

RVK 1

Regionale Verkehrskonferenz
Biel - Seeland - Berner Jura

Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027-2030

Mitwirkungsbericht

21. Januar 2025

CRT 1

Conférence régionale des transports
Bienne - Seeland - Jura bernois

Schéma d'offre régional pour les transports publics 2027-2030

Rapport d'information-participation

21 janvier 2025

Impressum

Auftraggeberin

Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1)

Projektleitung

Thomas Berz, Geschäftsstelle Seeland RVK 1

Fanny Farron, Geschäftsstelle Jura bernois RVK 1 (bis August 2024)

François Wermeille, RVK 1, Geschäftsstelle Jura bernois RVK 1 (ab Oktober 2024)

Begleitgruppe (Vorstand RVK 1)

Ralph Thomas, Präsident

Christophe Gagnebin, Vizepräsident

Corentin Jeanneret, Vertreter Jura bernois.Bienne (à partir de juillet 2024)

Fabien Vorpe, Vertreter Jura bernois.Bienne (à partir de juillet 2024)

Laurent Droz, Vertreter Jura bernois.Bienne (jusqu'en juin 2024)

Jacques Misteli, Vertreter Jura bernois.Bienne (jusqu'en juin 2024)

Petra Frommert, Vertreterin seeland.biel/bienne

Oliver Matti, Vertreter seeland.biel/bienne (ab Januar 2024)

Theres Lautenschlager, Vertreterin seeland.biel/bienne (bis Dezember 2024)

Manuela Perny, Vertreterin seeland.biel/bienne

Daniel Girardin, Vertreter Stadt Biel

Roger Racordon, Leiter Abteilung Infrastruktur Stadt Biel

Kilian Constantin, Vertreter Kanton Bern, AÖV

Auftragnehmer

Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne: Pascal Martin

Büro Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Biel: Felix Dudler

Impressum

Mandant

Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT 1)

Direction de projet

Thomas Berz, secrétariat Seeland CRT 1

Fanny Farron, secrétariat Jura bernois CRT 1 (jusqu'en août 2024)

François Wermeille, secrétariat Jura bernois CRT 1 (à partir d'octobre 2024)

Groupe d'accompagnement (Comité CRT 1)

Ralph Thomas, président

Christophe Gagnebin, vice-président

Corentin Jeanneret, représentant de Jura bernois.Bienne (à partir de juillet 2024)

Fabien Vorpe, représentant de Jura bernois.Bienne (à partir de juillet 2024)

Laurent Droz, représentant de Jura bernois.Bienne (jusqu'en juin 2024)

Jacques Misteli, représentant de Jura bernois.Bienne (jusqu'en juin 2024)

Petra Frommert, représentante de seeland.biel/bienne

Oliver Matti, représentant de seeland.biel/bienne (à partir de janvier 2024)

Theres Lautenschlager, représentante de seeland.biel/bienne (jusqu'en décembre 2024)

Manuela Perny, représentante de seeland.biel/bienne

Daniel Girardin, représentant de la Ville de Bienne

Roger Racordon, responsable du Département des infrastructures – Bienne

Kilian Constantin, représentant du Canton de Berne, OTP

Mandataire

Transitec Ingénieurs-Conseils SA, Lausanne : Pascal Martin

Bureau Dudler, Raum- und Verkehrsplanung, Bienne : Felix Dudler

1 Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027-2030

Die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1) erarbeitet im Auftrag des Kantons Bern alle vier Jahre das Regionale Angebotskonzept öffentlicher Verkehr für Biel, das Seeland und den Berner Jura. Dabei überprüft sie das regionale Bahn- und Busangebot und schlägt Verbesserungen vor.

Das Regionale Angebotskonzept 2027-2030 (RAK 2027-2030) enthält die Anträge der RVK 1 für das regionale ÖV-Angebot in den Fahrplanjahren 2027 bis 2030. Es wurde von der RVK 1 zwischen Juli 2023 bis Juli 2024 erarbeitet und anschliessend in die öffentliche Mitwirkung gegeben. Der vorliegende Mitwirkungsbericht dokumentiert die eingegangenen Mitwirkungseingaben und die Änderungen, die aufgrund der Mitwirkung am RAK 2027-2030 vorgenommen wurden.

