

Angebotskonzept Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse nach Aufhebung der Bahnhofstation Ligerz

Mitwirkungsbericht

18. November 2022

Schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienne et le Plateau de Diesse suite à la fermeture de la halte ferroviaire de Gléresse

Rapport de participation

18 novembre 2022

Impressum

Auftraggeberin

Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura

Geschäftsstelle Seeland: Thomas Berz
Fliederweg 10, Postfach 575, 3000 Bern 14
031 388 60 65 / thomas.berz@rvk-crt.ch

Geschäftsstelle Berner Jura: Fanny Farron
Route de Sorvilier 21, 2735 Bévillard
032 492 71 30 / fanny-farron@rvk-crt.ch

Bearbeitung

Citec Ingénieurs Conseils SA, Neuchâtel
Julien Lovey, Jonas Aegerter

Übersetzung

Citec Ingénieurs Conseils SA, Neuchâtel

Titelbild: Citec 2021

Impressum

Mandant

Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois

Secrétariat Seeland: Thomas Berz
c/o BHP Raumplan AG, Fliederweg 10, case postale 575, 3000 Berne 14
031 388 60 65 / thomas.berz@rvk-crt.ch

Secrétariat Jura bernois: Fanny Farron
Route de Sorvilier 21, 2735 Bévillard
032 492 71 30 / fanny-farron@rvk-crt.ch

Mandataire

Citec Ingénieurs Conseils SA, Neuchâtel
Julien Lovey, Jonas Aegerter

Traduction

Citec Ingénieurs Conseils SA, Neuchâtel

Illustration page de couverture : Citec 2021

1 Auftrag

Mit der Eröffnung des Ligerztunnels voraussichtlich im Dezember 2026 wird die Bahnhaltestelle Ligerz aufgehoben. Damit entfällt die direkte Bahnanbindung von Ligerz und auch die direkte Anbindung des Plateaus de Diesse via Standseilbahn («vinifuni») an die Bahn. Die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1) hat deshalb eine Studie in Auftrag gegeben, die aufzeigt, wie Ligerz und das Plateau de Diesse nach 2026 optimal an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden können.

Im Rahmen der Studie wurden verschiedene Erschliessungsvarianten geprüft und durch eine Begleitgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der Kantone Bern und Neuenburg, der betroffenen Gemeinden sowie der Transportunternehmen und weiteren Organisationen im Projektperimeter bewertet. Die favorisierte Erschliessungslösung sieht zwei getrennte Buslinien vor: eine Linie, die neu das Seeufer bedient (Twann-Bipschal-Ligerz-Schafis-La Neuveville-Le Landeron-Lignièrès-Nods), sowie eine Linie, die das Plateau mit dem Seeufer verbindet (Nods-Diesse-Lamboing-Prêles-La Neuveville).

2 Öffentliche Mitwirkung

Vom 19. Mai bis zum 8. Juli 2022 fand die öffentliche Mitwirkung zum Angebotskonzept statt.

Gegenstand der Mitwirkung war der Bericht «Angebotskonzept nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse nach Aufhebung der Bahnstation Ligerz», Schlussbericht vom 22. März 2022.

1 Mandat

L'inauguration du tunnel ferroviaire à Gléresse prévue en décembre 2026 entraînera la fermeture de la halte ferroviaire de ce village. La liaison ferroviaire directe de Gléresse est ainsi supprimée, de même que la liaison directe du Plateau de Diesse, via le funiculaire ("vinifuni"), avec le train. La conférence régionale des transports Bienne – Seeland – Jura bernois (CRT 1) a ainsi lancé une étude qui a notamment pour but de déterminer comment Gléresse et le Plateau de Diesse peuvent être reliés de manière optimale aux transports publics après 2026.

Dans le cadre de cette étude, différentes variantes de desserte ont été examinées et évaluées par un groupe d'accompagnement, composé de représentants des cantons de Berne et de Neuchâtel, des communes concernées ainsi que des entreprises de transport et autres organisations faisant partie du périmètre du projet. La variante de desserte retenue prévoit deux lignes de bus séparées : une ligne qui dessert nouvellement la rive du lac (Douanne-Bipschal-Gléresse-Chavannes-La Neuveville-Le Landeron-Lignièrès-Nods) et une ligne qui relie le Plateau à la rive du lac (Nods-Diesse-Lamboing-Prêles-La Neuveville).

2 Consultation publique

La consultation publique du schéma d'offre s'est déroulée du 19 mai au 8 juillet 2022.

Le rapport « Schéma d'offre pour la rive nord du lac de Bienne et le Plateau de Diesse suite à la fermeture de la halte ferroviaire de Gléresse », dans sa version finale du 22 mars 2022, a fait l'objet de cette consultation.

2 Eingegangene Stellungnahmen

Insgesamt 49 Gemeinden, Organisationen und Private haben eine Stellungnahme eingereicht:

14 Gemeinden und kantonale Fachstellen

Arch, Gals, Gampelen, Ins, Ipsach, Kallnach, Le Landeron, Ligerz, Lignièrès, Nods, Orvin, Plateau de Diesse, Twann-Tüscherz, Service des transports (NE)

6 Organisationen, Parteien, Verbände

AareSeeland mobil AG, Conseil du Jura bernois (CJB), PostAuto AG Gebiet Mitte, Syndicat de la Communauté scolaire du Plateau de Diesse, Verein Bielersee Tourismus, VCS Regionalgruppe Biel

29 Private

3 Ergebnis der Mitwirkung

Mehrheitliche Zustimmung zum Angebotskonzept

Die Resonanz zum Angebotskonzept und der vorgeschlagenen Erschliessungslösung fällt mehrheitlich positiv aus. Die Mehrheit der Stellungnahmen beurteilen Aufbau, Inhalt und Vorgehen der Studie als nachvollziehbar. Auch bei den Rückmeldungen zur Auswahl und Beurteilung der untersuchten Erschliessungsvarianten sowie der Bestvariante überwiegt insgesamt die Zustimmung.

Bei den Gemeinden liegt die Zustimmung generell bei 80 Prozent und bei den Organisationen zwischen 65 und 85 Prozent. Die Eingaben der

2 Retours récoltés

Au total, 49 communes, organisations et particuliers ont fait part de leurs remarques :

14 communes et services cantonaux

Arch, Gals, Gampelen, Ins, Ipsach, Kallnach, Le Landeron, Gléresse, Lignièrès, Nods, Orvin, Plateau de Diesse, Twann-Tüscherz, Service des transports (NE)

6 organisations, partis et associations

AareSeeland mobil AG, Conseil du Jura bernois (CJB), CarPostal SA région Centre, Syndicat de la Communauté scolaire du Plateau de Diesse, association Bielersee Tourismus, ATE groupe régional Biemme

29 particuliers

3 Résultats de la procédure de consultation

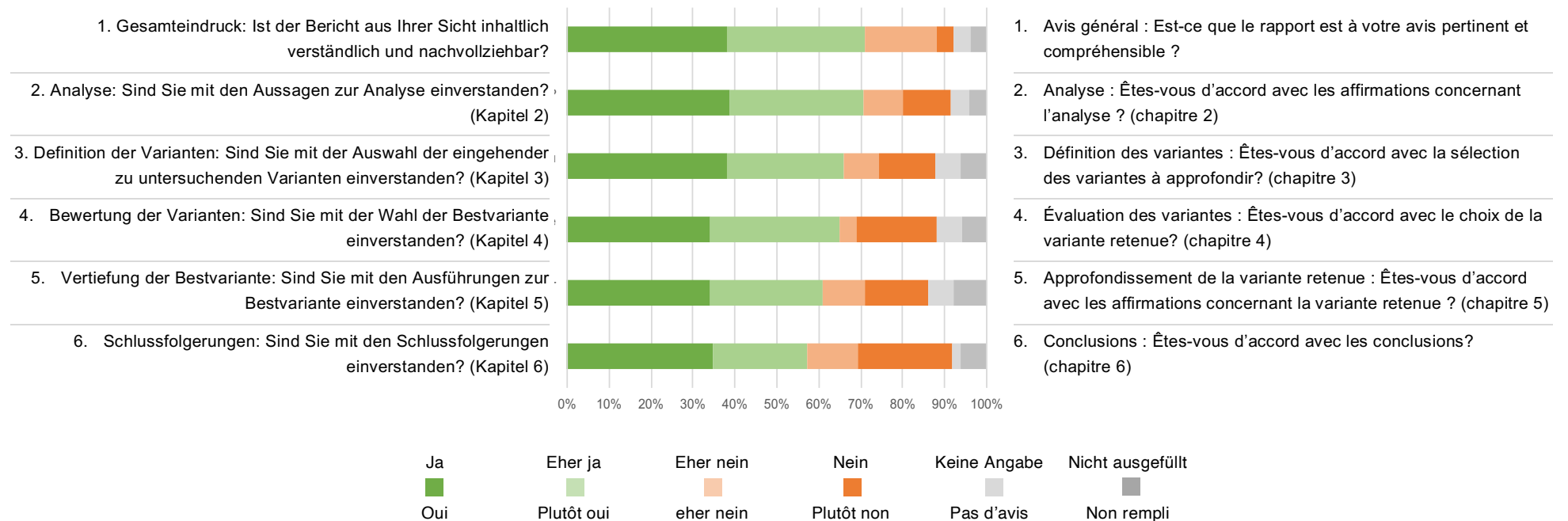
Approbation globale du schéma d'offre

L'écho rencontré concernant le schéma d'offre et la solution de desserte proposée est majoritairement positif. La majorité des retours reçus estime que la structure, le contenu et la procédure de l'étude sont compréhensibles. Les réactions concernant le choix et l'évaluation des variantes de desserte étudiées et de la meilleure variante sont également largement favorables.

Pour les communes, le taux d'approbation se monte à environ 80% ; pour les organisations, il se situe entre 65 et 85%. Les retours des particuliers donnent

Privatpersonen zeichnen hingegen ein kritischeres Bild: Obschon dem Angebotskonzept und der vorgeschlagenen Erschliessungslösung grundsätzlich zugestimmt wird, fällt die Zustimmung mit durchschnittlich 53 Prozent weniger eindeutig aus. Viele der vorgebrachten Einwände und Argumente betreffen jedoch nicht das Angebotskonzept, sondern die übergeordnete Bahnplanung oder Themen, die in der weiteren Umsetzung bzw. im Regionalen Angebotskonzept zu überprüfen sind.

en revanche une image plus critique : bien que le schéma d'offre et la solution de desserte proposée soient en principe approuvés, l'approbation est moins nette avec une moyenne de 53%. Un grand nombre des objections et des arguments avancés ne concernent toutefois pas le schéma d'offre, mais la planification ferroviaire d'ordre supérieur ou des thèmes qui doivent être examinés dans la suite de la mise en œuvre, notamment dans le schéma d'offre régional.



Generelle Anliegen

Nachfolgend wird auf drei generelle Einwände zum Konzept eingegangen, die in verschiedenen Eingaben vorgebracht wurden.

▪ Aufhebung der Bahnstation Ligerz

Mehrere Privatpersonen stellen die Aufhebung der Bahnstation Ligerz in Frage. Sie fordern, dass die Beibehaltung der Bahnstation in der Variantenstudie geprüft wird.

Die Aufhebung der Bahnstation Ligerz wurde im Rahmen der übergeordneten Bahnplanung (Doppelspurausbau auf der Jurasüdfusslinie) beschlossen und steht nicht mehr zur Diskussion. Das Angebotskonzept hat zum Ziel, die bestmögliche Erschliessungslösung für Ligerz, das nördliche Bielerseeufer und das Plateau de Diesse nach der Aufhebung der Bahnstation zu finden. Der Wegfall der direkten Bahnanbindung verschlechtert die ÖV-Erschliessung von Ligerz und dem Plateau de Diesse zwangsläufig. Das vorgeschlagene Konzept bringt aber auch Verbesserungen wie beispielsweise die Erschliessung von derzeit nicht bedienten Gebieten und die Optimierung der Fahrzeiten in Richtung Neuchâtel für Gebiete, die eher nach Westen als nach Osten ausgerichtet sind.

▪ Reisezeiten und Umsteigebeziehungen

Verschiedene Eingaben aus allen Akteursgruppen äussern Bedenken bezüglich der Umsetzbarkeit der Reisezeiten und Umsteigebeziehungen aufgrund der knappen Anschlüsse und Wendezeiten.

Kurze und zuverlässige Anschlüsse sind entscheidend für die Attraktivität des ÖV-Angebots. Die im Konzept vorgesehenen Fahrzeiten wurden auf der Grundlage der tatsächlichen Fahrzeiten berechnet und von PostAuto bestätigt. Sie werden in der weiteren Planung überprüft. Falls nötig sind Massnahmen zur Buspriorisierung vorzusehen. Ein entsprechender Hinweis wurde im Schlussbericht ergänzt.

Demandes principales

Trois objections principales au concept sont évoquées ci-après, formulées dans plusieurs retours.

▪ Fermeture de la halte ferroviaire de Gléresse

Plusieurs particuliers remettent en question la fermeture de la halte ferroviaire de Gléresse. Ils demandent que le maintien de cette halte soit examiné comme variante d'étude.

La fermeture de la halte ferroviaire de Gléresse a été décidée dans le cadre de la planification ferroviaire d'ordre supérieur (aménagement de la double voie sur la ligne du pied du Jura) et n'est plus à l'ordre du jour. Le schéma d'offre a pour objectif de trouver la meilleure solution de desserte possible pour Gléresse, la rive nord du lac de Bienne et le Plateau de Diesse suite à la fermeture de cette halte. La suppression de la liaison ferroviaire directe de Gléresse détériore inévitablement la desserte en transports publics de la commune et du Plateau de Diesse. Le concept proposé apporte toutefois également des améliorations, comme par exemple la desserte de zones actuellement non desservies et l'optimisation des temps de parcours en direction de Neuchâtel pour les régions orientées plutôt vers l'ouest que vers l'est.

▪ Temps de parcours et correspondances

Plusieurs retours, provenant de tous les groupes d'acteurs, expriment des doutes quant à la faisabilité des temps de parcours et des correspondances en raison des temps de correspondance et de rebroussement serrés.

Des correspondances courtes et fiables sont décisives pour l'attractivité de l'offre en TP. Les temps de parcours prévus dans le concept ont été calculés sur la base des temps de parcours réels et confirmés par CarPostal. Ils seront encore vérifiés lors de la planification ultérieure. Si nécessaire, des mesures de priorisation des bus devront être prévues. Une remarque à ce sujet a été ajoutée dans le rapport final.

▪ **Künftige Betriebszeiten der Buslinien**

Die Betriebszeiten der Buslinien werden ebenfalls von allen Akteursgruppen kommentiert. Mehrere Stellungnahmen fordern die Verlängerung der Betriebszeiten am Abend sowohl unter der Woche als auch am Wochenende.

Das Konzept weist die Machbarkeit eines Tagesfahrplans nach, definiert aber noch nicht die künftigen Betriebszeiten. Diese werden von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2027-2030 beantragt. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grossen Rat.

Spezifische Anliegen

Nebst den Rückmeldungen zu den obengenannten Punkten wurde eine Vielzahl an spezifischen Vorschlägen und Bemerkungen zum Angebotskonzept eingebracht (vgl. Kapitel 4).

4 Beantwortung der Eingaben

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Mitwirkungseingaben und ihre Beantwortung dokumentiert.

▪ **Futurs horaires d'exploitation des lignes de bus**

Les horaires d'exploitation des lignes de bus sont également commentés par tous les groupes d'acteurs. Plusieurs retours demandent l'extension des heures de service en soirée, tant en semaine que le week-end.

Le concept démontre la faisabilité d'un horaire journalier mais ne définit pas encore les futurs horaires d'exploitation. Ceux-ci seront commandés par la CRT 1 dans le cadre du schéma d'offre régional 2027-2030. Une nouvelle consultation publique sera organisée à cet effet. La décision finale revient au Grand Conseil.

Demandes spécifiques

Outre les retours concernant les points ci-dessus, un grand nombre de propositions et de remarques spécifiques ont été formulées concernant le schéma d'offre (cf. chapitre 4).

4 Réponses aux retours reçus

Les pages suivantes présentent les différents retours reçus et les réponses qui y ont été apportées.

