

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Biel-Seeland

RGSK 2021

Mitwirkungsbericht

5. August 2020



Impressum

Auftraggeber

Verein seeland.biel/bienne

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

Leitungsgremium Konferenz Raumentwicklung und Landschaft

Mathias Schumacher, Treiten, Gemeindepräsident (Vorsitz)

Peter Abrecht, Lengnau (ab 01.01.2020)

Fritz Affolter, Aarberg, Gemeindepräsident

Barbara Béguin-Jünger, Gampelen, Gemeindepräsidentin

Erich Fehr, Biel, Stadtpräsident

Peter Grübler, Port, Gemeinderat

Andreas Schwab, Leuzigen, Gemeinderat (bis 31.12.2019)

Hans Peter Zesiger, Merzligen, Gemeinderat

Christoph Iseli, Vertreter Schutzorganisationen

Simon van der Veer, Vertreter Landwirtschaft

Bearbeitung

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

Kaspar Reinhard, Reto Mohni, Selina Schönbächler

Kontextplan AG, Bern: Gilles Leuenberger

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 zum Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland 2021 (RGSK 2021) fand vom 10. Februar bis 31. März 2020 statt. Insgesamt 38 Stellungnahmen wurden von Gemeinden, Organisationen, Parteien, Verbände und Privaten eingereicht. 29 Mitwirkende haben den zur Verfügung gestellten Fragebogen ganz oder teilweise ausgefüllt. 9 Eingaben wurden in freier Form eingereicht.

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

Mitwirkungseingaben

Total: 38 Eingaben

29 Gemeinden

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

8 Organisationen, Parteien, Verbände

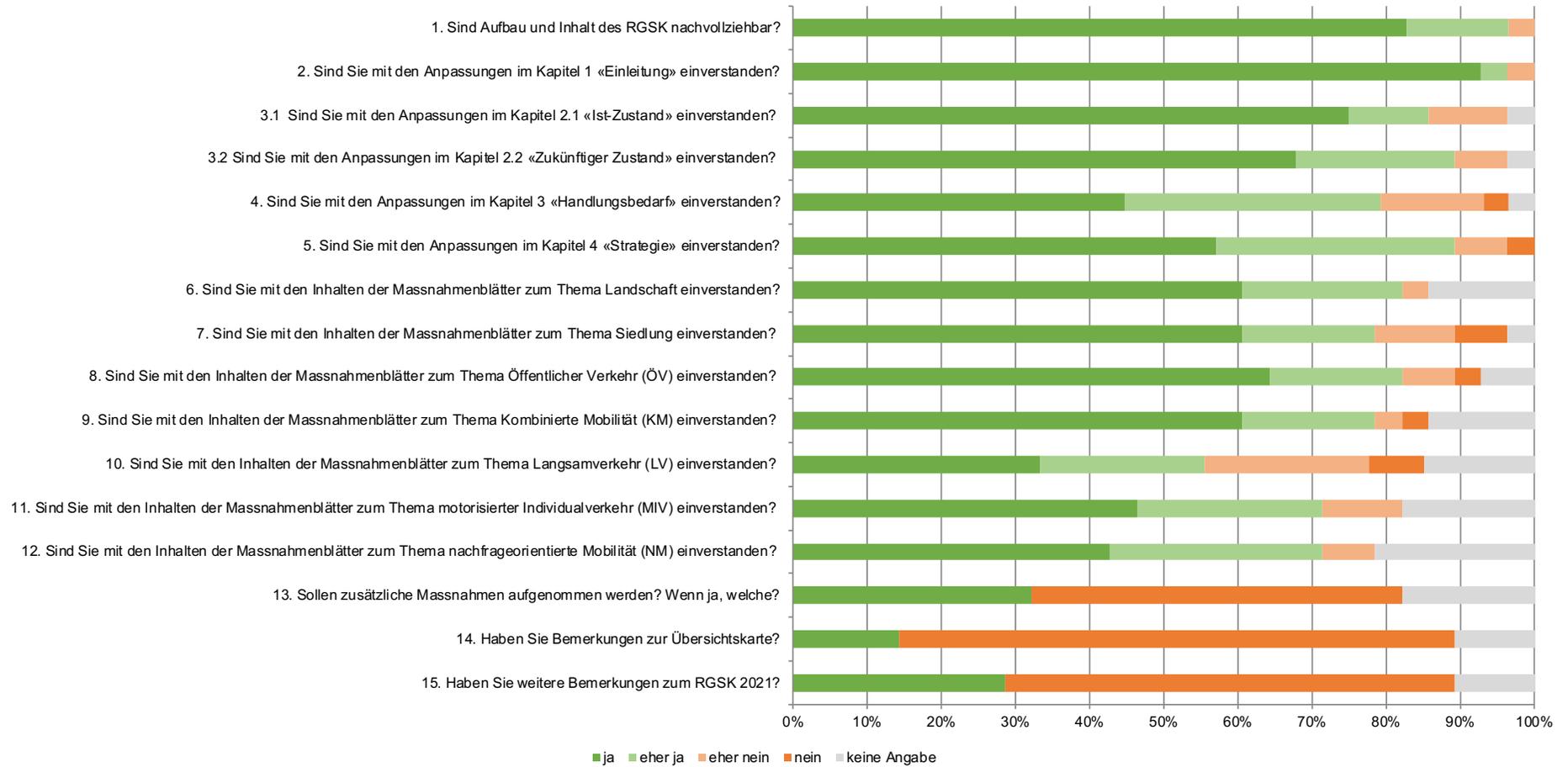
Birdlife
 Grüne Seeland
 Grünliberale Partei Biel/Bienne
 Pro Natura Seeland
 Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bemois
 sanu durabilitas
 Stiftung Landschaftsschutz
 VCS Regionalgruppe Biel

1 Private

Privatperson

Statistische Auswertung

Die statistische Auswertung bezieht sich auf die 29 ausgefüllten Fragebogen.



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

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	ja		x	
4	Biel/Bienne		1) Il est relevé que les éléments stratégiques relatifs à la mobilité sont traités de manière relativement superficielle, notamment en ce qui concerne les déplacements à pied. L'intégration d'éléments issus de la Stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne ou s'inscrivant dans la logique de celle-ci et dans celle du Gesamtverkehrskonzept de Nidau (en cours d'élaboration) pourrait être une piste à suivre pour compléter cet aspect d'importance. 2) En matière de transports publics, la CRTU fait toujours valoir le Regiotram comme élément fondamental de sa stratégie. Or, ce projet – actuellement suspendu – doit être réévalué dans le cadre des études en cours pour meilleures desserte au niveau de la région et du centre de l'agglomération. Dans ce sens, il est demandé d'adopter une position plus ouverte, laissant la possibilité de réaliser un axe de transport public fort avec ou sans Regiotram.	x x	1) Die Planung der Fusswegnetze ist Sache der Gemeinden und kein Inhalt des RGSK. 2) Das Anliegen wird geteilt. Die Formulierungen werden präzisiert.
5	Brügg	ja	Die Strategie der Region seeland.biel/bienne wird von der Gemeinde Brügg vollumfänglich unterstützt: - Siedlungsentwicklung nach innen konsequent und qualitativ umsetzen - Ökologische Landschaftsentwicklung - Verkehr vermeiden - verlagern - vernetzen - verträglich gestalten	x	
6	Bütigen	ja		x	
7	Büren an der Aare	ja		x	
8	Gampelen	ja		x	
9	Hemrigen	ja		x	
10	Ins	eher ja		x	
11	Lengnau	ja		x	
12	Lyss	ja		x	
13	Meinisberg	ja		x	
15	Nidau	ja		x	
16	Orpund	ja		x	
18	Port	ja		x	
19	Rapperswil	eher nein	Als Randregion gehen wir verloren. Die Anliegen der kleineren und ländlicheren Gemeinden werden durch die Zentren unterdrückt und weniger gewichtet.	x	Das RGSK richtet sich nach den übergeordneten Vorgaben von Bund und Kanton.
20	Rüti bei Büren	eher ja		x	
21	Scheuren	ja		x	
22	Schüpfen	ja		x	
23	Siselen	ja		x	
24	Studen	ja		x	
25	Sutz-Lattrigen	ja		x	
26	Täuffelen	ja		x	
27	Twann-Tüscherz	ja		x	
28	Wengi	ja		x	
29	Worben	ja		x	
30	Birdlife	eher ja		x	
35	sanu durabilitas	ja		x	
37	VCS Regionalgruppe Biel	eher ja	Wir bedauern, dass auch hier vor allem Fragen zu den Anpassungen stehen, da wir doch in einigen Bereichen grundsätzlich Fragen haben. Positiv ist hervorzuheben, dass diese Anpassungen sicht- und nachvollziehbar gemacht sind, was leider in anderen Regionen nicht der Fall war.	x	Beim RGSK handelt es sich um eine Aktualisierung des RGSK 2016. Eine gesamthafte Überarbeitung ist für die nächste Generation vorgesehen.

2. Einleitung: Sind Sie mit den Anpassungen im Kapitel 1 «Einleitung» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	ja		x	
5	Brügg	ja	Hinweis zu Kapitel 1.6.1 und 1.6.2: Die kantonalen und regionalen Grundlagen sind so anzupassen, dass ein Neubau des Spitals „neoSZB“ möglich ist. Das Spital muss für den Fuss- und Veloverkehr optimal erschlossen sein. Zugleich können Synergien für die Erschliessung des Gebiets Brüggmoos/Erlen genutzt werden. Die Regionale Velonetzplanung ist mit dem RGSK 2021 abzustimmen.	x	Ist erfolgt. Der regionale Velonetzplan und der kantonale Sachplan Veloverkehr wurden entsprechend angepasst.
6	Büetigen	ja		x	
7	Büren an der Aare	ja		x	
8	Gampelen	ja		x	
9	Herrigen	ja		x	
10	Ins	eher nein	1) 1.2 Die Abstimmung der Planung mit den Kantonen FR/NE/VD fehlt, wäre aber für unsere Gemeinde von Bedeutung. Immerhin ist eine kantonsüberschreitende Planung für die nächste Generation RGSK vorgesehen (Ziffer 4.5.2). 2) 1.5 Die Wirkung der Behördenverbindlichkeit ist in übergeordnetem Recht geregelt und müsste an dieser Stelle nicht ausgeführt werden.	x x	
11	Lengnau	ja			
12	Lyss	ja	1) Wir begrüßen die Erwähnung unseres neuen Städtebaulichen Richtplanes Zentrum Lyss unter Kapitel / 1.6.3 Kommunale Grundlagen. Die Genehmigung wird voraussichtlich Ende 2020 erfolgen. Ebenso auch die Richtplanung KLB (Koordinierte Planung Lyss-Busswil), genehmigt am 22. Januar 2009, unter den regionalen Grundlagen. 2) Sollte der regionale Richtplan Windenergie, welche zur Zeit erarbeitet wird, allenfalls auch noch in die regionalen Grundlagen aufgenommen werden.	x x	2) Wird ergänzt.
13	Meinisberg	ja		x	
15	Nidau	ja		x	
16	Orpund	ja		x	
18	Port	ja		x	
19	Rapperswil	ja		x	
20	Rüti bei Büren	eher ja		x	
21	Scheuren	ja		x	
22	Schüpfen	ja		x	
23	Siselen	ja		x	
24	Studen	ja		x	
25	Sutz-Lattrigen	ja		x	
26	Täuffelen	ja		x	
27	Twann-Tüscherz	ja		x	
28	Wengi	ja		x	
29	Worben	ja		x	
35	sanu durabilitas	ja		x	
37	VCS Regionalgruppe Biel	ja		x	

3. Grundlagen Siedlung und Verkehr

3.1 Sind Sie mit den Anpassungen im Kapitel 2.1 «Ist-Zustand» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	eher ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	ja		x	
4	Biel/Bienne		Chapitre 2.1.16 Langsamverkehr: Comme relevé ci-avant, le chapitre relatif à la mobilité douce mériterait d'être complété et consolidé, en particulier en ce qui concerne les déplacements à pied (la définition du réseau piétonnier et du réseau de randonnée n'est, par exemple, pas claire). Ceci est d'autant plus important que, même si le projet d'agglomération (PA) n'est plus intégré à la CRTU, cette dernière constitue toujours une base pour le PA et que le taux de subventionnement des projets qui en sont issus dépend de la qualité et de la cohérence des stratégies poursuivies.		x Siehe Antwort zu Frage 1. Das RGSK ist für die Beurteilung des Agglomerationsprogramms nicht relevant.
5	Brügg	ja		x	
6	Büetigen	ja		x	
7	Büren an der Aare	ja		x	
8	Gampelen	ja		x	
9	Hemrigen	ja		x	
10	Ins	eher ja	1) Abbildung 4 - Bitte den Kartenausschnitt am südlichen Rand erweitern, damit der gesamte Planungserimeter enthalten ist. Das Grosse Moos ist ein wesentlicher Teil. 2) 2.1.4 Die Charakterisierung von Ins als 'bäuerlich geprägtes Zentrum' ist nicht zeitgemäss, bitte weglassen (vgl. Bevölkerungswachstum unter 2.1.5 und SAZ Zbangmatte). 3) Tabelle 2: Aussage stimmt nicht mit dem Text überein. 4) 2.1.10 "Grössere" arbeitsplatzintensive Unternehmen 5) Abbildung 8: Bitte Südrand des Kartenausschnitts so anpassen, dass der gesamte Perimeter enthalten ist. 6) 2.1.14 Verbindung TPF (Neuchâtel - Ins - Murten - Fribourg (-Bulle) fehlt. 7) Abbildung 11 - Bildunterschrift falsch "Siedlungserweiterung "Arbeiten"		x 1) Die Abbildung wurde vom RGSK 2016 übernommen und stammt aus einer externen Quelle, welche nicht erweitert werden kann. Der Planungserimeter RGSK Biel-Seeland ist vollständig abgebildet. 2) Wird korrigiert. x 3) Wir gehen davon aus, dass es sich um die Tabelle 3 handelt. Die Zahlen in der Tabelle 3 sind vertauscht, wird korrigiert. x 4) Wird korrigiert. x 5) Wird ergänzt. x 6) Wird ergänzt. x 7) Wird korrigiert.
11	Lengnau	ja		x	
12	Lyss	eher nein	1) Tabelle 1/Seite 15: Die Bevölkerungszahlen von Lyss sind im Zusammenhang mit der Fusion mit Busswil nicht ganz korrekt. Lyss 2002: 10'800; Lyss 2010 11'800; Lyss nach Fusion mit Busswil 2011: 13'900. Bitte allenfalls mit einer Fussnote klären. 2) Kap. 2.1.10: Auch die "realisierten" ESP's sollten entgegen der Auffassung des Kantons wie erwähnt weiterhin bewirtschaftet werden. Hier müsste diesbezüglich ein noch deutlicher Akzent aus regionaler Sicht gesetzt werden. 3) Abbildung 7/Seite 23: Bei der Autobahn Münchenbuchsee-Lyss-Biel handelt es sich neu nicht mehr um eine Kantonsstrasse Kat. A. 4) Abbildung 8/Seite 24: 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. 5) Abbildung 10/Seite 26: Die ÖV-Gütekategorie für den ESP Grien Süd überprüfen, besser E/keine.		x 1) Erklärung wird ergänzt. x 2) Das Anliegen wird geteilt. Der Text wird präzisiert. x 3) Die Abbildung wird aktualisiert. x 4) Zum Zustand nach Eröffnung des A5 Ostastes liegt keine Auswertung des Gesamtverkehrsmodells vor. x 5) Es handelt sich in der Abbildung um das Vorranggebiet Arebiten Breite nicht um den ESP.
13	Meinisberg	ja		x	
15	Nidau	ja		x	
16	Orpund	ja		x	
18	Port	ja		x	
19	Rapperswil	eher nein	Unserer Meinung nach fehlt ein VIV-Punkt, welcher unser Gemeindegebiet massgeblich tangieren wird. Das geplante Verkehrsprüfzentrum in Münchenbuchsee sollte ergänzt werden. Ebenfalls ist das Bodenverbesserungsprojekt Schönbunnen aufzunehmen. Diese beiden Punkte werden für Rapperswil massiven Mehrverkehr bedeuten.		x Das Verkehrsprüfzentrum ist kein verkehrintensives Vorhaben (> 2 000 Fahrten pro Tag) und liegt im Perimeter des RGSK Bern-Mittelland. Der Hinweis betr. erwartetem Mehrverkehr wird in Kapitel 3.5 Handlungsbedarf aufgenommen.
20	Rüti bei Büren	eher ja		x	
21	Scheuren	ja		x	
22	Schüpfen	ja		x	
23	Siselen	ja		x	
24	Studen	ja		x	
25	Sutz-Lattringen	ja		x	
26	Täuffelen	ja		x	
27	Twann-Tüscherz	ja		x	
28	Wengi	ja		x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt	nicht berücksichtigt	Antwort
29	Worben	ja		x		
35	sanu durabilitas	keine Angabe		x		
37	VCS Regionalgruppe Biel	eher nein	Aus Sicht Verkehr ist bedauerlich, dass die Auswirkungen der Eröffnung des A5 Ostastes nicht in den Ist-Zustand eingeflossen ist. Die Karte "Strassenverkehrsbelastung" zeigt so ein falsches Bild der aktuellen Situation.	x		Zum Zustand nach Eröffnung des A5 Ostasts liegt keine Auswertung des Gesamtverkehrsmodells vor.