Das RAK 2027-2030 und der Mitwirkungsbericht werden der Delegiertenversammlung der RVK 1 am 14. Mai 2025 zum Beschluss vorgelegt. Den definitiven Entscheid über die Anträge fällt der Grosse Rat des Kantons Bern im Frühling 2026.

2 Öffentliche Mitwirkung

Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung war der Bericht «Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027-2030, Schlussbericht vom 13. August 2024».

Die öffentliche Mitwirkung dauerte vom 13. August bis zum 31. Oktober 2024. Die Unterlagen wurden im Internet publiziert und für die Mitwirkung wurde ein Online-Fragebogen zur Verfügung gestellt.

Im Rahmen der Mitwirkung sind 66 Stellungnahmen eingegangen:

- 49 Gemeinden (rund die Hälfte der Gemeinden der RVK 1)

1 Schéma d'offre régional pour les transports publics 2027-2030

La Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT 1) élabore tous les quatre ans, sur mandat du canton de Berne, le schéma d'offre régional pour les transports publics de Bienne, du Seeland et du Jura bernois. Elle examine dans ce cadre les offres de train et de bus actuelles et propose des améliorations.

Le schéma d'offre régional 2027-2030 (SOR 2027-2030) contient les propositions de la CRT 1 pour l'offre régionale de transports publics pour les années 2027 à 2030. Il a été élaboré par la CRT 1 entre juillet 2023 et juillet 2024 et a ensuite été soumis à consultation publique. Le présent rapport de participation documente les contributions reçues et les modifications apportées au SOR 2027-2030 suite à cette consultation.

Le SOR 2027-2030 et le rapport de participation seront soumis pour décision à l'assemblée des délégués de la CRT 1 le 14 mai 2025. La décision définitive concernant les propositions sera prise par le Grand Conseil du canton de Berne au printemps 2026.

2 Participation publique

La participation publique a porté sur le rapport « Schéma d'offre régional de transports publics 2027-2030, rapport final du 13 août 2024 ».

La procédure de participation publique s'est déroulée du 13 août au 31 octobre 2024. Les documents ont été publiés sur internet et un questionnaire en ligne a été mis à disposition pour la participation.

Dans le cadre de la participation, 66 avis ont été reçus :

- 49 communes (environ la moitié des communes de la CRT 1)

- 4 Transportunternehmen
- 3 benachbarte Kantone (FR, NE, SO)
- 3 regionale Institutionen / Verbände
- 3 weitere Verbände / Organisationen
- 4 Privatpersonen

3 Ergebnis der Mitwirkung

Die Stossrichtung des RAK und der vorgeschlagene Ausbau des ÖV-Angebots werden von den Mitwirkenden mehrheitlich unterstützt. Kritische Eingaben betrafen einzelne Änderungen von Linienführungen und Taktlichten, punktuelle Unklarheiten in Bericht und Übersetzung, die Komplexität des Dokuments sowie der Finanzierungsschlüssel im ÖV und die steigenden Kosten für die Gemeinden. Gleichzeitig wurden mehrere Anträge für weitere Angebotsverbesserungen eingereicht.

Der Vorstand der RVK 1 hat sämtliche Mitwirkungseingaben geprüft und die eingereichten Anträge soweit zweckmässig und möglich in das RAK 2023 aufgenommen. Alle Mitwirkungseingaben und deren Beantwortung können im Anhang eingesehen werden.

3.1 Punktuelle Anpassungen im Bericht

In folgenden Kapiteln wurden punktuelle Korrekturen, Präzisierungen und Ergänzungen in Text und Abbildungen vorgenommen:

- Kap. 1 Einleitung
- Kap. 2 Erfolgskontrolle 2022–2025
- Kap. 3 ÖV-Planungsstudien
- Kap. 5 Zielbild 2040

- 4 entreprises de transport
- 3 cantons voisins (FR, NE, SO)
- 3 institutions / associations régionales
- 3 autres associations / organisations
- 4 particuliers

3 Résultat de la participation

L'orientation du SOR et les propositions de développement concernant l'offre de TP sont majoritairement soutenues par les participants. Des remarques et des critiques ont été formulées concernant des modifications de tracé et de cadence, des imprécisions dans le rapport et la traduction, la complexité du document, la clé de répartition du financement des TP et l'augmentation des coûts pour les communes. Parallèlement, plusieurs demandes d'améliorations supplémentaires de l'offre ont été adressées.