Frage 1: Gesamteindruck: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Question 1 : Avis général: Est-ce que le rapport est à votre avis pertinent et compréhensible ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---|---------------------|---|-------------------------|----------------------------------|--|--|
| 1 | Arch | Ja | | x | | | |
| 2 | Gals | Eher ja | | x | | | |
| 3 | Gampelen | Keine Angabe | | x | | | |
| 4 | Ins | Ja | klar formuliert. | x | | | |
| 5 | Ipsach | Ja | Strukturierter und logischer Aufbau des Angebotskonzepts. | x | | | |
| 6 | Kallnach | Ja | | x | | | |
| 7 | Le Landeron | Oui | Nous relevons les échanges cordiaux et l'écoute attentive de toutes les parties concernées au cours de la phase d'étude. | x | | | |
| 8 | Ligerz | Ja | | x | | | |
| 9 | Lignièeres | Oui | | x | | | |
| 10 | Nods | Oui | | x | | | |
| 11 | Orvin | Oui | | | | | |
| 12 | Plateau de Diesse | Plutôt non | | x | | | |
| 13 | Twann-Tüscherz | Eher ja | | x | | | |
| 14 | Service des transports (NE) | Oui | | x | | | |
| 15 | Syndicat de la Communauté scolaire du Plateau de Diesse | Oui | Le rapport est compréhensible | x | | | |
| 16 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Eher nein / Eher ja | Für Aussenstehende ist es schwierig nachzuvollziehen, warum die 4 genannten Varianten von der Begleitgruppe weiterverfolgt wurden. | x | | | Die Auswahl der vier Varianten erfolgte anhand von zwei Kriterien (vgl. Kapitel 3.3): der erschlossenen Bevölkerung pro Streckenkilometer und der Reisezeit von Diesse nach Biel und Neuchâtel. |
| 17 | AareSeeland mobil AG | Eher nein / Ja | Die Herleitung der finalen Lösung wurde mittels verschiedener Varianten und das gegeneinander Abwägen bestimmt und optimiert. | x | | | |
| 18 | Conseil du Jura bernois (CJB) | Eher ja | Oui, le rapport est pertinent et compréhensible. Nous avons cependant remarqué qu'à la page 25 (sur l'image pour La Neuveville), il manque la légende du tracé vert pointillé (il s'agit du parcours du bus pour l'école). | | x | | La légende sera adaptée. |
| 19 | Verein Bielersee Tourismus | Eher ja | | x | | | |
| 20 | VCS Regionalgruppe Biel | Eher ja | Zuviele technische Begründungen und zuwenig klar einsehbare Anschlussverbindungen | x | | | |
| 21 | Particulier 1 (Prêles) | Plutôt oui | | x | | | |
| 22 | Privatperson 2 (Schafis) | Ja | Die vielen Graphiken tragen gut zum Verständnis bei. | x | | | |
| 23 | Privatperson 3 | Eher nein / Eher ja | Er ist aus meiner Sicht etwas (zu) umfangreich geraten. | x | | | |
| 24 | Particulier 4 | Oui | Bravo pour cette étude exhaustive et cette très bonne présentation ! | x | | | |
| 25 | Privatperson 5 (Schafis) | Eher nein / Eher ja | Dass Schafis nicht zu jeder Stunde ein bis zweimal nach La Neuveville angebunden werden soll, ist nicht nachvollziehbar. Die alten Menschen müssen ihre tägliche Versorgung in ihren gewohnten Geschäften tätigen können. Auch unsere Gemeindeverwaltung muss direkt erreichbar sein. Nicht mit Umweg via Twann. Wenn die neue Busverbundung gerade noch der angedachten Ortsbuserschliessung der östlichen Quartiere dient, umso besser. Das muss sowieso kommen. | x | | | Mit dem vorgeschlagenen Konzept wird Schafis neu durch eine Bushaltestelle erschlossen und verfügt über zwei Verbindungen pro Stunde auf den Zug in Twann (mit Anschlüssen nach Biel und La Neuveville) sowie eine direkte Verbindung pro Stunde nach La Neuveville. |
| 26 | Privatperson 6 | Ja / Eher ja | Gründlich, umfassend | x | | | |
| 27 | Privatperson 7 (Ligerz) | Ja | | x | | | |
| 28 | Privatperson 8 (Diesse) | Nein | Zuviele Informationen! Wo ist das Wesentliche? | x | | | Die konkreten Auswirkungen können am einfachsten dem Fahrplanentwurf in Kap.5.2 entnommen werden. |
| 29 | Particulier 9 | Oui | | x | | | |
| 30 | Particulier 10 | Non rempli | | x | | | |
| 31 | Privatperson 11 (Hagneck) | Eher ja | | x | | | |
| 32 | Particulier 12 | Plutôt oui | | x | | | |
| 33 | Privatperson 13 | Eher nein | | x | | | |
| 34 | Privatperson 14 (Prêles) | Eher nein | | x | | | |

Frage 1: Gesamteindruck: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Question 1 : Avis général: Est-ce que le rapport est à votre avis pertinent et compréhensible ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennhinnahme relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|-------------------------------|-------------------------|--|------------------------|----------------------------------|--|---|
| 35 | Particulier 15 | Plutôt oui | | x | | | |
| 36 | Privatperson 16 (Prêles) | Ja / Eher nein | <p>1) Ich benutze rege das Vinifuni und schätze vor allem die rasche Verbindung nach Biel und Neuchâtel. Was mir bei all den Vorschlägen fehlt, z.B. eine moderne Variante mit einem automatisch gesteuerten Shuttlebus der ununterbrochen die Strecke zwischen Ligerz und Twann fährt. Ein Mobil, das nicht kehren muss, sondern ohne zu drehen zurückfährt. Die jetzigen Busverbindungen würden bestehen bleiben und das Vinifuni würde den jetzigen Fahrplan beibehalten. Neu wäre nur dieser Shuttle-Service zwischen den beiden genannten Ortschaften. Für Touristen und Bewohner vom Plateau eine vernünftige Lösung.</p> <p>2) Bei allen Varianten stehen mir pünktliche und kurze Anschlüsse von Bus und Bahn und genügend Zeit zum Umsteigen an vorderster Stelle.</p> | x | x | | <p>1) Ein autonomer Shuttlebus wurde aufgrund der begrenzten Kapazität (deutlich tiefer als jene des vinifuni) und der geringen Fahrgeschwindigkeit (verlängert die Fahrzeit unnötig) nicht weiter geprüft.</p> <p>2) Kurze und zuverlässige Anschlüsse sind entscheidend für die Attraktivität des ÖV-Angebots. Die im Konzept vorgesehenen Reise- und Umsteigezeiten sind in der weiteren Planung zu überprüfen. Falls nötig sind Massnahmen zur Buspriorisierung zu prüfen. Ein entsprechender Hinweis wird im Schlussbericht ergänzt. (vgl. Seiten 30 und 35)</p> |
| 37 | Particulier 17 (Prêles) | Plutôt oui / Plutôt non | <p>1) Il manque l'alternative principale: le maintien des rails pour le région ou une gare souterraine</p> <p>2) Il manque une statistique des personnes venant à Gléresse en train tout au long de l'année, tenant compte des pendulaires mais aussi de toutes les manifestations touristiques, gustatives, vinicoles...</p> <p>3) Vous passez sous silence le fait qu'à partir de 20h30, il ne sera plus possible de se déplacer de Gléresse vers Biemme et vice-versa. Vous ne tenez pas compte du trafic routier que cela générerait.</p> <p>4) Le mélange entre besoin d'un bus - navette entre Gléresse et Douanne avec le souhait de La Neuveville et du Landeron de desservir leurs quartiers est malvenu. Il faut séparer les 2 questions: dans un cas (Gléresse-Douanne) on leur enlève le TP, dans l'autre cas les gares existent et la desserte des quartiers peut aussi être du ressort des communes concernées.</p> | x | | | <p>1) La suppression de la gare de Gléresse a été décidée dans le cadre de la planification ferroviaire d'ordre supérieur et n'est plus à l'ordre du jour. L'option d'une gare souterraine a également été écartée en amont de la présente étude, elle ne faisait donc pas partie du périmètre d'étude.</p> <p>2) Les statistiques de fréquentation (montées-descentes) présentées dans le rapport ont été fournies par les opérateurs de transport et constituent des moyennes annualisées. Le but de l'étude était de définir un concept d'offre à même de répondre à cette demande "de base". La définition de concepts d'offre exceptionnels répondant aux demandes ponctuelles issues de manifestations est à charge des organisateurs.</p> <p>3) Le concept démontre la faisabilité d'un horaire journalier, mais ne définit pas encore précisément les futurs horaires d'exploitation. Ceux-ci seront commandés par la CRT 1 dans le cadre du schéma d'offre régionale 2027-2030. Une consultation publique sera à nouveau organisée dans ce cadre, sachant que la décision finale revient au Grand Conseil.</p> <p>4) Enfin, c'était bien tout l'intérêt de la révision du concept de desserte de la région que de profiter des réflexions liées à la fermeture de la halte de Gléresse pour voir quels dysfonctionnements et déficits actuels pourraient être corrigés</p> |
| 38 | Privatperson 18 (Ligerz) | Eher ja | | x | | | |
| 39 | Privatperson 19 | Ja / Eher ja | | x | | | |
| 40 | Particulier 20 | Plutôt oui / Plutôt non | <p>Votre rapport est compréhensible, mais non pertinent, parce qu'il ignore plusieurs autres possibilités non étudiées (par exemple un bus vers Biemme).</p> | x | | | <p>Une liaison bus vers Biemme depuis le plateau de Diesse a bien été étudiée (famille de variante 2X) mais a été écartée au 1er tour de l'évaluation (coûts importants et temps de parcours insuffisamment attractifs).</p> |
| 41 | Particulier 21 | Non rempli | | x | | | |
| 42 | Particulier 22 | Oui | | x | | | |
| 43 | Privatperson 23 (Lamboing) | Nein | | x | | | |
| 44 | Particulier 24 (Diesse) | Plutôt oui | | x | | | |

Frage 1: Gesamteindruck: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?

Question 1 : Avis général: Est-ce que le rapport est à votre avis pertinent et compréhensible ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---------------------------|--------------------|---|-------------------------|----------------------------------|--|---|
| 45 | Privatperson 25 | Eher ja | Der theoretische Analyse sowie die Auswertung ist ausführlich und gut nachvollziehbar. ABER es entsteht jedoch der Eindruck, dass die ganze Analyse nur theoretisch aufgebaut ist und die praktische Seite der Dinge nicht berücksichtigt wurde. Ich kenne die Situation des ÖV in der Umgebung aus eigener jahrelanger Erfahrung und von unseren Kindern... Speziell im Winter haben die Busse immer Verspätung und die einzige zuverlässige Variante um von Prêles aus nach Biel oder Neuchâtel zu gelangen, führt über das Vinifuni, da es auch im Winter zuverlässig und pünktlich verkehrt, da es unabhängig ist von den zum Teil prekären Strassenverhältnissen. Zu Stosszeiten sind die Busse überfüllt mit Schülern und das Ein- und Aussteigen beansprucht immer mehr Zeit als geplant und somit gibt es auf diesen Bussen regelmässig Verspätungen. | x | | | Die vorgesehenen Fahrzeiten wurden auf der Grundlage der tatsächlichen Fahrzeiten berechnet und von PostAuto bestätigt. Das Vinifuni bleibt mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept zentral für die Verbindungen zwischen dem Plateau de Diesse und Biel. Der einzige Unterschied ist die zusätzliche Busstrecke zwischen Ligerz und Twann mit 5 Minuten Fahrzeit. |
| 46 | Privatperson 26 (Schafis) | Ja | | x | | | |
| 47 | Privatperson 27 (Ligerz) | Eher ja | | x | | | |
| 48 | Privatperson 28 | Eher ja | <p>1) Die Analyse sowie die Auswertung sind ausführlich und nachvollziehbar. Es entsteht der Eindruck, dass die ganze Analyse nur theoretisch aufgebaut ist und die praktische Seite der Dinge nicht berücksichtigt wurde. Ich kenne die Situation des ÖV in der Umgebung aus eigener jahrelanger Erfahrung und von unseren Kindern...Speziell im Winter haben die Busse oft Verspätung und die einzige zuverlässige Variante um von Prêles aus nach Biel oder Neuchâtel zu gelangen, führt über das Vinifuni, da es auch im Winter zuverlässig und pünktlich verkehrt, da es unabhängig ist von den zum Teil prekären Strassenverhältnissen. Zu Stosszeiten sind die Busse überfüllt mit Schülern und das Ein- und Aussteigen beansprucht immer mehr Zeit als eingeplant und somit gibt es auf diesen Bussen regelmässig Verspätungen.</p> <p>2) Leider wurde die Strecke bis Biel zu wenig analysiert. Beispielsweise arbeiten viele im Bözingenmoos. Vom Plateau bis dort mit ÖV ist sehr komplex. Darum nehmen alle das Auto. Dort liegt aber ein grosses Potenzial.</p> <p>3) Warum wurde die Variante Regionalzug bis Ligerz beibehalten nicht untersucht? Wäre vielleicht sogar günstiger aber auf jeden Fall attraktiver.</p> | x | | | <p>1) Siehe Antwort 45</p> <p>2) Eine Busverbindung zwischen Biel und dem Plateau de Diesse wurde geprüft (Varianten 2X), jedoch aus Kostengründen sowie aufgrund der unattraktiven Fahrzeiten nicht weiterverfolgt.</p> <p>3) Die Aufhebung der Bahnstation Ligerz wurde im Rahmen der übergeordneten Bahnplanung (Doppelspurausbau auf der Jurasüdfusslinie) beschlossen und steht nicht mehr zur Diskussion. Die Studie hat zum Ziel, die bestmögliche Erschliessungslösung für Ligerz, das nördliche Bielerseeufer und das Plateau de Diesse nach der Aufhebung der Bahnstation zu finden. Der Wegfall der direkten Bahnanbindung verschlechtert die ÖV-Erschliessung von Ligerz zwangsläufig, bietet aber auch Möglichkeiten das ÖV-Angebot insgesamt zu verbessern.</p> |
| 49 | Privatperson 29 (Schafis) | Ja / Eher nein | | x | | | |

Frage 2: Analyse: Sind Sie mit den Aussagen zur Analyse einverstanden? (Kapitel 2)

Question 2 : Analyse : Êtes-vous d'accord avec les affirmations concernant l'analyse ? (Chapitre 2)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---|--------------------|--|-------------------------|----------------------------------|--|---|
| 1 | Arch | Ja | | x | | | |
| 2 | Gals | Eher ja | | x | | | |
| 3 | Gampelen | Keine Angabe | | x | | | |
| 4 | Ins | Eher ja | | x | | | |
| 5 | Ipsach | Ja | Die Aussagen zur Analyse sind nachvollziehbar. | x | | | |
| 6 | Kallnach | Ja | | x | | | |
| 7 | Le Landeron | Oui | Nous relevons avec satisfaction que le rapport insiste sur l'importance d'implanter un/des arrêt/s supplémentaire/s a l'Est du Landeron pour favoriser le transport des élèves des trois cycles vers le complexe scolaire du Centre des Deux-Thielles. | x | | | |
| 8 | Ligerz | Ja | | x | | | |
| 9 | Lignièrès | Oui | | x | | | |
| 10 | Nods | Oui | | x | | | |
| 11 | Orvin | Oui | | x | | | |
| 12 | Plateau de Diesse | Non | | x | | | |
| 13 | Twann-Tüscherz | Eher ja | | x | | | |
| 14 | Service des transports (NE) | Oui | | x | | | |
| 15 | Syndicat de la Communauté scolaire du Plateau de Diesse | Plutôt non | Les horaires proposés ne permettent pas de places 4 leçons consécutives le matin et réduisent la pause de midi en allongeant le temps d'attente pour rentrer après les cours l'après-midi. La responsabilité de la surveillance des élèves aux alentours de l'école posera problème. | x | | | Les horaires proposés (qui peuvent encore être ajustés d'ici à 2026) ont été optimisés pour qu'ils répondent au mieux aux besoins des scolaires sur le Plateau, mais ils sont contraints à la base par ceux des trains, la fonction 1ère des lignes de bus régionales étant d'assurer un rabattement sur le réseau TP supérieur. Une offre à 100% dédiée au scolaire ne serait pas cofinancée par la Confédération, respectivement le Canton. |
| 16 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Eher ja | 1) Abbildung 9 ist aus unserer Sicht fehlerhaft. So stimmt in Twann die Beschreibung der Verkehrsbeziehung nicht mit der Darstellung in der Abbildung überein. Aus unserer Sicht ist der Text korrekt, die Abbildung fehlerhaft. 2) Seite 14 Kapitel 2.6.: Die erhöhte Nachfrage in den Ortschaften Prêles, Nods, Diesse führen wir nicht in erster Linie auf das verhältnismässig attraktive öV Angebot zurück. Die vielen Ein/Aussteiger werden dort v.a. durch den Schülerverkehr generiert. | x | x | | 1) Abbildung 9 wird korrigiert. 2) Abbildung 12 (Kapitel 2.6) zeigt den Einfluss der Angebotsqualität auf den Anteil des ÖV am Gesamtverkehr (sog. Modalsplit). Die Attraktivität der Bahn (z.B. in Twann) im Vergleich zum weniger gut ausgebauten Angebot (z.B. in Lignièrès) ist deutlich sichtbar. Nichtsdestotrotz ist der Hinweis auf den grossen Einfluss des Schülerverkehrs auf Nachfrage auf dem Plateau richtig. |
| 17 | AareSeeland mobil AG | Ja / Eher ja | | x | | | |
| 18 | Conseil du Jura bernois (CJB) | Oui | | x | | | |
| 19 | Verein Bielersee Tourismus | Eher nein | Eher nein, den bei den Daten der Zu- und Wegpendlern in Twann nach Biel oder Neuenburg wurden die Daten verwechselt, so kann keine saubere Analyse der Bedürfnisse erstellt werden. | | x | | Es handelt sich um einen grafischen Fehler, der korrigiert wird. Die Daten wurden korrekt interpretiert. |
| 20 | VCS Regionalgruppe Biel | Ja / Eher ja | | x | | | |
| 21 | Particulier 1 (Prêles) | Plutôt oui | Page 13 : « 9. Dès 2022, les élèves de Nods, Diesse, Lamboing et Prêles seront regroupés dans le nouveau collège à Prêles, création de besoins de transport d'écoliers en fonction » Erreur : nouveau collège en 2023 au plus tôt Approximation : l'école se donnera toujours sur 3 collèges : Nods, Diesse Chenaux (Battoir) et Prêles, selon la répartition des âges et des classes. Il faut donc des transports. | | x | | La date sera corrigée (sans que cela ne change quoique ce soit à l'analyse, puisque l'étude a été faite à l'horizon 2026). Le fait que des classes seront maintenues à Nods et Diesse, et le besoin en transport qui en découle, avait bien été compris / pris en compte. |
| 22 | Privatperson 2 (Schafis) | Ja | Die durchgeführten Analysen sind nachvollziehbar und decken viele Bereiche wie öV-Nutzer, Arbeitsplätze, Reisezeit, Schülertransporte, Umsteigezeit, Kosten, Fahrplan, etc. ab. | x | | | |
| 23 | Privatperson 3 | Ja / Eher ja | | x | | | |
| 24 | Particulier 4 | Oui | | x | | | |

Frage 2: Analyse: Sind Sie mit den Aussagen zur Analyse einverstanden? (Kapitel 2)