3. Grundlagen Siedlung und Verkehr

3.2 Sind Sie mit den Anpassungen im Kapitel 2.2 «Zukünftiger Zustand» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	eher ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	ja		x	
4	Biel/Bienne		1) Chapitre 2.2.4 "Verkehrsentensive Vorhaben": La CRTU 2021 prévoit le déplacement du Centre Hospitalier Bienne à Brügg. Plus concrètement, elle indique le nouveau site comme projet à forte intensité de trafic. Le site alternatif des Champs-de-Boujean n'est par contre pas mentionné du tout. Le Conseil municipal de Bienne soutient cette position stratégique, bien qu'à l'heure actuelle aucune décision définitive n'ait été prise quant à l'emplacement définitif de l'hôpital régional. 2) Chapitre 2.2.5 "Baulandbedarf Wohnen": Selon le plan directeur cantonal, le besoin théorique en terrain en zone à bâtir est de 34 ha pour la Ville de Bienne (CRTU 2021, rapport, p.32) qui pourrait ainsi prétendre à de nouvelles mises en zone. La CRTU part du principe que seule une partie des réserves en zone à bâtir pourra effectivement être activées et que de nouvelles mises en zone seront nécessaires à moyen et long terme. La Ville de Bienne prend note de cette possibilité. Elle entend toutefois prioritairement activer ses réserves en terrain constructible à l'intérieur de la zone à bâtir et du milieu construit en les requalifiant et les densifiant.	x x	
5	Brügg	ja	Hinweis zu Kapitel 2.2.4 Verkehrsentensive Vorhaben und 2.2.9 Veloverkehr: Die Machbarkeitsstudie „Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg“ ist abgeschlossen (30.4.2020). Der Perimeter für den VIV Standort muss entsprechend korrigiert werden (vgl Planbeilage Perimeter VIV).	x	Der Perimeter wird angepasst.
6	Büetigen	ja		x	
7	Büren an der Aare	ja		x	
8	Gampelen	ja		x	
9	Hemrigen	ja		x	
10	Ins	eher ja		x	
11	Lengnau	eher ja		x	
12	Lyss	eher nein	1) Kapitel 2.2.1/Seite 29: Ist die Aussage im Zusammenhang mit dem Trendszenario richtig, dass sich ein Teil des Wachstums in den ländlichen Raum verlagert? 2) Tabelle 9/Seite 29: Lyss geht in seinem Siedlungsentwicklungskonzept davon aus, dass 2035 mit einer Wohnbevölkerung von ca. 17'500 und nicht 16'300 (heute bereits 15'500) gerechnet werden muss. 3) Der in der Tabelle 11 ausgewiesene Wohnbaubedarf von 20.5 ha für Lyss bis 2035 mag theoretisch zwar richtig sein steht aber im Widerspruch zur inneren Verdichtung und unserem Siedlungsentwicklungskonzept 2035 und muss mit der Gemeinde nochmals abgesprochen werden. 4) Kap. 2.2.7: Zum Verkehrsaufkommen nach Eröffnung des Ostastes ist die überdurchschnittliche Zunahme auf der Autobahn von und nach Biel hervorzuheben.	x x x x	1) Tabelle 9 zeigt den Trend gemäss den kantonalen Bevölkerungsszenarien. Demnach wird ein stärkeres Wachstum im ländlichen Raum erwartet als vom kantonalen Richtplan angestrebt (4% in 15 Jahren). Mit den Massnahmen im RGSK (Konzentration der Siedlungsentwicklung in der Agglomeration und in den regionalen Zentren) wird dem entgegen gewirkt. 2) Tabelle 9 zeigt den Trend gemäss den kantonalen Bevölkerungsszenarien. Das RGSK und das Agglomerationsprogramm streben ein höheres Bevölkerungswachstum in Lyss an. Im Zielszenario des Agglomerationsprogramms (Kapitel 4.3) wird für 2040 eine Wohnbevölkerung von 17'900 angestrebt. 3) Es handelt sich um den theoretischen Baulandbedarf gemäss kantonalem Richtplan. Das RGSK sieht bis 2035 keine Einzonungen vor. 4) Diese Aussage ist bereits im dritten Aufzählungspunkt enthalten.
13	Meinisberg	ja		x	
15	Nidau	ja		x	
16	Orpund	ja		x	
17	Pieterlen		Die Bevölkerung von Pieterlen ist in der letzten Dekade um rund 20 % gewachsen. Zwischen 2009 und 2017 sind über 12 ha Land überbaut worden. Das sind im Mittel rund 1.3 ha pro Jahr. Gleichzeitig besitzt Pieterlen weiterhin rund 10 ha unüberbautes Wohnbauland, welches bei Vorhandensein eines bewilligungsfähigen Bauprojekts jederzeit überbaut werden kann. Demgegenüber steht eine regional wie auch kantonal betrachtet sehr hohe Leerwohnungsziffer von rund 10 %. Letztlich weist Pieterlen 13 ha unüberbaute Arbeitszonen auf. Diese liegen teilweise an verkehrstechnisch ungünstiger Lage (UeO „Industrie West“). Die skizzierte Entwicklung und die Faktenlage zeigt deutlich: In Pieterlen verändern sich die räumlichen Strukturen und Gegebenheiten im Moment mit einer sehr grossen Dynamik. Aus diesem Grund hat die Einwohnergemeinde Pieterlen im 2018 begonnen, eine Standortbestimmung zu vollziehen und sich intensiv Gedanken über die gewünschte weitere Entwicklung zu machen. Resultat dieses Prozesses ist der kommunale Gesamttrichtplan „Pieterlen 2035+“, der diesen Frühling aus der Vorprüfung zurückgekommen ist. Oberstes Ziel ist das bewusste Steuern des Wachstums. Es gilt der Leitsatz „Qualität vor Quantität“.	x	Der Gesamttrichtplan "Pieterlen 2035+" wird im RGSK 2021 berücksichtigt.
18	Port	ja		x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
19	Rapperswil	eher ja		x	
20	Rüti bei Büren	eher ja		x	
21	Scheuren	ja		x	
22	Schüpfen	ja		x	
23	Siselen	ja		x	
24	Studen	ja		x	
25	Sutz-Lattrigen	eher ja		x	
26	Täuffelen	ja		x	
27	Twann-Tüscherz	ja		x	
28	Wengi	ja		x	
29	Worben	ja		x	
34	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bemois		<p>Laut RGSK soll langfristig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Der Anteil des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) plafoniert werden (gleich bleiben in absoluten Zahlen), und - Der Öffentlichem Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr gefördert bzw. zunehmen soll (Zunahme in absoluten Zahlen). <p>Somit soll der ÖV und Langsamverkehr die berechnete und darum anzunehmenden Zunahme des Verkehrs im Allgemeinen auffangen. Aus unserer Sicht ist diese Strategie nicht sinnvoll und die beiden Ziele kaum gleichzeitig zu erreichen, und zwar aus folgenden Gründen: Grundsätzlich ist der öffentliche Grund für den Verkehr in einer Stadt per se beschränkt. Sofern der ÖV und der Langsamverkehr in absoluten Zahlen zunehmen soll, muss dem entsprechend mehr Fläche für diese zwei Verkehrsträger bereitgestellt werden. Dies würde zwingend zu einer Abnahme der Fläche für den MIV führen, womit eine absolute Abnahme des MIV einhergeht. Eine vorausschauende Verkehrsplanung würde laut ProVelo beinhalten, dass der MIV nicht plafoniert wird, sondern dieser abnehmen muss um die Ziele im ÖV und Langsamverkehr zu erreichen. ProVelo fordert darum eine Überarbeitung der Planung im Sinne einer absoluten Abnahme des MIV.</p>		x Generell kann mit Verkehrsmanagement und geeigneten Betriebskonzepten die Verkehrsfläche für den MIV optimiert und mehr Platz für ÖV und Langsamverkehr geschaffen werden, ohne dass eine Reduktion des MIV zwingend ist. Örtlich kann je nach Situation eine Reduktion des MIV nötig sein.
35	sanu durabilitas	keine Angabe	In den Kapiteln 3.4 und 3.6, wird erwähnt, dass eine gewisse Notwendigkeit besteht, zusätzliche Bauzonen auszuscheiden. Hierfür wird als Kriterium lediglich eine gute ÖV-Erschliessung aufgeführt. Es ist jedoch dringend notwendig, die Bodenqualität bei der Ausscheidung der mittel- bis langfristig notwendigen Bauzonen systematisch zu berücksichtigen. Dies ist auch eine der zentralen Empfehlungen des nationalen Forschungsprojektes 68. Im Kapitel 3.7 sollen die schutzwürdigen Ressourcen, so auch der Boden, aufgelistet werden.		x Der Schutz der Fruchtfolgeflächen und die Schonung von Kulturland ist gesetzlich verankert und wird bei der Einzonung von neuen Bauzonen berücksichtigt.
37	VCS Regionalgruppe Biel	eher nein	In Kapitel 2.2.7. zeigt sich, dass weiterhin mit unserer Meinung nach völlig überhasteten Prognosen gearbeitet wird. Die Eröffnung des Ostastes der A5 hat gezeigt, dass die Prognosen bis zu 40% zu hoch waren. Trotzdem wird hier mit den gleichen Zahlen wie damals hantiert. Eine Zunahme um 35% auf der Achse Aarberg - Kerzers ist nach den Erfahrungen seit der Eröffnung kaum zu erwarten.	x	Das Gesamtverkehrsmodell ist weder eine Prognose noch ein Ziel. Es zeigt, welche Entwicklung gemäss den kantonalen Szenarien und Annahmen erwartet wird, wenn keine Massnahmen ergriffen werden.

