsequenten Einbezug aller Schulzentren in die Veloplanung.</p>	x		<p>2) Mit dem Entwicklungsziel für den Veloverkehr von 12% soll eine generelle, realistische Zielvorgabe gemacht werden, ohne sich in "akademischen Diskussionen" zu verlieren. Nach dem Rückgang zwischen 2000 (8.4%) und 2010 (7.2%) konnte bis 2015 (8.9%) wieder ein Anstieg verzeichnet werden. Diese Steigerung der Velonutzung soll konsolidiert und fortgesetzt werden.</p> <p>3) Gegenstand des regionalen Velonetzplans sind die überkommunalen Velorouten und bezüglich der Schulwege entsprechend auch die Oberstufenzentren mit gemeindeübergreifendem Einzugsperimeter. Die Gemeinden sind nicht entbunden, ihre kommunalen Schulwege sicher zu gestalten.</p>
38	Gruppe Pont K2.572.300/1.211.050	eher ja		x		
39	Privatperson	eher ja		x		

**5. Netzbildung:** Sind Sie mit den Aussagen im Kapitel 5. «Netzbildung» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennntnisnahme berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	eher ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Arch	ja		x	
4	Bellmund	ja		x	
6	Brügg	nein	Die Aussage im Bericht stimmt für die Gemeinde Brügg nicht (Absatz Einbezug von Gemeinden und Kanton, Seite 20). Die Gemeinde hat im Rahmen des teilregionalen Workshops darauf hingewiesen, dass der Kanton im Brüggmoos ein neues Spital bauen will. Sowohl der regionale Velonetzplan als auch der kantonale Sachplan Velo müssen dem Rechnung tragen und entsprechende Netzergänzungen berücksichtigen (vgl. Mitwirkung zum Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation).	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. Die Routen mit kantonaler Netzfunktion gemäss dem aktualisierten Sachplan Veleoverkehr (Regierungsratsbeschluss vom 27.05.2020) werden übernommen.
7	Büetigen	eher ja		x	
8	Büren an der Aare	ja		x	
9	Gampelen	keine Angabe			
10	Grossaffoltern	eher nein	Die Regionen-übergreifende Darstellung vom Velopotenzial Lyss-Münchenbuchsee-Bem fehlt.	x	Die Potenzialkarte war eine Grundlage für die Netzbildung und ist im regionalen Velonetzplan nicht dargestellt. Zwischen Lyss und Schüpfen ist das Potenzial eher gering. Auf die Darstellung des Velonetzes Richtung Münchenbuchse-Zollikofen-Bem wurde aus Aufwandgründen verzichtet, da keine GIS-Daten zur Verfügung standen.
11	Herrigen	ja		x	
12	Ins	eher ja		x	
13	Kappelen	ja		x	
14	Lengnau	eher ja		x	
15	Lyss	ja		x	
16	Meinisberg	ja		x	
18	Nidau	ja		x	
19	Orpund	ja		x	
20	Port	ja		x	
21	Rapperswil	ja		x	
22	Rüti bei Büren	eher ja		x	
23	Safnern	nein	siehe Frage 9	x	
24	Scheuren	eher ja		x	
25	Schüpfen	ja		x	
26	Siselen	eher ja	Kerzers ist ein attraktives B+R Ziel auch für Pendler*innen aus Treiten, Finsterhennen und Siselen, hat Potential. Obwohl ausserhalb des Planungsperrimeters sollte dieser Umstand nicht ausser acht gelassen werden.	x	Das Velonetz wurde soweit möglich regionsübergreifend abgestimmt.
27	Studen	ja		x	
28	Sutz-Lattrigen	eher ja		x	
29	Twann-Tüscherz	ja		x	
30	Wengi	ja		x	
31	Worben	ja		x	
35	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bemois		1) ProVelo unterstützt die bisherigen Planungen, wie sie in Kapitel 5 ausgewiesen werden. Jedoch sind die Planungen, wann genau eine Komfort-, bzw. Direktroute geplant wird, unklar. Nach Meinung von ProVelo soll bei «mittlerem Potential» mindestens eine Komfortroute zur Verfügung stehen und somit in die Planung miteinbezogen werden. 2) Generell möchte ProVelo anmerken, dass der Sicherheitsgedanken der Komforttrouten nachvollzogen werden kann und unterstützt in diesem Sinne auch deren Planung und Umsetzung. Gleichzeitig möchte ProVelo betonen, dass im Anbetracht des Ziels, den Veloverkehr zu erhöhen, die Planungen für einen mit Hartbelag versehene Direkttrouten Vorrang haben soll. Direkttrouten sind für den alltäglichen Berufs-Veloverkehr wichtiger, da er essentielle Verkehrsbedürfnisse (z.B. Arbeitspendeln, schnelle Ortsverschiebung) erlaubt. In diesem Kontext möchte ProVelo nochmals betonen, dass separate Velowege jetzt geplant und mittel-bis langfristig umgesetzt werden müssen, und dies sowohl in urbanen wie auch ländlichen Gegenden. 3) ProVelo fordert die rasche Umsetzung von sicheren und schnellen Veloverbindungen in der ganzen Region Seeland, inkl. Biel/Bienne.	x  x  x	1) Ist im regionalen Velonetzplan so enthalten.  2) Für Direkttrouten auf Kantonsstrassen gelten die Standards des Kantons. Der Paradigmenwechsel hin zu einer generellen Separierung des Veloverkehrs muss auf Ebene des Sachplans Veloverkehr des Kantons diskutiert.  3) Das ist auch das Ziel des regionalen Velonetzplans.
38	Gruppe Pont K2.572.300/1.211.050	eher ja		x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennnisnahme berücksichtigt	nicht	Antwort
39	Privatperson	eher ja		x		

## 6. Massnahmen

## 6.1 Sind Sie mit den aufgeführten Massnahmen einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	eher nein	1) HB25 kann gelöscht werden, Anlage wird aktuell (25.03.2020) gerade saniert. 2) M43 ist nicht identisch mit Nummer in Karte (dort HB43)	x	Wird korrigiert.
2	Aegerten	ja		x	
3	Arch	ja		x	
4	Bellmund	eher ja	1) Sicherheitsdefizite auf Schulweg Hueb Richtung Nidau - Temporeduktion prüfen.  2) Umsetzung zusammen mit Realisierung Radweg Bellmund - St. Niklaus planen 3) Erweiterung Radweg bis nach Nidau  4) Überprüfung Temporeduktion an der Jenggasse (Schulhaus Bellmund)	x  x x	1) Sicherheitsdefizit Schulweg muss mit separatem Radweg gelöst werden. Temporeduktion wird nicht umgesetzt. 2) Siehe 3) 3) Wird in Absprache mit dem OIK III von Handlungsbedarf zu Massnahme umgewandelt (B-Horizont, 2028-2031) 4) Wurde zwischen Gemeinde und OIK III besprochen, wird nicht umgesetzt.
6	Brügg	nein	1) Im nun vorliegenden Entwurf sind die Eingaben der Gemeinde Brügg nicht berücksichtigt, obschon frühzeitig darauf hingewiesen wurde, dass ein neues Spital auch aus kantonalem und regionalen Interesse optimal mit dem Fuss- und Veloverkehr erschlossen werden muss. 2) Die Massnahme "Ausbau Velospot" wurde bis anhin der Gemeinde nicht eröffnet. 3) In den nächsten Jahren wird der Bahnhof Brügg umgebaut (Erschliessung Mittelperron mit Rampen). Die bestehenden Veloanlagen (süd- und nordseitig der Bahnlinie) müssen neu gebaut werden. Die best. Anlagen sind heute übernutzt. Ergänzung im Bericht > Anhang 1: Ermittelter Handlungsbedarf B+R Anlagen: Für Brügg wurde der Bedarf nicht quantifiziert: neu +60 Veloabstellplätze nordseitig; südseitig +50 Veloabstellplätze > Total +110	x  x	1) Siehe Antwort zu Frage 5.  3) Bedarf B+R wird in Anhang 1 aufgenommen.
8	Büren an der Aare	ja		x	
9	Gampelen	eher ja		x	
10	Grossaffoltern	ja	Die Gemeinde Grossaffoltern begrüsst die Schliessung der Komfortrouthenetzlücke HB 28	x	
11	Hemrigen	ja		x	
12	Ins	eher ja	1) M39 - Sanierung Pont Rotary: Hat hohe Priorität und muss umgehend (2020/21) wahrgenommen werden. Langfristig ist die Übernahme der Brücke durch den Kanton anzustreben.  2) Anhang 1: B+R Ins Dorf: Wie wurden die zusätzlich benötigten 71 Abstellplätze und der Erneuerungsbedarf ermittelt - die Angaben sind für uns nicht nachvollziehbar, wir sehen keinen Handlungsbedarf? Die Abstellplätze wurden vor einigen Monaten erneuert (durch ASM).	x  x	1) Wird angepasst (Realisierung bis 2023). Die Übernahme von Strassen durch den Kanton ist im Strassennetzplan zu beantragen. 2) Bedarf wurde aufgrund von Richtwerten gemäss ASTRA ermittelt (vgl. Bericht S. 12).
13	Kappelen	ja		x	
14	Lengnau	eher nein	siehe Punkt 8	x	
15	Lyss	ja		x	
16	Meinisberg	eher ja		x	
17	Mörigen		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. 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.	x  x	2) Ist im regionalen Velonetzplan so vorgesehen.
18	Nidau	eher ja	1) Velovorrangrouten: Die im Kartenmaterial dargestellten möglichen Korridore für Velovorrangrouten stimmen mit der Bezeichnung im Gesamtverkehrskonzept überein. Der Gemeinderat beantragt, dass diese Velovorrangrouten definitiv als solche bezeichnet werden. Zudem möchten wir hervorheben, dass das Gesamtverkehrskonzept für die Dr. Schneider-Strasse ein Betriebs- und Gestaltungskonzept enthält, das auch die Einführung der Velovorrangroute vorsieht. Das Projekt und der Investitionskredit werden dem Stadtrat von Nidau voraussichtlich im November 2020 beantragt. In diesem Kontext werden wir eine entsprechende Teilfinanzierung durch die dafür vorgesehenen Fördergelder beantragen.	x	Wir schlagen vor, die Vorrangroute im Betriebs- und Gestaltungskonzept unter Einbezug des Kantons festzulegen. Auf dieser Grundlage kann sie dann in den regionalen Velonetzplan und den kantonalen Sachplan Veloverkehr aufgenommen werden.