Question 2 : Analyse : Êtes-vous d'accord avec les affirmations concernant l'analyse ? (Chapitre 2)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt | pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---------------------------|------------------------|--|-------------------------|----------------|----------------|--|--|
| 25 | Privatperson 5 (Schafis) | Nein | "Eher ja" und "Nein" angekreuzt Die politische Situation, dass Schafis als Weiler zu La Neuveville gehört, wurde vergessen. Der Bus muss sowohl Kinder zur Schule nach Twann, wie auch alle Bevölkerungsgruppen zum sozialen, politischen und wirtschaftlichen Zweck nach La Neuveville bringen. Der ÖV muss in beiden Richtungen per Bus angeschlossen sein. Eine Linienverlängerung der Plateaukurse scheint sinnvoll. | | | | | Genau dies wird mit dem neuen Angebotskonzept vorgeschlagen. Schafis wird neu durch eine Bushaltestelle erschlossen und verfügt über zwei Verbindungen pro Stunde auf den Zug in Twann mit Anschlüssen nach Biel und La Neuveville) sowie eine direkte Verbindung pro Stunde nach La Neuveville. |
| 26 | Privatperson 6 | Ja / Eher ja | | x | | | | |
| 27 | Privatperson 7 (Ligerz) | Ja | | x | | | | |
| 28 | Privatperson 8 (Diesse) | Keine Angabe | | x | | | | |
| 29 | Particulier 9 | Plutôt non | | x | | | | |
| 30 | Particulier 10 | Non rempli | | x | | | | |
| 31 | Privatperson 11 (Hagneck) | Eher nein | 1) Die Analysen stützen sich auf bisherige Nutzungsdaten von ÖV-Verbindungen und untersucht nicht, wo allenfalls Verbindungen sinnvoll wären, die es aber derzeit gar nicht gibt. 2) Aus meiner Sicht fehlte schon immer eine Anbindung vom Raum Biel auf das Plateau de Diesse, das bisher nur aus dem Raum La Neuveville erschlossen ist. Zum Glück gab es bisher die Zughaltestelle Ligerz, von wo man mit dem Vinifuni aufs Plateau gelangen konnte. Diese Analyse berücksichtigt nur Tatsachen (aus der Vergangenheit), aber keine Wünsche / Visionen. | x | | | | 1) Die Erschliessungslücken im aktuellen ÖV-Angebot wurden identifiziert (vgl. Abb. 8) und das Konzept schlägt Verbesserungen vor. 2) Eine direkte Busverbindung zwischen Biel und dem Plateau de Diesse wurde geprüft (Varianten 2X), jedoch aus Kostengründen sowie aufgrund der unattraktiven Fahrzeiten nicht weiterverfolgt. |
| 32 | Particulier 12 | Plutôt oui | | x | | | | |
| 33 | Privatperson 13 | Eher ja | | x | | | | |
| 34 | Privatperson 14 (Prêles) | Nein | | x | | | | |
| 35 | Particulier 15 | Non | A l'époque à laquelle nous sommes confrontés, il est incompréhensible de mettre sur pied un projet de bus circulant entre Gléresse, Douanne, Le Plateau qui en conséquence fera que les itinéraires seront beaucoup trop long et l'horaire difficile à respecter. De plus, la circulation routière est déjà très encombrée ainsi que le coût du carburant de plus en plus élevé fera qu'à long terme il sera renoncé à ce mode de trafic. Les habitants du Plateau ainsi que les touristes seront préférentiels. Il serait plus judicieux de mettre en place une navette écologique entre Gléresse et Douanne sur la ligne existante actuelle. | x | | | | Les temps de parcours pris en compte dans l'étude ont été calculés sur la base des temps de parcours réels et validés par CarPostal. A noter que la mobilité douce reste la façon la plus durable de faire le trajet entre Gléresse et Twann : la mise en place d'un itinéraire qualitatif en site propre sur ce tronçon de 2km (soit 5-6min à vélo) semble ainsi également intéressant. |
| 36 | Privatperson 16 (Prêles) | Keine Angabe / Eher ja | | x | | | | |
| 37 | Particulier 17 (Prêles) | Plutôt oui | Le nombre d'emplois n'est pas toujours pertinent, les zones agricoles offrant souvent des emplois ne nécessitant aucun déplacement. Les sources de vos statistiques ne sont pas citées et les résultats statistiques peu clairs. Au chapitre 2.5, le nouveau collège ne regrouperont pas tous les élèves sur un même site: il restera des classes à Nods et Diesse Battoir en plus du nouveau collège à Prêles. | x | | | | C'est effectivement sur la densité des habitants que les analyses se sont fondées avant tout (voir par exemple les critères pris en compte pour le 1er tri de variantes). Les statistiques de fréquentation (montées-descentes) présentées dans le rapport ont été fournies par les opérateurs de transport et constituent des moyennes annualisées. Concernant la question scolaire, voir réponse à la demande 21. |
| 38 | Privatperson 18 (Ligerz) | Eher ja | 1) Notwendigkeit der geplanten Wendestellen sollte geprüft werden. Bis 2026 dürften zuverlässige autonom fahrende Busse, die bidirektional fahren können, verfügbar sein 2) Als Nachtrag zur bereits eingereichten Vermehrung: Die Gemeinde Ligerz ist auf Tages-/bzw. Abendtourismus angewiesen, der insbesondere auch dem lokalen Gewerbe zugutekommt. Es ist aus verschiedenen Gründen (Parkplatzmangel/Weinkonsum) wichtig, dass möglichst viele Besucher mit dem ÖV nach Ligerz kommen und auch wieder heimreisen. Aus ökologischen Gründen ist auch für die ansässige Bevölkerung der Umstieg auf den ÖV zu empfehlen. Die anvisierten Betriebszeiten am Abend entsprechen in keiner Weise diesen Bedürfnissen. Eine Ausdehnung der Betriebszeiten entsprechend dem jetzigen Bahnangebot ist deshalb zwingend. Zusammen mit der Möglichkeit, autonom fahrende Busse einzusetzen, dürften daraus gegenüber dem vorliegenden Konzept, das offenbar von manuell gelenkten Bussen ausgeht, kaum Mehrkosten entstehen. Auch für das Vinifuni wird ein autonomer Betrieb mit längeren Betriebszeiten möglich sein. | | x | | | 1) Das Konzept schliesst autonom fahrende Shuttlebusse nicht aus. Die betriebliche Machbarkeit und Finanzierung können in der weiteren Planung geprüft werden, falls entsprechende Fahrzeuge 2026 zur Verfügung stehen. Ein entsprechender Hinweis wird im Schlussbericht ergänzt. (vgl. Fussnote auf Seite 34) 2) Das Konzept weist die Machbarkeit eines Tagesfahrplans nach, definiert aber noch nicht die künftigen Betriebszeiten. Diese werden von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 beantragt. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grossen Rat. (siehe den hinzugefügten Text auf Seite 31) |
| 39 | Privatperson 19 | Eher ja / Eher nein | Lösungen zu wenig kreativ und zu wenig gemeinsamer Wille für eine noch bessere Lösung. | x | | | | |

Frage 2: Analyse: Sind Sie mit den Aussagen zur Analyse einverstanden? (Kapitel 2)

Question 2 : Analyse : Êtes-vous d'accord avec les affirmations concernant l'analyse ? (Chapitre 2)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|-------------------------------|--------------------|---|-------------------------|----------------------------------|--|---|
| 40 | Particulier 20 | Non / Plutôt oui | Votre analyse est biaisée, parce qu'elle ne prend en compte aucune variante qui améliore la situation actuelle, alors que la nouvelle politique fédérale veut mettre l'accent sur l'amélioration de la mobilité régionale. | x | | | La solution proposée améliore la situation actuelle sur plusieurs aspects (desserte de territoires actuellement non desservis et optimisation des temps de parcours en lien avec Neuchâtel pour les secteurs qui sont plus orientés vers l'ouest que l'est). Il est vrai cependant que pour Gléresse (et dans une moindre mesure pour le Plateau de Diesse), rien ne saurait remplacer une desserte ferroviaire à la demi-heure. |
| 41 | Particulier 21 | Non rempli | | | | | |
| 42 | Particulier 22 | Oui | | x | | | |
| 43 | Privatperson 23 (Lamboing) | Nein | | x | | | |
| 44 | Particulier 24 (Diesse) | Pas d'avis | | x | | | |
| 45 | Privatperson 25 | Eher ja | Die theoretische Analyse ist sicherlich korrekt. Wer jedoch die Situation aus der täglichen Benutzung kennt, weiss dass viele örtliche Parameter nicht berücksichtigt wurden (Strassenverhältnisse (enge Strassen), Saisonale Verhältnisse (Winterdienst), Verspätungen während Stosszeiten, etc.). | x | | | Die örtlichen Verhältnisse (Breite der Fahrbahn und Verlängerung der Fahrzeit während den Stosszeiten) wurden in der Analyse berücksichtigt. Siehe auch Antwort zu Frage 1. |
| 46 | Privatperson 26 (Schafis) | Ja | | x | | | |
| 47 | Privatperson 27 (Ligerz) | Ja | | x | | | |
| 48 | Privatperson 28 | Eher ja | 1) Die theoretische Analyse ist sicherlich korrekt. Wer jedoch die Situation aus der täglichen Benutzung kennt, weiss dass viele örtliche Parameter nicht berücksichtigt wurden (Strassenverhältnisse (enge Strassen), Saisonale Verhältnisse (Winterdienst), Verspätungen während der Stosszeiten, etc.). 2) Biel wurde zu wenig berücksichtigt. Auch die neue Schule in Prêles scheint mir noch zu wenig integriert. | x | | | 1) Siehe Antwort 45 2) Die ungünstige Lage der neuen Schule in Prêles ist eine Herausforderung für die ÖV-Anbindung. Möglichkeiten zur Verbesserung der Erreichbarkeit sind durch die Gemeinde zu prüfen. Siehe auch die verschiedenen Antworten zu Eingabe 15. |
| 49 | Privatperson 29 (Schafis) | Eher ja | | x | | | |

Frage 3: Definition der Varianten: Sind Sie mit der Auswahl der eingehender zu untersuchenden Varianten einverstanden? (Kapitel 3)

Question 3 : Définition des variantes : Êtes-vous d'accord avec la sélection des variantes à approfondir? (Chapitre 3)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---|--------------------|---|-------------------------|----------------------------------|--|--|
| 1 | Arch | Ja | | x | | | |
| 2 | Gals | Eher ja | | x | | | |
| 3 | Gampelen | Keine Angabe | | x | | | |
| 4 | Ins | Ja | | x | | | |
| 5 | Ipsach | Ja | Die Auswahl ist gut begründet. | x | | | |
| 6 | Kallnach | Ja | | x | | | |
| 7 | Le Landeron | Oui | | x | | | |
| 8 | Ligerz | Ja | | x | | | |
| 9 | Lignièeres | Oui | | x | | | |
| 10 | Nods | Oui | | x | | | |
| 11 | Orvin | Oui | | x | | | |
| 12 | Plateau de Diesse | Non | | x | | | |
| 13 | Twann-Tüscherz | Eher ja | | x | | | |
| 14 | Service des transports (NE) | Oui | | x | | | |
| 15 | Syndicat de la Communauté scolaire du Plateau de Diesse | Oui | Toutefois, la variante retenue ne résout pas le problème des horaires scolaires. | x | | | La fonction 1ère de l'offre TP est de permettre un rabatement efficace sur le réseau supérieur (train). La fonction de desserte scolaire vient en second. Des compromis doivent ainsi être faits (ajustement des horaires scolaires?) ou des compléments d'offres dédiés commandés (et auto-financés par la commune). Voir aussi réponse à la question 2. |
| 16 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Ja / Eher ja | | x | | | |
| 17 | AareSeeland mobil AG | Ja / Eher ja | | x | | | |
| 18 | Conseil du Jura bernois (CJB) | Plutôt oui | Nous saluons l'offre de transports publics retenue, notamment: - les deux lignes de bus 132 a) Nods-Diesse-Lamboing-Prêles-La Neuveville; 132 b) Nods-Lignièeres-Le Landeron-La Neuveville-Gléresse-Douanne; - la mise sur pied des horaires de correspondance pour le funiculaire Gléresse-Prêles (VINIFUNI); - l'organisation complète des transports scolaires avec CarPostal sur le Plateau de Diesse, y compris Lignièeres et à destination de La Neuveville et du Landeron. | x | | | |
| 19 | Verein Bielersee Tourismus | Eher nein | Eher nein, der Auslöser der Untersuchung war die Aufhebung der Bahnstation Ligerz. Gerade die Ligerzer müssen aber einen massiven Verzicht in Kauf nehmen. Jetzt ist ein Schulbuskonzept für das Plateau entstanden. | x | | | Das Ziel der Studie war es, Verbesserungen im ÖV-Angebot im gesamten Perimeter zu prüfen. Die vorgeschlagenen Änderungen auf dem Plateau de Diesse haben keinen Einfluss auf die Lösung für Ligerz. Der Spielraum für Alternativen zum Bahnanschluss in Ligerz ist gering. Alle geprüften Varianten sehen eine Busverbindung zwischen Ligerz und Twann bzw. zwischen La Neuveville-Ligerz und Twann vor. |
| 20 | VCS Regionalgruppe Biel | Eher ja | Es wurden doch die meisten möglichen Varianten untersucht | x | | | |
| 21 | Particulier 1 (Prêles) | Plutôt oui | Une piste intéressante non explorée ! Pourquoi ? Page 17 « La modification des horaires des trains régionaux dans le but de décaler le point de croisement en direction de La Neuveville et permettre d'optimiser les correspondances bus/train à La Neuveville. » « Variantes 4X : Modification des horaires de trains pour optimiser les connexions à La Neuveville, introduction d'une navette sur la rive nord du lac de Biemme et adaptation de l'offre de bus Lignièeres-Le Landeron en passant par La Neuveville. » Page 18 : Sélection des variantes Variante de base « La variante 1A est également conservée, car elle correspond à la desserte « minimale » qu'il faudrait assurer (pas de modification de la ligne de bus actuelle, simple ajout d'une navette entre Gléresse et Douanne). Il s'agit donc en quelque sorte d'une variante « de base » » | x | | | Ces différentes pistes ont été explorées, mais n'ont pas été approfondies. Les quatre variantes à approfondir ont été sélectionnées sur la base de deux critères (cf. chapitre 3.3) : la population desservie par kilomètre de ligne et le temps de parcours Diesse vers Biemme/Neuchâtel. |
| 22 | Privatperson 2 (Schafis) | Ja | Die gewählten Indikatoren Erschlossene Bevölkerung/Streckenkm und Reisezeit scheinen die wichtigsten Argumente zu sein, daher ist die Wahl der Varianten in Ordnung aus meiner Sicht. | x | | | |
| 23 | Privatperson 3 | Eher ja | | x | | | |
| 24 | Particulier 4 | Non | Voir ma prise de position au point 7 | x | | | Voir réponse à la question 7 |

Frage 3: Definition der Varianten: Sind Sie mit der Auswahl der eingehender zu untersuchenden Varianten einverstanden? (Kapitel 3)

Question 3 : Définition des variantes : Êtes-vous d'accord avec la sélection des variantes à approfondir? (Chapitre 3)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennhinnahme relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|----------------------------|-------------------------|--|------------------------|----------------------------------|--|---|
| 25 | Privatperson 5 (Schafis) | Ja / Eher ja | Alternative 2 sollte zwingend kommen. Schafis gehört zu La Neuveville und wegen der Schule auch zu Twann | x | | | Mit dem vorgeschlagenen Konzept wird Schafis neu durch eine Bushaltestelle erschlossen und verfügt über zwei Verbindungen pro Stunde auf den Zug in Twann (mit Anschlüssen nach Biel und La Neuveville) sowie eine direkte Verbindung pro Stunde nach La Neuveville. |
| 26 | Privatperson 6 | Ja / Eher ja | | x | | | |
| 27 | Privatperson 7 (Ligerz) | Ja | | x | | | |
| 28 | Privatperson 8 (Diesse) | Keine Angabe | | x | | | |
| 29 | Particulier 9 | Non rempli | | x | | | |
| 30 | Particulier 10 | Non rempli | | x | | | |
| 31 | Privatperson 11 (Hagneck) | Nein | 1) Die Region Biel-südliches Bielerseeufer vergibt sich bei dieser Variante die Möglichkeit, eine bisher fehlende Anbindung von Biel auf das Plateau de Diesse endlich verwirklichen zu können! 2) Mit einer Busverbindung von Twann über den Twannberg nach Lamboing (Variante 3) hätte auch das Hotel Twannberg endlich den erwünschten ÖV-Anschluss und somit die Grundlage, weiterhin bestehen zu können. 3) Eine Busverbindung zwischen Twann und Ligerz (elektrisch?) würde das Vinifuni trotzdem berücksichtigen, so dass die touristischen Angebote in dieser Region erhalten bleiben können. | x | | | 1) Eine direkte Busverbindung zwischen Biel und dem Plateau de Diesse wurde geprüft (Varianten 2), jedoch aus Kostengründen sowie aufgrund der unattraktiven Fahrzeiten nicht weiterverfolgt. 2) Eine Busverbindung von Twann via Twannberg nach Lamboing (Varianten 3) wurde geprüft, jedoch aufgrund der schlechteren Bewertung im Vergleich zu den anderen Varianten nicht weiterverfolgt. 3) Das Vinifuni bleibt mit dem vorgeschlagenen Angebotskonzept zentral für die Verbindungen zwischen dem Plateau de Diesse und Biel. Der einzige Unterschied ist die zusätzliche Busstrecke zwischen Ligerz und Twann mit 5 Minuten Fahrzeit. Ob elektrische Busse eingesetzt werden, ist Sache des Bestellers (Kanton) bzw. des Transportunternehmens. |
| 32 | Particulier 12 | Oui | | x | | | |
| 33 | Privatperson 13 | Eher ja | | x | | | |
| 34 | Privatperson 14 (Prêles) | Keine Angabe | | x | | | |
| 35 | Particulier 15 | Non | voir ci-dessus sous point 2. | x | | | Voir réponse à la question 2 |
| 36 | Privatperson 16 (Prêles) | Keine Angabe / Eher ja | | x | | | |
| 37 | Particulier 17 (Prêles) | Plutôt oui / Plutôt non | A mon avis l'offre de base (navette Gléresse-Douanne) est la seule qui soit réaliste. Certaines variantes sont farfelues (par Gaicht) ou pas abouties (si le transport se fait par Orvin, comment arrive-t-on à Lamboing en venant de Nods et de Prêles en même temps pour prendre le bus Lamboing-Orvin ou Lamboing-Douanne ? Dans ces 2 variantes par Lamboing on met en péril l'existence même du funiculaire. Les suppressions de tronçons sont inacceptables pour le Plateau de Diesse car nous sommes déjà les bien moins lotis en TP. La modification des horaires pour un croisement optimal à la Neuveville n'est pas abouti et sera très certainement irréalisable. | x | | | Le concept proposé est issu d'une longue réflexion avec de nombreux partenaires. Après prise en compte de nombreux critères et pondération de ceux-ci, c'est bien la variante la plus prometteuse qui a été retenue. Elle a notamment l'avantage d'offrir un peu plus de contrepartie que la simple mise en place d'une navette entre Gléresse et Twann. Les questions de faisabilité ont bien été prises en compte. De plus, le Vinifuni reste central dans le concept d'offre proposé, notamment pour les liaisons entre le plateau de Diesse et Biènnne. |
| 38 | Privatperson 18 (Ligerz) | Eher ja | | x | | | |
| 39 | Privatperson 19 | Eher ja / Eher nein | siehe Frage 2 | x | | | |
| 40 | Particulier 20 | Plutôt oui / Plutôt non | Toutes les variantes proposées péjorent la situation actuelle | x | | | Pour les habitants de Gléresse c'est évident et inévitable. Pour les autres localités, le concept d'offre proposé permet des améliorations notoires qui contribuent à améliorer la situation actuelle (voir aussi réponse à la question 2). |
| 41 | Particulier 21 | Non rempli | | x | | | |
| 42 | Particulier 22 | Oui | | x | | | |
| 43 | Privatperson 23 (Lamboing) | Nein | | x | | | |
| 44 | Particulier 24 (Diesse) | Plutôt non | | x | | | |
| 45 | Privatperson 25 | Nein | NEIN, Die Variante den Bahnhof Ligerz weiterhin mit dem Regionalzug zu bedienen wurde von Anfang an ausser Acht gelassen. Es wäre durchaus möglich die Schnellzüge und die Güterzüge durch den Tunnel zu führen und die Regionalzüge über die alte Strecke wie bisher am Bahnhof Ligerz anhalten zu lassen. Somit wäre der Anschluss vom Vinifuni nach Biel und Neuchâtel wie anhin gewährleistet. Gegenüber der heutigen Situation wäre dies für die Leute aus Ligerz schon eine enorme Lärm Entlastung. | x | | | Die Aufhebung der Bahnstation Ligerz wurde im Rahmen der übergeordneten Bahnplanung (Doppelspurausbau auf der Jurasüdfusslinie) beschlossen und steht nicht mehr zur Diskussion. |