4. Handlungsbedarf: Sind Sie mit den Anpassungen im Kapitel 3 «Handlungsbedarf» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	
1	Aarberg	eher ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	ja		x	
4	Biel/Bienne		<p>1) Chapitre 3.2 "Stärken und Schwächen": Concernant la mobilité et la circulation, il semblerait pertinent de mentionner les effets positifs du délestage de la branche Est de l'A5, sous « Stärken ». Aux faiblesses identifiées, il convient de rajouter que l'accessibilité au Champs-de-Boujean, secteur pour lequel la desserte en transports publics et le déplacement à vélo ou à pied ne sont pas encore suffisamment efficace.</p> <p>2) Chapitre 3.4 Handlungsbedarf Siedlung: 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>3) Le chapitre 3.4 du rapport de la CRTU 2021 porte sur les densifications et les mises en zone. De l'avis du Conseil municipal, il est impératif que la priorité soit donnée à la densification vers l'intérieur. Si certaines mises en zones sont nécessaires, celles-ci doivent se faire dans des sites très bien desservis par les transports publics. Dans ce sens, une distinction plus claire de secteurs de densification et de restructuration du milieu bâti par rapport aux nouvelles mises en zone serait pertinente.</p> <p>4) Chapitre 3.5 "Handlungsbedarf Verkehr und Mobilität": Dans le présent chapitre, le Conseil municipal de Bienne demande la correction suivante (2e paragraphe): «Gemäss den Zielen von Bund, Kanton und Region soll das Verkehrswachstum in den Agglomerationen (insbesondere beim MIV) eingedämmt werden. Angesichts des Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstums und der allgemeinen Mobilitätszunahme stellt dies eine grosse Herausforderung dar. Einerseits muss die Kapazitätserweiterung durch die A5 Umfahrung Biel mit flankierenden Massnahmen auf dem lokalen Strassennetz teilweise kompensiert werden. Andererseits braucht es beträchtliche Anstrengungen, um den Anteil von öV und Langsamverkehr am Gesamtverkehr zu erhöhen. Nebst Infrastrukturmassnahmen gilt es vermehrt, das Verkehrsverhalten der Bewohner zu beeinflussen und diese für die Benutzung der Angebote beim öV und Langsamverkehr zu gewinnen. »</p>	x	1) Ist bereits enthalten bzw. wird präzisiert.
				x	2) Wird ergänzt.
				x	3) Wird präzisiert
				x	4) Wird übernommen.
5	Brügg	eher nein	<p>1) Kapitel 3.5: vgl. Bemerkungen zu Handlungsbedarf im Fragebogen Regionaler Velonetzplan Biel-Seeland (Frage 3)</p> <p>2) Kapitel 3.6 und 3.7: Das Kapitel ist knapp, fast schon dürrig gehalten. Der Handlungsbedarf ist im Detail nicht nachvollziehbar.</p>	x	1) Der Handlungsbedarf zum Veloverkehr wird nach der Mitwirkung ergänzt.
				x	2) Der Bereich Landschaft wurde 2016 bearbeitet und ist nicht Gegenstand der Aktualisierung 2021. Siehe auch Antwort zur Eingabe 29 3).
6	Bütigen	ja		x	
7	Büren an der Aare	keine Angabe		x	
8	Gampelen	ja		x	
9	Herrigen	ja		x	
10	Ins	eher ja	<p>1) 3.2 Die Landwirtschaft mit den verarbeitenden Betrieben sollte als Wirtschaftszweig unter 'Bevölkerung und Wirtschaft' einbezogen werden, neben den Aspekten unter 'Landschaft'.</p> <p>2) 3.5 'Strassennetz': Was ist unter den 'geeigneten Massnahmen zur Steuerung des Mobilitätsverhaltens' zu verstehen?</p> <p>3) 3.6 Funktionswandel bei der Land- und Forstwirtschaft: Was ist unter einem 'zunehmenden Stellenwert' und einer 'bewussten Aufgabenteilung' zu verstehen?</p>	x	1) Wird ergänzt.
				x	2) Das Ziel besteht darin, die Trendentwicklung gemäss Gesamtverkehrsmodell zu vermeiden. Dazu braucht es abgestimmte Massnahmen bei MIV, ÖV und LV. Die Formulierung wird präzisiert.
				x	3) Die Formulierung wurde aus dem RGSK 2016 übernommen. Gemeint ist, dass Stadt und Land unterschiedliche, aber gleichwertige Funktionen erfüllen und sich ergänzen.
11	Lengnau	eher ja		x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht
12	Lyss	eher nein	1) 3.2 Stärken und Schwächen/Mobilität und Verkehr: Bei der mangelhaften Erschliessung der Industriezone Lyss Nord ist auch die Erschliessung der Kiesgrube Bangerter und die Entlastung des Zentrums zu erwähnen. 2) 3.4 Handlungsbedarf Einzonzonen: Der zusätzliche Bedarf ist für Lyss mittel-/bis eher langfristig sicherzustellen 3) 3.5 Handlungsbedarf Verkehr/Mobilität, Öffentlicher Verkehr: Ortsbusverkehr Lyss sicherstellen und Busanbindung Buswil ergänzen 4) 3.5 Handlungsbedarf Verkehr/Mobilität, Strassennetz: Der Anschluss Industriezone Lyss Nord/Kiesgrube Bangerter ist ein Erschliessungsvorhaben von regionaler oder kantonaler Bedeutung (nicht teilregional); dabei ist in den verschiedenen Dokumenten darauf zu achten, dass eine einheitliche Bezeichnung für diese Erschliessung gewählt wird: Siehe dazu Richtplanung KLB 5) 3.6 Handlungsbedarf Forstwirtschaft: Bei der Schaffung von günstigen Rahmenbedingungen ist auch die Bereingung der komplexen Grundeigentümerstrukturen unbedingt großflächig anzugehen	x	x	1) Wird ergänzt. 3) Wird ergänzt. 4) Die Bezeichnung wird gemäss Richtplanung KLB vereinheitlicht. 5) Wird ergänzt.
13	Meinisberg	eher ja		x		
15	Nidau	ja		x		
16	Orpund	ja		x		
18	Port	eher ja		x		
19	Rapperswil	eher ja		x		
20	Rüti bei Büren	eher ja		x		
21	Scheuren	eher ja		x		
22	Schüpfen	ja		x		
23	Siselen	eher ja		x		
24	Studen	ja		x		
25	Sutz-Lattrigen	eher ja		x		
26	Täuffelen	ja		x		
27	Twann-Tüscherz	ja		x		
28	Wengi	ja		x		
29	Worben	ja		x		
30	Birdlife	eher nein	1) Nein im Bereich Land- und Forstwirtschaft: Der Strukturwandel in der Landwirtschaft, insbesondere die Anlage von Intensivlandwirtschaftsgebieten und Biomassezentren sind nicht kommunal sondern in erster Linie regional anzugehen und auch im RGSK auszuweisen. Intensivlandwirtschaftszentren haben eine starke Auswirkung auf die Landschaft und sollen daher nicht verzettelt über die ganze Landschaft erfolgen. Insbesondere sind solche Zentren aber erst auszuscheiden, wenn eine regionale Zukunftsplanung zur Landwirtschaftlichen Entwicklung erfolgt ist. 2) Dasselbe gilt für die sogenannte „Aufwertung“ von landwirtschaftlichen Böden. Hier besteht ein grosser Zielkonflikt mit dem Ausbau der Ökologischen Infrastruktur. Oftmals werden Böden, welche vernässen, überschüttet. Diese Parzellen würden sich aber zumeist auch für eine Aufwertung bezüglich Biodiversität eignen. Die Region soll daher ein Konzept machen, welche Böden sich für die Landwirtschaftliche Aufwertung eignen und welche Flächen für eine ökologische Aufwertung vorzusehen sind, damit Zielkonflikte sichtbar werden, siehe auch nachfolgender Abschnitt. 3) Nein im Bereich Natur- und Landschaft: Gemäss Biodiversitätsstrategie des Bundes von 2012 sind die Regionen verpflichtet eine Ökologische Infrastruktur aufzubauen mit Kerngebieten für den Schutz und Vernetzungsbereichen. Dies erfordert eine Gesamtbetrachtung der vorhandenen Naturwerte und deren Ausbau, sowie der Vernetzung dieser Räume. Eine solche Studie ist im Rahmen der RGSK 21 und in Absprache mit der zuständigen kantonalen Fachstelle aufzugleisen. Das Kapitel zu Natur und Landschaft im Bereich Handlungsbedarf ist relativ knapp um nicht zu sagen dünn gehalten, insbesondere fehlt es an gezielten Massnahmen, die über die allgemeinen Sätze hinausgehen. Das Problem des zunehmenden Erholungs- und Nutzungsdruckes in naturnahen Räumen und Schutzgebieten wird zwar erwähnt im Handlungsbedarf, es folgen aber kaum Massnahmen daraus im ganzen RGSK 21. Im Gegenteil spricht man in verschiedenen Massnahmen, so auch in der Strategie vom Ausbau der Erschliessung von Grünflächen und Naturräumen. Auch in der Strategie ist primär die Erlebbarkeit von Fernen ein Thema ohne dass präzisiert wird, in welchen Räumen eine zusätzliche Aufwertung und Erlebbarkeit möglich ist und wo nicht. Dieser Satz kann so nicht stehen gelassen werden. Es sind zumindest regionale Besucherlenkungs-konzepte zu erarbeiten, welche Schwerpunkte für die Erholung (dort wo keine nennenswerte Naturwerte gestört werden) und Schwerpunkte für den Schutz der Natur festlegen.	x	x	1) Mit der Landwirtschaftlichen Planung Seeland West und der Bezeichnung von Landschaftsschutzgebieten im RGSK 2016 wurden Ausschlussgebiete für Intensivlandwirtschaftszonen bezeichnet. 2) Für das Grosse Moos ist eine Bodenkartierung in Arbeit. Die Ergebnisse werden 2022 erwartet. Der Bereich Landschaft wurde im RGSK 2016 bearbeitet und ist nicht Gegenstand der Aktualisierung 2021. Es trifft jedoch zu, dass die regionalen Grundlagen im Bereich der ökologischen Infrastruktur und deren Abstimmung mit Landwirtschaft, Landschafts- und Bodenqualität, Erholung etc. unvollständig sind. Für künftige Investitionen in Landwirtschaft und Ökologie ist ein regional abgestimmtes Konzept nötig. Es wird geprüft, wie ein solches Konzept im Hinblick auf das nächste RGSK zielführend erarbeitet werden kann.
35	sanu durabilitas	nein	Bitte Kommentar unter Punkt 3.2 beachten (Eingabe eines längeren Textes an dieser Stelle leider nicht möglich)	x		Siehe Antwort zu Frage 3.2.
36	Stiftung Landschaftsschutz		Die Problematik der schlechten Standorte von landwirtschaftlichen Hochbauten, des Kulturlandverlustes durch die Landwirtschaft und die mangelnde Baukultur bei landwirtschaftlichen Hochbauten ist auf S. 40 beim Handlungsbedarf zu ergänzen.		x	Die landschaftlichen Integration von landwirtschaftlichen Bauten wird als Ziel ergänzt. Die Beanspruchung von Kulturland für landwirtschaftliche Bauten ist übergeordnet geregelt.
37	VCS Regionalgruppe Biel	eher nein	1) Die unter der Überschrift Gesamtverkehr stehenden Ziele werden von uns unterstützt. Eine Verlagerung des Modalsplits in Richtung Langsamverkehr ist unerlässlich. Ein weiteres Ansteigen des MiV- Verkehrsaufkommens ist zu vermeiden. 2) Dagegen fragt sich, ob entsprechend den Bemerkungen zu Kapitel 2.2.7. der Handlungsbedarf im Bereich Strassennetz noch richtig ist. Die hier thematisierten Ausbauten führen zwangsläufig zu Kapazitätserweiterungen und widersprechen dem Ziel der Plafonierung (besser wäre Verminderung) des MiV.	x	x	2) Der Handlungsbedarf umfasst die Prüfung der aufgeführten Ausbauten, nicht zwingend deren Realisierung.

5. Strategie: Sind Sie mit den Anpassungen im Kapitel 4 «Strategie» einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	ja		x	
4	Biel/Bienne		<p>1) Chapitre 4.3 Entwicklungsziele: Le développement des lieux d'habitation doit se faire en priorité dans l'agglomération et les centres régionaux. Le conseil municipal soutient cette stratégie. Il rappelle toutefois que la priorité doit être donnée à la densification et restructuration du milieu déjà bâti. La mise en zone de nouveaux terrains reste une option, de moindre priorité, pour des secteurs très bien desservis par les transports publics.</p> <p>2) Chapitre 4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild: Compte tenu des réflexions actuellement en cours concernant la desserte en transports publics du centre de l'agglomération, il convient d'adopter une position ouverte en ce qui concerne l'axe Gare de Bienne – Champs-de-Boujean. Dans ce sens, il est demandé une correction du point 6 de l'image directrice susmentionnée : « Die Bahnlinien <u>et lignes de bus urbaines principales</u> bilden die Basis der öffentlichen Verkehrserschliessung. Mit einem Infrastrukturausbau, Taktverdichtungen und Realisierung einer attraktiven öV-Erschliessung ÖV-Achse vom rechten Bielerseeufer ins Bözingenfeld wird dieses Fundament ausgebaut. »</p> <p>3) Chapitre 4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild: 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 (Agglomerationskem) 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.</p> <p>4) Chapitre 4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild: Il est relevé que l'objectif de circulation des bus urbains à une fréquence minimum de 7,5 minutes (page 45) est très ambitieux et paraît peu réaliste pour un développement à 2030. Il semble plus réaliste de planifier une cadence de 10 minutes minimum pour l'ensemble du réseau de bus urbain, et de proposer une cadence plus soutenue de 7.5, voir 5 minutes pour les axes principaux.</p> <p>5) Chapitre 4.4 Räumliches Entwicklungsleitbild: Il conviendrait de mentionner de manière générale l'objectif en terme de niveau de desserte (à coordonner avec l'AP4): - Cadence de 10 min pour le périmètre « Agglomerationskem » - Cadence de 15 min pour les « Agglomerationsachsen » - Cadence de 30 min pour le « Ländlicher Raum ».</p> <p>6) Chapitre 4.5.4 Teilgebietskonzepte Agglomeration Biel: Le Conseil municipal, vous propose de compléter le propos comme suit : « Die generelle Stossrichtung liegt in einer abgestimmten Mischung von quantitativer und qualitativer Entwicklung, eine Strategie, die seit den 90-er Jahren verfolgt wurde und zu grösserflächigen Umstrukturierungen (z.B. Drahtwerk-Areal, Sabag-Areal, Renfer-Areal, <u>Gurzelen/Gygax-Areal, Bahnhof-Südl</u>), zu konzentrierten Neubebauungen (Löhre, Madretsch-Ried) aber auch zu örtlichen Verdichtungen führte. Eine Verdichtung wurde zudem im Rahmen der Revision der baurechtlichen Grundlagen ermöglicht. Ebenso wurden Massnahmen der Quartieraufwertung (<u>Schüssinsel</u>, Cristal-Park, Innenstadttattraktivierung, verschiedene Platzgestaltungen in Biel und Nidau) ergriffen. »</p> <p>7) Chapitre 4.5.4 Teilgebietskonzepte Agglomeration Biel: Il convient de préciser que la prise en compte d'option à long terme pour le Berghaus et la gare de marchandises requiert une mise en zone.</p> <p>8) Chapitre 4.5.4 Teilgebietskonzepte Agglomeration Biel: Pour la partie transport, Il est demandé de mentionner une amélioration globale du réseau TP, laissant ouvert la possibilité de réaliser un axe fort avec ou sans Regiotram. Il est possible de mentionner une volonté de créer des axes fort (haute fréquence) et une liaison de bus rapide (moins d'arrêts).</p>	x	2) Wird übernommen.
				x	3) Wird ergänzt.
				x	4) Wird präzisiert.
				x	5) Wird präzisiert.
				x	6) Wird übernommen.
				x	7) Wird ergänzt.
				x	8) Wird ergänzt.
5	Brügg	ja		x	
6	Büetigen	eher ja	<p>1) „Arbeitsplatzentwicklung“: Es ist wichtig, dass genügend Arbeitsplätze (speziell auch für „weniger qualifizierte Menschen“) vorhanden sind und zwar in erster Linie für Leute, die bereits in der Region wohnen. Deshalb finden wir die Ansiedlung von „High-Tech-Firmen“ nicht unbedingt zielführend, denn diese Betriebe benötigen oft viel „hoch gebildetes Fachpersonal“, welches dann vielfach im Ausland rekrutiert wird.</p> <p>2) „Siedlungsentwicklung“: Es ist sicher sinnvoll, in den prioritären Gebieten den Wohnungsbau zu fördern. Allerdings sind wir in den ländlichen Gebieten/Dörfern auf massvolle Bautätigkeiten angewiesen, z.B. um unsere Dorfschule und andere Gemeinde-Infrastrukturen erhalten zu können.</p>	x	1) Die Region verfügt über ein breites Arbeitsplatzangebot, das zur Verminderung der Pendlerbewegungen ausgebaut werden soll. Die Ansiedlung von wertschöpfungsstarken "High-Tech-Firmen" ist dabei ein Element unter anderen. 2) Eine massvolle Entwicklung im ländlichen Raum ist durch den kantonalen Richtplan gewährleistet.
7	Büren an der Aare	ja		x	
8	Gampelen	eher ja	Ergänzung bei 4.5.2: Ersatzstandort bei Aufhebung Fanel: Beibehaltung Erhalt jetziger Standort Camping Fanel (TCS)	x	Der heutige Standort (Vorranggebiet Tourismus / Freizeit / Erholung) wird beibehalten, solange der Ersatzstandort nicht gesichert ist.
9	Herrigen	ja		x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht	Antwort
10	Ins	eher ja	1) 4.3 Entwicklungsziele - 'Stärkung der wirtschaftlichen Standortgunst': SAZ Zbangmatte aufnehmen, liegt auf der Entwicklungsachse 'Bern - Neuchâtel' 2) 4.5.2 Teilgebietskonzept Ins/Erlach: "die durch die Bahnlinien Bem-Neuenburg, <u>ASM und TPE</u> und eine direkte Anbindung an die N20 verkehrsgünstig..."		x		1) Der Entwicklung im Raum Ins ist bereits erwähnt. Einzelne Entwicklungsgebiete werde in den Zielformulierung nicht erwähnt. 2) Wird übernommen.
11	Lengnau	ja			x		
12	Lyss		1) 4.3 Bevölkerungsentwicklung: In der Strategie wird von einer Bevölkerungsentwicklung bis ins Jahr 2030 gesprochen während in den vorangehenden Kap. von 2035 ausgegangen wird, ein einheitlicher Horizont wäre anzustreben. Bis 2030 ist ein Wachstum von ca. 10 % für Lyss richtig (ca. 17'000) ist aber im Widerspruch zum Trendszenario für 2035 mit 16300. 2) 4.3 Siedlungsverträgliche Verkehrsinfrastrukturen: Optimierung für den Transport von Gütern, insbesondere auch im Zusammenhang mit Kiesgruben/Deponien von regionaler und kantonaler Bedeutung (Kiesgrube Bangarter) 3) 4.3 Förderung einheimischer, erneuerbarer Energiequellen: Uns fehlt in diesem Zusammenhang auch ein Bezug zum Klimaschutz, allenfalls wäre zu diesem Thema auch ein weiterer Abschnitt gerechtfertigt 4) 4.4 Leitsatz 7: unbedingt auch die Achse Lyss-Biel in die Aufzählung aufnehmen 5) 4.5 Teilgebietskonzepte: Die in den Fragen 2-5 erwähnten Anpassungen bitte entsprechend in die Teilgebietskonzepte aufnehmen. 6) 4.5 Teilgebietskonzepte: Die Zuweisung des Gebietes Lyss (-Buswil ?) in das Teilgebietskonzept Agglomeration Biel, welches vom Perimeter zu Aarberg/östliches Seeland gehört, ist unglücklich und unklar. Bitte überprüfen auch ob Lyss nicht auch in die Bezeichnung des Teilgebietes Lyss/Aarberg aufgenommen werden müsste. 7) 4.5 Teilgebietskonzepte: Bezüglich T6 sollte der Eigentumsübergang an den Bund erwähnt werden; auch der langfristige Ausbau Lyss-Biel auf 4 Spuren sollte aufgenommen werden (siehe Mehrbelastung Ostast); in diesem Zusammenhang ist auch die Wichtigkeit der Realisierung des Westastes (in welcher Form auch immer) für Lyss hervorzuheben	x			1) Die Strategie bis 2030 basiert auf dem RGSK 2016 und wird nicht alle vier Jahre angepasst. Hingegen wird die erwartete Entwicklung (Trend) jeweils fortgeschrieben. Siehe auch Antwort zu Frage 3.2. 2) Ist im aufgeführten Begriff "Transport von Gütern" enthalten. Eine detaillierte Aufzählung ist bei den Entwicklungszielen nicht stufengerecht. 3) Das Thema Klimaschutz auf regionaler Ebene ist in einer nächsten Überarbeitung zu prüfen. 4) Die Achse Lyss-Biel ist als Teil der Agglomeration in der Aufzählung enthalten. 5) Siehe Antworten oben. 6) Wird geklärt und präzisiert. 7) Wird ergänzt. Der langfristige Ausbau der A6 ist im Rahmen einer Korridorstudie vertieft zu prüfen.
13	Meinisberg	eher ja			x		
15	Nidau	ja			x		
16	Orpund	ja			x		
18	Port	ja			x		
19	Rapperswil	eher ja			x		
20	Rüti bei Büren	eher ja			x		
21	Scheuren	eher ja			x		
22	Schüpfen	ja			x		
23	Siselen	eher ja			x		
24	Studen	ja			x		
25	Sutz-Lattrigen	eher ja			x		
26	Täuffelen	ja			x		
27	Twann-Tüscherz	ja			x		
28	Wengi	ja			x		
29	Worben	ja			x		
30	Birdlife	eher nein	1) Siehe oben unter Handlungsbedarf. Die dort erwähnten Konzepte müssen hier in der Strategie und bei den Massnahmen ebenfalls erscheinen. Im Räumlichen Entwicklungsleitbild im Bericht auf Seite 47 in Abbildung 12 überdecken sich die Erholungsschwerpunkte oftmals mit Schutzgebieten. Überall dort, wo es kommunale, kantonale oder Biotope von nationaler Bedeutung gibt, ist die Einzeichnung als Erholungsschwerpunkt zu streichen, inklusive den nötigen Störungspufferzonen von mind. 200 Meter darum herum. Besonders krass ist dies bei den Schutzgebieten Heideweg und dem Fanel, bei dem die (mehrfach geschützte) Seefläche noch als Erholungsschwerpunkt eingezeichnet ist. Beide Schutzgebiete sind von nationaler Bedeutung und kennen diesbezüglich keine Interessenabwägung. Grundsätzlich sind Naturschutzgebiete in erster Linie für den Schutz der Biodiversität da. Erholungsräume, vor allem Erholungsschwerpunkte sind ausserhalb von Schutzgebieten und ihren Pufferzonen zu planen. Solche Erholungsschwerpunkte können auch mit naturnahen Elementen aufgewertet werden. Es braucht dazu wie oben dargelegt ein Konzept. 2) Der Schwerpunktausbau Gampelen Bahnhof, der im Teilgebietskonzept Ins Erlach erwähnt wird, soll gestrichen werden, siehe unten unter 7. 3) In den Teilgebietskonzepten hat es keine Zielsetzungen zum Bereich Natur- und Landschaftsschutz. Diese sind zu ergänzen.		x		1) Siehe Antwort zu Frage 4. Die kleinräumige Differenzierung zwischen Schutzgebieten, Pufferzonen und Erholungsgebieten ist im Entwicklungsleitbild nicht stufengerecht. 2) Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung sind langfristige Optionen (nach 2035), die im RGSK 2012 bezeichnet wurden. Sie sind nicht Gegenstand der Aktualisierung 2021 und sind bei einer nächsten Überarbeitung systematisch zu überprüfen. 3) Siehe Antwort zu Frage 4.