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht	Antwort
			<p>2) M12 der Velonetzplanung entspricht LV-Ü 1.10 RGSK. Die Stellungnahme dazu erfolgt ausschliesslich im Rahmen der vorliegenden Mitwirkung zur Velonetzplanung.) Einmündung Dr. Schneider-Strasse / Aarbergstrasse: Die Massnahmen Nr. 6 der Vertiefungsstudie sind wichtig und werden unterstützt, damit die Netzlücke an diesem Knoten behoben werden kann.</p> <p>3) Die Massnahmen erhöhen die Verkehrssicherheit für Radfahrer deutlich und die Steuerungsanpassung der LSA zugunsten des Veloverkehrs soll die Wartezeit für Radfahrer und Fussgänger verkürzen. Die Stadt Biel ist zuständig für die Steuerung der Lichtsignalanlage. Entsprechend sollte die Federführung für die Massnahme M12 auf Nidau und Biel aufgeteilt werden.</p> <p>4) M13 (M13 der Velonetzplanung entspricht LV-Ü 7.6 RGSK. Die Stellungnahme dazu erfolgt ausschliesslich im Rahmen der vorliegenden Mitwirkung zur Velonetzplanung.) Alle Lösungsvorschläge gemäss der Vertiefungsstudie (Nr. 20-23) werden begrüsst.</p> <p>Nr. 20/21: Gemäss dem Projekt Kreisel Kreuzweg des OIK III wird der kritisierte By-pass aufgehoben. Die Massnahmen Verbreiterung der Kreiselzufahrt auf der Ipsach-strasse auf 9.5 m mit beidseitiger Ergänzung von Radstreifen sowie zusätzlichem Radstreifen auf der Hauptstrasse stadteinwärts werden weiterhin unterstützt, da sie die Sicherheit für Radfahrer deutlich erhöhen und notwendig sind, um die Standards für die Komfortroute / Velovorrangroute zu erfüllen. Durch die ebenfalls im Projekt des OIK III vorgesehenen Busbevorzugung Richtung Biel im Kreisel soll der Veloverkehr nach dem Bus auch Vortritt vor dem MIV erhalten und sich so flüssig und sicher aus dem Kreisel fortbewegen können.</p> <p>Nr. 22: Die Massnahmen zur Neugestaltung des Streckenabschnitts zwischen Kreisel Kreuzweg und der Kanalbrücke werden sehr unterstützt. Zudem wird es als zentral erachtet, dass die noch nicht berücksichtigten Massnahmen im Projekt Kreisel Kreuzweg des OIK III sichergestellt werden.</p> <p>Nr. 23: Die Umgestaltung der Kanalbrücke mit Anbau eines Fussgängerstegs zur Schaffung eines vollwertigen Veloverkehrsangebots (beidseitigem Radstreifen oder Radweg, ohne Kernfahrbahn) ist ein Hauptanliegen der Stadt Nidau zur Verbesserung der Velosicherheit. Die Brücke ist Teil des Schulwegs von Oberstufenschülern aus den Nachbargemeinden. Die engen Platzverhältnisse mit Kernfahrbahnmarkierung gemäss den Sofortmassnahmen des Kantons und dem beidseitigen Radstreifen werden für eine definitive Lösung klar als nicht ausreichend beurteilt. Weiter wird die Fahrbahnverbreiterung im Bereich Martiweg bis Aalmattenweg unterstützt, um beidseits die Radstreifen und Fussgängerwege weiterzuführen. Damit kann auch die heute gefährliche Veloführung mit Poller auf der Höhe Restaurant Du Pont behoben werden.</p> <p>4) HB 14: Die Massnahme fördert die Velosicherheit auf dem Schulweg und wird unterstützt.</p> <p>5) M29: Die Massnahme (Vertiefungsstudie Nr. 30) mit Erstellung eines Fuss- und Veloweges entlang des Bahntrasses zur Schliessung der Netzlücke wird unterstützt und ist Bestandteil des Teilkonzepts Gurnigel-, Kelten- / Guglerstrasse im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau.</p> <p>6) M30: Die Sanierung der Unfallschwerpunkte Knoten Bernstrasse – Keltenstrasse sowie Kreisel A. Moser-Strasse – A. Aebi-Strasse und Gurnigelstrasse werden unterstützt. Bei letzterem liegt nur die Zufahrt Gurnigelstrasse auf Nidauer Boden.</p> <p>7) Der Knoten Bielstrasse – Gurnigelstrasse ist uns nicht als Unfallschwerpunkt bekannt und kann als solcher aus der Karte Velonetzplanung gelöscht werden (gemäss Unfallstatistik VUGIS ereignete sich im Untersuchungszeitraum über ca. 8 Jahre zusammengefasst ein einziger Velounfall an diesem Knoten.)</p> <p>8) M31: Die neue Velo- und Fussgängerbrücke zur Querung über den Nidau-Büren-Kanal wird unterstützt.</p> <p>9) M32: Diese Massnahme sieht eine Brückenerweiterung und Aufwertung der Guglerstrasse vor und wird aus Sicht Nidau als sehr wichtig erachtet. Die Bezeichnung Gurnigelstrasse sollte im Bericht Velonetzplanung auf Guglerstrasse geändert werden.</p> <p>10) HB33: Eine Querung wird aus Sicht Nidau als sehr wichtig erachtet und die Weiterentwicklung einer befriedigenden Lösung würde begrüsst werden.</p> <p>11) M36: Die Sanierung der bestehenden Bahn-, Velo- und Fussgängerbrücke wird unterstützt. Eine Verbesserung der Platzverhältnisse für Velofahrer wird begrüsst. Voraussetzung für diese Verbreiterung ist die Zusammenarbeit mit der Aare Seeland mobil AG. Im Bericht Velonetzplanung die Bezeichnung Strassenbrücke auf Bahn-, Velo- und Fussgängerbrücke ändern.</p> <p>12) M37: Durchgehende Velorouten auf beiden Seiten des Nidau-Büren-Kanals sind erwünscht. Im Abschnitt zwischen der Dr. Schneider-Brücke und der Kanalbrücke wird die Signalisierung „Fussweg, Velo gestattet“ unterstützt. Im Gesamtverkehrskonzept der Stadt Nidau wird vorgeschlagen, den Abschnitt zwischen Dr. Schneider-Strasse und Hauptstrasse als Fuss- und Radweg gemischt zu führen. Für ein konfliktfreies Nebeneinander soll der bestehende Weg auf mindestens 3.2 m Breite ausgebaut werden. Bei hohem Fuss- und Veloverkehr ist ein Ausbau auf ca. 4.5 m mit baulicher Trennung zu prüfen.</p> <p>13) M47: M47 der Velonetzplanung entspricht LV-Ü 1.8 RGSK. Die Stellungnahme dazu erfolgt ausschliesslich im Rahmen der vorliegenden Mitwirkung zur Velonetzplanung. Die Massnahme wird unterstützt.</p> <p>14) M56: Eine neue Fuss- und Velobrücke in Seenähe kann als langfristige Massnahme geprüft werden.</p> <p>15) M57: Die neue Komfortroute wird unterstützt, ist aber auch abhängig vom Volksentscheid zu AGGLOlac.</p> <p>16) Ausbau Velospot: Die Ausweitung der Standorte für das Bikesharing wird wie vorgeschlagen unterstützt.</p> <p>17) B+R: Die Bike und Ride-Anlagen Bahnhof Nidau und Nidau, Beunden werden unterstützt. Beim Bahnhof Nidau sind bei der laufenden Planung Bahnhofareal 118 gedeckte Velo-plätze vorgesehen. Beim Bahnhof Nidau, Beunden entstehen 20 gedeckte Veloplätze. Diese Massnahmen werden in Zusammenarbeit mit der Aare Seeland mobil AG geplant.</p>	x			<p>3) Wird angepasst.</p> <p>4) Die Anliegen sind im Rahmen der Projektierung der einzelnen Abschnitte zu diskutieren. Zuständig ist der OIK III.</p> <p>Rückmeldung OIK III zu Nr. 22: Der Strassenerlass ist in Bearbeitung, Gemeinde gab keine Rückmeldung. Dieser Abschnitt hat Radstreifen und ist für den OIK III nicht prioritär.</p> <p>Rückmeldung OIK III zu Nr. 23: Mit dem Projekt asm wird die heutige Breite der Fahrbahn sichergestellt. Das Anliegen müsste dort eingebracht werden.</p> <p>7) Der Unfallschwerpunkt ist im Datensatz des Kantons enthalten.</p> <p>9) Wird korrigiert</p>



Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt	nicht	Antwort
19	Orpund	eher nein	Bei der Bushaltestelle Post sind 5 bestehende Veloabstellplätze aufgeführt. Von diesen haben wir keine Kenntnis. Aus unserer Sicht ist im Bereich dieser Haltestelle kein Platz vorhanden, um Abstellplätze für Velos zu erstellen. Deshalb ist diese Massnahme zu löschen. Aus unserer Sicht wäre eine Prüfung des Bereichs rund um den neuen Dorfplatz in der Nähe der Haltestelle Byfang prüfenswert.	x		Wird korrigiert.
20	Port	nein	Massnahme 31 wird als unnötig erachtet		x	
21	Rapperswil	nein	HB26, HB38.10, M49: die geplante Umsetzung im Jahr 2028 ist zu spät. Mit der Sanierung der Stollenstrasse im Zusammenhang mit dem Durchlass des Wilbaches, sollte die Sanierung der Komfortroute ins Jahr 2023 vorgezogen werden.		x	Die Massnahmen haben aus Sicht des OIK III keine Priorität.
22	Rüti bei Büren	eher ja		x		
23	Safnem	nein	siehe Frage 9	x		
24	Scheuren	eher ja		x		
25	Schüpfen	nein	1) HB28: Diese Massnahme wird abgelehnt, die Verlegung des Veloweges auf einen Flurweg sowie dessen Asphaltierung wird abgelehnt. Der bestehende Veloweg wird als gut beurteilt und soll beibehalten werden. Sollte entgegen unserer Eingabe eine Verlegung des Veloweges erfolgen, wünscht der Gemeinderat Schüpfen die Prüfung einer direkten, parallelen Führung zur Hauptstrasse Schüpfen - Grossaffoltern / Abschnitt zwischen Bundkofen und Kosthofen. 2) HB25: Die Massnahme wird unterstützt. 3) M27: Die Massnahme wird unterstützt und mit der Eingabe zum RGSK zur Dorfstrasse ergänzt (siehe Mitwirkungseingabe zum RGSK). 4) M52: Die Massnahme wird unterstützt. Auch die bereits durch die Sicherheitskommission beantragte Temporeduktion wird begrüsst.	x		1) Die Linienführung ist im Rahmen der Projektierung durch den OIK III und die betroffenen Gemeinden zu klären.
26	Siselen	ja		x		
27	Studen	ja		x		
28	Sutz-Lattrigen	eher ja		x		
29	Twann-Tüscherz	ja		x		
30	Wengi	ja		x		
31	Worben	eher ja	Bei der möglichen Umsetzung einer höheren Taktverbindung auf der Buslinie 22.074 (Biel - Lyss) soll als Folge- oder Begleitmassnahmen die vorhandenen Bike & Ride Stationen zeitnahe überprüft und ein Optimierungs-Konzept erarbeitet werden.		x	Das ist Aufgabe der Gemeinde.
33	Grünliberale Partei Biel/Bienne		1) M41: Eine Temporeduktion erachten wir nicht als zielführend, da die Platzverhältnisse auf der Strasse schlicht zu eng sind. Zwischen Dotzigen und Scheuren braucht es einen separaten Fuss- und Radweg neben der Strasse. Antrag: Zwischen Dotzigen und Scheuren ist ein von der Strasse separierter Fuss- und Radweg vorzusehen. 2) M56: Die Erlenwäldlibrücke fehlt in den Plänen der RGSK, wir bitten um Aufnahme. Antrag: Die in der Velonetzplanung vorgesehene Erlenwäldlibrücke ist in die Pläne RGSK aufzunehmen.  3) Beibehaltung LV-N-1: Wir würden es begrüssen, wenn die Brücke über den Zihlkanal (Pont de l'avenir) doch noch kommen würde und unterstützen die Prüfung alternativer Finanzierungsmodelle. Antrag: Die zusätzliche Brücke über den Zihlkanal (Pont de l'avenir) ist als Option beizubehalten.	x		1) Aufgrund des geringen Potenzials sind grosse bauliche Massnahmen und die Beanspruchung von Fruchtfolgeflechte nicht gerechtfertigt. 2) Das Projekt wird gemäss Beschluss des Stadtrats Nidau und des Gemeinderats Ipsach vom Juni 2015 nicht weiterverfolgt und ist folglich im RGSK nicht mehr enthalten. Im regionalen Velonetzplan ist die Brücke als langfristige Option für den Freizeitverkehr enthalten. x 3) Am Verzicht auf die Brücke über den Zihlkanal (Pont de l'Avenir) wird festgehalten. Nach der Ablehnung durch die Gemeinden Erlach und Gals wird das Projekt nicht weiterverfolgt.
34	Komitee N5 Bielersee so nicht!		Wir haben uns eingehend mit einer sinnvollen Velowegplanung befasst. Die jetzige Lösung via Strandweg und Rebenweg ist problematisch. Idealerweise wäre die Deklassierung der N5 zu einer Hauptstrasse mit LKW-Transitverbot und durchgehend Tempo 60 km/h. So hat fast auf der ganzen Strecke zwischen Biel und La Neuveville ein zweispuriger, durch einen Grünstreifen abgetrennter Radweg mehrheitlich entlang der jetzigen N5 gut Platz. Beiliegend erhalten Sie unsere Planskizzen. Wir hoffen, dadurch einen machbaren Weg zur Verlagerung des Verkehrs auf umwelt- und gesundheitsförderliche Zweiräder aufzuzeigen.	x		Der regionale Velonetzplan basiert auf dem Konzept Veloführung am linken Bielerseeufer von 2016. Für einen durchgehenden Zweirichtungsradweg nördlich der Kantonsstrasse fehlt der nötige Platz. Abschnittsweise Optimierungen werden vom Kanton zusammen mit ASTRA und SBB laufend geprüft.
35	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois			x		