Frage 3: Definition der Varianten: Sind Sie mit der Auswahl der eingehender zu untersuchenden Varianten einverstanden? (Kapitel 3)

Question 3 : Définition des variantes : Êtes-vous d'accord avec la sélection des variantes à approfondir? (Chapitre 3)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---------------------------|--------------------|---|-------------------------|----------------------------------|--|---|
| 46 | Privatperson 26 (Schafis) | Eher ja | | x | | | |
| 47 | Privatperson 27 (Ligerz) | Ja | | x | | | |
| 48 | Privatperson 28 | Eher nein | <p>1) Nein, Die Variante den Bahnhof Ligerz weiterhin mit dem Regionalzug zu bedienen wurde von Anfang an ausser Acht gelassen. Es wäre durchaus möglich die Schnellzüge und die Güterzüge durch den Tunnel zu führen und die Regionalzüge über die alte Strecke wie bisher am Bahnhof Ligerz anhalten zu lassen. Somit wäre der Anschluss vom Vinifuni nach Biel und Neuchâtel wie anhin gewährleistet. Gegenüber der heutigen Situation wäre dies für die Leute aus Ligerz schon eine enorme Lärm Entlastung.</p> <p>2) Wie gesagt sollte die Linie Plateau-Orvin-Frinvillier-Biel mit einbezogen werden.</p> | | | | <p>1) Die Aufhebung der Bahnstation Ligerz wurde im Rahmen der übergeordneten Bahnplanung (Doppelspurausbau auf der Jurasüdfusslinie) beschlossen und steht nicht mehr zur Diskussion.</p> <p>2) Eine direkte Busverbindung zwischen Biel und dem Plateau de Diesse wurde geprüft (Varianten 2), jedoch aus Kostengründen sowie aufgrund der unattraktiven Fahrzeiten nicht weiterverfolgt.</p> |
| 49 | Privatperson 29 (Schafis) | Ja / Eher ja | | x | | | |

Frage 4: Bewertung der Varianten: Sind Sie mit der Wahl der Bestvariante einverstanden? (Kapitel 4)

Question 4 : Évaluation des variantes : Êtes-vous d'accord avec le choix de la variante retenue? (Chapitre 4)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---|--------------------|--|-------------------------|----------------------------------|--|---|
| 1 | Arch | Ja | | x | | | |
| 2 | Gals | Eher ja | | x | | | |
| 3 | Gampelen | Keine Angabe | | x | | | |
| 4 | Ins | Ja | | x | | | |
| 5 | Ipsach | Ja | Gestützt auf die Multikriterien-Bewertung ist die Wahl der Bestvariante vertieft überprüft und nachvollziehbar. | x | | | |
| 6 | Kallnach | Ja | | x | | | |
| 7 | Le Landeron | Oui | | x | | | |
| 8 | Ligerz | Ja | | x | | | |
| 9 | Lignièeres | Oui | | x | | | |
| 10 | Nods | Oui | | x | | | |
| 11 | Orvin | Oui | | x | | | |
| 12 | Plateau de Diesse | Non | La variante retenue a été modifié dans un second temps rallongeant la ligne de bus Nods - Douane en lieu et place de Chavannes - Douanne. Ce n'est pas pertinent car l'allongement de la ligne va augmenter les risques de retard et provoquer un manque de respect des correspondances avec le funiculaire en particulier pour les pendulaires. | x | x | | Par rapport à la 1ère sélection de variantes, le concept final est une évolution de la variante 1D qui prévoit quelques prolongement de courses sur Nods depuis Lignièeres, le temps de battement à disposition à Lignièeres le permettant. Il va de soi que le respect des minutes de passage à Gléresse est essentiel au fonctionnement du concept. Les temps de parcours pris en compte dans l'étude ont été calculés sur la base des temps de parcours réels et validés par CarPostal. Des mesures infrastructurelles de priorisation du bus devront être prises si des problèmes de tenue d'horaires venaient à être observés. Cela sera indiqué formellement dans le rapport. (cf. pages 30 et 35) |
| 13 | Twann-Tüscherz | Eher ja | | x | | | |
| 14 | Service des transports (NE) | Oui | | x | | | |
| 15 | Syndicat de la Communauté scolaire du Plateau de Diesse | Oui | La variante est bonne pour la population du Plateau de Diesse mais n'est pas en adéquation avec les horaires scolaires. | x | | | La plupart des (multiples) besoins scolaires du Plateau sont couverts. Des ajustements au niveau des horaires des cours et/ou de l'organisation scolaires pourraient être envisagés pour solutionner les besoins résiduels non couverts. |
| 16 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Ja / Eher ja | gutes Kosten / Nutzen Verhältnis Bisheriges Angebot / Abfahrten pro Haltestelle kann aufrecht erhalten werden Auch Ligerz ist weiterhin attraktiv angeschlossen. moderater Kostenanstieg. | x | | | |
| 17 | AareSeeland mobil AG | Ja / Eher ja | Der Weg zur Entscheidungsfindung ist im Bericht konzis beschrieben, das angewandte Verfahren scheint den dispersen Anforderungen der verschiedenen Anspruchsgruppen gerecht zu werden und den bestmöglichen Kompromiss herauszuschälen. | x | | | |

Frage 4: Bewertung der Varianten: Sind Sie mit der Wahl der Bestvariante einverstanden? (Kapitel 4)

Question 4 : Évaluation des variantes : Êtes-vous d'accord avec le choix de la variante retenue? (Chapitre 4)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|----------------------------------|--------------------|--|-------------------------|----------------------------------|--|--|
| 18 | Conseil du Jura bernois (CJB) | Plutôt oui | <p>1) La ligne 132B (Douanne-Bipschal-Gléresse-Chavannes-La Neuveville-Le Landeron-Lignièrs-Nods) exclue la navette entre La Neuveville-Douanne qui avait été évoquée lors des différentes variantes proposées. Il serait important d'obtenir des explications sur les raisons qui ont conduit à ce choix. Le CJB est d'avis que le transport le long du lac doit être amélioré depuis La Neuveville jusqu'à Biemme.</p> <p>2) L'offre actuelle de transports s'arrête à minuit et demi et l'offre proposée s'arrêtera à 20h30. L'offre n'est donc pas équivalente ce que regrette le CJB. Ce point doit être revu et amélioré. Les horaires provisoires doivent également être améliorés. En effet, pour les aînés et les personnes à mobilité réduite, se pose la question des correspondances et du temps de changement entre chaque transport (assez de temps ?).</p> <p>3) La qualité des correspondances pour Biemme est mauvaise depuis Le Landeron et La Neuveville. Elle est très bonne depuis Ligerz, cependant il s'agit de la liaison avec le plus de changements.</p> <p>4) Il est nécessaire que la desserte entre le VINIFUNI et la gare de Douanne soit appropriée ceci notamment aux heures de pointes afin que les habitants du Plateau de Diesse qui travaillent à Biemme ou ailleurs ainsi que les étudiants (notamment du Gymnase) puissent continuer à utiliser le funiculaire à l'avenir.</p> | x | x | x | <p>1) Avec un temps de parcours de 16min, une navette entre La Neuveville et Douanne n'est pas efficiente en termes d'optimisation du matériel roulant (ce qui génère des surcoûts d'exploitation); c'est ce qui explique la proposition de "diamétraliser" la ligne en la prolongeant sur Lignièrs (et Nods). Les différentes variantes ont été écartées dans les différentes étapes de travail suite à plusieurs phases d'analyse et tenant compte de nombreux critères.</p> <p>2) Le concept recommandé démontre la faisabilité d'un horaire journalier, mais ne définit pas encore les futurs horaires d'exploitation. Ceux-ci seront commandé par la CRT1 dans le cadre du schéma d'offre régionale 2027-2030. Une consultation publique sera à nouveau - organisée à cet effet. La décision finale revenant au Grand Conseil.</p> <p>3) Concernant les correspondances, il s'agira de définir dans les réflexions de quelle manière il est possible de détendre certaines correspondances. Ceci sera précisé dans le rapport (cf. pages 30 et 35).</p> <p>4) Le Vinifuni reste central dans le concept d'offre proposé, notamment pour les liaisons entre le plateau de Diesse et Biemme. Pour ces trajets, la seule différence par rapport à aujourd'hui réside dans la connexion bus entre Gléresse et Twann (2km), pour laquelle 5min de temps de parcours est prévu.</p> |
| 19 | Verein Bielersee Tourismus | Non | <p>Nein, die Bedürfnisse der Ligerzer Bevölkerung und des Tourismus wurde nicht wahr genommen. Nach 20:22 fährt kein Bus mehr nach Twann. So sind alle Touristen oder Wanderer, die gerne am Abend nach Ligerz für kulturelle Anlässe, Nachtessen oder gar zum Treberwurstessen im Frühling kommen, gezwungen, mit dem privaten Auto anzureisen. Was gerade in einem Weinbauggebiet eher kontraproduktiv ist. (Alkohol am Steuer).</p> <p>Alle Ligerzer, die später als 20:32 ab Twann nach Ligerz wollen, sind gezwungen, mit dem Auto nach Twann (wo die Parkplätze mit dem Umbau des Bahnhofes eh weniger werden) oder gleich nach Biel zu fahren.</p> | x | | | <p>Das Konzept weist die Machbarkeit eines Tagesfahrplans nach, definiert aber noch nicht die künftigen Betriebszeiten. Diese werden von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 beantragt. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grosse Rat.</p> |
| 20 | VCS Regionalgruppe Biel | Ja / Eher ja | <p>Der Anschluss des Vinifuni aus Richtung Biel und auch Neuchâtel ist für das Bähnli überlebenswichtig. Das Wenden in Schafis ist guter Ansatz</p> | x | | | |
| 21 | Particulier 1 (Prêles) | Oui | <p>Oui, totalement d'accord. Mais si pas possible, alors la variante 1A doit être privilégiée. La ligne 132 actuelle améliorée et complétée par une navette Schafis - Ligerz -Twann est très bonne aussi : pas ou peu de risque de retard, donc correspondances garanties à Twann; enfants de Schafis et Ligerz transportés à l'école à Twann; augmentation des coûts supportables</p> | x | | | <p>La variante 1D est globalement plus intéressante que la 1A et sa faisabilité a été démontrée dans l'étude. Des compléments de réflexion pourront encore être menées dans le but de détendre les horaires lors de l'élaboration du schéma d'offre régional.</p> |
| 22 | Privatperson 2 (Schafis) | Eher ja | <p>Eine Erschliessung der Weiler Chros, Gaicht und Twannberg (Variante 3C) wäre sicherlich auch für touristische Aspekte und für die Einwohner von Gaicht & Chros interessant. Allerdings verstehe ich gut, dass es sich wirtschaftlich/Anzahl Fahrgäste und auch vom Fahrplan her eher nicht lohnt.</p> | x | | | |
| 23 | Privatperson 3 | Ja / Eher ja | <p>Eine Haltestelle in Schafis ist für uns eine gute Lösung! Vielleicht könnte am Wochenende (Freitag / Samstag) auch noch später ein Bus angeboten werden (23.00 / 24.00)?</p> | | x | | <p>Wird von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 geprüft. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grosse Rat.</p> |
| 24 | Particulier 4 | Non | <p>Voir ma prise de position au point 7</p> | x | | | |
| 25 | Privatperson 5 (Schafis) | Ja / Eher ja | <p>Der Fahrplan des Bus muss die Züge zwischen 06 und 24 Uhr erreichen. Auch ein Nachtbus muss bleiben.</p> | | x | | <p>Wird von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 geprüft. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grosse Rat.. Die Nachtlinien sind vom neuen Konzept nicht betroffen.</p> |
| 26 | Privatperson 6 | Ja / Eher ja | | x | | | |
| 27 | Privatperson 7 (Ligerz) | Keine Angabe | | x | | | |
| 28 | Privatperson 8 (Diesse) | Nein | | x | | | |

Frage 4: Bewertung der Varianten: Sind Sie mit der Wahl der Bestvariante einverstanden? (Kapitel 4)

Question 4 : Évaluation des variantes : Êtes-vous d'accord avec le choix de la variante retenue? (Chapitre 4)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt | pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|----------------------------|--------------------|--|-------------------------|----------------|----------------|--|---|
| 29 | Particulier 9 | Non rempli | Pourquoi ne pas instaurer une ligne directe sans condamner le funi? | x | | | | Le Vinifuni reste central dans le concept d'offre proposé, notamment pour les liaisons entre le Plateau de Diesse et Biemme. Pour ces trajets, la seule différence par rapport à aujourd'hui réside dans la connexion bus entre Gléresse et Twann (2km), pour laquelle 5min de temps de parcours est prévu. |
| 30 | Particulier 10 | Non rempli | | | | | | |
| 31 | Privatperson 11 (Hagneck) | Nein | | x | | | | |
| 32 | Particulier 12 | Plutôt oui | Vous avez retenu plusieurs variantes. Mes préférences: Variantes: 1D, 3C, 3D | x | | | | |
| 33 | Privatperson 13 | Eher ja | | x | | | | |
| 34 | Privatperson 14 (Prêles) | Nein | | x | | | | |
| 35 | Particulier 15 | Non | | x | | | | |
| 36 | Privatperson 16 (Prêles) | Ja / Eher ja | | x | | | | |
| 37 | Particulier 17 (Prêles) | Plutôt oui | Sous réserve (voir ma lettre jointe) | x | | | | |
| 38 | Privatperson 18 (Ligerz) | Eher ja | | x | | | | |
| 39 | Privatperson 19 | Eher ja | Nur als beste Variante der vorliegenden Varianten. | x | | | | |
| 40 | Particulier 20 | Non / Plutôt oui | La variante retenue péjore la situation actuelle. | x | | | | La solution proposée améliore la situation actuelle sur plusieurs aspects (desserte de territoires actuellement non desservis et optimisation des temps de parcours en lien avec Neuchâtel pour les secteurs qui sont plus orientés vers l'ouest que l'est). Il est vrai cependant que pour Gléresse (et dans une moindre mesure pour le Plateau de Diesse), rien ne saurait remplacer une desserte ferroviaire à la demi-heure. Pour les habitants de Gléresse c'est évident et inévitable. Pour les autres localités, le concept d'offre proposé permet des améliorations notoires qui contribuent à améliorer la situation actuelle (voir aussi réponse à la question 2). |
| 41 | Particulier 21 | Non rempli | | x | | | | |
| 42 | Particulier 22 | Plutôt oui | La variante 1D est pertinente. Dans le rapport il est évoqué la possibilité liaison entre Lamboing et Orvin, pour connecter la ligne 70 à destination de Biemme. Je suis d'avis que cette possibilité serait un plus à la variante 1D , afin de donner plus de fluidité dans les transports du Plateau de Diesse à Biemme. | | | x | | Il s'agirait alors de combiner deux variantes, ce qui se traduirait inévitablement par une explosion des coûts, non supportables pour les collectivités. |
| 43 | Privatperson 23 (Lamboing) | Nein | | x | | | | |
| 44 | Particulier 24 (Diesse) | Plutôt non | | x | | | | |
| 45 | Privatperson 25 | Nein | 1) NEIN, die Variante 1D sieht auf dem Papier und kostenweise sicher interessant aus, jedoch kann ich nicht nachvollziehen wie die Qualität gewährleistet werden soll. Die Verspätung kumuliert sich mit der Länge der Strecke und der Anzahl Haltestellen. Der Bus aus Nods über Lignière kann unmöglich durch den Winter rechtzeitig in Twann sein. Es braucht einen unabhängigen Pendelbus zwischen La Neuveville und Twann, damit die Personen die das Funi benutzen, oder in Schafis oder Ligerz wohnen auch im Winter einen garantierten Anschluss nach Biel oder Neuchâtel haben (Nur 2 Minuten Umsteigezeit). 2) Für ältere Personen sind 2 Minuten Umsteigezeit in Twann kaum realistisch, da es zwei Treppen zum Perron zu bewältigen gibt. | x | | | | 1) Die Fahrzeiten wurden auf der Grundlage der tatsächlichen Fahrzeiten in Spitzenzeiten berechnet und von PostAuto bestätigt. Sie sind in der weiteren Planung zu überprüfen. Falls nötig sind Massnahmen zur Buspriorisierung zu prüfen. Ein entsprechender Hinweis wird im Schlussbericht ergänzt (siehe Seiten 30 und 35). 2) Mit dem Umbau des Bahnhofs in Twann wird der Zugang zu den Gleisen massgeblich verbessert. |
| 46 | Privatperson 26 (Schafis) | Eher ja | Variante 1D ist soweit in Ordnung | x | | | | |
| 47 | Privatperson 27 (Ligerz) | Ja | | x | | | | |