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
35	sanu durabilitas	nein	Zusätzlich zu den in Kapitel 4.2 aufgeführten Standorteigenschaften für Neubaugebiete (verkehrsgünstige Lage, abgestimmt auf bestehende Siedlungsstruktur) soll auch der Aspekt des qualitativen Bodenschutzes aufgeführt werden.		x Kapitel 4.2 ist ein Auszug aus dem Führungsinstrument von s.b/b, das nicht Gegenstand der Aktualisierung ist.
36	Stiftung Landschaftsschutz		1) Auf S. 45 ist bei den Zielen ist zu ergänzen, dass beim Bauen ausserhalb der Bauzone auch bei den landwirtschaftlichen Gebäuden besonders achtsam umzugehen ist. Landwirtschaftliche Neubauten sollen bezüglich Standort, Dimension und Materialisierung mit Rücksicht auf die landschaftlichen Qualitäten sorgfältig und in Abstimmung mit regionalen und kommunalen Landschaftsplanungen entwickelt werden. 2) Als Grundlage dazu ist ein regionales Landschaftskonzept zu erarbeiten (neues Massnahmenblatt), welches die Landschaftsschutzgebiete überprüft sowie die landschaftlichen Qualitäten und den Handlungsbedarf aufzeigt.	x	1) Die gute landschaftlichen Integration von landwirtschaftlichen Bauten wird als Ziel ergänzt. x 2) Es wird geprüft, wie ein solches Konzept zielführend erarbeitet werden kann. Siehe auch Antwort zu Frage 4, Eingabe 29 3).
37	VCS Regionalgruppe Biel	eher nein	1) Störend ist hier einmal mehr, dass grundsätzlich in allen Bereichen von quantitativem Wachstum ausgegangen wird. Dieses Wachstum wird nirgends hinterfragt, das Resultat ist klar: Wachstum erfordert mehr Infrastruktur = mehr Strassenverkehrskapazität = mehr Verkehr. Dies widerspricht klar den Forderungen nach Eindämmung des Verkehrs. 2) Räumliches Entwicklungsleitbild: Die Leitsätze können wir grundsätzlich unterstützen, gerade im Bereich Mobilität sind die Schwerpunkte richtig gesetzt. 3) Teilgebietskonzepte: Die Aufteilung in Teilgebiete erscheint sinnvoll. Aarberg / östliches Seeland: leider wird hier auch wieder von der Situation vor Eröffnung des Ostastes ausgegangen. Auch aus diesem Grund die Langzeitmassnahme Trasseerhaltung Aarberg - Kerzers aufgenommen worden. Wir beantragen, dies Massnahme zu streichen. 4) Ins / Erlach: hier besteht ein Widerspruch zu den Massnahmen bez. Arbeitszone Gals, Während hier noch darauf hingewiesen wird, dass die ÖV-Erschliessung eine Herausforderung darstellt, ist sie als Massnahme unter Hinweis auf die fehlende ÖV-Erschliessung gestrichen. 5) Unteres Seeland: Dieser Teil ist unter Berücksichtigung des eröffneten Ostastes in punkto Verkehr neu zu beurteilen. 6) Agglomeration Biel: Grundsätzlich sind die strategischen Stossrichtungen richtig, allerdings muss im Hinblick darauf, dass weder A5 (West-) Umfahrung noch Regiotram vor 2040 zu Verfügung stehen werden, das Gewicht stärker auf grundlegende Verbesserungen der bestehenden Mobilitätsinfrastruktur gelegt werden.	x x x x	3) Die Überprüfung der Langzeitmassnahme ist nicht Gegenstand der Aktualisierung des RGSK 2021. 4) Wird korrigiert. x 5) Der Ostast hat für das untere Seeland keine wesentliche Verkehrsverlagerungen bewirkt.

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	nicht	Antwort
29	Worben	ja		x			
30	Birdlife		<p>1) Die Massnahmen im Natur- und Landschaftsbereich sind sehr allgemein gehalten und haben keine spezifischen Massnahmen zur Folge wie z.B. im Bereich Siedlungsraum. Dies ist zu ergänzen, damit klar wird, was wo zu welchem Zweck umgesetzt werden soll. Auch Daueraufgaben können etappiert, präzisiert und terminiert werden. Damit kann auch die bisher eher zögerliche Umsetzung verbessert werden.</p> <p>2) BBS.L-Schu.1: Punkt 2 Der Satz bezüglich Bodenverbesserung ist zu streichen. Siehe Bemerkung oben. Bodenverbesserungen und der Ausbau der ökologischen Infrastruktur müssen koordiniert werden. Punkt 5 ist folgendermassen zu ergänzen: Die Region erarbeitet in Zusammenarbeit mit der Fachstelle Naturschutz ein Konzept zum Aufbau der Ökologischen Infrastruktur.</p> <p>3) BBS.L-Ü.2 Bei dieser Massnahme ist das Seebecken zwischen dem Campingplatz Erlach und dem Zihlkanal von zusätzlichen Massnahmen für die Erholungsnutzung auszunehmen. Dieser Teil hat eine relevante Vernetzungsfunktion, ist ein Naturschutzgebiet und ist heute noch nicht allzustark belastet.</p> <p>4) BBS.L-Ü.6 Zum Pool ökologische Ersatzmassnahmen: Wir machen darauf aufmerksam, dass ökologische Ersatzmassnahmen nicht irgendwo stattfinden können, sondern gemäss Leitfaden des Bundes, der auch vom Bundesgericht wieder bestätigt wurde (Urteil Schwyberg), müssen die Massnahmen die gestörte Population einer Art vor Ort wieder stärken. D.h. die Massnahmen müssen in Funktion und Fläche dort liegen, wo eine Zerstörung stattfinden wird und nicht irgendwo. Dies ist durch den Pool zu gewährleisten.</p> <p>5) Unter Punkt 3 in dieser Massnahme sind Umsetzungsbeispiele genannt. Wie werden diese in den Gemeinden umgesetzt, welche Massnahmen werden getroffen? Es fehlen Angaben analog zu Umsetzungen im Siedlungsraum. Diese Angaben sind zu ergänzen.</p>	x	x		1) Siehe Antwort zu Frage 4.
					x		2) Siehe Antwort zu Frage 4.
					x		3) Dies ist Gegenstand des zu erarbeitenden Nutzungs-, Gestaltungs- und Aufwertungskonzepts.
					x		5) Die konkreten Umsetzungsprogramme (z.B. im Rahmen von NFA-Programmvereinbarungen) sind nicht Inhalt des RGSK.
33	Pro Natura Seeland		<p>1) Regionales LEK: Wir sehen Handlungsbedarf für ein regionales Landschafts-Entwicklungskonzept. Ein Konzept, das die vorhandenen Werte schützt und die Zukunft unserer Landschaft sowie die Entwicklung der Lebensräume plant. Die Landschaft und die Natur sind wertvolle Güter welche wichtige Funktionen ausüben zu denen wir Sorge tragen müssen. Im Rahmen der nächsten Überarbeitung des RGSK sollte deshalb eine fundierte Planung über die Landschaftsentwicklung erarbeitet werden. Mögliche Inhalte sind: - Überprüfung der Landschaftsschutzgebiete - Sicherung der ökologischen Infrastruktur - Massnahmen zur ökologischen Landschaftsentwicklung</p> <p>2) Landwirtschaftliche Hallen: Besonderen Handlungsbedarf sehen wir bei landwirtschaftlichen Neubauten. Ställe und Maschinenhallen nehmen heute Dimensionen an, die eine Landschaft enorm beeinflussen können. Umso wichtiger ist es, dass der Standort sorgfältig ausgewählt wird. Freie Landschaftskammern sind im Seeland selten, dabei sind sie wichtige Erholungsräume. Die Landschaft soll als gleichwertiges Kriterium in die Standortwahl miteinbezogen werden. Die heute im RGSK bezeichneten Landschaftsschutzgebiete A sind linienförmig angelegt und viel zu klein um die freien Räume erhalten zu können. Es sind geeignete Mittel vorzusehen, mit denen die Standortevaluation solcher Halten koordiniert und optimiert werden kann.</p> <p>3.) Umsetzung: Schliesslich ist darauf zu achten, dass die Massnahmenblätter Landschaft auch umgesetzt werden. Einzelne Massnahmen sind über 8 Jahre alt und immer noch nicht realisiert.</p>	x			1) Der Bereich Landschaft wurde im RGSK 2016 bearbeitet und ist nicht Gegenstand der Aktualisierung 2021. Es trifft jedoch zu, dass die regionalen Grundlagen im Bereich der ökologischen Infrastruktur und deren Abstimmung mit Landwirtschaft, Bodenqualität, Erholung etc. unvollständig sind. Für künftige Investitionen in Landwirtschaft und Ökologie ist ein regional abgestimmtes Konzept nötig. Es wird geprüft, wie ein solches Konzept zielführend erarbeitet werden kann.
					x		2) Das RGSK definiert Ausschlussgebiete für landwirtschaftliche Bauten. Eine Positivplanung wird nicht als zielführend erachtet. Siehe auch Antwort zu 1).
					x		
35	sanu durabilitas	keine Angabe		x			
36	Stiftung Landschaftsschutz		<p>1) L-Schu.1: Die Abwägung, ob landwirtschaftliche Neubauten in Landschaftsschutzgebieten möglich sind, darf nicht am Einzelfall erfolgen. Es braucht dazu regionale Kriterien und Vorgaben.</p> <p>2) L-Ü.7: Eine gute Möglichkeit, die Entwicklungsabsichten der verschiedenen Landwirtschaftsbetriebe in der Region gesamtheitlich zu betrachten und überbetrieblich abzustimmen, besteht in der landwirtschaftlichen Planung. In dieser sollen auch nicht mehr genutzte landwirtschaftliche Gebäude untersucht werden und Standorte bezeichnet werden, wo landwirtschaftliche Neubauten möglich sind. Dieser Aspekt ist in die laufende landwirtschaftliche Planung Seeland West aufzunehmen. Für die anderen Teilgebiete sind solche Planungen in Angriff zu nehmen.</p>	x	x		1) Die Kriterien sind im Massnahmenblatt L-Schu.1 definiert.
					x		2) Das RGSK definiert Ausschlussgebiete für landwirtschaftliche Bauten. Eine Positivplanung wird nicht als zielführend erachtet. Die landwirtschaftliche Planung Seeland West wurde 2014 abgeschlossen.