Le comité directeur de la CRT 1 a examiné toutes les demandes de participation et les a intégrées dans le SOR 2023 dès lors qu'elles semblaient appropriées et possibles. Toutes les demandes et leurs réponses peuvent être consultées en annexe.

3.1 Adaptations ponctuelles dans le rapport

Des corrections ponctuelles, des précisions et des compléments ont été apportés au texte et aux illustrations dans les chapitres suivants :

- chap. 1 Introduction
- chap. 2 Evaluation de l'efficacité 2022–2025
- chap. 3 Etudes de planification des transports publics
- chap. 5 Vision 2040

3.2 Abgeänderte und neue Anträge zuhanden des Kantons

Aufgrund der Mitwirkung wurden folgende Anträge abgeändert oder neu in das RAK 2027-2030 aufgenommen.

Bahnlinien (Kap. 4.1.1)

- **Linie S31** (Biel/Bienne – Bern – Belp): Halt aller S31-Züge ab Biel/Bienne in Schüpfen, auch um 06:58, 07:58, 16:58 und 17:58 (Priorität 1).
- **Ligne S36** (Lyss – Büren an der Aare): 30'-Takt am Mittag (+2 P.K. von Montag bis Freitag) (Priorität 2).
- **Linie S37** (Biel/Bienne – Täuffelen): Hinzufügen eines Kurspaares Täuffelen – Biel/Bienne, um die erste Ankunft in Biel/Bienne auf 05:09 vorzuverlegen (Priorität 3).

Seilbahnlinien (Kap. 4.1.2)

- **Linie 2016** (Ligerz – Tessenberg): Betriebsverlängerung bis 23 Uhr im Sommer und Winter (+2 bis +4 Kurspaare) (Priorität 2).
- **Linie 22** (Biel/Bienne – Magglingen/Macolin): 30 Minuten früherer Betriebsbeginn um 05:27 Uhr mit zwei zusätzlichen Kurspaaren (Priorität 3) und Betriebsverlängerung um 30 Minuten am Freitag und Samstag bis 00:27 Uhr mit einem zusätzlichen Kurspaar (Priorität 2).
- **Linie 23** (Biel/Bienne – Leubringen/Evilard): 30 Minuten früherer Betriebsbeginn um 05:27 Uhr mit zwei zusätzlichen Kurspaaren (Priorität 3), Betriebsverlängerung um 30 Minuten am Freitag und Samstag bis 00:27 Uhr mit einem zusätzlichen Kurspaar (Priorität 2) und Verzicht auf die Änderung der Taktfrequenz.

Regionale Buslinien (Kap. 4.1.3)

- **Linie 21** (Moutier – Bellelay): Beibehaltung der aktuellen Linienführung und des Angebotsniveaus (11 Kurspaare Montag bis Freitag), aber Abschaffung der aktuellen Zwischenendstationen (Souboz und Les Ecocheresses). Zusätzliche Kurse auf Anfrage in der Tourismuszeit (Basis Studententakt, d.h. bis zu 15 Kurspaare.) (Priorität 1).

3.2 Propositions modifiées et nouvelles à l'intention du canton

Sur la base de la participation, les propositions suivantes ont été modifiées ou nouvellement intégrées dans le SOR 2027-2030.

Lignes ferroviaires (chap. 4.1.1)

- **Ligne S31** (Biel/Bienne – Berne – Belp): Arrêt de tous les trains S31 au départ de Biel/Bienne à Schüpfen, y compris à 06:58, 07:58, 16:58 et 17:58 (priorité 1).
- **Ligne S36** (Lyss – Büren an der Aare) : Cadence 30' à midi (+2 pc du lundi au vendredi) (priorité 2).
- **Ligne S37** (Biel/Bienne – Täuffelen): Ajout d'une paire de courses Täuffelen – Biel/Bienne pour avancer la première arrivée à Biel/Bienne à 05:09 (priorité 3).