Frage 4: Bewertung der Varianten: Sind Sie mit der Wahl der Bestvariante einverstanden? (Kapitel 4)

Question 4 : Évaluation des variantes : Êtes-vous d'accord avec le choix de la variante retenue? (Chapitre 4)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---------------------------|--------------------|--|-------------------------|----------------------------------|--|--------------------|
| 48 | Privatperson 28 | Eher nein | Nein, die Variante 1D sieht auf dem Papier und kostenweise Interessant aus, jedoch kann ich nicht nachvollziehen wie die Qualität gewährleistet werden soll. Die Verspätung kumuliert sich mit der Länge der Strecke und der Anzahl Haltestellen. Der Bus aus Nods über Lignières kann unmöglich durch den Winter rechtzeitig in Twann sein. Es braucht einen unabhängigen Pendelbus zwischen La Neuveville und Twann, damit die Personen die das Funi benutzen, oder in Schafis oder Ligerz wohnen auch im Winter einen garantierten Anschluss nach Biel oder Neuchâtel haben (Nur 2 Minuten Umsteigezeit). Für ältere Personen sind 2 Minuten Umsteigezeit in Twann völlig unrealistisch, da es zwei Treppen zum Perron zu bewältigen gibt. | x | | | Siehe Antwort 42 |
| 49 | Privatperson 29 (Schafis) | Ja / Eher ja | | x | | | |

Frage 5: Vertiefung der Bestvariante: Sind Sie mit den Ausführungen zur Bestvariante einverstanden? (Kapitel 5)

Question 5 : Approfondissement de la variante retenue : Êtes-vous d'accord avec les affirmations concernant la variante retenue ? (Chapitre 5)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | Berücksichtigt pris en compte | Nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---|--------------------|--|-------------------------|----------------------------------|--|---|
| 1 | Arch | Ja | | x | | | |
| 2 | Gals | Eher ja | | x | | | |
| 3 | Gampelen | Keine Angabe | | x | | | |
| 4 | Ins | Eher ja | | x | | | |
| 5 | Ipsach | Ja | | x | | | |
| 6 | Kallnach | Ja | | x | | | |
| 7 | Le Landeron | Oui | Au chapitre 5.2, « Projet de grilles horaires à la journée », nous relevons que le transport des élèves de l'Est du village vers et depuis les collèges n'est pas envisagé en l'état, même s'il a été admis au chapitre 2 qu'un ou des arrêts supplémentaires/s pourraient être implantés. Les rédacteurs du rapport proposent une adaptation des horaires des cycles 1 et 2. Merci de prendre note que cette solution devrait également être discutée avec la direction du Centre scolaire si elle devait être explorée. | | x | | Les éventuelles adaptations des horaires scolaires sont des pistes suggérées par le mandataire. Si explorées, elles doivent bien entendu être discutées avec les communes et les écoles concernées. |
| 8 | Ligerz | Ja | 1) Unserer Meinung nach müsste das Busangebot zwischen Twann und Schafis wie das heutige Zugangebot stündlich bis mindestens um 23.00 Uhr zur Verfügung stehen. 2) Halbstundentakt wenn nötig (Kosten) nur während den Stosszeiten anbieten. 3) Wir begrüßen das Busangebot bis nach Schafis. In Schafis muss ein geeigneter Wendeplatz geschaffen werden. In diesem Punkt verweisen wir auf das Schreiben des Gemeinderates La Neuveville. | | x | | 1) Das Konzept weist die Machbarkeit eines Tagesfahrplans nach, definiert aber noch nicht die künftigen Betriebszeiten. Diese werden von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 beantragt. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grossen Rat. 2) Der Halbstundentakt ist nur in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen. 3) Eine Buswendemöglichkeit in Schafis wird geprüft. |
| 9 | Lignièrès | Oui | | x | | | |
| 10 | Nods | Plutôt oui | 1) Concernant l'horaire proposé pour les futures lignes 132a et 132b, nous relevons qu'il ne figure pas l'horaire pour le week-end, plus exactement du vendredi soir au dimanche. Or, actuellement, le vendredi soir un départ de la Neuveville est possible à 23:07 et le samedi soir à 00:07. Ces plages horaires sont importantes car elles permettent aux personnes, dont notamment les jeunes du Plateau, de pouvoir sortir le week-end et rentrer le soir plus tard en CarPostal. Une suppression de ces plages horaires aurait de mauvaises conséquences pour la vie locale le week-end. En outre, les jeunes et autres habitants du Plateau qui souhaitent sortir le week-end et qui consomment de l'alcool, pourraient alors être incités à prendre la voiture ce qui augmenterait les risques d'accident en matière de circulation routière. Nous souhaitons donc avoir la confirmation que ces plages horaires seront conservées. 2) Concernant l'idée de créer un nouvel arrêt de bus "terminus" à Nods devant la maison communale, le Battoir, nous émettons de vives réserves au sujet de l'emplacement choisi. En effet, l'emplacement n'est pas du tout pratique pour plusieurs raisons. Premièrement, il y a très peu de place devant le Battoir pour se garer, actuellement l'emplacement libre est utilisé pour des places de parc réservées aux employés de l'administration. En outre, devant le Battoir se trouve la potence pour les paysans. Ceux-ci ont besoin de pouvoir accéder à la potence avec leurs tracteurs. Deuxièmement, le trajet envisagé passant par le chemin du stand, chemin de Chuffort et la route de Chasserai, puis route de Lignièrès ne convient pas à un véhicule CarPostal. En effet, le chemin du stand et celui de Chuffort sont trop étroits, et certains immeubles ont leur toit proche de la route. Le virage pour prendre la Rte de Lignièrès paraît trop serré également pour un CarPostal. Troisièmement, le chemin des écoliers passe par la Rte du Stand. Il serait dangereux alors pour les jeunes enfants d'emprunter le chemin du Stand si le car y passe aussi. A notre sens, il faut garder le demi-tour actuellement prévu devant l'église ou envisager de tourner à un autre endroit, p. ex. à l'endroit où les cars se garent ou devant la future déchetterie prévue à la Rte de Lignièrès 22. | | x | | 1) Le concept proposé démontre la faisabilité d'un horaire journalier, mais ne définit pas encore les futurs horaires d'exploitation. Ceux-ci seront commandés par la CRT1 dans le cadre du schéma d'offre régionale 2027-2030. Une consultation publique sera à nouveau organisée à cet effet. La décision finale revenant au Grand Conseil. 2) Le positionnement d'un terminus du côté de la maison communale est le plus pertinent du point de vue de la desserte. La faisabilité du parcours proposé a été vérifiée sur ordinateur mais il faut effectivement encore la confirmer par des tests in situ. Les réserves formulées seront rapportées dans le rapport (cf. page 28), afin de bien indiquer que la recherche de la meilleure option de terminus du côté de Nods doit encore être approfondie. |
| 11 | Orvin | Oui | | x | | | |
| 12 | Plateau de Diesse | Non | Il n'est pas nécessaire de mettre en place une ligne Nods Douanne en sachant qu'une ligne de train est existante depuis le Landeron. Augmentation des coûts. | x | | | Cette ligne assure la desserte fine entre les gares (Le Landeron est, La Neuveville est, Schafis, Gléresse...) et vient donc compléter l'offre ferroviaire. |
| 13 | Twann-Tüscherz | Eher nein | | x | | | |
| 14 | Service des transports (NE) | Oui | | x | | | |
| 15 | Syndicat de la Communauté scolaire du Plateau de Diesse | Plutôt non | Car ces affirmations posent problème par rapport aux horaires scolaires non seulement de la Communauté scolaire du Plateau de Diesse mais également du Collège du District de La Neuveville qui scolarise environ 90 élèves du Plateau de Diesse. | x | | | La plupart des (multiples) besoins scolaires du Plateau sont couverts. Des ajustements au niveau des horaires des cours et/ou de l'organisation scolaires pourraient être envisagés pour solutionner les besoins résiduels non couverts. Voir également réponse 15 des analyses précédentes. |

Frage 5: Vertiefung der Bestvariante: Sind Sie mit den Ausführungen zur Bestvariante einverstanden? (Kapitel 5)

Question 5 : Approfondissement de la variante retenue : Êtes-vous d'accord avec les affirmations concernant la variante retenue ? (Chapitre 5)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|-------------------------------|--------------------|---|-------------------------|----------------------------------|--|--|
| 16 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Oui | Der Einsatz von Gelenk- oder Doppelstockbussen ist aus unserer Sicht schwierig bis unmöglich. Bei Gelenkbussen und Doppelstockbussen erachten wir v.a. das Kreuzen mit MIV auf bestimmten Abschnitten noch schwieriger als heute. Bei Doppelstockbussen ist auf bestimmten Abschnitten zu wenig Höhe vorhanden. | | x | | Der Hinweis auf den möglichen Einsatz von Gelenk- oder Doppeldeckerbussen wird im Bericht neu formuliert (siehe Seite 33). |
| 17 | AareSeeland mobil AG | Oui | 1) Der Bericht zeigt auf, wo welche Flächen für Wendepunkte erforderlich sind, diese sind entsprechend herzurichten und zu sichern. In Twann ist baulich die unmittelbare Nähe der Endhaltestelle des Busses zu den Abgängen der Personenunterführung zu suchen. Für Lignières ist eine Wendemöglichkeit zu bestimmen und zu errichten. 2) Der Entwurf des Fahrplans enthält zahlreiche sehr knappe Anschlüsse und Wendezeiten (bspw. vinifuni in Prêles nur 1 Min. Wendezeit und Übergang vom Bus lediglich 2 Min.) welche grosszügiger auszugestalten sind, bspw. in dem die Buslinie 132a konsequent nur zur NVZ bis Nods verkehrt und somit ab Diesse früher Richtung La Neuveville starten kann / resp. später in Diesse ankommt. | | x | x | 1) Die Standorte der neuen Haltestellen und Endstationen müssen in Detailstudien geklärt werden. Ein entsprechender Hinweis wird in den Bericht aufgenommen (siehe Fussnote auf Seite 27). 2) Die im Konzept vorgesehenen Reise- und Umsteigezeiten sind in der weiteren Planung zu überprüfen. |
| 18 | Conseil du Jura bernois (CJB) | Plutôt oui | 1) Le CJB souhaiterait davantage d'informations sur la réalisation d'un arrêt de bus à Poudeille (page 27). A quel public cible est destiné ce nouvel arrêt et quel est son but ? 2) Le CJB salue la création d'un arrêt du bus au chemin du Stand. Il faudrait qu'il puisse être réalisé à l'ouest de ce chemin (« Place de l'Etoile »). 3) Le CJB relève qu'il serait opportun de réaliser un arrêt de bus au Moitel à La Neuveville afin de permettre aux personnes de se rendre à la plage de St-Joux qui est très fréquentée. | | x | x | 1) L'arrêt sur demande "Poudeille" est une opportunité offerte par la nouvelle ligne de desservir les quelques logements du bord du lac. Il est évidemment possible de renoncer à sa création. 2) L'emplacement exact de l'arrêt du Stand, comme de tous les nouveaux arrêts / terminus proposés, est à définir par une étude de détail. Cela sera précisé dans le rapport (cf. note de pied de page à la page 27). 3) Un arrêt au Moitel pourrait effectivement constituer une alternative à l'arrêt "Poudeille". Cela sera indiqué dans le rapport (cf. page 27) |
| 19 | Verein Bielersee Tourismus | Non | Nein | | x | | |
| 20 | VCS Regionalgruppe Biel | Eher ja | Auch die bessere Erschliessung von Neuveville Ost entspricht einer Forderung von uns. | | x | | |
| 21 | Particulier 1 (Prêles) | Plutôt oui | Oui, la variante retenue est intéressante. Mais sera-t-elle retenue telle quelle. Deux problèmes : les correspondances et les coûts. Mais surtout, ce que je crains le plus c'est que, vu l'augmentation importante des coûts prévus (plus 40%, voir page 34), la variante proposée soit drastiquement diminuée : moins de courses, moins de kilomètres. S'il fallait gagner des kilomètres de roulement et du temps de travail de chauffeur, alors rabattons-nous sur la situation actuelle et ajoutons uniquement la navette entre Chavannes et Douanne. Entre Le Landeron et La Neuveville, il y a déjà le train. Les gares sont à max. 20 minutes à pied, 5 minutes à vélo. Par conséquent, il faut en revenir à la variante 1A, variante minimale. Dans tous les cas, il est indispensable de : ne pas couper le Plateau en deux : pas de fin de course à Diesse, toujours continuer jusqu'à Nods ne pas couper le Plateau de Diesse de La Neuveville, descendre le plus possible garantir les correspondances vers Biemme et Neuchâtel conserver un temps de parcours raisonnable. | | x | | L'augmentation des coûts du concept d'offre retenu restant raisonnable, sa mise en œuvre devrait pouvoir être possible. Concernant les correspondances, il s'agira de voir dans quelle mesure il est possible de détendre certaines de ces correspondances. Les autres préoccupations émises sont bien prises en compte. |
| 22 | Privatperson 2 (Schafis) | Ja | Sicherlich ist wichtig, dass die Busse gegenüber den privaten Verkehr bei den Ampeln bevorzugt werden, so dass der Fahrplan eingehalten werden kann und damit die Nutzung des Buses auch attraktiv ist. | | x | | Falls nötig sind Massnahmen zur Buspriorisierung zu prüfen. Ein entsprechender Hinweis wird im Schlussbericht ergänzt. |
| 23 | Privatperson 3 | Ja | | | x | | |
| 24 | Particulier 4 | Non | Voir ma prise de position au point 7 | | x | | Voir réponse à la question 7 |

Frage 5: Vertiefung der Bestvariante: Sind Sie mit den Ausführungen zur Bestvariante einverstanden? (Kapitel 5)

Question 5 : Approfondissement de la variante retenue : Êtes-vous d'accord avec les affirmations concernant la variante retenue ? (Chapitre 5)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|-------------------------------|--------------------|---|-------------------------|----------------------------------|--|---|
| 25 | Privatperson 5 (Schafis) | Eher ja | Die Verbindung aus Schafis gegen Westen (zB. der Gang zur Gemeindeverwaltung) wird eingeschränkt sein. | x | | | Die Reisezeit von Schafis nach La Neuveville beträgt heute 13 Minuten (10 Minuten zu Fuss zum Bahnhof Ligerz + 3 Zugminuten). Das vorgeschlagene Konzept gewährleistet stündlich eine direkte Verbindung von Schafis nach La Neuveville mit dem Bus (Fahrzeit von 8 Minuten) sowie nach Twann mit Anschlussmöglichkeiten nach Biel oder La Neuveville (Fahrzeit von 12 Minuten). Gesamthalt führt das vorgeschlagene Konzept folglich zu einer Verbesserung des Angebots. |
| 26 | Privatperson 6 | Ja | | x | | | |
| 27 | Privatperson 7 (Ligerz) | Keine Angabe | | x | | | |
| 28 | Privatperson 8 (Diesse) | Nein | | x | | | |
| 29 | Particulier 9 | Oui | | x | | | |
| 30 | Particulier 10 | Non rempli | | x | | | |
| 31 | Privatperson 11 (Hagneck) | Nein | | x | | | |
| 32 | Particulier 12 | Plutôt oui | Vous avez retenu plusieurs variantes. Mes préférences: Variantes: 1D, 3C, 3D. Les écoliers de Chavannes (Schafis) peuvent suivre leurs cours soit à Twann soit dans leur commune qui est La Neuveville. Le transport scolaire doit être offert dans les 2 directions. | x | | | Schafis n'est aujourd'hui pas desservie par les TP (la gare de Gléresse est à 700m à pied, soit 10 bonnes minutes pour une personne âgée). Pour rejoindre la Neuveville, il faut ainsi 13' (10' à pied jusqu'à la gare + 3' de train). Avec le concept proposé, Schafis sera directement desservie par un arrêt TP, avec 2 rabattements par heure sur le train à Twann (permettant ensuite de partir sur Biemme ou La Neuveville, atteignable en 12') et une liaison directe par heure sur La Neuveville (temps de parcours de 8'). |
| 33 | Privatperson 13 | Nicht ausgefüllt | | | | | |
| 34 | Privatperson 14 (Prêles) | Eher nein | | x | | | |
| 35 | Particulier 15 | Non | | x | | | |
| 36 | Privatperson 16 (Prêles) | Ja | | x | | | |
| 37 | Particulier 17 (Prêles) | Plutôt oui | A approfondir encore : élargissement de l'horaire cadencé de la ligne 132 et 132 b jusqu'à 23h30 en soirée, funiculaire y compris. Pas de trous de desserte dans la journée. | | x | | Le concept proposé démontre la faisabilité d'un horaire journalier, mais ne définit pas encore les futurs horaires d'exploitation. Ceux-ci seront commandé par la CRT1 dans le cadre du schéma d'offre régional 2027-2030. Une consultation publique sera à nouveau organisée à cet effet. La décision finale revenant au Grand Conseil. |
| 38 | Privatperson 18 (Ligerz) | Eher ja | | x | | | |
| 39 | Privatperson 19 | Ja | | x | | | |
| 40 | Particulier 20 | Non / Plutôt oui | Cette variante est trop compliquée (le bus ne sera jamais à l'heure en fin de ligne de Gléresse à Douane) et coûte trop cher par rapport à ce que ce bus apporte en plus, notamment sur le trajet Le Landeron - Gléresse. | x | | | Il va de soi que le respect des minutes de passage à Gléresse est essentiel au fonctionnement du concept. Des mesures infrastructurelles de priorisation du bus devront être prises si des problèmes de tenue d'horaires venaient à être observés. Cela sera indiqué formellement dans le rapport. (cf. pages 30 et 35) L'augmentation des coûts du concept d'offre retenu reste raisonnable. La solution proposée améliore la situation actuelle sur plusieurs aspects (desserte de territoires actuellement non desservis et optimisation des temps de parcours en lien avec Neuchâtel pour les secteurs qui sont plus orientés vers l'ouest que l'est). |
| 41 | Particulier 21 | Non rempli | | | | | |
| 42 | Particulier 22 | Plutôt oui | | x | | | |
| 43 | Privatperson 23 (Lamboing) | Eher nein | | x | | | |
| 44 | Particulier 24 (Diesse) | Plutôt non | | x | | | |