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht	Antwort
			<p>1) ProVelo möchte darauf hinweisen, dass das Zusammenspiel zwischen den Massnahmen im RVNP und dem RGSK nicht klar sind. Es stellt sich die Frage, ob im RGSK noch zusätzliche Massnahmen enthalten sind und wie sich diese auf den RVNP auswirken. Dies sollte dringen geklärt werden. Zusätzlich möchte sich ProVelo dafür aussprechen, dass die Massnahmenbezeichnung einheitlich geregelt werden sollte um eine gegen Dritten verständliche Planung aufzuzeigen. So sind zum Beispiel gewisse Massnahmen in beiden Planungen unterschiedliche benannt (Zum Beispiel: RGSK-Massnahmen LV-Ü.7.1 und LV-Ü.7.2 entsprechen den RVNP-Massnahmen M29 und M31). Alle unter diesen Nummern aufgeführten Massnahmen behandeln Netzlücken in Biel und Nidau. Es ist aber nicht sofort erkennbar, ob diese in Zusammenhang stehen. Der Umstand, dass beim Sachplan Velo der Stadt Biel die Mitwirkung nicht vorgängig oder gleichzeitig zu dieser Mitwirkung durchgeführt werden kann, erschwert dieses Problem zusätzlich. Für ProVelo ist der Kartenmassstab zu ungenau für eine Sinnvolle Einschätzung der Massnahmen. Diese können somit nicht eindeutig interpretiert werden und für ungeübte Kartenleser sind die Karten nicht verständlich. Darum fordert ProVelo, dass jeder Massnahme ein Kartenausschnitt in einem sinnvollen Massstab beizufügen ist. Die Umsetzungszeiträume sind im RGSK und RVNP nicht einheitlich bezeichnet. Im RGSK haben viele Massnahmen gar keine Angabe über den Umsetzungszeitraum. Im RVNP ist uns nicht klar, wie die Massnahmen priorisiert wurden. Aus unserer Sicht müssten Massnahmen, welche hohen Handlungsbedarf und kleine Kosten haben möglichst rasch umgesetzt werden. Aus diesem Grund fordert ProVelo, dass eine einheitliche Liste aller Velomassnahmen geschaffen wird, damit eine Priorisierung und bessere Übersicht hergestellt wird.</p> <p>2) M29: Diese Massnahme ist aus unserer Sicht bei Behörden und Verbänden unbestritten und sollte bis 2023 umgesetzt werden.</p> <p>3) M30: Dies ist ein Unfallschwerpunkt und sollte zwischen 2024 bis 2027 umgesetzt werden.</p> <p>4) M37: Verbesserung Schulwegsicherheit (Schulhaus Balainen). Dies sollte laut ProVelo bis 2023 umgesetzt werden.</p> <p>5) Im Dokument wird darauf verwiesen, dass die Schulwege besonders berücksichtigt werden sollen. Dies entspricht aber in keiner Weise der Priorisierung der Umsetzung, wie dies in diesem Kapitel 6 (Massnahmen) festgelegt wurde. Dies ist aus Sicht von ProVelo sehr bedenklich, da die Massnahmen in etwa zwei Drittel der Fälle erst für die Periode 2028 – 2031 geplant sind, obwohl die Kosten meist in der tiefsten Kategorie angegeben werden. Als Beispiel liesse sich Massnahme HB14 anführen: Bei dieser Massnahme soll die Prüfung einer Temporeduktion erst in der Periode 2028 – 2031 vorgenommen werden, obwohl der Handlungsbedarf als hoch eingeschätzt wird. Da offensichtlich eine Prüfung auch sehr kostengünstig umgesetzt werden kann, ist dies nicht verständlich und ProVelo fordert darum eine umgehende Prüfung. Aus diesen Gründen fordert ProVelo, dass die Umsetzung der Massnahmen realistisch eingeschätzt und in die Planung aufgenommen wird. Eine mehrheitliche späte Umsetzung der Massnahmen (Periode 2028-2031) ist nicht hinnehmbar.</p> <p>6) M11: Wehrbrücke ist zu ergänzen: Querung Kreuzung Erlenstrasse / "MÜVE Einfahrt". Unklare und unsichere Veloführung muss an die neue Veloführung angepasst werden.</p> <p>7) M12: ProVelo fordert eine Brücke für Fuss- und Veloverkehr analog/ähnlich der Expo02.</p> <p>8) M41: Ausserorts macht bei einer Komfortroute eine Temporeduktion keinen Sinn. Hier braucht es von der Strasse getrennte Velowege.</p> <p>9) M47: Handlungsbedarf ist für diese Massnahme hoch, weil Konflikte mit Fussgänger bestehen. Aufgrund der tiefen Kosten kann diese Massnahme bis 2023 ungesetzt werden.</p> <p>10) M56: Die Erlenwäldlibrücke fehlt in den Plänen der RGSK, wir bitten um Aufnahme</p> <p>11) LV-N-1: Wir würden es begrünnen, wenn die Brücke über den Zihlkanal (Pont de l'avenir) doch noch kommen würde und unterstützen die Prüfung alternativer Finanzierungsmodelle. Die Massnahme soll beibehalten werden.</p> <p>12) M70: Wir begrünnen die Schaffung einer Koordinationsstelle. Doch diese macht nur Sinn, wenn in den Städten und Dörfern auch lokale Fachstellen für den Langsamverkehr bestehen.</p>	x			<p>1) Der regionale Velonetzplan ist eine Grundlage für das RGSK und das Agglomerationsprogramm. Gemäss Kapitel 6 werden die in der Massnahmenliste aufgeführten Massnahmen nach der Mitwirkung in das RGSK integriert (mit Ausnahme von Kleinstmassnahmen). Die Massnahmen, welche in das Agglomerationsprogramm 4. Generation aufgenommen werden, sind in der Massnahmenliste bezeichnet.</p> <p>2) Es handelt sich um eine A-Massnahme im Agglomerationsprogramm 3. Generation mit Realisierungshorizont 2019-2023.</p> <p>3) Aus heutiger Perspektive ist der Realisierungshorizont 2028-2031 realistisch.</p> <p>4) Wird geprüft.</p> <p>5) Für die Festlegung der Priorität bzw. des Realisierungshorizontes sind verschiedene Kriterien massgebend, u.a. die Projektreife. Von den Gemeinden sind keine oder nur fallweise Einwände eingegangen. Die Realisierungshorizonte werden überprüft, wobei die Forderung in dieser generellen Form nicht berücksichtigt werden kann.</p> <p>6) Verbesserungen erfolgen so weit möglich im Rahmen der Sanierung der Wehrbrücke (bis 2021). Zuständig ist die Gemeinde Brügg. Mit dem Projekt Wehrbrücke wird mit Markierung eine möglichst verkehrssichere Variante realisiert.</p> <p>7) Die Querung muss im Rahmen eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts für die Achse Bemstrasse-Aarbergstrasse-Ländtestrasse geprüft werden.</p> <p>8) Teure bauliche Massnahme sind angesichts des eher geringen Potenzials hier nicht verhältnismässig.</p> <p>9) Es handelt sich um eine A-Massnahme im Agglomerationsprogramm 4. Generation mit Realisierungshorizont 2024-2027; wenn möglich soll sie vorgezogen realisiert werden.</p> <p>10) Das Projekt wird gemäss Beschluss des Stadtrats Nidau und des Gemeinderats Ipsach vom Juni 2015 nicht weiterverfolgt und ist folglich im RGSK nicht mehr enthalten. Im regionalen Velonetzplan ist die Brücke als langfristige Option für den Freizeitverkehr enthalten.</p> <p>11) Am Verzicht auf die Brücke über den Zihlkanal (Pont de l'Avenir) wird festgehalten. Nach der Ablehnung durch die Gemeinden Erlach und Gals wird das Projekt nicht weiterverfolgt.</p>