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

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	ja		x	
5	Brügg	ja	S-VIV-1: Für den Neubau des Spitals ist im RGSK2021 ein Eintrag als VIV Standort nötig. Das Gebiet muss für den Fuss- und Veloverkehr optimal erschlossen werden. Für die Festlegung eines VIV-Standortes gelten die Planungsgrundsätze gemäss Massnahmenblatt B_01 des kantonalen Richtplans. Die Machbarkeitsstudie „Erschliessungs- und Freiraumkonzept zum Neubau des Spitalzentrums Biel in Brügg“ ist abgeschlossen. Der Perimeter für den VIV Standort muss angepasst werden (vgl. Planbeilage Perimeter VIV)	x	Siehe Antwort zu Frage 2 und 3.2.
6	Bütigen	ja	Wir finden es richtig und angebracht, dass die geplante rel. kleine Einzonung der Landi in Bütigen nicht mehr im RGSK 2021 figuriert.	x	
7	Büren an der Aare	ja		x	
8	Gampelen	ja		x	
9	Hemrigen	eher ja		x	
10	Ins	ja		x	
11	Lengnau	eher ja	Siedlungserweiterung Rolli: die beiden Gebiete (BBS.S-VW.2.6 und 7) werden von der Gemeinde begrüsst. Es ist zentral, dass der Weitblick vom Dorf aus erhalten wird, also max. 2 Geschosse mit hochwertigen Wohnungen für zahlungskräftige Mieter/Eigentümer. Wir brauchen am Jurasüdfuss dringend Unterstützung und Anreize für die Erneuerung der vorhandenen Bausubstanz und eine hochwertige und nachhaltige Verdichtung.	x	
12	Lyss	eher nein	1) Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum Bericht gemachten Angaben in die jeweiligen Massnahmenblätter übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt) 2) S-UV.12: Lyss, Gnossi: Standortbezeichnung "Gnossi" durch "Areal Schulgasse/Kreuzgasse/Hauptstrasse" ersetzen 3) S-UV.14: Lyss, Mühleplatz: Umsetzungsschritt "Baurechtl. Grundordnung" weglassen 4) S-UV.15: Lyss, Seeland-Center: Perimeter im Plan überprüfen 5) S-UV.17: Lyss, Bahnhofstrasse: Perimeter im Plan überprüfen, Realisierung in Teilgebieten ab 2026 6) S-UV.18: Lyss, Hirschenplatz / Hauptstrasse: Auf-/Umzonung; Realisierung in Teilgebieten ab 2026 7) S-UV.21: Lyss, Viehmarktplatz: Perimeter überprüfen 8) S-SW.1.6: Lyss, Buswil: Buswil Aumatt, z.Z. Mischzone, Regionaler Wohnschwerpunkt überprüfen/aufheben 9) S-VA.1.4: Lyss, Aumatt Buswil: Erweiterung gegen Süden möglichst der bestehenden Bahnlinie entlang mit Gemeinde prüfen, auch Abgrenzung/Einbezug zu S-SW.1.6 (siehe vorangehender Punkt)	x x x x x x x x	2) Bezeichnung wird angepasst. 3) Wird korrigiert. 4) Perimeter wird angepasst. 5) Massnahme wird in A-Horizont verschoben. 6) Massnahme wird in A-Horizont verschoben. 7) Perimeter wird angepasst. 8) Der Wohnschwerpunkt wird aufgehoben. 9) Das Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten weist den Koordinationsstand Vororientierung auf. Der Perimeter ist bei der Überführung in eine Festsetzung zu definieren.
13	Meinisberg	eher ja		x	
15	Nidau	ja	1) Die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete Bahnhof sowie Hauptstrasse Süd in Nidau sind ins RGSK 2021 eingeflossen. 2) In Ipsach ist direkt an der Gemeindegrenze ein neuer Wohnschwerpunkt (Schürlirain) geplant. Dies wird insbesondere im Hinblick auf allfällige Entwicklungsabsichten auf dem Mikron-Areal (heute Gewerbe- und Industriezone 3) zur Kenntnis genommen. Wir gehen davon aus, dass dieses Quartier als verkehrsaufnahmefähiges Wohnquartier geplant wird, damit der Durchgangsverkehr durch das Stedli Nidau nicht weiter ansteigt. 3) Der für Nidau ermittelte Wohnbaulandbedarf gemäss kantonalem Richtplan von 6.9 ha wird zur Kenntnis genommen.	x x x	
16	Orpund	nein	1) BBS.S-SW.1.8 "Römerareal": ist in den B-Horizont zu verschieben, da mittelfristig kein Bedarf nach zusätzlichem Wohnraum vorhanden ist. 2) BBS.S-VW.1.12 "Stöckenmatt": Die Siedlungserweiterung hat zwischen Haupt- und Stöckenmattstrasse Richtung Westen zu erfolgen. Südlich der Stöckenmattstrasse macht eine Einzonung aufgrund des fehlenden ÖV-Angebots keinen Sinn.	x x	1) Massnahme wird in B-Horizont verschoben. 2) Wird angepasst.
17	Pieterlen		1) Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete: S-UV.1.24 – Pieterlen, Bahnhofareal (Koordinationsstand Festsetzung): Im kommunalen Richtplan „Pieterlen 2035+“ sind vier Umstrukturierungsgebiete aufgenommen worden. Die EG Pieterlen ist einverstanden, dass einzig das Umstrukturierungsgebiet Bahnhof Pieterlen von regionaler Bedeutung ist. Die anderen Umstrukturierungsgebiete sind eher von kommunaler Bedeutung. Ebenfalls einverstanden ist die EG Pieterlen mit dem Zeithorizont B (2028 – 2031) der Entwicklung.	x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung	berücksichtigt	Antwort
			<p>2) Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen: S-VW.1.14 - Pieterlen, Bassbelt:</p> <p>- Massnahme: Die EG Pieterlen begrüsst, dass die „Mitte von Pieterlen“ als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen mit Koordinationsstand Festsetzung im RGSK 2021 aufgenommen ist. An dieser Stelle gilt es anzumerken, dass der Einbezug der Bevölkerung klar gezeigt hat, dass sich die Einwohnenden in der "Mitte von Pieterlen" eine Entwicklung, mit primär öffentliche Nutzungen begrüsst – der Wohnanteil könnte dabei deutlich reduziert oder in Richtung einer bestimmten, für die Öffentlichkeit relevanten Richtung gesteuert werden (z.B. Generationenwohnen, Familienwohnen, Wohnen im Alter usw.). Zu den von der Bevölkerung geäusserten Anliegen gehören unter anderem Dienstleistungen, Naherholung/Freizeit, grosser Spielplatz, Restaurant mit Gartenterasse, Altersheim, Mehrzweckplatz für Wechselnutzungen oder ähnliche Nutzungen. Die Bahnhofstrasse soll strassenbegleitend begrünt werden. Das Areal soll, um den hohen Anforderungen gerecht zu werden, in eine Zone mit Planungspflicht einzozont werden und auf der Grundlage eines qualitätssichernden Verfahrens entwickelt werden. Antrag an die Region: Fläche zusätzlich als Vorranggebiet Tourismus/Freizeit/Erholung bezeichnen oder den Zweck öffentliche Nutzung, Freizeit, Erholung im Beschrieb des Vorranggebietes Wohnen aufnehmen.</p> <p>- Zeithorizont: Gemäss RSK 2021 soll die Fläche bis 2024 einzozont werden und die Überbauung ab 2024 realisiert werden. Angesichts der grossen unüberbauten Wohnbaulandreserven (kein Einzonungsguthaben gemäss kantonalem Richtplan) und der hohen Leerstände ist der Zeithorizont A kaum realistisch. Antrag an die Region: Massnahme im Zeithorizont B vorsehen.</p> <p>- Begrifflichkeit: Der Name Bassbelt ist verwirrend. Aus kommunaler Sicht wird vom „Bassbelt“ gesprochen, wenn von der neuen Überbauung innerhalb der gleichnamigen Überbauungsordnung entlang der Solothumstrasse die Rede ist. Im kommunalen Richtplan „Pieterlen 2035+“ wird das Areal als „Mitte von Pieterlen“ bezeichnet. Falls die Region auf einen Flumamen insistiert, dann empfiehlt sich die Verwendung des Begriffs „Chlösterlimatte“. Antrag an die Region: Änderung der Bezeichnung.</p> <p>3) Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten: S-VA.1.1 - Biel/Pieterlen, Moos (Hinweis: Schreibfehler im Name, bitte korrigieren): Die EG Pieterlen begrüsst, dass neu nur noch derjenige Teil der SAZ-Fläche nördlich der Leugene als Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten festgesetzt ist. Der Teil südlich der Leugene wird als Vorranggebiet Tourismus/Freizeit/Erholung bezeichnet. Was stellt sich die Region diesbezüglich vor? Im Massnahmenblatt sind keine Aussagen zu finden. Das Gebiet dient heute der lokalen Wasserversorgung (Pumpwerk Bözingenfeld). Antrag an die Region: Abgabe einer Erklärung an die Gemeinde, welche Nutzungsabsichten die Region mit demjenigen Teil der SAZ südlich der Leugene hegt.</p> <p>4) S-VA.1.6 - Pieterlen, Sömmerung:</p> <p>- Ausgangslage: Im RGSK der 1. Generation sind rund 22.5 ha östlich von Pieterlen als Vorranggebiet Arbeiten bezeichnet worden (Koordinationsstand Festsetzung).</p> <p>- Massnahme: Das für eine Einzonung vorgesehene Gebiet ist im kommunalen Richtplan „Pieterlen 2035+“ massiv reduziert worden. Im kommunalen Richtplan ist zudem die Absicht formuliert worden, Teile des Gebiets „Industrie West“ auszuzonen um im Gegenzug eine flächengleiche Einzonung im Gebiet „Sömmerung“, welches verkehrlich (MIV und ÖV) deutlich besser erschlossen ist, vorzunehmen. Das RGSK 2021 hat die Reduktion des Vorranggebietes Arbeiten übernommen, was die EG Pieterlen begrüsst. Nicht vorstellbar ist für die EG Pieterlen die Ausdehnung des Gebiets weiter in Richtung Osten (im RGSK 2021 als Gebiet mit ungenügender ÖV-Erschliessungsgüte bezeichnet).</p> <p>- Interessenkonflikt: Die Gemeinde möchte an dieser Stelle darauf hinweisen, dass betreffend die Massnahme S_VA.1.6 gemäss dem Vorprüfungsbericht des AGRs ein Interessenkonflikt herrscht. Die EG Pieterlen, das AöV und die Region begrüssen die oben beschriebene Massnahme. Demgegenüber stehen die KDP und die OLK welche grösste Bedenken betreffend dem Orts- und Landschaftsbild haben.</p> <p>Antrag an die Region: Klärung des Interessenkonflikts mit den kantonalen Fachstellen.</p> <p>5) Die EG Pieterlen kann sich vorstellen, z.B. im „Moosgärte“ oder am Schlangerenweg langfristig Auszonungen/Rückbauten vorzunehmen. Solche Planungen entsprechen im Zuge der immer stärker werdenden Wachstumskritik dem aufkommenden Zeitgeist. Es ist für die EG Pieterlen vorstellbar, dass das RGSK solche Planungsvorhaben künftig abbildet.</p> <p>6) Im kommunalen Richtplan „Pieterlen 2035+“ hat die EG Pieterlen umfassende Siedlungsbegrenzungslinien festgelegt. Von diesen ist im RGSK 2021 keine aufgenommen worden.</p> <p>7) Das RGSK 2021 basiert auf alten Plangrundlage (Bebauung). Es fehlen viele der neuen Überbauungen, was ein falsches Bild vom Siedlungsgebiet von Pieterlen abgibt. Die EG Pieterlen würde eine Aktualisierung der Plangrundlagen begrüssen.</p>			
				x		Hinweis auf öffentliche Nutzungen wird ergänzt.
				x		Massnahme wird in B-Horizont verschoben.
				x		Bezeichnung wird angepasst: "Mitte von Pieterlen - Chlösterlimatte"
				x		3) Die Vorranggebiete Tourismus/Freizeit/Erholung wurden im RGSK 2012 bezeichnet. Bedarf und Nutzung werden mit der Massnahme "Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss" (Massnahme L.Ü.4) unter Einbezug der Gemeinden gesamthaft überarbeitet.
				x		4) Gemäss Rücksprache verzichtet die Gemeinde auf die Einzonung im Rahmen der laufenden Ortsplanungsrevision. Für das RGSK 2021 besteht somit kein Handlungsbedarf mehr.
				x		5) Neuer Inhalt RGSK, zu prüfen mit AGR.
				x		6) Die Siedlungsbegrenzungen von regionaler Bedeutung wurden im RGSK 2016 festgelegt und sind nicht Gegenstand der Aktualisierung 2021.
				x		7) Die aktuell verfügbare Hintergrundkarte (Landeskarte 1:50'000) wird vom Kanton Bern zur Verfügung gestellt. Die Nachführung obliegt dem Bund.
18	Port	ja			x	
19	Rapperswil	ja			x	
20	Rüti bei Büren	eher nein	S-Bgm.1: Rüti bei Büren wird mit den Siedlungsbegrenzungen sehr eingeengt. Es wäre wünschenswert, wenn die Siedlungsbegrenzung etwas ausgedehnt werden könnte.			x Die Siedlungsbegrenzungen lassen aus unserer Sicht genügend Spielraum für die lokale Entwicklung. Im Vordergrund steht die Siedlungsentwicklung nach innen.
21	Scheuren	ja			x	
22	Schüpfen	ja	Siedlung_S-VW.2.10_Schüpfen Dorf: Die Beibehaltung dieser Teilmassnahme Siedlung wird begrüsst.		x	
23	Siselen	eher ja			x	
24	Studen	ja			x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
25	Sutz-Lattrigen	eher ja		x	
26	Täuffelen	ja		x	
27	Twann-Tüscherz	keine Angabe		x	
28	Wengi	ja		x	
29	Worben	ja		x	
30	Birdlife		Ausbau Gampelen und Ausbau Ins: In Gampelen soll ausserhalb des Dorfes ein eigentlicher Satellit bzw. eine Inselbauzone entstehen mit den Einzonungen S-VW 2.5, S VA 2.2 und S-SA2.1. Wir beantragen, diese Zonen zu streichen, da sie weder mit dem RPG (Inselzone) noch mit einer sinnvollen Landschaftsplanung kompatibel sind. Auch wenn sich diese Zonen um den Bahnhof gruppieren und so ein besserer ÖV Anschluss vorhanden ist, so ist doch eine kompaktere Bauweise um das Dorf einer neuen Satellitensiedlung vorzuziehen. Grundsätzlich sollen keine Bauten westlich der Bahn Kerzers-Zihkanal erfolgen. Dasselbe gilt für die Zone S-VA2.3 und die strategische Arbeitszone in Ins westlich der Bahnlinie. Die Bahnlinie soll durchs ganze Seeland als markante Grenzlinie für Bauten eingehalten werden, sonst ist es nur eine Frage der Jahre bis das Grosse Moos weitergehend überbaut und der typische Charakter der offenen Landschaft kaputt gemacht wird. Somit beantragen wir, dass die Landschaftsschutzzone konsequent bis an die Bahnlinie zu ziehen ist und zwischen Gampelen und Ins die Landschaftsschutzzone ebenfalls auf Inser Boden bis zum Bahnhof durchgezogen werden soll. In Ins ist auch die geplante Wohnzone S-VW2.9 zu streichen. Mit dem Turbestich befindet sich ein Naturschutzgebiet in unmittelbarer Nähe der geplanten Wohnzone, was mit Sicherheit zu massiven Abwertungen bezüglich Biodiversität im Schutzgebiet führen würde durch Erholungssuchende, Kinder und Katzen. Die Entwicklung von Ins sollte eher in den Bereichen Büünde, Moosgasse vorangetrieben werden.		x Die Arbeitszone Gampelen Platanenhof (S-SA.2.1) ist eine rechtskräftige Bauzone. Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen (Gampelen Giesse/Bahnhof, S-VW.2.5) und Arbeiten (Gampelen Bahnhof, S.VA.2.2) wurden im RGSK 2012 bezeichnet. In den nächsten 15 Jahren besteht kein Bedarf für eine Einzonung. Eine gesamthafte Überprüfung der Vorranggebiete ist in einer nächsten Überarbeitung des RGSK vorgesehen. Die regionalen Landschaftsschutzgebiete wurden im RGSK 2016 bezeichnet und sind kein Gegenstand der Aktualisierung 2021.
31	Grüne Seeland			x	
32	Grünliberale Partei Biel/Bienne		1) S-VW.1.3 Rangierbahnhof: Wir beantragen, dieses Gebiet längerfristig als Mischzone für Gewerbe/Wohnen/Freizeit zu klassieren statt als reinen Wohnraum. Zudem könnte dieses Gebiet in Zukunft eine wichtige Rolle als urbanen Logistik-Hub übernehmen bzw. behalten. 2) S-SW.1.4: Bischofkänel Ost: Wir beantragen die Umwandlung des Gebiets in ein Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen. Es gilt zuerst das Verdichtungspotential nach innen zu nutzen. Zudem konkurrenziert die Massnahme ein Gebiet von siedlungsprägendem Grünraum. 3) S-VA.1.2 / MIV-E.2 Spitalzentrum: Es muss überprüft werden, ob nach dem Wegzug des Spitalzentrum dieses Gebiet weiterhin als Arbeitszone ausgeschieden werden soll und ob eine neue Zubringerstrasse nötig ist. Antrag: Das Gebiet des Spitalzentrums Biel ist nach dessen allfälligem Wegzug nicht mehr als Arbeitszone auszuweisen. Die Notwendigkeit der Zubringerstrasse zu überprüfen.		x 1) Das Areal des Rangierbahnhofs steht frühestens ab 2045 zur Verfügung. Die Kategorie Vorranggebiet Siedlungserweiterung Wohnen ist vom Kanton vorgegeben. Sie kann Wohn- und andere Nutzungen beinhalten. x 2) Das Areal Bischofkänel Ost ist eine rechtskräftige Bauzone. x 3) Über die künftige Nutzung des Areals wird entschieden, wenn der Standortentscheid definitiv gefallen ist. Ohne Spital entfällt die Notwendigkeit einer neuen Zufahrt.
35	sanu durabilitas	nein	Bei den Vorranggebieten für die Siedlungserweiterung soll nebst den aufgeführten Anforderungen (Abstimmung Siedlung / Verkehr/ Landschaft) auch noch die Bodenqualität erwähnt werden.		x Die Bodenqualität ist kein zwingendes Kriterium gemäss den inhaltlichen Vorgaben des Kantons zu den Vorranggebieten. Werden zukünftig die Rahmenbedingungen angepasst, könnte ein Pilotprojekt Bodenqualität nützliche Grundlagen hierfür liefern. Siehe auch Antwort zu Frage 15.
37	VCS Regionalgruppe Biel	eher nein	1) Grundsätzlich ist zu überlegen, ob die Trennung in Schwerpunkte Wohnen und Arbeiten noch sinnvoll resp. zeitgemäss ist. Bei gewissen Vorhaben (VIV, immissionsreiche Vorhaben) mag dies noch richtig sein, bei vielen anderen Gewerben würde aber ein massvolle Durchmischung auf für kürzere Wege und damit weniger Verkehr führen. Weiter sollten Vorranggebiete nur noch ausgeschieden werden, wenn eine genügende ÖV-Erschliessung gewährleistet ist. 2) Bei den Massnahmen zu den regionalen Arbeitsschwerpunkten stellt sich uns die Frage, wie aktuell die sind und ob die ÖV-Erschliessungs-massnahmen durchgeführt sind. In Lengnau und auch in Gampelen sind doch nach unserer Information grosse Teile bereits überbaut. 3) S-VA 1.2, Spitalzentrum Biel: es ist zu überprüfen ob nach dem Wegzug des Spitalzentrums das Gebiet nicht mehr der Arbeitszone zugewiesen wird. Damit würde auch die Massnahme MIV-E.2 entfallen.		x 1) Die Bezeichnung der regionalen Schwerpunkte ist vom Kanton vorgegeben. Wohnschwerpunkte sowie Verdichtungs- und Umstrukturierungsgebiete umfassen in der Regel Wohnen, Gewerbe und öffentliche Nutzungen. x 2) Die Entwicklung der Arbeitsschwerpunkte ist eine Daueraufgabe. x 3) Über die künftige Nutzung des Areals wird entschieden, wenn der Standortentscheid definitiv gefallen ist. Ohne Spital entfällt die Notwendigkeit einer neuen Zufahrt.