Lignes de funiculaires (chap. 4.1.2)

- **Ligne 2016** (Gléresse – Prêles) : Prolongement de l'exploitation jusqu'à 23 heures en été et en hiver (+2 à +4 paires de courses) (priorité 2).
- **Ligne 22** (Biel/Bienne – Magglingen/Macolin) : Début d'exploitation anticipé de 30 minutes à 05:27 avec ajout de deux paires de courses (priorité 3) et prolongement d'exploitation de 30 minutes les vendredi et samedi jusqu'à 00:27 avec ajout d'une paire de courses (priorité 2).
- **Ligne 23** (Biel/Bienne – Leubringen/Evilard) : Début d'exploitation anticipé de 30 minutes à 05:27 avec ajout de deux paires de courses (priorité 3), prolongement d'exploitation de 30 minutes les vendredi et samedi jusqu'à 00:27 avec ajout d'une paire de courses (priorité 2) et abandon de la modification de la cadence de desserte.

Lignes de bus régionales (chap. 4.1.3)

- **Ligne 21** (Moutier – Bellelay) : Maintien de l'itinéraire actuel et du niveau d'offre (11 paires de course du lundi au vendredi) mais suppression des terminus intermédiaires actuels (Souboz et Les Ecocheresses). Courses supplémentaires à la demande en période touristique (base cadence horaire, soit jusqu'à 15 paires de course) (priorité 1).