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
			<p>13) HB 25: Dies ist eine lang bekannte Gefahrenstelle mit vielen Unfällen. Es ist völlig Unverständlich, weshalb der Besitzer der Gleisanlage (Firma GalvaSuisse) noch per Verfügung nicht aufgefordert wurde, hier eine Sichere Querung zu ermöglichen. Aufgrund der vielen Unfälle und der Veloüberlandroute soll dies oberste Priorität bekommen.</p> <p>14) HB33: Schliessung Ausfahrt Bernstrasse / Guglerstrasse (Paoluzzo) und damit einhergehend eine Veloüberführung (auch im Interesse von Stadt und Quartierleist) (Route Portmoos – Mett) realisiert werden kann.</p>	<p>x</p> <p>x</p>	<p>Die Massnahme wurde inzwischen realisiert.</p>
36	SP Twann-Tüscherz-Ligerz		<p>Die SP Twann-Tüscherz-Ligerz begrüsst den Vorschlag des Kantons, den Radweg (Velolandroute Nr. 50) auf der Kantonsstrasse zu führen. Damit könnte der Strandweg als Wanderweg, Spazierweg und Zubringer für die Bewohner der 64 Einfamilienhäuser entlastet werden. Jetzt ist der 3m breite Strandweg (mit 30 km/h Begrenzung) mit dem schnellen Veloverkehr (zum Teil schneller als 30 km/h) eine sehr grosse Gefahr für Fussgänger. Ein zu schneller Velofahrer mit 36km/h legt in der Sekunde 10m zurück, wenn 20m vor dem Fussgänger geklingelt wird, ist der Velofahrer nach 2 Sekunden schon am Passieren. Da sind schon einige «Rempelen» passiert, bis jetzt zum Glück ohne gravierende Folgen. Da der Erholungsraum Wingreis/Engelberg ÖV-mässig nur durch die sporadisch fahrende BSG-Schiffahrt erschlossen ist, hat der Fussverkehr zum und vom Engelberg eine sehr grosse (auch touristische) Bedeutung. Die jetzige Führung auf der Kantonsstrasse auf der Bergseite Richtung Neuenburg ohne bauliche Abtrennung ist nur gefährlich, da die wenigsten Autofahrer den genügenden Abstand beim Überholen einhalten. Durch die gelbe Linie glauben sie sich sogar im Recht, dieser Linie entlang zu fahren. Wenn ein 18m Sattelschlepper überholt, dann gibt es einen so gewaltigen Sog, so dass an eine korrekte, sichere Velofahrt nicht mehr zu denken ist. Abgesehen davon ist zwischen Tüscherz und Wingreis die Situation für Velofahrer zwischen Sattelschlepper und Betonmauer nur ein gewaltiger Horror. In Richtung Biel ist zur Zeit der Radweg hinter unattraktiven Betonelementen versteckt, das Ein- und Ausfädeln von und zu den Dorfteilen kann nur mit dem überqueren der gefährlichen Kantonsstrasse gemacht werden. Wir empfehlen, einen baulich abgetrennten, genügend breiten (3 - 5m) Radweg im Gegenverkehr auf der Bergseite der Kantonsstrasse zu führen. Damit können die Dörfer bzw. die Dorfteile Alféré, Tüscherz, Wingreis/Engelberg, Twann, Bipschal und Ligerz durch die VelofahrerInnen gut und gefahrlos erreicht werden.</p>	<p>x</p>	<p>Der regionale Velonetzplan basiert auf dem Konzept Veloführung am linken Bielerseeufer von 2016. Für einen durchgehenden Zweirichtungsradsweg nördlich der Kantonsstrasse fehlt der nötige Platz. Abschnittsweise Optimierungen werden vom Kanton zusammen mit ASTRA und SBB laufend geprüft.</p>
37	Verband der Gemeinden des Seebezirks		<p>1) Axe Ins-Sugiez:                      - Le double itinéraire (direct et confort) en direction de Sugiez présente des lacunes à la frontière entre les communes d'Ins et de Mont-Vully et au niveau de l'entrée dans la localité de Sugiez (absence de cheminement ou revêtement inadéquat). Par ailleurs, ce double-itinéraire n'est pas rattaché au réseau existant dans le district du Lac. Il est donc suggéré d'adapter le tracé de l'itinéraire confort en le faisant passer par le Chemin de la Forêt et la Route du Pré du Pont, cheminements dont l'importance touristique est relevée dans le PDR. Pour ce qui est de l'itinéraire direct, il est proposé de le rattacher aux réseaux cantonaux de base bernois et fribourgeois. Le tronçon fribourgeois dispose d'un fort potentiel cyclable utilitaire selon le Plan sectoriel vélo et est équipé de bandes cyclables. Ces alternatives permettraient de valoriser les voies et aménagements existants.</p> <p>- Le pont Rotary, enjambant la Broye à la frontière entre les communes d'Ins et de Mont-Vully revêt une importance touristique particulière à l'échelle suprarégionale et bénéficie d'une forte fréquentation. Comme relevé dans le Plan régional du réseau de pistes cyclables, il nécessite un assainissement en raison de problèmes d'infiltration d'eau. La répartition de la prise en charge financière de l'assainissement doit encore être précisée. Elle sera entre autres assurée par les deux communes. En raison de l'importance suprarégionale du pont, un soutien des organisations publiques et privées bénéficiant de cette infrastructure est également souhaité. Par ailleurs, l'Association rend la région Bienne-Seeland attentive au fait que la mesure liée au pont Rotary (M39 dans le rapport explicatif) est indiquée en tant que nécessité d'agir sur la carte des mesures (HB39).</p> <p>2) Axe Müntschemier-Kerzers: L'Association relève que l'itinéraire direct en direction de Kerzers est connecté au réseau cantonal utilitaire fribourgeois. Par ailleurs, l'itinéraire confort suit l'itinéraire régional SuisseMobile n°44 qui se prolonge dans le canton de Fribourg.</p>	<p>x</p> <p>x</p>	<p>Die vorgesehene Verbindung wird für den Alltagsverkehr als zweckmässig erachtet.</p>
38	Gruppe Pont K2.572.300/1.211.050	eher nein	<p>Ergänzend zu den aufgeführten Massnahmen soll die bis jetzt aufgeführte Strecke mit der dazugehörenden Brücke bei Koordinate 2.572.300/1.211.050 auf der Karte und bei den Massnahmen erhalten bleiben.</p>	<p>x</p>	<p>Am Verzicht auf die Brücke über den Zihlkanal (Pont de l'Avenir) wird festgehalten. Nach der Ablehnung durch die Gemeinden Erlach und Gals wird das Projekt nicht weiterverfolgt.</p>
39	Privatperson	eher nein		<p>x</p>	

## 6. Massnahmen

## 6.2 Sollen zusätzliche Massnahmen aufgenommen werden? Wenn ja, welche?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	nein		x	
2	Aegerten	nein		x	
3	Arch	nein		x	
4	Bellmund	keine Angabe		x	
6	Brügg	ja	Siehe Liste Agglomerationsprojekte (AP4) mit Planbeilagen und Aktennotiz "Austausch Fachexperten zur Massnahmenliste Entwicklung Brüggmoos vom 2. April 2020"	x	Siehe Antwort zu Frage 5.
7	Büetigen	nein		x	
8	Büren an der Aare	keine Angabe			
9	Gampelen	ja	Zusatz zu M55	x	
10	Grossaffoltern	ja	Da auf der Route Lyss-Suberg ein hohes Velopotenzial besteht und da bei diesen Routen sowohl die Komfortroute wie auch die Direktroute empfohlen wird, ist es notwendig, neben der nun geplanten Netzlückenschliessung der Komfortroute auch eine Direktroute zu planen. Nur so lässt sich das Ziel, den Anteil des Veloverkehrs (nach Etappen) in der Region Biel-Seeland zu erhöhen, umsetzen.	x	Im regionalen Velonetzplan ist eine kombinierte Direkt- und Komfortroute vorgesehen.
11	Hemrigen	ja	Für die Weiterentwicklung und mögliche Umstrukturierung der Schulen Jens und Hemrigen/Merzligen wäre es wichtig als Verbindung zwischen den Schulhäusern für die Schüler eine sicher Veloverbindung zu haben. Dies könnte mit einer Ergänzung der Komfortroute zwischen Jens und Hemrigen/Bühl erreicht werden zumal dieses Teilstück noch fehlt.	x	Wird ergänzt.
12	Ins	keine Angabe		x	
13	Kappelen	keine Angabe		x	
14	Lengnau	ja		x	
15	Lyss	ja	Bahnhof Buswil, Ausbau B+R	x	Im regionalen Velonetzplan ist der Ausbaubedarf B+R ausgewiesen.
16	Meinisberg	nein		x	
18	Nidau	nein		x	
19	Orpund	nein		x	
20	Port	nein		x	
21	Rapperswil	ja	Allenfalls auch kommunale Schulwege aufnehmen.		x Im regionalen Velonetzplan werden nur überkommunale Schulwege behandelt.
22	Rüti bei Büren	ja	Veloweg entlang Bahntrasse von Rüti nach Büren => reg. Handlungsbedarf: Hoch!! Zwischen den Gemeinden Büren an der Aare und Rüti bei Büren besteht eine Netzlücke im Alltagsverkehr. Bereits zusammen mit dem Verein Seeland.biel/bienne wurde versucht nach einer sicheren und machbaren Lösung zu suchen. Leider blieb das Projekt ohne Erfolg. Zwischenzeitlich hat die SBB mit der Einwohnergemeinde Rüti bei Büren Kontakt aufgenommen, da die SBB ein Biodiversitätsprojekt auf den Bahndamm in Rüti bei Büren plant. In diesem Zusammenhang wurde die Idee Veloweg entlang, sowie auf dem Bahndamm, aufgenommen und bereits mit der SBB und dem OIK 111 vorbesprochen. Damit die Gemeinde Rüti bei Büren das Projekt weiterverfolgen kann, bitten wir Sie, im Sachplan Veloverkehr zwei Varianten (siehe Pläne im Anhang) aufzunehmen. Bei beiden Varianten verläuft der Veloweg entlang des Bahndammes bis zur Strassenüberführung (Gemeinde Büren). Ab der Strassenüberführung sollte der Veloweg auf dem ehemaligen Bahntrasse bis zum Bahnhof Büren führen.	x	Die mit dem OIK III abgesprochene Routenführung wird übernommen. Die entsprechende Anpassung des kantonalen Sachplans Veloverkehr wird im RGSK 2021 beantragt.
23	Safnern	ja	siehe Frage 9	x	
24	Scheuren	nein		x	
25	Schüpfen	nein		x	
26	Siselen	nein		x	
27	Studen	ja	x	x	
28	Sutz-Lattrigen	nein		x	
29	Twann-Tüscherz	keine Angabe			
30	Wengi	nein		x	
31	Worben	nein		x	
33	Grünliberale Partei Biel/Bienne		1) Neu: Wir fordern eine Ost-West-Veloverbindung (Komfortroute) durch das Seeland in der Fläche von Worben zum Hagneck-Kanal (Walperswil/Gimmiz) und bitten um Aufnahme in den Velonetzplan/RGSK Antrag: Es ist eine Veloroute (Komfortroute) zwischen Worben und dem Hagneck-Kanal vorzusehen. 2) Neu: Wir fordern eine Veloverbindung entlang des rechten Ufers des Bielersees auf halber Höhe (Komfortroute) von Mörigen (Unterdorf) via Gerolfingen (alter Dofkern) nach Hagneck mit einer Querung (Brücke) des Tanngra-bens als Alternative zur Direktroute auf der vielbefahrenen und teilweise ansteigenden Hauptstrasse. Antrag: Zwischen Mörigen und Hagneck ist eine von der Hauptstrasse separierte Komfortroute vorzusehen.	x	1) Das Potenzial für den Velo-Alltagsverkehr ist gering.  x 2) Es ist eine möglichst direkte Komfortroute vorgesehen.