8. Massnahmenblätter Öffentlicher Verkehr (ÖV): Sind Sie mit den Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema Öffentlicher Verkehr (ÖV) einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	ja		x	
4	Biel/Bienne		Massnahme ÖV-Ort.2 Überprüfung Regiotram: Le Conseil municipal vous demande de mentionner une amélioration globale du réseau TP plutôt, laissant ouvert la possibilité de réaliser un axe fort avec ou sans Regiotram. L'enjeu principal n'est pas la correspondance de la ligne BTI à la gare de Bienne, mais plutôt dans - l'augmentation de la fréquence de la ligne BTI - l'augmentation de la fréquence, de la stabilité des horaires et de la vitesse des bus vers les Champs-de-Boujean	x	Das Anliegen wird geteilt. Die Formulierungen werden präzisiert.
5	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.
6	Büetigen	ja		x	
7	Büren an der Aare	ja		x	
8	Gampelen	ja		x	
9	Hemrigen	eher ja		x	
10	Ins	keine Angabe		x	
11	Lengnau	eher ja		x	
12	Lyss	eher nein	1) Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum Bericht gemachten Angaben in die jeweiligen Massnahmenblätter übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt) 2) ÖV-Str.1.3: Ist die Gemeinde Lyss Bestandteil der vorgesehenen Massnahmen, bitte prüfen? 3) ÖV-Ü1: Verbesserung der ÖV-Erschliessung: - Die Buserschliessung Busswil-Lyss ev. in Kombination mit dem Industriegebiet Lyss Nord ist in die kurz-/mittelfristigen Massnahmen aufzunehmen - Die in der Karte eingetragene Massnahme ist im MB nicht aufgenommen worden: Die Verbesserung der ÖV-Erschliessung Industriegebiet Süd ist mittel-/langfristig auch im Zusammenhang mit dem Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten "Breite" aufzunehmen.	x	2) Die Busbevorzugungsmassnahmen in Lyss sind gemäss OIK III realisiert und daher nicht mehr im RGSK enthalten. 3) Wird übernommen.
13	Meinisberg	eher ja		x	
15	Nidau	ja	Antrag: Im Rahmen der Stellungnahme zum vereinfachten Plangenehmigungsverfahren (PGV) Bahnhof Nidau Beunden hat die Stadt Nidau bei der Direktion der ASm, wie auch beim Bundesamt für Verkehr (BAV) den dringenden Wunsch für einen flächigen, gesicherten Bahnübergang im Bereich dieser Haltestelle gestellt. Dieser soll zur Aufwertung des Industrieareals der Mikron AG beitragen und auch künftige Entwicklungsprojekte auf diesem Gebiet am öffentlichen Verkehr anbinden (Bus und Bahn). Mit Antwort vom 24. Februar 2020 hat die ASm die Errichtung eines neuen, flächigen Bahnüberganges abgelehnt. Einer Unterführung könnte allenfalls unter Bedingungen zugestimmt werden. Dies ist als Massnahme zu prüfen und neu aufzunehmen.		Wird als neue Massnahme aufgenommen (B-Horizont).
16	Orpund	ja		x	
18	Port	eher ja		x	
19	Rapperswil	ja		x	
20	Rüti bei Büren	nein	Zwischen Rüti bei Büren und Büren soll die Veloweglücke geschlossen werden. In den RGSK Plänen ist jedoch nur die Variante entlang der Hauptstrasse eingezeichnet. Zurzeit ist die Gemeinde Rüti zusammen mit dem Kanton an der Planung eines Veloweges entlang der Bahnlinie bis nach Büren. Bitte entsprechend aufnehmen. Siehe Plan.	x	Die mit dem OIK III abgesprochene Routenführung wird übernommen. Die entsprechende Anpassung des kantonalen Sachplans Veloverkehr wird im RGSK 2021 beantragt.
21	Scheuren	ja		x	
22	Schüpfen	ja		x	
23	Siselen	ja		x	
24	Studen	ja		x	
25	Sutz-Lattrigen	eher ja		x	
26	Täuffelen	ja		x	
27	Twann-Tüscherz	ja		x	
28	Wengi	ja		x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
29	Worben	eher nein	<p>1) RGSK-Nr. ÖV-Ü.1 Angebotsverbesserung des ÖV bitte zeitnahe angehen. Wünschenswert wären:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mo - Sa: 20 Minutentakt von ca. 5:30 bis ca. 21:30, danach 1/2 Stundentakt - So: Durchgehend 1/2 Stundentakt - Verbesserte Anbindung an den Schnellzug Lyss - Bern <p>Ziel: Angebotsverbesserung führt zu höheren Umstieg von MIV auf ÖV</p> <p>2) Mögliche Folge- oder Begleitmassnahmen: Überprüfung der vorhanden Bike & Ride Stationen und Erarbeitung eines Optimierungs-Konzepts</p>	x x	<p>1) Die Angebotsplanung ist Aufgabe der RVK 1. Das Anliegen wird weitergeleitet.</p> <p>2) Die Massnahmen sind von der Gemeinde zu planen. Eine Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm (AP1/AP2) kann bei der Region beantragt werden.</p>
31	Grüne Seeland			x	
32	Grünliberale Partei Biel/Bienne		ÖV-Ort.2 Überprüfung Regiotram: Es ist zu prüfen, ob ein Tram weiterhin die beste Lösung ist. Beim Entscheid für das Tram und gegen Bus/Bahn wurde gegenüber den heute bekannten Zahlen von rund 3x tieferen Kosten für die Tramlösung ausgegangen. Es ist zu prüfen, ob die Zweckmässigkeitsbeurteilung vor diesem Hintergrund immer noch zugunsten des Trams ausfällt.	x	Die Thematik wird von der RVK 1 in der laufenden Studie ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung behandelt. Die Massnahme ÖV-Ort.2 wird gestützt auf die Ergebnisse angepasst oder abgelöst.
35	sanu durabilitas	keine Angabe		x	
37	VCS Regionalgruppe Biel	ja	ÖV-Ort.2: Zum Regiotram genügt eine Überprüfung nicht, eine Wiederaufnahme der Planung muss festgeschrieben werden. Damit muss Druck auf den Entscheid der Behördendelegation aufgebaut werden.		x Die Frage wird von der RVK 1 in der laufenden Studie ÖV-Konzept 2035 Biel und Umgebung behandelt. Die Massnahme ÖV-Ort.2 wird gestützt auf die Ergebnisse angepasst oder abgelöst.

9. Massnahmenblätter Kombinierte Mobilität (KM): Sind Sie mit den Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema Kombinierte Mobilität (KM) einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	nein	KM-Mu.2.1 ÖV-Knoten / Bushof Aarberg: Hier ist im Massnahmenblatt die Gemeinde Lyss aufgeführt, es handelt sich aber um die Gemeinde Aarberg.	x	Wird korrigiert.
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	ja		x	
5	Brügg	ja		x	
6	Büetigen	ja	Die geplante Aufwertung der Bahnhaltestelle Busswil bringt auch für unser Dorf (Büetigen) einen Mehrwert.	x	
7	Büren an der Aare	ja		x	
8	Gampelen	ja		x	
9	Hemrigen	eher ja		x	
10	Ins	keine Angabe		x	
11	Lengnau	eher ja		x	
12	Lyss	eher nein	1) Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum Bericht gemachten wie auch die Mitwirkungseingabe zum Velonetzplan in die jeweiligen Massnahmenblätter wie auch übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt) 2) MB Veloparkierung / B+R und B-Sharing: Die Erweiterung der B+R-Anlagen Bahnhof Lyss wie auch die Neugestaltung der B+R-Anlage in Bahnhof Busswil sind aufzunehmen 3) KM-Mu.1.1: Aufwertung Bahnhaltestelle Busswil: Die Bahnunterführung wird nicht verbreitert sondern massgeblich verlängert. 4) KM-Mu.1.2: Neue Überdachung Bahnhof Lyss: Nebst der Überdachung Bahnhofplatz ist die Neugestaltung Busbahnhof zu ergänzen (Kosten neu gesamthaft 1.50 Mio. CHF)	x x x	2) Die B+R Anlage Bahnhof Busswil ist in den Massnahmen KM-B.3.1 und KM-B.3.2 enthalten. Die Erweiterung der B+R-Anlage Bahnhof Lyss ist Bestandteil der neuen Massnahme KM-Mu.3 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz- 3) Wird angepasst (Umsetzung ab 2021). 4) Wird ersetzt durch die neue Massnahme M-Mu.3 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz.
13	Meinisberg	ja		x	
15	Nidau	ja		x	
16	Orpund	keine Angabe		x	
18	Port	ja		x	
19	Rapperswil	ja		x	
20	Rüti bei Büren	keine Angabe		x	
21	Scheuren	eher ja		x	
22	Schüpfen	ja		x	
23	Siselen	ja		x	
24	Studen	ja		x	
25	Sutz-Lattrigen	eher ja		x	
26	Täuffelen	eher ja		x	
27	Twann-Tüscherz	ja		x	
28	Wengi	ja		x	
29	Worben	ja		x	
35	sanu durabilitas	keine Angabe		x	
37	VCS Regionalgruppe Biel	ja	Grundsätzlich sind wir mit den Massnahmen einverstanden, allerdings sind wir nicht sicher, ob die Gemeinde Aarberg einig geht damit, dass die Massnahme KM-Mu 2.1 ÖV-Knoten / Bushof Aarberg in die Kompetenz der Gemeinde Lyss gehört...	x	Wird korrigiert.