Frage 5: Vertiefung der Bestvariante: Sind Sie mit den Ausführungen zur Bestvariante einverstanden? (Kapitel 5)

Question 5 : Approfondissement de la variante retenue : Êtes-vous d'accord avec les affirmations concernant la variante retenue ? (Chapitre 5)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---------------------------|--------------------|--|-------------------------|----------------------------------|--|--|
| 45 | Privatperson 25 | Nein | <p>1) NEIN, Ich find es problematisch, dass bereits jetzt schon erwähnt wird, dass die linie 132b in den Randstunden bereits in Lignièeres endet. Die Kostensteigerungen werden zum Grossteil durch die Verlängerung der Linie von La Neuveville bis nach Twann verursacht.</p> <p>2) Schafis und Twann profitieren vom Wegfall der Lämmissionen, jedoch bringt der Ligerztunnel für die Bevölkerung des Plateau de Diesse nur Nachteile.</p> <p>3) Wer die Strassenverhältnisse kennt, der Weiss, dass der Einsatz von Gelenk- oder Doppeldecker-Bussen für Schülertransporte nicht realistisch ist.</p> | x | x | | <p>1) Die Anbindung von Nods in Richtung Lignièeres – Le Landeron wird mit 6 zusätzlichen Kurspaaren im Vergleich zum heutigen Angebot verstärkt ohne dass die Anbindung in Richtung des Plateau de Diesse eingeschränkt wird.</p> <p>2) Der Wegfall der Bahnanbindung ist ein Nachteil für Ligerz und das Plateau de Diesse. bietet aber auch Möglichkeiten das ÖV-Angebot insgesamt zu verbessern.</p> <p>3) Die Befahrbarkeit muss in der weiteren Planung geprüft werden. Der Vorbehalt wird in den Bericht aufgenommen.</p> |
| 46 | Privatperson 26 (Schafis) | Eher ja | Die Busverbindung Schafis - La Neuveville ist leider nur im Stundentakt vorgesehen. Prüfen ob Halbstundentakt Twann - Schafis - La Neuveville durchgezogen werden könnte. | | | x | Der Halbstundentakt wurde geprüft, aber wegen der zu geringen Nachfrage und aus Kostengründen verworfen. |
| 47 | Privatperson 27 (Ligerz) | Eher ja | Es fehlen Ausführungen über die frühen und späten Fahrdienste. Auf Nachfrage wurden wir darauf aufmerksam gemacht, dass dies in einer weiteren Vernehmlassungsrunde Thema würde, also erst zu einem späteren Zeitpunkt. Wir gehen somit davon aus, dass die avisierte Fahrten-Menge auf die grössere Zeitspanne (früher bis später) verteilt werden muss und es somit gegenüber dem nun als Beispiel vorgelegten Fahrplan zu wesentlichen Abweichungen kommen wird. Wir haben damit keine Mühe - es wäre aber gut gewesen, dies zu umschreiben und das weitere Vorgehen zu benennen. Die früh- und die spätfahrten sind für uns von grosser Bedeutung und wir warten somit gespannt auf den weiteren Verlauf und die Möglichkeit, uns dann wiederum äussern zu können. Besten Dank. | | x | | Das Konzept weist die Machbarkeit eines Tagesfahrplans nach, definiert aber noch nicht die künftigen Betriebszeiten. Diese werden von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 beantragt. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grossen Rat. Ein entsprechender Hinweis wird im Bericht ergänzt. (siehe den ersten Absatz in Kapitel 5.2) |
| 48 | Privatperson 28 | Nicht ausgefüllt | <p>1) Ich find es problematisch, dass bereits jetzt schon erwähnt wird, dass die Linie 132b in den Randstunden bereits in Lignièeres endet. Die Kostensteigerungen werden zum Grossteil durch die Verlängerung der Linie von La Neuveville bis nach Twann verursacht.</p> <p>2) Schafis und Twann profitieren vom Wegfall der Lämmissionen, jedoch bringt der Ligerztunnel für die Bevölkerung des Plateau de Diesse nur Nachteile.</p> <p>3) Wer die Strassenverhältnisse kennt, der Weiss, dass der Einsatz von Gelenk- oder Doppeldecker-Bussen für Schülertransporte nicht realistisch ist.</p> <p>4) Unbedingt die Strecke Plateau (Lamboing) - Orvin -Frinvillier - Biel mit einbeziehen</p> <p>5) Prüfen ob Regiozug bis Ligerz wirklich unmöglich ist. Der Shuttel verursacht auch Emissionen!</p> | | | | <p>1) siehe Antwort 45</p> <p>2) siehe Antwort 45</p> <p>3) siehe Antwort 45</p> <p>4) Eine direkte Busverbindung zwischen Biel und dem Plateau de Diesse wurde geprüft (Varianten 2), jedoch aus Kostengründen sowie aufgrund der unattraktiven Fahrzeiten nicht weiterverfolgt.</p> <p>5) Siehe Antwort zu Frage 1</p> |
| 49 | Privatperson 29 (Schafis) | Ja | | x | | | |

Frage 6: Schlussfolgerungen: Sind Sie mit den Schlussfolgerungen einverstanden? (Kapitel 6)

Question 6 : Conclusions : Êtes-vous d'accord avec les conclusions? (Chapitre 6)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---|--------------------|--|-------------------------|----------------------------------|--|---|
| 1 | Arch | Ja | | x | | | |
| 2 | Gals | Ja | | x | | | |
| 3 | Gampelen | Keine Angabe | | x | | | |
| 4 | Ins | Ja | gut ausgearbeitetes Konzept | x | | | |
| 5 | Ipsach | Ja | | x | | | |
| 6 | Kallnach | Ja | | x | | | |
| 7 | Le Landeron | Oui | | x | | | |
| 8 | Ligerz | Ja | | x | | | |
| 9 | Lignièeres | Oui | | x | | | |
| 10 | Nods | Plutôt oui | Cf. remarques ci-dessus | x | | | |
| 11 | Orvin | Oui | | x | | | |
| 12 | Plateau de Diesse | Non | La variante initiale faisait partir un bus navette de La Neuveville à Douane et vice versa. C'est la gare de Gléresse qui est supprimée et non les gares de l'ouest de Gléresse. | x | | | C'était bien tout l'intérêt de la révision du concept de desserte de la région que de profiter des réflexions liées à la fermeture de la halte de Gléresse pour voir quels dysfonctionnements et déficits actuels pourraient être corrigés. |
| 13 | Twann-Tüscherz | Ehe ja | | x | | | |
| 14 | Service des transports (NE) | Oui | | x | | | |
| 15 | Syndicat de la Communauté scolaire du Plateau de Diesse | Plutôt non | Car la variante retenue ne permet pas d'améliorer significativement les besoins scolaires. | x | | | Voir réponses aux questions précédentes. |
| 16 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Eher ja | Das Kapitel liest sich eher wie eine Einführung. | x | | | |
| 17 | AareSeeland mobil AG | Ja | | x | | | |
| 18 | Conseil du Jura bernois (CJB) | Plutôt oui | D'une manière générale, il est important que l'offre de transports proposée puisse correspondre aux horaires de train. Par exemple, les habitants du Plateau de Diesse utilisent quotidiennement le funiculaire pour aller travailler à Biemme ou pour aller étudier ; si les correspondances ne sont pas respectées ces personnes-là ne prendront plus le funiculaire mais leurs propres véhicules. Le CJB est d'avis que si les correspondances sont systématiquement manquées, il s'agira d'adapter les horaires rapidement. Le CJB relève que tous les acteurs doivent être satisfaits avec cette nouvelle offre de transports. Le volet tourisme doit également pouvoir trouver son compte. | | | | En effet, la fonction 1ère de l'offre TP est de permettre un rabattement efficace sur le réseau supérieur (train). Concernant les correspondances, il s'agira de voir dans quelle mesure il est possible de détendre certaines de ces correspondances. Une remarque à ce sujet a été rajoutée dans le rapport aux pages 30 et 35. |
| 19 | Verein Bielersee Tourismus | Nein | Die Bedürfnisse des Tourismus sind nicht vertreten worden, es war niemand von Bielersee-Tourismus oder von Tourismus Biel-Seeland in der Arbeitsgruppe. Das zeigt sich schon, dass die Anbindung zur St.Petersinsel in allen Plänen immer von Ligerz aus eingezeichnet ist. Es macht doch keinen Sinn, mit dem Zug bis Twann zu fahren, auf den Bus bis Ligerz umzusteigen und dann das Schiff zur St.Petersinsel zu nehmen. Twann hat die kürzesten Verbindungen am ganzen Bielersee zwischen Bahnhof und Schiffplände. Wenn der Kreuzungspunkt der Züge um 3 Minuten verschoben werden soll, dann liesse sich in Twann ein touristischer Mini-Hub mit Lastrichtung Biel errichten. Die BSG müsste ihre Fahrpläne minimal anpassen. | x | | | Der Tourismus wurde in der Begleitgruppe durch Jura bernois tourisme und den Parc Chasseral vertreten. Das Grundangebot des ÖV ist auf den Berufs- und Schulverkehr ausgerichtet. Die Bedürfnisse des Tourismus wurden aber soweit möglich berücksichtigt (u.a. im Beurteilungskriterium "Attraktivität des Angebots für den Tourismus"). Das vorgeschlagene Konzept ist mit einem touristischen "Mini-Hub" in Twann vereinbar. |
| 20 | VCS Regionalgruppe Biel | Eher ja | Der Verlust der Ligerzer von einer Fahrt ohne Umsteigen nach Biel und Neuchâtel kann so nur bedingt reduziert werden. Aber besser | x | | | |
| 21 | Particulier 1 (Prêles) | Plutôt oui | Oui, mais si il faut modifier la proposition, alors il faut revenir à la ligne 132 actuelle améliorée et complétée par une navette Schafis - Ligerz -Twann (variante 1A) : - pas ou peu de risque de retard, donc correspondances garanties à Twann - enfants de Schafis et Ligerz transportés à l'école à Twann - augmentation des coûts supportables Oui, totalement d'accord. Mais si pas possible, alors la variante 1A doit être privilégiée. (Entre Le Landeron et La Neuveville, il y a déjà le train. Les gares sont à max. 20 minutes à pied, 5 minutes à vélo.) | | | | Voir réponse à la question 5 |
| 22 | Privatperson 2 (Schafis) | Eher ja | Ich gehe nicht davon aus, dass der Halbstundentakt des Busses zwischen Twann und Ligerz über den ganzen Tag und über das ganze Jahr aus angeboten wird. Bis jetzt fahren die Regionalzüge Biel-Neuchatel auch nicht immer im Halbstundentakt. Und das Vinifuni macht "Winterpause" mit Stundentakt. | x | | | Der Halbstundentakt ist nur in den Hauptverkehrszeiten vorgesehen. |
| 23 | Privatperson 3 | Ja | | x | | | |
| 24 | Particulier 4 | Non | Voir ma prise de position au point 7 | x | | | |

Frage 6: Schlussfolgerungen: Sind Sie mit den Schlussfolgerungen einverstanden? (Kapitel 6)

Question 6 : Conclusions : Êtes-vous d'accord avec les conclusions? (Chapitre 6)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|----------------------------|--------------------|--|-------------------------|----------------------------------|--|--|
| 25 | Privatperson 5 (Schafis) | Eher ja | Der Fahrplan des Bus nach Schafis muss bis Mitternacht gewährleistet sein. Konzerte, Aktivitäten in Kultur und Sport, auch für die Jugend (!) muss per ÖV erreicht werden können. | x | | | Das Konzept weist die Machbarkeit eines Tagesfahrplans nach, definiert aber noch nicht die künftigen Betriebszeiten. Diese werden von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 beantragt. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grosse Rat. |
| 26 | Privatperson 6 | Ja | | x | | | |
| 27 | Privatperson 7 (Ligerz) | Ja | | x | | | |
| 28 | Privatperson 8 (Diesse) | Nein | | x | | | |
| 29 | Particulier 9 | Plutôt non | | x | | | |
| 30 | Particulier 10 | Non rempli | | x | | | |
| 31 | Privatperson 11 (Hagneck) | Eher nein | | x | | | |
| 32 | Particulier 12 | Plutôt oui | | x | | | |
| 33 | Privatperson 13 | Nicht ausgefüllt | | x | | | |
| 34 | Privatperson 14 (Prêles) | Nein | | x | | | |
| 35 | Particulier 15 | Non | Nous avons des représentants politiques qui devraient avoir une vision à long terme pour desservir le Plateau de Diesse ainsi que créer une liaison de bus avec la commune d'Orvin car il n'existe aucune autre desserte possible. Avec cette liaison, les touristes auraient la possibilité de rejoindre Biemme ou vice versa le Plateau par les différentes lignes de bus existantes. | x | | | Une liaison bus vers Biemme depuis le plateau de Diesse a bien été étudiée (famille de variante 2X) mais a été écartée au 1er tour de l'évaluation (coûts importants et temps de parcours insuffisamment attractifs). |
| 36 | Privatperson 16 (Prêles) | Ja | wenn Shuttlebus wie ich erwähnt habe, nicht eine Variante ist. | x | | | |
| 37 | Particulier 17 (Prêles) | Plutôt oui / Non | Voir ma lettre: la mise en service du tunnel ferroviaire de Gléresse ne doit pas s'accompagner de la fermeture de la halte ferroviaire de Gléresse. Une projection du trafic routier qui sera généré lorsque Gléresse n'aura plus de halte ferroviaire manque à votre travail. Le citoyen aimerait savoir pourquoi nous n'avons pas été consultés quant à l'option de garder le tronçon de rail ou de garder la halte ? | x | | | Voir réponse à la question 1 |
| 38 | Privatperson 18 (Ligerz) | Eher ja | | x | | | |
| 39 | Privatperson 19 | Nein | Es fehlt die Zusage, dass die Züge in Twann resp. La Neuveville den Bus abwarten. Schon jetzt kennt man ja dieses Problem mit der SBB. Viele Reisende sind in Biel auf Anschlusszüge angewiesen und werden immer wieder zu spät an Treffen und zum Arbeitsplatz kommen. | x | | | Die im Konzept vorgesehenen Reise- und Umsteigezeiten sind in der weiteren Planung zu überprüfen. Dies wurde im Bericht klargelegt (siehe Seiten 30 und 35). |
| 40 | Particulier 20 | Plutôt oui / Non | Vous devez proposer une solution qui équivaut au minimum à l'offre actuelle actuelle en temps de déplacement du Plateau à Biemme et en nombre de transbordements. | x | | | Cette volonté est partagée et le concept proposé est celui qui répond au mieux à cela en tenant compte des nombreuses contraintes existantes. |
| 41 | Particulier 21 | Non rempli | | | | | |
| 42 | Particulier 22 | Plutôt non | Dans les conclusions, il n'est pas mentionné la variante 1D. Je trouve ces conclusions peu claires | | x | | Ok, il sera formellement fait mention de la variante "1D" dans la conclusion et un paragraphe a été rajouté. |
| 43 | Privatperson 23 (Lamboing) | Nein | | x | | | |
| 44 | Particulier 24 (Diesse) | Plutôt non | | x | | | |
| 45 | Privatperson 25 | Nein | 1) Gegenüber der aktuellen Lage verliert der ÖV für das Plateau de Diesse an Attraktivität. -Mehr Umsteigen, -Längere fahrzeiten, -Weniger Anschlussgarantie! 2) Die Schülertransporte sind noch nicht wirklich gelöst, insbesondere für die Anbindung des neuen Schulstandorts in Prêles. 3) Wieso wurde das Beibehalten des Schienennetzes bei Ligerz für den Regionalzug nicht berücksichtigt? | x | | | 1) Der Wegfall der Bahnanbindung ist zweifellos ein Nachteil für Ligerz und das Plateau de Diesse. Das vorgeschlagene Konzept bringt aber auch Verbesserungen (Erschliessung von derzeit nicht bedienten Gebieten und Optimierung der Fahrzeiten in Richtung Neuchâtel für Gebiete, die eher nach Westen als nach Osten ausgerichtet sind). 2) Siehe Antworten zu Eingabe 15 3) Siehe Antwort zu Frage 3 |
| 46 | Privatperson 26 (Schafis) | Eher ja | | x | | | |
| 47 | Privatperson 27 (Ligerz) | Ja | | x | | | |

Frage 6: Schlussfolgerungen: Sind Sie mit den Schlussfolgerungen einverstanden? (Kapitel 6)

Question 6 : Conclusions : Êtes-vous d'accord avec les conclusions? (Chapitre 6)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---------------------------|--------------------|---|-------------------------|----------------------------------|--|--------------------|
| 48 | Privatperson 28 | Nein | <p>1) Gegenüber der aktuellen Lage verliert der ÖV für das Plateau de Diesse an Attraktivität.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mehr Umsteigen, - Längere Fahrzeiten, - Weniger Anschlussgarantie! <p>2) Die Schülertransporte sind noch nicht wirklich gelöst, insbesondere für die Anbindung des neuen Schulstandorts in Prêles.</p> <p>3) Wieso wurde das Beibehalten des Schienennetzes bei Ligerz für den Regionalzug nicht berücksichtigt? Wesentliche Potenziale wurden nicht berücksichtigt. Wenn bspw. die Energiepreise weiter steigen - was wahrscheinlich ist - werden mehr Menschen auf ÖV umsteigen. Darum lohnt es sich in die ATTRAKTIVITÄT des Netzes zu investieren.</p> | x | | | Siehe Antwort 45 |
| 49 | Privatperson 29 (Schafis) | Ja | | x | | | |

Frage 7: Weitere Bemerkungen: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Studie und zu den Ergebnissen?