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
			<p>3) Neu: Zwischen Gottstatterhaus und dem Hafen Alfermée ist der Fuss- und Radweg am Ufer zu verbreitern, damit der Weg für Fahrradanhänger befahrbar wird und die Verhältnisse zum Kreuzen verbessert werden. Antrag: Der Fuss- und Radweg zwischen Gottstatterhaus und Hafen Alfermée ist zu verbreitern.</p> <p>4) Neu: Eine ausgebauter Direktverbindung Brügg-Mett via Längholz ab Brachmattstrasse (Verlängerung bis Mettgasse) bis Orpundplatz und/oder Orpund-Dietschmatt verbessert die Erschliessung des Bözingenfeldes für Velofahrende aus der südlichen Agglomeration. Antrag: Aufnahme einer Direktverbindung Brügg-Mett via Brachmattstrasse-Mettgasse</p> <p>5) Neu: Der Geysriedweg ist als Veloroute vorzusehen, da es die einzige Strasse mit passabler Steigung in diesem Perimeter ist. Antrag: Der Geysriedweg ist als Veloroute aufzunehmen.</p>	<p>x</p> <p>x</p>	<p>3) Ist so vorgesehen, die Massnahme ist im RGSK enthalten (LV-Ü.7.5).</p> <p>4) Die vorgesehene Verbindung via Biel ist zweckmässiger (Höhendifferenz, Massnahmenbedarf/Kosten).</p> <p>5) Die Verbindung hat keine regionale Netzfunktion für den Alltagsverkehr.</p>
35	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois		<p>1) ProVelo sieht die Verkehrsplanung im Rahmen der Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen. Diese fordern in Ziel 11.2 folgendes: «Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen.» Für ProVelo ist dies der eigentliche Rahmen dieser Planungen, an dem wir uns für die Zukunft messen wollen. Pro Velo fordert die Aufnahme folgender zusätzlicher Massnahmen:</p> <p>2) Schliessung Netzlücke Brüggmoos (N5), Nordseite Bernstrasse. Verbindung neuer Veloweg bei Portstrasse mit bestehendem Veloweg entlang Bernstrasse bis Garage Paoluzzo. Handlungsbedarf Hoch. Umsetzung 2024-2027.</p> <p>3) Neue Ost-West-Veloverbindung (Komfortroute) durch das Seeland in der Fläche von Worben zum Hagneck-Kanal (Walperswil/Gimmiz). Handlungsbedarf Mittel. Umsetzung 2024-2027.</p> <p>4) Zwischen dem Gottstatterhaus und dem Hafen Alfermée besteht de facto eine Netzlücke, weil der bestehende Fuss- und Radweg viel zu schmal ist. Er muss verbreitert werden, damit der Weg für Fahrradanhänger befahrbar wird und die Verhältnisse zum Kreuzen verbessert werden. Handlungsbedarf Hoch. Umsetzung 2024-2027.</p> <p>5) Zwischen Brügg (ab Brachmattstrasse) bis Mett (Orpundplatz) und von Brügg bis Orpund-Dietschmatt sind zusätzliche Veloverbindungen für eine bessere Erschliessung des Bözingenfeldes für Velofahrender aus der südlichen Agglomeration notwendig. Handlungsbedarf Hoch. Umsetzung 2024-2027.</p> <p>6) Der Schulweg von Worben nach Lyss führt entlang der Hauptstrasse. Die 3 Kreisel ab Autobahn Auf- und Abfahrt Richtung Lyss Zentrum sind für Velofahrer im allgemeinen und Schulkinder im Besonderen, äusserst gefährlich. Alternativ kann die Schweizmobil-Route durch die Industrie befahren werden. Hier bräuchte es jedoch besseren Wegunterhalt und Beleuchtung. Handlungsbedarf Hoch. Umsetzung 2021-2024.</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>2) Die Massnahme wird übernommen (Netzlücke Nr. 96 gemäss angepasstem Sachplan Veloverkehr vom 27.05.2020). Zuständig ist der OIK III.</p> <p>3) Das Potenzial für den Alltagsverkehr wird als zu gering erachtet.</p> <p>4) Ist so vorgesehen, die Massnahme ist im RGSK enthalten (LV-Ü.7.5)</p> <p>5) Die vorgesehene Verbindung via Biel ist zweckmässiger (Höhendifferenz, Massnahmenbedraf/Kosten).</p> <p>6) Wird als Handlungsbedarf aufgenommen. Die Situation wird auch im Zusammenhang mit der Korridorstudie Vorrangroute betrachtet. Die erwähnte Alternativroute ist im regionalen Velonetzplan als Komfortroute ausgeschieden. Für Unterhalt und Beleuchtung ist die Gemeinde Lyss zuständig.</p>
			<p>7) Die Salzhauskreuzung (Guido-Müller-Platz) an der Grenze von Nidau nach Biel stellt insbesondere für Linksabbieger ein erhöhtes Risiko dar.</p>	<p>x</p>	<p>7) Muss im Zusammenhang mit der Sanierung des Knotens gelöst werden.</p>
38	Gruppe Pont K2.572.300/1.211.050	ja	Ergänzungen (Details unter Punkt 7 und 8).	x	
39	Privatperson	ja	s. Frage 1	x	

## 7. Karte Netzplan Velo: Haben Sie Bemerkungen zur Karte «Netzplan Velo»?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	nein		x	
2	Aegerten	nein		x	
3	Arch	nein		x	
4	Bellmund	keine Angabe		x	
5	Biel/Bienne		Axes forts vélo: Les possibles corridors des axes forts vélo (Velovorrangrouten) sont illustrés, mais sont incomplets. La vision proposée ici est une vision centrée sur la partie alémanique de la région, alors que les régions romandes ne sont absolument pas prises en compte. Il est ainsi demandé d'étendre les possibles corridors, soumis à une étude de faisabilité ultérieure, à la rive nord du lac de Bienne en direction de Neuchâtel, ainsi qu'en direction du Jura via la Heutte-Sonceboz.	x	Die Korridore der Vorrangrouten wurden vom Kanton im Sachplan Veloverkehr festgelegt (Regierungsratsbeschluss vom 27.05.2020) und sind nicht Gegenstand der regionalen Velonetzplanung. Gemäss TBA-DLZ ist das Potenzial zu klein für Vorrangrouten.
6	Brügg	ja	1) Eine Beurteilung der Netzqualität seitens der Gemeinde kann nur erfolgen, wenn der Standard der Routen definiert ist. Eine Definition der Standards fehlt. Die Legenden Kanton / Region / Stadt müssen aufeinander abgestimmt werden und mit den entsprechenden, gleichen Standards unterlegt werden. 2) Der Legendenpunkt sowie die entsprechenden Planeinträge: «Veloschulwege Kt. Bern» sind wegzulassen. Für die Gemeinde Brügg sind die Einträge zum Teil falsch. Wir sind der Meinung, dass kommunale Schulwege allenfalls in einem Analysenplan von Bedeutung sind und nicht Bestandteil in einem Netzplan.	x x	1) Der Sachplan Velo der Stadt Biel und die regionale Velonetzplanung verwenden die gleichen Routenkategorien. 2) Die vom Kanton erhobenen Veloschulwege wurden als eine Planungsgrundlage verwendet. Im regionalen Velonetzplan Biel-Seeland sind sie nicht dargestellt.
7	Büetigen	nein		x	
8	Büren an der Aare	nein		x	
9	Gampelen	ja	M55	x	
10	Grossaffoltern	nein		x	
11	Hemrigen	ja	Dies könnte mit einer Ergänzung der Komfortroute zwischen Jens und Hermrigen/Bühl erreicht werden zumal dieses Teilstück noch fehlt.	x	Wird ergänzt.
12	Ins	ja	Die Qualität und Lesbarkeit des Plan ist unbefriedigend	x	
13	Kappelen	ja	Wir begrüßen die Priorisierung der Radwegverbindung Kappelen-Lyss.	x	
14	Lengnau	ja	Die frisch renovierte Bürenstrasse ist viel zu schmal und für das Velo demzufolge gefährlich, bei Nebel und Dunkelheit sogar lebensgefährlich. Vom Veloweg fehlen die Verbindungsstrecken auf die nationale Veloroute 5 (Raum Eyhof-Grenzweg sowie südlich vom Kriegacker die Teerstrasse). Die Querung unter der Autobahn in der Chlyni Ey scheint abenteuerlich, weil schattig und im Wasser.	x	Ist mit dem OIK III zu besprechen.
15	Lyss	ja	1) Aus Sicht der Gemeinde Lyss handelt es sich bei der Route entlang des Lyssbachs um eine kombinierte Komfort- + Direktroute (bisher nur Komfortroute) 2) Der Korridor für eine allfällige Velovorrangroute ist in Richtung Osten zu vergrössern und der Hauptanschluss ins Zentrum ist noch abzubilden (Abmachung mit OIK III an der Sitzung vom 03.07.2019)	x x	1) Gemäss Besprechung mit der Gemeinde Lyss wird auf die Umklassierung verzichtet 2) Gemäss Besprechung mit der Gemeinde Lyss wird auf die Ausdehnung des Korridors verzichtet.
16	Meinisberg	nein		x	
18	Nidau	nein		x	
19	Orpund	nein		x	
20	Port	nein		x	
21	Rapperswil	nein		x	
22	Rüti bei Büren	ja	Hinweis bb: keine Antwort vorhanden	x	
23	Safnem	ja	Siehe Frage 9	x	
24	Scheuren	nein		x	
25	Schüpfen	keine Angabe	Siehe Frage 6.1	x	Siehe Antwort zu Frage 6.1.
26	Siselen	ja	Die Veloverbindung von der Walperswilbrücke nach Siselen würde besser - statt wie auf der Karte abgebildet - zuerst ein kleines Stück entlang des Hagneckkanals in westliche Richtung und anschliessend nach links abbiegend, zwischen Holenwald und Grosswald nach Siselen führen.	x	Wird übernommen.
27	Studen	ja		x	
28	Sutz-Lattrigen	nein		x	
29	Twann-Tüscherz	ja	Die Karte ist nicht lesbar.	x	Für eine bessere Lesbarkeit steht die Karte als WebGIS im Internet unter <a href="http://rvnp.geoseeland.ch">rvnp.geoseeland.ch</a> zur Verfügung.
30	Wengi	nein		x	
31	Worben	nein		x	
35	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bemois		ProVelo sieht die Verkehrsplanung im Rahmen der Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen. Diese fordern in Ziel 11.2 folgendes: «Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen.» Für ProVelo ist dies der eigentliche Rahmen dieser Planungen, an dem wir uns für die Zukunft messen wollen.	x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennnisnahme berücksichtigt	nicht	Antwort
38	Gruppe Pont K2.572.300/1.211.050	ja	Ergänzend zu den aufgeführten Massnahmen soll die bis jetzt aufgeführte Strecke mit der dazugehörenden Brücke (LV-N1) bei Koordinate 2.572.300/1.211.050 auf der Karte erhalten bleiben. Dabei muss die Strecke als Zuführung zur Brücke näher analysiert werden (Bereich Dählenwäldli: Trennung Wanderweg /Veloverkehr).		x	Am Verzicht auf die Brücke über den Zihlkanal (Pont de l'Avenir) wird festgehalten. Nach der Ablehnung durch die Gemeinden Erlach und Gals wird das Projekt nicht weiterverfolgt.
39	Privatperson	keine Angabe	s. Frage 1	x		