10. Massnahmenblätter Langsamverkehr (LV): Sind Sie mit den Inhalten der Massnahmenblätter zum Thema Langsamverkehr (LV) einverstanden?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	eher ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	eher nein	Verkehrsberuhigungsmassnahmen in den Quartieren. Antrag: Massnahme löschen	x	Die Massnahme wird gestrichen.
4	Biel/Bienne		Mesure LV-Ü.7.13 Kreuzplatz, Biel: Cette mesure figure déjà dans le PA2 et non dans le PA3 comme mentionné au niveau du rapport de la CRTU.	x	Wird korrigiert.
5	Brügg	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 8.
6	Büetigen	ja		x	
7	Büren an der Aare	ja		x	
8	Gampelen	ja		x	
9	Hemrigen	eher nein	Für die Weiterentwicklung und mögliche Umstrukturierung der Schulen Jens und Hemrigen/Merzigen wäre es wichtig als Verbindung zwischen den Schulhäusern für die Schüler eine sichere Veloverbindung zu haben. Dies könnte mit einer Ergänzung der Komfortroute zwischen Jens und Hemrigen/Bühl erreicht werden zumal dieses Teilstück noch fehlt.	x	Siehe Mitwirkungsbericht zur regionalen Velonetzplanung.
10	Ins	keine Angabe		x	
11	Lengnau	eher ja		x	
12	Lyss	eher nein	1) Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum Bericht gemachten wie auch die Mitwirkungseingabe zum Velonetzplan in die jeweiligen Massnahmenblätter auch übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt) 2) 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 3) LV-Ü.6: Lyss, Bahnunterführung Bahnhof Nord: Ergänzung Quantitative Angaben, Dokumente: Städtebaulicher Richtplan Zentrum Lyss 4) LV-Ü.7.16: Massnahmenpaket: Wichtige Plätze und Aufenthaltsbereiche: Abgestützt auf den neuen Städtebaulichen Richtplan Zentrum Lyss sind die neu vorgesehenen Platzgestaltungen Bahnhofplatz/Bangerterpark sowie Viehmarktplatz als eigenständige Massnahmenblätter aufzunehmen.	x x x	2) Die Aufwertung der Veloroute entlang des Lyssbachs wird als neue Massnahme MIV-Auf.2.4 in RGSK und AP (A-Horizont) aufgenommen. 3) Wird ergänzt. 4) Die Gestaltung des Bahnhofplatzes ist Bestandteil der neuen Massnahme KM-Mu.3 Multimodale Drehscheibe Bahnhof Lyss, Neugestaltung Bahnhofplatz (siehe Antwort zu Frage 9). Die Neugestaltung des Viehmarktplatzes wird als neue Massnahme MIV-Auf.10.1 in RGSK und AP (B-Horizont) aufgenommen.
14	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 so vorgesehen (Massnahmen LV-Ü.1.7 bis LV-Ü.1.10).
15	Nidau	eher nein	LV-Ü.7.6 Veloverbindung Port-Nidau-Biel Zentrum; der Streckenabschnitt zwischen Kanalbrücke bis zum neuen Kreisel Bahnhof ist zu ergänzen.	x	Der Abschnitt ist Bestandteil der Massnahme LV-Ü.6.
16	Orpund	keine Angabe		x	
17	Pieterlen		Die EG Pieterlen begrüsst das Massnahmenpaket LV-Ü.7.11	x	
18	Port	ja		x	
19	Rapperswil	eher nein	Die Sanierung der Stollenstrassen-Wierezwil ist nicht enthalten. Zusammen mit der Sanierung des Wilbach-Durchlasses, welcher im Jahr 2021/22 geplant ist, sollte spätestens im Jahr 2023 die Sanierung der Stollenstrassen in Angriff genommen werden.	x	Die Sanierung der Stollenstrasse wird kurzfristig (voraussichtlich 2021) umgesetzt und ist deshalb im RGSK 2021 nicht enthalten.
20	Rüti bei Büren	keine Angabe		x	
21	Scheuren	eher ja		x	
22	Schüpfen	nein	Langsamverkehr_LV-Ü8.3_Veloführung Schwanden-Schüpfen-Kosthofen: 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.	x	Die Linienführung ist im Rahmen der Projektierung vom OIK III und den betroffenen Gemeinden zu klären.
23	Siselen	ja		x	
24	Studen	ja		x	
25	Sutz-Lattrigen	eher ja	LV-Ü.1.3 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.

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt	nicht	Antwort
26	Täuffelen	eher ja		x		
27	Twann-Tüscherz	eher nein	<p>1) Uferwegroute Twann-Tüscherz darf nicht als Veloweg signalisiert werden, da dieser Weg von vielen verschiedenen Verkehrsteilnehmern (Fussgänger, Motorfahrzeuge, Velos) genutzt wird.</p> <p>2) Zu LV-Ü. 7.5, Punkt 3: Einer Verbreiterung des Uferwegs wird nur zugestimmt, wenn die Kosten vollumfänglich vom Kanton bzw. Dritten übernommen werden.</p> <p>3) Zu LV-Ü. 7.5, Punkt 5: Der Radstreifen auf der A5 ist zwingend und bald zu realisieren. Der Transit von schnellen Velofahrern auf der Dorfstrasse ist nicht akzeptabel.</p> <p>4) Zu LV-Ü. 7.5, Punkt 6: Der Uferweg darf nicht als Veloweg signalisiert werden.</p>	x		Die Massnahmen beruhen auf dem Konzept Veloführung am linken Bielerseeufer von 2016.
28	Wengi	ja		x		
29	Worben	ja		x		
35	sanu durabilitas	keine Angabe		x		
37	VCS Regionalgruppe Biel	eher ja	Da die Massnahmen aus dem Velonetzplan noch nicht enthalten sind, ist eine grundsätzliche Aussage schwierig. Eigentlich hätte dies möglich sein sollen, Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm sind ja auch bereits im RGSK enthalten. Hier müsste eine Mitwirkung zum vollständigen Produkt möglich sein.	x		

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

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	ja		x	
5	Brügg	eher nein	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.
6	Büetigen	ja		x	
7	Büren an der Aare	ja		x	
8	Gampelen	ja		x	
9	Hemrigen	eher ja		x	
10	Ins	keine Angabe		x	
11	Lengnau	eher ja		x	
12	Lyss	eher nein	1) Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum Bericht gemachten Angaben in die jeweiligen Massnahmenblätter übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt) 2) MIV-Auf.1: Sanierung Ortsdurchfahrten: Kantonsstrassen-Agglomeration: Das Projekt "Kreiselgestaltung Hirschenplatz" fehlt in den MB. 3) MIV-Auf.2: Aufwertung Strassenraum: Gemeindestrassen-Agglomeration: Die Aufwertung der Ortsdurchfahrt Aarbergstrasse als ehemaligen Kantonsstrasse ist aufzunehmen 4) MIV-Auf.2.1: In Karte auf den gesamten Industriering ausweiten	x x x	2) Das Projekt wird voraussichtlich 2021 realisiert. 3) Wird als neue Massnahme MIV-Auf.2.2 in RGSK und AP (A-Horizont) aufgenommen. 4) Karte wird angepasst.
13	Meinisberg	ja		x	
15	Nidau	ja		x	
16	Orpund	keine Angabe		x	
18	Port	ja		x	
19	Rapperswil	eher ja		x	
20	Rüti bei Büren	keine Angabe		x	
21	Scheuren	eher ja		x	
22	Schüpfen	ja		x	
23	Siselen	eher ja		x	
24	Studen	ja		x	
25	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.
26	Täuffelen	eher ja		x	
27	Twann-Tüscherz	keine Angabe		x	
28	Wengi	ja		x	
29	Worben	ja		x	
35	sanu durabilitas	keine Angabe		x	
37	VCS Regionalgruppe Biel	eher nein	1) Wie bereits weiter oben festgehalten, sollte die Massnahme MIV-E2 entfallen. 2) Die Massnahmen zur Sanierung von Ortsdurchfahrten müssten aus unserer Sicht als Massnahmen für den MIV und den Langsamverkehr geführt werden, mit Priorität für den Langsamverkehr. Wir haben die Erfahrung gemacht, dass bei solchen MIV-Massnahmen im Endeffekt immer der Langsamverkehr den Kürzeren zieht wenn es z.B. zu Platzproblemen kommt (Bspl. Lyss, wo Längsparkierungen trotz Behinderungen für Velofahrer*innen und Fussgänger*innen beibehalten werden).	x	1) Der Spitalzubringer Biel kann gestrichen werden, wenn der Standortentscheid definitiv gefallen ist. 2) Die Massnahmenkategorien sind vom Kanton vorgegeben. Die Sanierung von Ortsdurchfahrten muss alle Verkehrsteilnehmenden berücksichtigen.

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

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	eher ja		x	
2	Aegerten	ja		x	
3	Bellmund	eher ja	Dosieranlagen Ipsach Herdi und Kreuzweg; Erhöhung Durchfahrtswiderstand /Fahrverbot Hohlenweg, ev. Massnahmen auf der Lohngasse Bellmund / Port. Antrag: Zubringerdienst gestattet anstelle Fahrverbot	x	Die flankierenden Massnahmen zu den Dosieranlagen werden in Absprache mit den betroffenen Gemeinden definiert.
5	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 x	1) Siehe Antwort zu Frage 10. 2) Siehe Antwort zu Frage 11.
6	Büetigen	ja		x	
7	Büren an der Aare	keine Angabe		x	
8	Gampelen	ja	Seeufergebiet, s. L-Ü.1 / L-Ü.2: nebst Bielersee/Zihl ist auch Neuenburgersee einzubeziehen/aufzuführen. Insbesondere Beibehaltung von mind. zwei Seezugängen.	x	Die Massnahmen L-Ü.1 und L-Ü.2 betreffen die gemeindeübergreifende Planung am Bielersee. Der Seezugang am Neuenburgersee ist Bestandteil des Vorranggebiets Tourismus / Freizeit / Erholung (siehe Antwort zu Frage 5).
9	Hemrigen	eher 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	Siehe Antwort zu Frage 10.
10	Ins	keine Angabe		x	
11	Lengnau	eher ja		x	
12	Lyss	eher ja	Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum Bericht gemachten Angaben in die jeweiligen Massnahmenblätter übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt)	x	
13	Meinisberg	eher nein	Keine künstliche Blockierung des MIV durch Fahrbahnhofstellen	x	Fahrbahnhofstellen sind innerorts eine zweckdienliche Massnahme zur Busbevorzugung und Verkehrsberuhigung.
15	Nidau	ja	Eine Fussgänger- ev. auch Veloverbindung über 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	Siehe Antwort zu Frage 8.
16	Orpund	keine Angabe		x	
18	Port	ja		x	
19	Rapperswil	eher ja	Die Sanierung der Stollenstrassen ist zwingend für's Jahr 2023 vorzusehen.		Die Massnahmen sind beim OIK III in Bearbeitung und werden voraussichtlich 2021 umgesetzt.
20	Rüti bei Büren	keine Angabe		x	
21	Scheuren	eher nein	NM-VM.3: Bestehende Busbuchten sollten bestehen bleiben. Erhöhter Co2 Ausstoss durch wartende Autos.	x	Fahrbahnhofstellen sind innerorts eine zweckdienliche Massnahme zur Busbevorzugung und Verkehrsberuhigung.
22	Schüpfen	ja	Aufnahme der Dorfstrasse Schüpfen unter der Kategorie «Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen» im Hinblick auf ein späteres Strassenplanverfahren.	x	Siehe Antwort zu Frage 15.
23	Siselen	ja		x	
24	Studen	ja		x	
25	Sutz-Lattrigen	eher ja		x	
26	Täuffelen	eher ja		x	
27	Twann-Tüscherz	keine Angabe	Falls der Vingelz-Tunnel realisiert wird, ist zwingend auch der Bau des Tüscherz-Alfermée-Tunnel und der Rückbau der bisherigen A5 zu berücksichtigen.	x	Die Tunnelumfahrung Tüscherz-Alfermée ist im Richtplan Linkes Bielerseeufer als langfristige Option enthalten.
28	Wengi	ja		x	
29	Worben	ja		x	
35	sanu durabilitas	keine Angabe		x	
37	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	1) Die Stadt Biel und die Region Jura bernois.Bienne beteiligen sich bereits am Projekt. Das Potenzial wird im Rahmen des Mobilitätskonzepts Bözigenfeld geprüft. 2) Die Erweiterung des Bikesharing-Angebots ist im regionalen Velonetzplan vorgesehen und wird als Massnahme KM-B.4 in RGSK und AP (A-Horizont) aufgenommen.

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

15. Weitere Bemerkung	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	nein		x	
2	Aegerten	nein		x	
3	Bellmund	nein	Dosieranlagen Ipsach Herdi und Kreuzweg; Erhöhung Durchfahrtswiderstand /Fahrverbot Hohlenweg, ev. Massnahmen auf der Lohngasse Bellmund / Port. Antrag: Zubringerdienst gestattet anstelle Fahrverbot		Siehe Antwort zu Frage 12.
5	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		1) Siehe Antwort zu Frage 10. 2) Siehe Antwort zu Frage 11.
6	Büetigen	nein		x	
7	Büren an der Aare	nein		x	
8	Gampelen	keine Angabe	Seeufergebiet, s. L-Ü.1 / L-Ü.2: nebst Bielersee/ Zihl ist auch Neuenburgersee einzubeziehen/aufzuführen. Insbesondere Beibehaltung von mind. zwei Seezugängen.		Siehe Antwort zu Frage 12.
9	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.		Siehe Antwort zu Frage 10.
10	Ins	keine Angabe		x	
11	Lengnau	nein		x	
12	Lyss	ja		x	
13	Meinisberg	ja	Beibehaltung der Buslinie Orpund-Pieterlen-Lengnau-Grenchen (= Rückkommensantrag auf nicht sachgerechten Entscheid des Kantons)		x Ist nicht Gegenstand des RGSK. Die Einstellung der Linie (Versuchsbetrieb) wurde vom Grossen Rat aufgrund der ungenügenden Nachfrage beschlossen.
15	Nidau	ja	Eine Fussgänger- ev. auch Veloverbindung über 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 8.
16	Orpund	nein		x	
18	Port	nein		x	
19	Rapperswil	ja	Die Sanierung der Stollenstrassen ist zwingend für's Jahr 2023 vorzusehen.		Siehe Antwort zu Frage 12.
20	Rüti bei Büren	keine Angabe		x	
21	Scheuren	nein	NM-VM.3: Bestehende Busbuchten sollten bestehen bleiben. Erhöhter Co2 Ausstoss durch wartende Autos.		Siehe Antwort zu Frage 12.
22	Schüpfen	ja	Aufnahme der Dorfstrasse Schüpfen unter der Kategorie «Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen» im Hinblick auf ein späteres Strassenplanverfahren.		Siehe Antwort zu Frage 15.
23	Siselen	keine Angabe		x	
24	Studen	nein		x	
25	Sutz-Lattrigen	nein		x	
26	Täuffelen	nein		x	
27	Twann-Tüscherz	ja	Falls der Vingelz-Tunnel realisiert wird, ist zwingend auch der Bau des Tüscherz-Alfemée-Tunnel und der Rückbau der bisherigen A5 zu berücksichtigen.		Siehe Antwort zu Frage 12.
28	Wengi	nein		x	
29	Worben	nein		x	
35	sanu durabilitas	keine Angabe		x	
36	Stiftung Landschaftsschutz		Vorschlag zur Lancierung eines Pilotprojektes für die Anwendung von Bodenindexpunkten in der Region Biel-Seeland. Zusammenfassung der Eingabe: Böden sind Lebensgrundlage und erfüllen vielfältige Ökosystemleistungen. Diese Leistungen gilt es in der Raum- und Verkehrsplanung zu berücksichtigen. Für Bauzonen sind Böden mit tieferer Bodenqualität jenen mit hoher Bodenqualität vorzuziehen. Das Instrument der Bodenindexpunkte weist Flächen je nach Ökosystemleistung eine gewisse Punktezahl zu. Ziel ist es, diesen Index in raumplanerischen Abwägungen einfließen zu lassen. Damit werden Anreize gesetzt, Böden mit geringer Qualität zu bebauen und Böden mit hoher Ökosystemleistung freizuhalten. Antrag: Es soll ein Pilotprojekt im Zuge des RGSK 2021 gestartet werden, bei dem Standorte identifiziert werden und für diese die Grundlagen zur Anwendung des Instrumentes des Bodenindexpunkte erarbeitet werden.	x	Die Beteiligung an einem Pilotprojekt wird geprüft.
37	VCS Regionalgruppe Biel	ja	1) Das Projekt "Covoiture 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 12. 2) Siehe Antwort zu Frage 12.