- **Ligne 70** (Biel/Bienne – Orvin – Prés d'Orvin): Einführung eines durchgehenden 30'-Taktes in den Morgen- und Abendspitzenstunden (+ ca. 4 Kurspaare von Montag bis Freitag) (Priorität 2), Verlängerung eines Kurspaares zwischen Orvin und Les Prés d'Orvin von Montag bis Freitag, mit Ankunft in Orvin vor 07:30 für Schüler (Priorität 2), Erhöhung des Taktes am Samstag, Sonntag und Feiertagen auf 90' zwischen Les Prés-d'Orvin und Evilard und/oder Biel/Bienne (Priorität 2) und angepasste Linienführung via Taubenloch mit einer leichten Erhöhung der Anzahl Kurspaare (Priorität 1).
- **Ligne 73** (Pieterlen – Bözingen – Péry): Leichte Reduktion des Kursangebots ausserhalb der Spitzenzeiten bzw. Pendlerzeiten (Priorität 1).
- **Ligne 77** (Sonceboz-Sombeval – Biel/Bienne, Bözingenfeld): Neue, direkte Busverbindung vom Bahnhof Sonceboz-Sombeval (mit Anschluss an RE von La-Chaux-de-Fonds) über die A16 in Bözingenfeld. Montag-Freitag Stundentakt in der Morgen- und Abendspitze mit ca. 7-8 Kurspaaren (Priorität 1).
Anmerkung: Die Linie 77 ist eine Übergangslösung bis auf der Bahnlinie der RE-Halbstundentakt eingeführt ist. Gemäss heutigem Planungsstand wird dies 2029 der Fall sein, und die Linie 77 wird wieder aufgehoben.
- **Ligne 74** (Biel/Bienne – Brügg – Studen – Lyss): Verdichtung des Abschnitts Studen – Worben – Lyss in der Morgen- und Abendspitze zum 15'-Takt mit einem ergänzenden Shuttle mit Anschluss an die S31 in Lyss. Verlängerung und Ausbau Kursangebot Richtung Studen, Grien und weiter via Bütigen nach Busswil (längerfristig zeitweise oder ganztags weiter via Industriering nach Lyss, sobald die Infrastruktur bereitsteht). Mo-Sa rund 14 zusätzliche Kurspaare Biel – Studen, Grien – Busswil, womit Studen, Grien tagsüber neu halbstündlich bedient wird (Priorität 1).
- **Ligne 76**: Verzicht auf die neue Linie 76, die Studen über Busswil mit Lyss verbinden sollte.
- **Ligne 86** (Biel/Bienne – Bellmund – Aarberg): Durchgehender 30'-Takt von Montag bis Freitag (Erhöhung um 10 bis 15 Kurspaare). Zusammen mit der ausgebauten Linie 87 resultiert ein ungefährender 15'-Takt zwischen Biel/Bienne und Bellmund (Priorität 1).
- **Ligne 70** (Biel/Bienne – Orvin – Prés d'Orvin) : Mise en place d'une cadence continue 30' aux heures de pointe de matin et du soir (+4 paires de courses environ du lundi au vendredi) (priorité 2), prolongement d'une paire de courses entre Orvin et les Prés d'Orvin du lundi au vendredi, avec arrivée à Orvin avant 07:30 pour les scolaires (priorité 2), augmentation la cadence les samedis, dimanches et fêtes, aujourd'hui à 90' entre Les Prés-d'Orvin et Evilard et/ou Biel/Bienne (priorité 2) et adaptation du tracé via le Taubenloch avec une légère augmentation du nombre de paires de courses (priorité 1).
- **Ligne 73** (Pieterlen – Boujean – Péry) : Légère réduction de l'offre en dehors des heures de pointe, ou des heures de pointe pour les pendulaires (priorité 1).
- **Ligne 77** (Sonceboz-Sombeval – Biel/Bienne, Champs-de-Boujean) : Nouvelle liaison directe par bus de la gare de Sonceboz-Sombeval (avec correspondance avec le RE de La-Chaux-de-Fonds) aux Champs-de-Boujean via l'A16. Cadence horaire du lundi au vendredi aux heures de pointe du matin et du soir avec env. 7-8 paires de courses (priorité 1).
Remarque : la ligne 77 est une solution transitoire jusqu'à l'introduction de la cadence semi-horaire du RE sur la ligne ferroviaire. Selon l'état actuel de la planification, cela sera le cas en 2029 et la ligne 77 sera alors à nouveau supprimée.
- **Ligne 74** (Biel/Bienne – Brügg – Studen – Lyss): Densification du tronçon Studen - Worben - Lyss aux heures de pointe du matin et du soir à la cadence de 15' avec une navette complémentaire en correspondance avec le S31 à Lyss. Prolongation et extension de l'offre de courses en direction de Studen, Grien et plus loin via Bütigen vers Busswil (à plus long terme, par moments ou toute la journée, plus loin via Industriering vers Lyss dès que l'infrastructure sera prête). Du lundi au samedi, 14 paires de courses supplémentaires Bienne - Studen, Grien - Busswil, ce qui permet de desservir Studen, Grien toutes les demi-heures en journée (priorité 1).
- **Ligne 76** : Abandon de la nouvelle ligne 76 qui devait relier Studen à Lyss par Busswil.
- **Ligne 86** (Biel/Bienne – Bellmund – Aarberg) : Cadence continue de 30' du lundi au vendredi (augmentation de 10 à 15 paires de courses). Avec l'extension de la

- **Ligne 87** (Biel/Bienne – Bellmund – Merzligen – Jens): Verlängerung von Jens bis Lyss (inkl. Integration der Linie 369). Zwischen Bellmund und Jens alterierende Streckenführungen zur optimalen Gebietsabdeckung (Biel – Bellmund - Jensgasse oder Merzligen – Jens – Lyss). Ausbau zum 30'-Takt von Montag bis Freitag bis ca. 20 Uhr: 16 bis 21 Kurspaare von Montag bis Freitag. Einsatz von Standardbussen statt Gelenkbussen (SB statt GB) anzustreben (Priorität 1).
- **Linie 369** (Lyss – Jens – Bellmund) wird aufgehoben und in die nach Lyss verlängerte Linie 87 integriert.