## 8. Karte Massnahmen: Haben Sie Bemerkungen zur Karte «Massnahmen»?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja	1) HB25 kann gelöscht werden, Anlage wird aktuell (25.03.2020) gerade saniert. 2) M43 ist nicht identisch mit Nummer in Karte (dort HB43).	x	Wird angepasst.
2	Aegerten	ja	Die Kommission für Bau und Verkehr ist grundsätzlich offen für Velospot-Stationen. Im Moment sehen sie aber keinen geeigneten Standort, um so etwas anbieten zu können. Es würde jedenfalls weitere Abklärungen benötigen, um einen geeigneten Standort zu finden.	x	
3	Arch	nein		x	
4	Bellmund	keine Angabe			
6	Brügg	ja	Geplante Massnahmen im Zusammenhang mit der Spitalplanung fehlen und müssen eingetragen werden.	x	Siehe Antwort zu Frage 5.
7	Bütigen	ja	Ja, siehe Pkt. 6 (Massnahmen)	x	
8	Büren an der Aare	nein		x	
9	Gampelen	ja	zu Überprüfen: Durchgehender Veloweg ab La Tène / Gampelen Station Zihlbrücke bis Cudrefin (Fanel) durch Seewald (in Ufermähe) als Alternative für Weg über Kantons-/Hauptstrasse.		x Die Verbindung hat keine regionale Netzfunktion für den Alltagsverkehr.
10	Grossaffoltern	nein		x	
11	Hermrigen	nein		x	
12	Ins	ja	1) Die Qualität und Lesbarkeit des Plan ist unbefriedigend 2) Der Zusammenhang mit den Markierungen 'Schwachstellen im Strassennetz RGSK 2016' (gelbe Schraffur) ist nicht nachvollziehbar	x	
13	Kappelen	ja	s. oben (Frage 7.)	x	
14	Lengnau	ja	1) HB34: Die Querung der Hauptstrasse muss prioritär angegangen werden. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis ein schwerer Unfall passiert. Jeglicher motorisierte Verkehr der CSL Behring muss nach Süden abfliessen. 2) HB38.6: Ortsdurchfahrt: ist für die Attraktivität der Gemeinde Lengnau zentral.	x	x 1) Der OIK III hält am Zeitplan fest (Reslisierung 2028-2031).
15	Lyss	nein		x	
16	Meinisberg	nein		x	
18	Nidau	nein		x	
19	Orpund	nein		x	
20	Port	nein		x	
21	Rapperswil	nein		x	
22	Rüti bei Büren	nein	Die Führung entlang der Bahnlinie ist im Plan nicht erfasst.		x Wird angepasst.
23	Safnem	ja	siehe Frage 9	x	
24	Scheuren	nein		x	
25	Schüpfen	keine Angabe	siehe Frage 6.1		Siehe Antwort zu Frage 6.1.
26	Siselen	nein		x	
27	Studen	ja		x	
28	Sutz-Lattrigen	nein		x	
29	Twann-Tüscherz	ja	Die Massnahmenkarte im Bereich linkes Bielerseeufer ist nicht lesbar!	x	Für eine bessere Lesbarkeit steht die Karte als WebGIS im Internet unter rvnp.geoseeland.ch zur Verfügung.
30	Wengi	nein		x	
31	Worben	nein		x	
32	Grüne Seeland				
33	Grünliberale Partei Biel/Bienne				
34	Komitee N5 Bielersee so nicht!				
35	Pro Velo Biel/Bienne- Seeland-Jura bemois			x	
38	Gruppe Pont K2.572.300/1.211.050	ja	Die bei Koordinate 2.572.300/1.211.050 eingezeichnete Langsamverkehrsbrücke darf im jetzigen Zeitpunkt nicht aus der Karte entfernt werden! Begründung: Im 2022 wird die Sanierung der Pont St.Jean mit vorgesehener Optimierung für den Langsamverkehr realisiert (Massnahme M19). Kurze Zeit nach der Sanierung (1 - 2 Jahre) wird festgestellt, dass die realisierten Massnahmen für den Langsamverkehr ungenügend sind. Die dann folgenden Diskussionen werden über eine angehängte oder separate Brücke neben der Pont St.Jean geführt. In dieser Phase soll zwingend die Langsamverkehrsbrücke bei Koordinate 2.572.300/1.211.050 als Alternative auch geprüft werden, da diese Variante wesentliche Vorteile bietet und eine Machbarkeitsstudie vom April 2017 nur aktualisiert werden muss!		Am Verzicht auf die Brücke über den Zihlkanal (Pont de l'Avenir) wird festgehalten. Nach der Ablehnung durch die Gemeinden Erlach und Gals wird das Projekt nicht weiterverfolgt.



Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennnisnahme	berücksichtigt	nicht	Antwort
39	Privatperson	keine Angabe	s. Frage 1				