14. Übersichtskarte: Haben Sie Bemerkungen zur Übersichtskarte?

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	nein		x	
2	Aegerten	nein		x	
3	Bellmund	nein		x	
5	Brügg	ja	1) Perimeter des ViV-Standortes Brüggmoos anpassen (nur Zone Spital; vgl. Planbeilage Perimeter ViV) 2) Multimodale Verkehrsdrehscheibe Brügg > Signatur fehlt 3) Legende LV > unklar	x x	1) Siehe Antwort zu Frage 3.2.
6	Büetigen	nein		x	
7	Büren an der Aare	nein		x	
8	Gampelen	ja	Neuenburgersee einbeziehen (ist auf Übersicht ersichtlich, jedoch nicht erwähnt in Bericht/Massnahmen)		Siehe Antwort zu Frage 12.
9	Herrigen	nein		x	
10	Ins	keine Angabe		x	
11	Lengnau	nein		x	
12	Lyss	ja	1) Allgemeine Bemerkung: Bitte die zum Bericht gemachten Angaben in die jeweiligen Massnahmenblätter übernehmen (werden hier nicht mehr aufgeführt) 2) Die unter Punkt 7 aufgeführten Perimeterüberprüfungen bitte vornehmen 3) Die Darstellung der Vorranggebiete Siedlungserweiterung Wohnen sind unterschiedlich (Perimeter/Schraffur)	x x	2) Siehe Antwort zu Frage 7. 3) Für eine bessere Lesbarkeit wurden die Vorranggebiete im Geoportal (WebGIS) anders symbolisiert als in der Übersichtskarte.
13	Meinisberg	nein		x	
15	Nidau	nein		x	
16	Orpund	nein		x	
18	Port	nein		x	
19	Rapperswil	keine Angabe		x	
20	Rüti bei Büren	keine Angabe		x	
21	Scheuren	nein		x	
22	Schüpfen	nein		x	
23	Siselen	nein		x	
24	Studen	nein		x	
25	Sutz-Lattrigen	nein		x	
26	Täuffelen	nein		x	
27	Twann-Tüscherz	nein		x	
28	Wengi	nein		x	
29	Worben	nein		x	
30	Birdlife		Bei den Plänen sind Biotop von nationaler Bedeutung und übrige Naturschutzgebiete so einzuzeichnen, dass klar ist, welche Schutzgebiete von nationaler Bedeutung sind. Dies ist wichtig, da bei Schutzgebieten von nationaler Bedeutung zwingend ökologisch ausreichende Pufferzonen ausgeschieden werden müssen, welche bis 200 Meter ins Umland hineinreichen können. (Nährstoffpufferzonen, Hydrologische Pufferzonen und Störungspufferzonen). Somit haben solche Gebiete entscheidende Auswirkungen auf die Raumgestaltung in ihrer Umgebung. Ein Beispiel für die mangelnde Berücksichtigung der Pufferzonen um Objekte von nationaler Bedeutung liegt in Studen, im Gebiet Grien. Hier wird eine neue Gewerbezone ("Siedlungserweiterung Arbeit") geplant. Das Gebiet grenzt praktisch an ein Naturschutzgebiet und an den Auenperimeter an. Es handelt sich auch noch um einen Wildtierkorridor von nationaler Bedeutung. Die Anbindung an den öV ist zudem als ungenügend eingestuft. Diese Gewerbezone ist zu streichen, da sie die Pufferzonen nicht berücksichtigt. Bei der Verdichtung und Entwicklung im bestehenden Gewerbegebiet Studen, Säge, sind zudem ausreichende Pufferzonen zum Auenperimeter vorzusehen. Auch andernorts sind die Pufferzonen vorzusehen und einzuzeichnen.	x	Die Vorranggebiete Siedlungserweiterung wurden im RGSK 2012 bezeichnet. In den nächsten 15 Jahren besteht kein Bedarf für eine Einzonung. Eine gesamthafte Überprüfung der Vorranggebiete ist in einer nächsten Überarbeitung des RGSK vorgesehen. Das Vorranggebiet Siedlungserweiterung Arbeiten "Studengrien Nord" (Massnahme S-VA.1.7) ist eine langfristige Option (nach 2035) mit Koordinationsstand "Zwischenergebnis". Es bestehen verschiedene Interessenkonflikte, die für eine Festsetzung (Einzonung) bereinigt werden müssen.
35	sanu durabilitas	nein		x	
37	VCS Regionalgruppe Biel	ja	Die Konzentration aller Massnahmen in einem Kartenblatt schränkt die Übersichtlichkeit stark ein und erleichtert die Orientierung nicht gerade. Ideal wäre natürlich heute eine interaktive Karte, wie sie auf map.geo.admin.ch zu finden ist.	x	Eine interaktive Karte (WebGIS) steht im Internet zur Verfügung (rgsk.geoseeland.ch).

15. Weitere Bemerkungen: Haben Sie weitere Bemerkungen zum RGSK 2021? Vom Leitungsgremium prioritär zur Kenntnis zu nehmen bzw. diskutieren sind die in der Tabelle grau hinterlegten Felder in der rechten Spalte (Antworten).

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
1	Aarberg	nein		x	
2	Aegerten	nein		x	
3	Bellmund	nein		x	
5	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 (regionale Velonetzplanung) und zusätzliche Massnahmen (AP 4) sind zu berücksichtigen.	x	Siehe Antwort zu Fragen 2 und 10.
6	Büetigen	ja	Das Ausfüllen dieser Felder ist nicht bedienerfreundlich: wenig Platz, schwieriges Navigieren. Wir haben ein Zusatzblatt erstellt!	x	Zusatzblatt: siehe Eingabe und Antwort zu Frage 5.
7	Büren an der Aare	ja	Die in den Massnahmenblättern S-UV.2.1, S-SVV.2.2, S-SVV.2.3 und S-SVV.2.4 aufgeführten Koordinationsstände „Vororientierung“ und „Festsetzung“ entsprechen den Bedürfnissen und der aktuellen Planung der Gemeinde Büren a.A.	x	
8	Gampelen	keine Angabe		x	
9	Hemrigen	nein		x	
10	Ins	nein		x	
11	Lengnau	nein		x	
12	Lyss	ja	Für die Besprechung der zahlreichen Eingaben begrüssen wir eine gemeinsame Sitzung mit der Geschäftsstelle.	x	Die Besprechung hat stattgefunden.
13	Meinisberg	ja	Seite 16, Tabelle 3: Region Biel-Seeland und Kanton Bern sind wohl vertauscht.	x	Der Hinweis ist richtig, der Fehler wird korrigiert.
14	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 x	
15	Nidau	nein	1) Der Gemeinderat begrüsst grundsätzlich die Stossrichtung des RGSK 2021 und des AP4. Auf die aus dem RGSK 2016 fortgeschriebenen Massnahmen wird nicht näher eingegangen, da diese nach wie vor als richtig beurteilt werden. 2) Die Massnahmen (Verkehr) stimmen mit dem Gesamtverkehrskonzept Nidau überein.	x x	
16	Orpund	nein		x	
17	Pieterlen		Die Einwohnergemeinde (EG) Pieterlen begrüsst, dass einige Aspekte des Gesamttrichtplans „Pieterlen 2035+“, welcher sich zum Zeitpunkt der Erarbeitung des RGSK 2021 in der Vorprüfung befunden hat, bereits aufgenommen worden sind.	x	
18	Port	nein		x	
19	Rapperswil	nein		x	
20	Rüti bei Büren	keine Angabe		x	
21	Scheuren	nein		x	
22	Schüpfen	nein	1) Bei der Durchsicht der Unterlagen kann festgestellt werden, dass die Gemeinde Schüpfen im RGSK 2021 unmittelbar von zwei Massnahmen betroffen ist. Die Teilmassnahme Siedlung als Vororientierung (S-VV.2.10, Gebiet Bodenacher) wird in der Richtplanung weitergeführt. Die Beibehaltung dieser Entwicklungsmassnahme wird ausdrücklich begrüsst, da diese die langfristigen räumlichen Entwicklungsabsichten und Strategien unterstützt. 2) Als weitere Teilmassnahme (Vororientierung) ist die Veloführung Schwanden – Schüpfen – Kosthofen aufgenommen worden (LV-Ü8.3). Die vorgeschlagene Verlegung des Veloweges auf einen Flurweg sowie dessen Asphaltierung werden abgelehnt. Der bestehende Veloweg zwischen Schüpfen und Kosthofen wird als gut beurteilt und soll beibehalten werden. Eine entgegen der dieser Eingabe dennoch eine Verlegung des Veloweges erfolgen, wünscht der Gemeinderat die Prüfung einer direkten, parallelen Führung zur Hauptstrasse Schüpfen – Grossaffoltern / Abschnitt zwischen Bundkofen und Kosthofen. 3) Im Zusammenhang mit dem aufkommenden Verkehr und den überhöhten Geschwindigkeiten auf der Dorfstrasse (Kantonsstrasse) hat die Sicherheitskommission Schüpfen mit dem Tiefbauamt des Kantons Bern Kontakt aufgenommen und um bauliche bzw. verkehrstechnische Massnahmen bei den Ortseinfahrten Leimerenstrasse (Einfahrt von Grächwil) und Rohrmatt (Einfahrt von Rapperswil) gebeten. Das Verkehrsaufkommen wird mit den geplanten Verkehrslenkungsmassnahmen in den Agglomerationsgemeinden noch weiter zunehmen. In Schüpfen sind gemäss dem kommunalen Verkehrsrichtplan verschiedene Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Dorfstrasse vorgesehen. Anlässlich einer Begehung wurde seitens des Tiefbauamts empfohlen, im Hinblick auf ein späteres Strassenplanverfahren um die Aufnahme der Dorfstrasse im RGSK anzustreben. Deshalb ersuchen wir darum, die Dorfstrasse Schüpfen unter der Kategorie «Kantonsstrassen und wichtige Gemeindestrassen» im RGSK 2020 aufzunehmen.	x x x	2) siehe Antwort zu Frage 10. 3) Die Massnahmen werden in das RGSK (MIV-Auf.3.6) aufgenommen. Gemäss OIK III sind sie nicht prioritär.
23	Siselen	nein		x	
24	Studen	ja	Der Autobahnanschluss (Vollanschluss) ist prioritär zu behandeln und der Planungshorizont nach Möglichkeit anzupassen.	x	Die Priorität C betrifft den Realisierungshorizont, nicht die vorgängig nötigen Planungsschritte.
25	Sutz-Lattrigen	nein		x	
26	Täuffelen	keine Angabe		x	
27	Twann-Tüscherz	nein		x	
28	Wengi	nein		x	

Nr.	Eingabe	Antwort	Kommentar	Kennzeichnung berücksichtigt nicht	Antwort
29	Worben	ja	Worben wird unterschiedlichen Agglomerationen zugeteilt - siehe auch RGSK 2021 Bericht Seite 14 und 51, bitte prüfen	x	Wird korrigiert, die unterschiedlichen Abbildungen sind ein Versehen.
31	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	
32	Grünliberale Partei Biel/Bienne		<p>1) Die strikte Trennung von Arbeits-, Dienstleistungs-, Wohn- und Freizeitgebieten ist nicht mehr zeitgerecht. Ein Verzicht auf gemischtgenutzte Quartiere führt zu längeren Wegen, mehr Mobilitätsbedürfnis, doppelten Infrastrukturen (z.B. Parkplätze und Restaurants) und führt zu zeitweise ausgestorbenen Quartieren. Die fehlende Durchmischung führt zu einer schlechten Auslastung der Infrastruktur und der Angebote und damit zu einer unnötig reduzierten Angebotsvielfalt und unternutzten Fläche. Sinn macht eine strikte Trennung nur für verkehrsintensive und immissionsstarke Vorhaben. Antrag: Die strikte Trennung in Wohn- und Arbeitszonen ist zu überdenken. Es sind vermehrt Mischzonen vorzusehen, ausgenommen für verkehrsintensive und immissionsstarke Vorhaben.</p> <p>2) Generell wünschen wir uns insbesondere in Biel deutlich mehr siedlungsprägenden Grünraum als Kontrapunkt zur angestrebten Verdichtung. Neben Sportflächen wie Fussballfelder benötigt jedes Quartier einen grosszügigen Park wo die Bevölkerung Natur und Erholung findet. Heute gibt es noch Freiflächen, welche dieser Nutzung zugeführt werden können (Heuer-Park, Wildermethmatte, Bözingen Sägfeld), weitere sind zu entwickeln. Die Esplanade West hingegen entspricht entgegen der Abbildung auf der Karte in keiner Weise einem Grünraum. Antrag: Im städtischen Siedlungsgebiet sind als Ausgleich zur Verdichtung nach Möglichkeit vermehrt siedlungsprägende Grünräume vorzusehen.</p> <p>3) Antrag 2: Die Esplanade-West in Biel ist wahrheitsgemäss, also nicht als «siedlungsprägender Grünraum» auszuweisen.</p>	<p>x</p> <p>x</p> <p>x</p>	<p>1) Das entspricht der Zielsetzung des RGSK. Insbesondere die Umstrukturierungs- und Verdichtungsgebiete sind Areale mit gemischter Nutzung. Die Bezeichnung der regionalen Schwerpunktgebiete (Wohnen und Arbeiten) wird vom Kanton vorgegeben.</p> <p>2) Das ist Thema des Freiraumnetzes Agglomeration Biel (Massnahme L-Ü.4) und der städtischen Planung. Für die Gestaltung des öffentlichen Raums im Stadtgebiet ist die Stadt Biel zuständig.</p> <p>3) Die Überprüfung der siedlungsprägenden Grünräume ist Thema des Freiraumnetzes Agglomeration Biel (Massnahme L-Ü.4).</p>
35	sanu durabilitas	ja	Das NFP 68 empfiehlt das Instrument der Bodenindexpunkte für eine systematische Berücksichtigung des qualitativen Bodenschutzes in zukünftigen Raumplanungsentscheiden. Dieses Instrument wird gegenwärtig in verschiedenen Regionen/Gemeinden von sanu durabilitas mit Unterstützung des nationalen Kompetenzzentrums Boden im Rahmen eines vom BAFU finanzierten Projektes getestet. Die Region Seeland würde sich besonders eignen (siehe entsprechenden Vorschlag in der Beilage).	x	Die Beteiligung an einem Pilotprojekt wird geprüft.
37	VCS Regionalgruppe Biel	nein		x	