Question 7 : Autres remarques : Avez-vous d'autres remarques concernant le rapport et les résultats?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennhinnahme relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---|--------------------|---|------------------------|----------------------------------|--|--|
| 1 | Arch | | | | | | |
| 2 | Gals | | | | | | |
| 3 | Gampelen | | Keine Bemerkungen | x | | | |
| 4 | Ins | | Die Gemeinde Ins ist nicht direkt tangiert. | x | | | |
| 5 | Ipsach | | Wir haben keine weiteren Bemerkungen. | x | | | |
| 6 | Kallnach | | Nein. | x | | | |
| 7 | Le Landeron | | Quel sera le répondant de la CRT bernoise en cas de poursuite des démarches pour l'implantation d'arrêt/s supplémentaire/s sur la route de La Neuveville au Landeron et d'une éventuelle adaptation des horaires scolaires des cycles 1 et 2 ? | x | | | La répondante de la CRT sera la co-secrétaire de la CRT1 responsable de la partie Jura bernois (Fanny Farron) |
| 8 | Ligerz | | | | | | |
| 9 | Lignièeres | | Non. | x | | | |
| 10 | Nods | | | | | | |
| 11 | Orvin | | La variante retenue n'a pas d'impact sur notre commune du point de vue des transports publics, étant donné que la plupart des utilisateurs des transports publics se rendent sur la ville de Biemme. | x | | | |
| 12 | Plateau de Diesse | | <p>1) La mise en place de la ligne de bus partant de Nods en passant par Le Landeron pour aller à Douane n'est pas pertinente. La majorité des usagers de la ligne passant par Lignière et Nods se rendent sur Neuchâtel. La ligne actuelle est certainement suffisante.</p> <p>2) Les risques de retard liés aux aléas de la météo, en particulier en hiver, sont réels. La ligne du funiculaire va être pénalisée si ces retards se répètent régulièrement.</p> <p>3) Les temps d'arrêt sont trop courts pour les personnes âgées et à mobilité réduite (2 minutes à chaque arrêt)</p> <p>4) La liaison du funiculaire doit être assurée par une navette efficace entre La Neuveville et Douane et vice versa sans rajouter des kilomètres à cette ligne. Cette navette doit favoriser les pendulaires en particulier en direction de Biemme pour réduire le trafic routier intense sur le Plateau de Diesse ainsi que le tourisme.</p> <p>5) Manque de dessertes à partir de 20.30 pour favoriser la mobilité douce de chacun (Jeunes- pendulaires...)</p> <p>6) En annexe: Un plan de dessertes et de parcours en particulier pour les lignes desservant les collèges du Plateau de Diesse aux heures de début et de fin des cours ainsi que la navette La Neuveville Douanne.</p> | | | | <p>1) Le concept proposé cherche à repenser l'ensemble de l'offre en TP dans la région après la fermeture de la gare de Gléresse et cherche avant tout à répondre à la demande. De ce fait, et selon plusieurs critères, le concept retenu privilégie la meilleure variante.</p> <p>2) Les conditions locales (gabarits de chaussées et rallongement des temps de parcours en heures de pointe) ont été prises en compte dans l'analyse.</p> <p>3) Concernant les correspondances, les études de détail devront définir dans quelle mesure il est possible de détendre celles qui sont les plus serrées. Ceci a été précisé dans le rapport (cf. pages 30 et 35)</p> <p>4) Le Vinifuni reste central dans le concept d'offre proposé, notamment pour les liaisons entre le plateau de Diesse et Biemme.</p> <p>5) Le concept recommandé démontre la faisabilité d'un horaire journalier, mais ne définit pas encore les futurs horaires d'exploitation. Ceux-ci seront commandés par la CRT1 dans le cadre du concept d'offre régionale 2027-2030. Une consultation publique sera à nouveau organisée à cet effet. La décision finale revenant au Grand Conseil.</p> <p>6) La variante décrite correspond à la variante 1C, qui a été écartée au 1er tour (surtout en raison du manque d'efficacité en termes d'exploitation d'une navette entre La Neuveville et Twann, voir également réponse 18 à la question 4).</p> |
| 13 | Twann-Tüscherz | | <p>1) Der Grundauftrag Ersatz ÖV-Anbindung Ligerz SBB wurde verfehlt. Das Angebot deckt nicht die Bedürfnisse von Twann und Ligerz. Der letzte Bus von Ligerz nach Twann fährt um 20.22 Uhr in Ligerz ab. Der letzte Bus von Twann nach Ligerz fährt um 20.32 Uhr in Twann los. Dies bedeutet, dass alle Ligerzer, die zu einem späteren Zeitpunkt nach Hause kehren, ihr Auto in Twann parkieren werden, damit sie ab 20.30 Uhr noch nach Hause kommen. In Twann gibt es jetzt schon zu wenig Parkplätze und während den Bauarbeiten werden noch weitere gestrichen. Private und touristische Anbindungen von und nach Ligerz müssen an den allgemeinen Fahrplan angepasst werden! (5.00-24.00 Uhr).</p> <p>2) Kap. 2.4. Abb 9: Diese Prozente können nicht stimmen. Verkehrsbeziehungen von Twann Richtung</p> | x | | | <p>1) Das Konzept weist die Machbarkeit eines Tagesfahrplans nach, definiert aber noch nicht die künftigen Betriebszeiten. Diese werden von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 beantragt. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grossen Rat.</p> <p>2) Abbildung 9 wird korrigiert.</p> |
| 14 | Service des transports (NE) | | Le canton de Neuchâtel salue la démarche effectuée par la CRT1 en lien avec la problématique de suppression de la halte de Gléresse. Nous remercions les partenaires pour la bonne collaboration, qui a conduit à des résultats de grande qualité. | x | | | |
| 15 | Syndicat de la Communauté scolaire du Plateau de Diesse | | Il nous paraît indispensable que la possibilité d'un arrêt de bus devant le nouveau collège de Prêles soit étudié non seulement pour des raisons de sécurité mais également pour des raisons pratiques au niveau de l'organisation scolaire. | | x | | Cela sera fait mention dans le rapport. (cf. page 33) |
| 16 | PostAuto AG Gebiet Mitte | | | | | | |

Frage 7: Weitere Bemerkungen: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Studie und zu den Ergebnissen?

Question 7 : Autres remarques : Avez-vous d'autres remarques concernant le rapport et les résultats?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennhinnahme relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|-------------------------------|--------------------|--|------------------------|----------------------------------|--|---|
| 17 | AareSeeland mobil AG | | Nur zwei kleine redaktionelle Hinweise: "vinifuni" wird immer klein geschrieben. Abbildung wird im deutschen Bericht häufig falsch (klein) geschrieben. Ansonsten herzlichen Dank für die gute Arbeit und die gute Einbindung der verschiedenen Anspruchsgruppen in dieser nicht einfachen Angelegenheit. | | x | | Die Fehler werden überall korrigiert. |
| 18 | Conseil du Jura bernois (CJB) | | 1) Le fait qu'une cadence à la demi-heure des trains sera possible après la construction du tunnel de Ligerz est souvent mentionné par les autorités. Qu'en est-il vraiment et quelles conséquences cela pourrait avoir sur la variante retenue ? 2) Concernant l'information sur cette nouvelle offre de transport, le CJB indique qu'il faudra convaincre que ces transports publics sont une bonne option et que les usagés les utilisent. Pour ce faire, il faudra mettre en place une bonne information/communication. Quelles sont les pistes envisagées ? | x | | | 1) Le tunnel de Gléresse permet en principe d'assurer la cadence semi-horaire sur l'ensemble de la ligne. C'est le Grand Conseil qui décidera si elle doit être introduite. Le concept de bus proposé est compatible avec une cadence à la demi-heure du train. 2) La communication sur l'offre incombe en premier lieu aux entreprises de transport et aux communes. |
| 19 | Verein Bielersee Tourismus | | Die Kästchen lassen sich nicht sauber ausfüllen. Es stellt sich die Frage, wieso der Tourismus am Bielersee nicht berücksichtigt wurde, aber sehr wohl Jura bernois Tourisme | x | | | Jura bernois Tourisme wurde wegen der Busverbindung zum Chasseral einbezogen. Bezüglich des Tourismus am Seeufer wurde davon ausgegangen, dass dieser durch die Gemeinden Ligerz und Twann-Tüscherz ausreichend abgedeckt wird. |
| 20 | VCS Regionalgruppe Biel | | | x | | | |
| 21 | Particulier 1 (Préles) | | Lettre de lecteur en annexe | x | | | |
| 22 | Privatperson 2 (Schafis) | | Busverbindungen werden abends immer früher eingestellt, als Zugverbindungen. Wieso dies so ist, ist mir nicht klar. Es wäre wünschenswert, wenn der Fahrplan auch abends noch mit einer guten Qualität (Anschlüsse) für Ligerz und das Plateau de Diesse aufrecht erhalten würde. Erst so kann der öV wirklich auch attraktiv werden. | x | | | Wird von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 geprüft. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grosse Rat. |
| 23 | Privatperson 3 | | Nein | x | | | |
| 24 | Particulier 4 | | 1) La variante retenue sonnera à mon avis la mort du Vinifuni. 2) La variante proposée est de la théorie pure, en pratique sera absolument impossible de tenir l'horaire prévu avec un bus sur un trajet aussi long que celui proposé par la variante retenue, un temps de battement de deux minutes aux terminus est irréaliste, tant en été (touristes) qu'en hiver (routes verglacées et enneigées) 3) Toutes ces variantes me semblent bien compliquées et je ne comprends pas vraiment pourquoi tout se focalise sur la suppression de la gare de Gléresse. Nous avons présentement à disposition une infrastructure ferroviaire et par bus / Vinifuni pleinement opérationnelle qui dessert la Plateau de Diesse de façon tout à fait satisfaisante, qui pourrait sans autres être maintenue Ma proposition : laisser simplement la gare de Gléresse en service, utiliser toutes les infrastructures existantes pour le trafic régional et faire passer le trafic grandes lignes et marchandises par le nouveau tunnel Merci et meilleures salutations | | | | 1) Le vinifuni reste un maillon clé dans le concept retenu pour les besoins plateau de Diesse et Biemme. 2) Les temps de parcours pris en compte dans l'étude ont été calculés sur la base des temps de parcours réels en heures de pointe et validés par CarPostal. Les conditions locales (gabarits de chaussées et rallongement des temps de parcours en heures de pointe) ont été prises en compte dans l'analyse. 3) La suppression de la gare de Gléresse a été décidée dans le cadre de la planification ferroviaire d'ordre supérieur (aménagement de la double voie sur la ligne du pied du Jura) et sa remise en question n'est plus à l'ordre du jour. |
| 25 | Privatperson 5 (Schafis) | | Vielen Dank für den Einblick in diese komplexe Arbeit. Wir bitten Sie, alle Beteiligten Gruppen, besonders auch der Tourismus mit den Treberwurst Angeboten der Schafiser Rebbauem zu berücksichtigen. | x | | | Das Grundangebot des ÖV ist auf den Berufs- und Schulverkehr ausgerichtet. Die Bedürfnisse des Tourismus wurden aber soweit möglich berücksichtigt (u.a. im Beurteilungskriterium "Attraktivität des Angebots für den Tourismus"). |
| 26 | Privatperson 6 | | | x | | | |
| 27 | Privatperson 7 (Ligerz) | | | x | | | |

Frage 7: Weitere Bemerkungen: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Studie und zu den Ergebnissen?

Question 7 : Autres remarques : Avez-vous d'autres remarques concernant le rapport et les résultats?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---------------------------|--------------------|---|-------------------------|----------------------------------|--|--|
| 28 | Privatperson 8 (Diesse) | | <p>1) Mit der Verlängerung der Reisezeit Diesse - Biel bin ich gar nicht zufrieden !! Mit dieser Variante werden noch weniger Menschen mit dem ÖV reisen ! Es wäre jetzt die Chance mit einem breitgefächerten Bussystem mehr Menschen zu bewegen, mit dem ÖV zu fahren .</p> <p>2) Meiner Meinung nach, sollte die Variante über Twann Abbildung 47 und Orvin Abbildung 43 als zusätzliche Buslinien geplant werden !!!</p> | x | | x | <p>1) Der Wegfall der Bahnanbindung ist zweifellos ein Nachteil für Ligerz und das Plateau de Diesse. Das vorgeschlagene Konzept bringt aber auch Verbesserungen (Erschliessung von derzeit nicht bedienten Gebieten und Optimierung der Fahrzeiten in Richtung Neuchâtel für Gebiete, die eher nach Westen als nach Osten ausgerichtet sind).</p> <p>2) Eine Busverbindung zwischen Biel und dem Plateau de Diesse wurde geprüft (Varianten 2X), jedoch aus Kostengründen sowie aufgrund der unattraktiven Fahrzeiten nicht weiterverfolgt.</p> |
| 29 | Particulier 9 | | En espérant que la variante retenue ne condamnera pas le funi surtout que le Plateau de Diesse est très mal desservi en rapport à d'autres régions. | x | | | Le vinifuni reste central dans le concept d'offre proposé, notamment pour les liaisons entre le plateau de Diesse et Biemme. |
| 30 | Particulier 10 | | je me permets de juste vous donner mon avis concernant la suppression de la gare de Ligerz et je pense que l'idéal serait une navette Ligerz-Twann c'est tout ! | x | | | La suppression de la gare de Gléresse a été décidée dans le cadre de la planification ferroviaire d'ordre supérieur (aménagement de la double voie sur la ligne du pied du Jura) et sa remise en question n'est plus à l'ordre du jour. La variante 1D est globalement plus intéressante que la 1A car elle introduit, en plus de la liaison entre Gléresse et Twann, une liaison directe entre Schafis et La Neuveville qui permet de desservir tout l'est de la commune de La Neuveville. |
| 31 | Privatperson 11 (Hagneck) | | <p>1) Mir fehlt in der Analyse die Befragung der Bevölkerung / des Gewerbes (Restaurants, Hotels) / Tourismusorganisationen, sowohl in den betroffenen Regionen wie auch im ganzen Seeland. Für mich als Bewohner der Bielerseeregion ist das Plateau de Diesse ein willkommenes Ausflugsziel. Mit der gewählten Bestvariante wird der Anfahrtsweg mit ÖV noch länger, das Ziel verliert deshalb an Attraktivität.</p> <p>2) Ich würde es deshalb begrüßen, wenn die Variante 3 noch einmal eingehend geprüft und anschliessend die gewählte Bestvariante und eine ausgearbeitete Variante 3 von einer grossen Bevölkerungsbefragung gewichtet würde.</p> | x | | x | <p>1) Das Grundangebot des ÖV ist auf den Berufs- und Schulverkehr ausgerichtet. Die Bedürfnisse des Tourismus wurden aber soweit möglich berücksichtigt (u.a. im Beurteilungskriterium "Attraktivität des Angebots für den Tourismus").</p> <p>2) Eine Busverbindung von Twann via Twannberg nach Lampoing (Varianten 3) wurde geprüft, jedoch aufgrund der schlechteren Bewertung im Vergleich zu den anderen Varianten nicht weiterverfolgt.</p> |
| 32 | Particulier 12 | | | | | | |
| 33 | Privatperson 13 | | <p>Auf Umwegen bin ich an den Fragebogen zur geplanten Neugestaltung des Verkehrs nach Eröffnung des Ligerztunnels und Schliessung des Bahnanschlusses von Ligerz gekommen. Ich vertrete keine Institution, möchte aber einen Aspekt unterstreichen, der in der neuen Variante zum Zug kommt, aber nicht explizit genannt ist.</p> <p>Für die Einwohner von Schafis/Chavannes ist es sehr wichtig, dass die neue Buslösung durchgängig und nicht nur auf Twann, sondern auch und vor allem auf La Neuveville ausgerichtet ist. Für Benützer des Öffentlichen Verkehrs hätte sich sonst die groteske Situation ergeben, dass die Nutzung der Gemeindeinfrastruktur (Gemeindeverwaltung, Geschäfte) nur via Umweg über zwei Gemeinden (Ligerz und Twann-Tüscherz) möglich geblieben wäre. Der gewählte Vorschlag ist zwar für die Strecke Schafis - La Neuveville weniger dicht, aber aus meiner Sicht doch ausreichend, um den politischen und ökonomischen Zusammenhang zu sichern.</p> | x | | | Mit dem vorgeschlagenen Konzept wird Schafis neu durch eine Bushaltestelle erschlossen und verfügt über zwei Verbindungen pro Stunde auf den Zug in Twann (mit Anschlüssen nach Biel und La Neuveville) sowie eine direkte Verbindung pro Stunde nach La Neuveville. |
| 34 | Privatperson 14 (Prêles) | | <p>Ich freue mich sehr auf die weitere Entwicklung und wünsche gutes Gelingen!</p> <p>la correspondance à Douanne avec la Ligne 132b pour les voyageurs du Vinifuni n'est pas assurée!!!!!!</p> <p>Le trajet est beaucoup trop long, passer des zones à 30 km/h et avec des stops entre la Neuveville et Gléresse.</p> <p>Pour assurer la correspondance à Douanne des voyageurs (touristes, écoliers, retraités) du Vinifuni, c'est absolument nécessaire une navette spéciale de Gléresse/Douanne.</p> | x | | | Les temps de parcours prévus ont été calculés sur la base des temps de parcours réels et confirmés par CarPostal. Ils doivent être vérifiés dans la planification ultérieure. Cela sera précisé dans le rapport final (cf. pages 30 et 35). |
| 35 | Particulier 15 | | La mise en place d'une navette automatique sur les rails existants de quart d'heure en quart d'heure dans les 2 sens Gléresse - Douanne ou Douanne - Gléresse devrait coûter à long terme moins cher que la mise en place de tout un réseau de bus qui circuleront à moitié vide la plupart du temps. Alors qu'une navette sur rails (existants aujourd'hui) pourra être plus rentable à long terme. Par exemple, un wagon ancien comme dans certaines stations bernoises (Mürren) ou valaisanne (Salvan Les Marécottes, Zermatt) pourrait faire office de transport pour les habitants du Plateau ainsi que pour les touristes de passage dans notre magnifique région. | | | x | Voir réponse à la question 2 |

Frage 7: Weitere Bemerkungen: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Studie und zu den Ergebnissen?