## 9. Weitere Bemerkungen: Haben Sie weitere Bemerkungen zum Velonetzplan?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	nein		x	
2	Aegerten	nein		x	
3	Arch	nein		x	
4	Bellmund	keine Angabe		x	
5	Biel/Bienne		<p>1) De manière générale, on constate que la planification régionale et communale sont congruentes en ce qui concerne la hiérarchisation et la nomenclature du réseau cyclable. Toutes deux identifient un réseau cyclable direct et un réseau cyclable de confort. Certains itinéraires cumulent également les deux propriétés (confort et direct).</p> <p>Il a par ailleurs été convenu que le réseau cyclable du Plan sectoriel vélo de la Ville de Bienne sera repris dans son intégralité dans le Plan régional du réseau de piste cyclables, après qu'il ait été soumis à la procédure de participation et que les prises de position reçues aient été traitées. Une partie des mesures de la planification vélo communale et régionale devra ensuite être reprise au niveau du PA4.</p> <p>2) Finalement, il est regretté que certaines thématiques n'aient pas été traitées dans cette planification, à savoir de manière non exhaustive et à titre d'exemple le jalonnement, la problématique des chantiers et de leur signalisation, du déneigement ou encore les mesures liées au management de la mobilité (entre autres la sensibilisation et la communication). Il est ici rappelé qu'un nouveau programme de management de la mobilité de l'agglomération bernoise visant à encourager de nouvelles offres de mobilité a été développé l'année dernière et regroupe toutes les communes de l'agglomération. Ce programme n'est même pas cité dans le rapport.</p>	x	Die Inhalte des regionalen Velonetzplans richten sich nach den Vorgaben des kantonalen Sachplans Veloverkehr.
6	Brügg	ja	Die regionalen Grundlagen sind so anzupassen, dass ein Neubau des Spitals „neoSZB“ möglich ist. Die Gemeinde Brügg ist auf die Unterstützung sowohl der Region als auch des Kantons angewiesen. Die Netzergänzungen und vorgeschlagene Agglomerationsprojekte sind zu berücksichtigen (vgl. Liste Agglomerationsprojekte).	x	Siehe Antwort zu Frage 5.
7	Büetigen	ja	B&R-Anlage in Busswil ist oft übervoll. Viele Büetiger benutzen diese Anlage.	x	Der Ausbau ist vorgesehen.
8	Büren an der Aare	ja	<p>1) Die Massnahme (HB) Nr. 38.5 mit verbesserter Ortsdurchfahrt, Status Handlungsbedarf „mittel“ sowie die Massnahmen Nr. LV-N-9 und Nr. M59 mit Handlungsbedarf „hoch“ entsprechen den Bedürfnissen der Gemeinde Büren a.A.</p> <p>2) Insbesondere der Ausbau der Netzlücke Büren a.A. – Rüti b.B. (Massnahmen Nr. LV-N-9 und Nr. M59) soll vorangetrieben werden. Im Zusammenhang mit einem Biodiversitätsprojekt der SBB im stillgelegten Bahndambereich in Rüti b.B. kam die Idee auf, einen neuen Radweg auf dem Bahndamm zu realisieren. Dazu fanden bereits Gespräche zwischen der Gemeinde Rüti b.B., der SBB und dem Oberingenieurkreis III statt. Die beiden von dieser Netzlücke betroffenen Gemeinden stehen dem Projekt sehr positiv gegenüber und streben eine rasche Realisierung an.</p>	x	2) Die mit dem TBA-OIK III abgesprochene Routenführung wird übernommen.
9	Gampelen	nein		x	
10	Grossaffoltern	nein		x	
11	Hemrigen	nein		x	
12	Ins	keine Angabe		x	
13	Kappelen	keine Angabe		x	
14	Lengnau	ja	Der Veloweg Büren–Lengnau wird bis kurz vor den Kriegacker nach Staad von den Automobilisten als Schleichweg genutzt, weil die Strasse entlang der Aare teilweise in einem schlechten Zustand ist und die Einmündung bei der Holzbrücke unübersichtlich ist.	x	
15	Lyss	ja	<p>1) Die Schulanlage Kirchenfeld Lyss und die Schulanlage Busswil sind neu auch Schulstandorte mit Oberstufen (gemäss Legende).</p> <p>2) Der Bahnhof Busswil besitzt eine P + R Anlage.</p> <p>3) Für die Besprechung der zahlreichen Eingaben begrüssen wir eine gemeinsame Sitzung mit der Geschäftsstelle.</p>	x x	Plan wird ergänzt. Plan und Anhang 1 werden ergänzt.
16	Meinisberg	ja	Seite 14 „Handlungsbedarf B+R“ = Verweisfehler?	x	Wird korrigiert.
18	Nidau	nein		x	
19	Orpund	keine Angabe		x	
20	Port	nein		x	
21	Rapperswil	nein		x	
22	Rüti bei Büren	keine Angabe			
23	Safnern	ja	Mit der vorgesehenen Massnahme M18 wird in Safnern die Netzlücke (Schulweg / Komfortroute) geschlossen und der bestehende Weg verbunden. Der Schulweg in der Gemeinde Safnern führt jedoch über die Paul Jenni-Strasse, Kirchweg, Hauptstrasse. Die Schulweg soll über die Paul Jenni-Strasse, Ziltweg, Schaumberg, Alpenstrasse bis Grenzweg führen. Die Gemeinde Safnern möchte keinen weiteren Veloweg in der unteren Hälfte des Dorfes und auch keine Beanspruchung von FFF.	x	Die neue durchgehende Verbindung dient auch den SchülerInnen aus Meinisberg ins OSZ Orpund. An der Massnahme wird festgehalten.
24	Scheuren	nein		x	
25	Schüpfen	ja	Siehe Mitwirkungsangabe vom 31.03.2020 zu RGSK Bern-Mittelland: Der Strategie Fuss / Velo bzw. konkret dem Massnahmenpaket BM.LV-Ü.21 kann entnommen werden, dass der Veloweg zwischen Schüpfen und Kosthofen (Gemeinde Grossaffoltern) auf einen Flurweg verlegt und dieser Flurweg asphaltiert werden soll. Der Gemeinderat Schüpfen lehnt diese Massnahme ab. Der bestehende Veloweg wird als gut beurteilt und soll beibehalten werden. Sollte entgegen dieser Eingabe eine Verlegung des Veloweges erfolgen, wünscht der Gemeinderat die Prüfung einer direkten, parallelen Führung zur Hauptstrasse Schüpfen – Grossaffoltern / Abschnitt zwischen Bundkofen und Kosthofen.	x	Siehe Antwort zu Frage 6.1.

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt	nicht	Antwort
26	Siselen	nein		x		
27	Studen	nein		x		
28	Sutz-Lattrigen	nein		x		
29	Twann-Tüscherz	ja	1) Die Route entlang dem Uferweg Twann-Tüscherz wird von verschiedenen Verkehrsteilnehmern genutzt. -> Der Uferweg darf nicht als Velowegroute signalisiert werden. 2) Der Weg im Rusei (Abgang Schlössli) ist eine Privatstrasse und wird trotzdem immer wieder von Velofahrern genutzt -> Die Signalisation ist dort mangelhaft.	x		Der regionale Velonetzplan basiert auf dem Konzept Veloführung am linken Bielerseeufer von 2016.
30	Wengi	nein		x		
31	Worben	nein		x		
32	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		
35	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois		1) ProVelo sieht die Verkehrsplanung im Rahmen der Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen. Diese fordern in Ziel 11.2 folgendes: «Bis 2030 den Zugang zu sicheren, bezahlbaren, zugänglichen und nachhaltigen Verkehrssystemen für alle ermöglichen und die Sicherheit im Strassenverkehr verbessern, insbesondere durch den Ausbau des öffentlichen Verkehrs, mit besonderem Augenmerk auf den Bedürfnissen von Menschen in prekären Situationen, Frauen, Kindern, Menschen mit Behinderungen und älteren Menschen.» Für ProVelo ist dies der eigentliche Rahmen dieser Planungen, an dem wir uns für die Zukunft messen wollen. 2) Bemerkungen über die Planungsinstrumente (RGSK und RVNP) Pro Velo begrüsst es, dass die Infrastrukturplanung für das Velo separat, in Form eines Regionalen Velonetzplans (RVNP), vorangetrieben wird. einen separaten RVNP gibt. Wir haben Schwierigkeiten bei der rechtlichen Einordnung dieses Dokumentes. So sind im RGSK nach wie vor unter dem Langsamverkehr Massnahmen aufgeführt, welche primär das Velo betreffen. Nach der Mitwirkung sollen dort auch Massnahmen vom RVNP aufgeführt werden. Auch ist die Darstellung der Massnahmen im RGSK und RVNP nicht einheitlich und auch die Umsetzungszeiträume werden unterschiedlich angegeben. Es wäre übersichtlicher, wenn alle Massnahmen nur an einem Ort und einheitlich aufgeführt sind. ProVelo fordert eine klare und einheitliche Darstellung der Massnahmen und Umsetzungszeiträume.	x		
37	Verband der Gemeinden des Seebezirks		1) Remarques générales: - L'Association salue l'initiative de la région Bienne-Seeland de coordonner et renforcer l'attractivité du réseau cyclable à l'échelle régionale. Cette planification fait écho aux objectifs de développement retenus pour le district du Lac par l'intermédiaire de son Plan directeur régional (PDR), notamment en ce qui concerne l'amélioration du réseau des voies cyclables, et plus particulièrement dans les secteurs à forte fréquentation touristique des Grands-Marais et du Mont-Vully. - Le PDR du Lac se réfère, pour les réseaux cyclables, au Plan sectoriel vélo du Canton de Fribourg. La mesure 16 prévoit une étude régionale pour compléter le réseau cantonal et l'intégrer au PDR. En l'état, l'Association fait donc directement référence à ce plan sectoriel pour le territoire qui la concerne. 2) L'Association relève que l'amélioration du réseau de pistes cyclables dans la partie bernoise des Grands-Marais et le développement de l'usage du vélo électrique vont étendre le bassin de circulation des cyclistes et cyclo-touristes. Elle reconnaît que l'arrivée de nouveaux usagers dans le district du Lac représente une opportunité en matière de développement économique et touristique mais que de ce fait nécessitera aussi l'adaptation des infrastructures nécessaires. Toutefois, cette intensification pourrait également engendrer une pression sur la gare de Kerzers en particulier mais également de Sugiez, impliquant de renforcer les infrastructures d'interface liées au vélo. Cette intensification pourrait ainsi demander une collaboration entre les différents partenaires régionaux (bernois et fribourgeois) dans la recherche de solutions.	x	x	
38	Gruppe Pont K2.572.300/1.211.050	nein		x		
39	Privatperson	nein		x		