Question 7 : Autres remarques : Avez-vous d'autres remarques concernant le rapport et les résultats?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | Berücksichtigt berücksichtigt | Pris en compte pris en compte | Nicht berücksichtigt nicht berücksichtigt | Non pris en compte non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|--------------------------|--------------------|--|-------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--|--|---|
| 36 | Privatperson 16 (Prêles) | Ja / Eher nei | | | | | | | |
| 37 | Particulier 17 (Prêles) | | <p>Voir ma lettre et merci de la transmettre aux membres de la commission.</p> <p>1) Ma première remarque concerne les CFF et la commission CRT. Cette dernière n'avait pas fini de siéger et aucune décision n'était prise que les CFF avaient déjà affiché en format mondial à la gare de Gléresse qu'un bus ferait la navette entre Gléresse et Douanne". Comment est-ce possible ? J'ai dès lors le sentiment que la commission a été une commission alibi.</p> <p>2) Ma seconde remarque concerne la promesse de rendre au bien public les m2 de terrain qui seraient libérés. J'ai de grands doutes concernant cette promesse et je voudrais savoir (à rendre public svp) comment nous pourrions contrôler que ces terrains reviennent bien à la collectivité et non à des privés de l'immobilier ? Gléresse est en train de devenir un village "golden coast" et je vous prie d'être attentifs aux intérêts villageois plutôt qu'à ceux des propriétaires et futurs propriétaires riverains qui n'attendent que le moment de s'approprier les m2 libérés. J'en veux pour preuve le nouvel immeuble rénové du Lariou.: ils annoncent "accès direct au lac", ce qui suppose qu'ils se sont appropriés les m2 de voie actuelle...cherchez l'erreur !</p> | x | | | | | <p>1) La communication des CFF est à comprendre dans le sens qu'une solution TP serait mise en place pour assurer la desserte de Gléresse. Au final, le concept proposé va effectivement plus loin qu'un bus faisant la navette entre Gléresse et Douanne.</p> <p>2) L'utilisation future des emprises ferroviaires libérées a été définie par les communes de La Neuveville, Gléresse et Douanne-Tüscherz dans un plan directeur supracommunal. Les surfaces libérées seront utilisées pour un chemin piétonnier et cyclable ainsi que pour des vignes et des espaces verts. Le plan directeur peut être consulté</p> |
| 38 | Privatperson 18 (Ligerz) | | Bis 2026 dürfen die schon heute auf dem internationalen Markt erhältlichen, autonom und bidirektional fahrenden Busse hinreichend ausgereift sein, so dass sie für jede der Varianten eingesetzt werden können. Dies sollte bei der Planung der Infrastruktur berücksichtigt werden. Damit können sowohl die Infrastruktur- als auch die Personalkosten des Betriebs erheblich reduziert werden. Denkbar wäre etwa eine zentrale Überwachung des automatisierten Betriebs sowohl der Busse wie auch des Vinifuni. Wenn gewünscht, kann ich gerne passende Hinweise auf entsprechende Angebote geben. | x | | | | | Siehe Antwort zu Frage 2 |
| 39 | Privatperson 19 | | Die nicht einfache Herausforderung ist seit Jahren bekannt, d.h. auch der grosse motorisierte Verkehr an den Sommerwochenenden etc.. Die Platzverhältnisse erlauben bekanntlich keine Busspur und Staus und Verspätungen werden häufig auftreten. Das Verhältnis Zeitaufwand öffentlicher - individualverkehr wird noch schlechter, wie soll damit jemand zum Umsteigen gewonnen werden? | x | | | | | |
| 40 | Particulier 20 | | La solution de garder la ligne actuelle pour les trains régionaux est une solution acceptable, qui offre aux CFF une flexibilité supplémentaire de dépassement des trains rapides, des coûts d'investissement supplémentaires raisonnables par rapport au coût total du projet de tunnel et aucun frais supplémentaire d'exploitation. De plus, le tracé actuel n'apporte rien de plus à la traversée de Gléresse, puisque aujourd'hui déjà, il y a un chemin pour les piétons, une route communale pour les cyclistes et le trafic local. | x | | | | | La suppression de la gare de Gléresse a été décidée dans le cadre de la planification ferroviaire d'ordre supérieur (aménagement de la double voie sur la ligne du pied du Jura) et sa remise en question n'est plus à l'ordre du jour. |
| 41 | Particulier 21 | | <p>1) J'ai essayé de lire le rapport... ce n'est pas évident quand on n'a pas participé à sa rédaction. J'ai cependant quelques remarques à faire:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a-t-on pris en compte les priorités des habitants du Plateau de Diesse (Nods, Lignères et Plateau de Diesse)? - les rapporteurs institutionnels connaissent-ils la réalité des habitants de cette région? - est-on prêt à sacrifier (mise en faillite probable) le funiculaire Gléresse/Prêles? - a-t-on étudié d'autres variantes que la desserte en bus du Plateau par Le Landeron ou La Neuveville? - comment peut-on proposer une ligne de bus qui se terminerait à Diesse? voir la réalité du terrain. - a-t-on étudié la possibilité du maintien de la gare de Gléresse pour tous les trafics régionaux? - a-t-on pris en compte les impératifs des étudiants du Plateau au Gymnase de Bienne? - n'est-ce pas un leurre de penser que la ligne Nods/Gléresse est possible dans le temps imparti? - le fait du doublement de la ligne de transport public (train et bus) entre Le Landeron et Douanne n'est-elle pas un frein à la réalisation de l'ensemble du projet? - comment est concrétisé la volonté du Conseil Fédéral actuel qui vise à un renforcement des lignes locales plutôt que viser à gagner quelques minutes entre Genève et Romanshorn? <p>2) Ma proposition:</p> <ul style="list-style-type: none"> - garder en l'état la gare de Gléresse et la ligne actuelle et ne l'utiliser que pour le trafic régional, en lien avec le transport par funiculaire - faire circuler les trains nationaux et e transport par les nouveaux tunnels prévus. - relier par une correspondance le Plateau de Diesse à Orvin pour développer un rapport régional nécessaire. | x | | | | | <p>Les aspects mentionnés ont été pris en compte dans les analyses. Le concept proposé cherche à repenser l'ensemble de l'offre en TP dans la région après la fermeture de la gare de Gléresse et cherche avant tout à répondre à la demande. De ce fait, et selon plusieurs critères, le concept retenu privilégie la meilleure variante. Le Vinifuni reste central dans le concept d'offre proposé, notamment pour les liaisons entre le plateau de Diesse et Bienne. Les temps de trajet et de correspondance prévus dans le concept doivent être vérifiés dans la planification ultérieure.</p> <p>2) La suppression de la gare de Gléresse a été décidée dans le cadre de la planification ferroviaire d'ordre supérieur (aménagement de la double voie sur la ligne du pied du Jura) et sa remise en question n'est plus à l'ordre du jour. Une liaison bus vers Bienne depuis le plateau de Diesse a bien été étudiée (famille de variante 2X) mais a été écartée au 1er tour de l'évaluation (coûts importants et temps de parcours insuffisamment attractifs).</p> |
| 42 | Particulier 22 | | A mon avis la variante 1D avec une navette entre Gléresse et Douanne est très bien. Puisque les circonstances nous poussent à le faire, j'ajouterais la liaison entre Lamboing et Orvin, pour connecter la ligne 70 à destination de Bienne. | | | | | x | Rajouter au concept 1D une liaison supplémentaire du Plateau de Diesse vers Bienne n'est pas envisageable pour des raisons de coûts. |

Frage 7: Weitere Bemerkungen: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Studie und zu den Ergebnissen?

Question 7 : Autres remarques : Avez-vous d'autres remarques concernant le rapport et les résultats?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|-------------------------------|--------------------|--|-------------------------|----------------------------------|--|--|
| 43 | Privatperson 23 (Lamboing) | | <p>1) Aufhebung Bahnstation Ligerz kann nicht akzeptiert werden. 4000 Personen sind nur beschränkt am OeV angeschlossen. Nicht Erreichen der ICE ab Biel nach Zürich / IR nach Bern ist garantiert. Auch die Gymi-Schüler dürften Probleme haben das Gymi in Biel rechtzeitig zu erreichen. Die Linie 132b kann die Anschlüsse in Twann nach Biel nicht garantiert werden. Mit dem Vinifuni muss eine separate Buslösung gefunden werden. Ein Klein Bus betrieb Ligerz-Twann sollte eine vernünftige Lösung sein.</p> <p>2) Alternative Busbetrieb Prêles . Lamboing - Twann mit Umsteigen der Passagiere Nods - Diesse in Lamboing-Scierie!!!!</p> | x | | | <p>1) Die Aufhebung der Bahnstation Ligerz wurde im Rahmen der übergeordneten Bahnplanung (Doppelspurausbau auf der Jurasüdfusslinie) beschlossen und steht nicht mehr zur Diskussion. 2) Eine Busverbindung von Twann via Twannberg nach Lamboing (Varianten 3) wurde geprüft, jedoch aufgrund der schlechteren Bewertung im Vergleich zu den anderen Varianten nicht weiterverfolgt.</p> |
| 44 | Particulier 24 (Diesse) | | <p>1) Je trouve le temps de 2 minutes pour changer de transport à la gare de Twann trop court. Il suffit que le bus ait un tout petit peu de retard et c'est fichu, on doit attendre la prochaine correspondance. Ce temps est beaucoup trop court pour permettre un transfert acceptable (pensez aux personnes âgées) et n'est pas adapté.</p> <p>2) De plus, je trouve une drôle d'idée de faire passer le bus dans les rues de la zone résidentielle de la Neuveville (zone 30); Pourquoi ne pas le faire passer sur la route cantonale? Quelle partie de temps et combien de complications!</p> <p>3) Le trajet en bus Nods-Le Landeron-la Neuveville-Twann est beaucoup trop long. Il faudrait pouvoir prendre le train à la Neuveville, soit en direction de Neuchâtel, soit en direction de Biemme. Or, si j'ai bien compris, c'est à cause d'un "noeud" ferroviaire qui ne peut être déplacé de Twann à la Neuveville..... Alors faisons une ligne Lamboing-Twann (comme il est déjà pratiqué quand le funiculaire est en révision) ou mieux encore, repenser à la ligne Lamboing-Orvin, qui nous permettrait une liaison avec Biemme tout à fait acceptable.</p> <p>3) La variante retenue ne me convainc pas et je crains que nous soyons encore plus éloignés de Biemme que nous le sommes déjà maintenant.</p> | | x | | <p>1) Concernant les correspondances, il s'agira de voir dans quelle mesure il est possible de détendre certaines de ces correspondances.</p> <p>2) Le but du passage du bus au cœur des quartiers résidentiels de l'est de la Neuveville est de les desservir au mieux. Si le bus restait sur la RC, les 400m de distance et 25m de dénivelé avec le chemin du Stand seraient rédhibitoire pour bon nombre d'usagers.</p> <p>3) Le trajet en bus entre les deux terminus (Nods et Twann) est effectivement long et peu attractif. Mais il est également peu demandé. En fait, les objectifs de la ligne sont de desservir au mieux les territoires et d'offrir différentes possibilités de rabattement sur le train; la plupart des usagers du bus n'utiliseront ainsi qu'un tronçon de la ligne. Les options de lignes bus entre le plateau de Diesse et Twann ou Biemme ont été analysées mais n'ont pas été retenues, car d'un moins bon rapport coûts-bénéfice que d'autres variantes, de même que la liaison avec Orvin.</p> |
| 45 | Privatperson 25 | | <p>1) Die Schneeverhältnisse im Winter müssen mit berücksichtigt werden. Der Bus aus Nods über Lignières wird wegen den Strassenverhältnissen oft Verspätungen haben. Es braucht einen unabhängigen Pendelbus zwischen La Neuveville und Twann, damit die Personen die das Vinifuni benutzen, oder in Schafis oder Ligerz wohnen auch im Winter einen garantierten Anschluss nach Biel oder Neuchâtel haben.</p> <p>2) Forderungen: - Umsteigezeit in Twann 3-4 Minuten - Keine Aufhebung der Verbindung Nods-Lignières; - Keine Aufhebung der Verbindung Prêles (Camping) - La Neuveville</p> | x | | | <p>1) Le respect des horaires sera à surveiller (comme pour chaque ligne) et des mesures devront être prises si la situation ne devait pas être satisfaisante (interventions sur les infrastructures routières pour prioriser les bus ou ajustement de l'itinéraire de la ligne). Voir également réponse à la question 1.</p> <p>2) Concernant les correspondances, il s'agira de voir dans quelle mesure il est possible de détendre certaines de ces correspondances. La liaison Nods - Lignières n'est pas proposée systématiquement dans le concept de base, car la demande ne le justifie pas (les habitants de Nods ont l'alternative de la ligne 132) et pour offrir des détentés d'horaires permettant aux bus de se remettre à l'heure. La même offre qu'aujourd'hui est maintenue sur la liaison Prêles - La Neuveville.</p> |

Frage 7: Weitere Bemerkungen: Haben Sie weitere Bemerkungen zur Studie und zu den Ergebnissen?

Question 7 : Autres remarques : Avez-vous d'autres remarques concernant le rapport et les résultats?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar Commentaire | Kennzeichnung relevé | berücksichtigt pris en compte | nicht berücksichtigt non pris en compte | Antwort Réponse |
|-----|---------------------------|--------------------|---|-------------------------|----------------------------------|--|---|
| 46 | Privatperson 26 (Schafis) | | <p>1) Es ist erfreulich, dass der Bahnhof Ligerz durch eine Busverbindung ersetzt wird.</p> <p>2) Die Bus-Haltestelle Schafis ist am vorgesehenen Ort, beim Hafen ok. eine vorherige Studie sah die Haltestelle direkt vor unserem denkmalgeschützten Haus, dem Weingut Schlössli, vor, was inakzeptabel wäre.</p> <p>3) Die letzte Busverbindung nach Twann ist um 20.22 h vorgesehen. Wie kommen die vielen Treberwurstleute im Januar - März nach halb neun am Abend nach Twann auf den Zug?</p> | x x x | | | <p>2) Die Lage der Haltestelle ist nicht Gegenstand des Knozepts und muss in einer nachfolgenden Detailstudie festgelegt werden.</p> <p>3) Das Konzept weist die Machbarkeit eines Tagesfahrplans nach, definiert aber noch nicht die künftigen Betriebszeiten. Diese werden von der RVK 1 im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts 2026-2029 beantragt. Dazu wird es wiederum eine öffentliche Mitwirkung geben. Der abschliessende Entscheid liegt beim Grossen Rat.</p> |
| 47 | Privatperson 27 (Ligerz) | | Siehe 5. | x | | | |
| 48 | Privatperson 28 | | <p>1) Ich habe den Eindruck gewonnen, dass die Mitwirkenden wohl kaum einmal das ÖV Netz benutzt haben. Dieser Eindruck wird dadurch verstärkt, dass ich noch nie die Vertreterinnen und Vertreter vom Plateau de Diesse im Funi oder im Bus oder Zug gesehen habe. Das ist schade, weil mit praktischer Erfahrung ein besseres Konzept resultiert hätte.</p> <p>2) Die Schneeverhältnisse im Winter müssen mit berücksichtigt werden. Der Bus aus Nods über Lignières wird wegen den Strassenverhältnissen oft Verspätung haben. Es braucht einen unabhängigen Pendelbus zwischen La Neuveville und Twann, damit die Personen die das Vinifuni benutzen, oder in Schafis oder Ligerz wohnen auch im Winter einen garantierten Anschluss nach Biel oder Neuchâtel haben</p> <p>3) Forderungen: - Rückkommen auf Regionalzug-Variante (Auch als Rückfallvariante zum Tunnel) - Umsteigezeit in Twann 3-4 Minuten - Integrieren Strecke Lamboing-Orvin-Biel - Keine Aufhebung der Verbindung Nods – Lignières; - Keine Aufhebung der Verbindung Prêles (Camping) – La Neuveville</p> <p>Besten Dank für die Möglichkeit zu antworten.</p> | x | | | <p>2) Siehe Antwort 42</p> <p>3) Siehe Antwort 42 Eine Busverbindung zwischen Biel und dem Plateau de Diesse wurde geprüft (Varianten 2X), jedoch aus Kostengründen sowie aufgrund der unattraktiven Fahrzeiten nicht weiterverfolgt. Die Aufhebung der Bahnstation Ligerz wurde im Rahmen der übergeordneten Bahnplanung (Doppelspurausbau auf der Jurasüdfusslinie) beschlossen und steht nicht mehr zur Diskussion.</p> |
| 49 | Privatperson 29 (Schafis) | | | x | | | |