Lokale Buslinien Biel/Bienne (Kap. 4.1.4)

- **Ligne 1**: Neue Linienführung Brügg – Biel/Bienne Bahnhof/Gare – Bözingenfeld/Champ de Boujean mit Endhalt am Centre Boujean. Beibehaltung aktueller Takt (Priorität 1).
- **Ligne 5** : Neue Linienführung Nidau Aalmatten – Biel/Bienne Bahnhof/Gare – Spitalzentrum/Centre hospitalier. Beibehaltung aktueller Takt. Der Streckenabschnitt Biel – Nidau Aalmatten wird neu ganztags bis ca. 20:00 bedient (Priorität 1).
- **Ligne 7** : Neue Linie Biel/Bienne Bahnhof/Gare – Bözingenfeld/Champ de Boujean via Südroute. Durchgehender 30'-Takt: rund 35 Kurspaare von Montag bis Samstag. Bei entsprechender Nachfrage Verdichtung am Morgen und in Abendspitze zum 15'-Takt: rund 40 Kurspaare (Priorität 1).
- **Ligne 10** : Neue Linie Biel/Bienne Bahnhof/Gare – Bözingen/Boujean – Pieterlen (Schnellinie ins Bözingenfeld). 30'-Takt Bahnhof/Gare – Bözingen/Boujean und 60'-Takt Bahnhof/Gare – Bözingen/Boujean – Pieterlen: rund 45-60 Kurspaare von Montag bis Freitag. (Kurse nach Pieterlen evtl. leicht abweichende Linienführung zwischen Omega und Mett im Kontext mit der Elektrifizierung) (Priorität 1) und neues Busangebot zwischen Pieterlen und Grenchen am Samstag und am Sonntag (Priorität 2).

ligne 87, il en résulte une cadence d'environ 15' entre Biel/Bienne et Bellmund (priorité 1).

- **Ligne 87** (Biel/Bienne – Bellmund – Merzligen – Jens) : prolongement de Jens à Lyss (y compris intégration de la ligne 369). Entre Bellmund et Jens, alterner les tracés pour une couverture optimale du territoire (Biel/Bienne – Bellmund - Jensgasse ou Merzligen – Jens – Lyss). Mise en place d'une cadence à 30' du lundi au vendredi jusqu'à 20h environ : 16 à 21 paires de courses du lundi au vendredi (priorité 1).
- **Ligne 369** (Lyss – Jens – Bellmund) supprimée et intégrée dans la ligne 87 prolongée à Lyss.

Lignes de bus locales Biel/Bienne (chap. 4.1.1)

- **Ligne 1** : Nouveau tracé Brügg – Biel/Bienne Bahnhof/Gare – Bözingenfeld/Champ de Boujean avec terminus au Centre Boujean. Maintien de la cadence actuelle (priorité 1).
- **Ligne 5** : Nouveau tracé Nidau Aalmatten - Biel/Bienne Bahnhof/Gare - Spitalzentrum/Centre hospitalier. Maintien de la cadence actuelle. Le tronçon Bienne – Nidau Aalmatten sera désormais desservi toute la journée jusqu'à 20:00 environ (priorité 1).
- **Ligne 7** : Nouvelle ligne Biel/Bienne Bahnhof/Gare – Champs-de-Boujean via l'itinéraire sud. Cadence continue de 30' : environ 35 paires de courses du lundi au samedi. En cas de demande, augmentation le matin et aux heures de pointe du soir à la cadence de 15' : environ 40 paires de courses (Priorité 1).
- **Ligne 10** : Nouvelle ligne Biel/Bienne Bahnhof/Gare – Boujean – Pieterlen (ligne rapide vers les Champs-de-Boujean). Cadence de 30' gare/gare - Boujean/Bözingen et de 60' Bahnhof/Gare – Boujean/Bözingen – Pieterlen : environ 45-60 paires de courses du lundi au vendredi. (Courses vers Pieterlen éventuellement tracé légèrement différent entre Omega et Mâche dans le contexte de l'électrification) (priorité 1) et nouvelle offre de bus entre Pieterlen et Granges le samedi et le dimanche (priorité 2).

Anhang

Annexe

Avis général (chapitres 1-5) : Est-ce que le rapport est à votre avis pertinent et compréhensible ?
Gesamteindruck (Kapitel 1-5): Ist der Bericht verständlich und nachvollziehbar ?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
1	Arch	Ja		
2	Bellmund	Keine Antwort		
3	Belprahon	Oui		
4	Biel/Bienne	Plutôt oui	<p>1. La Ville de Bienne suggère d'ajouter des objectifs d'utilisation des transports publics.</p> <p>2. Afin de plafonner le trafic individuel motorisé dans l'agglomération et de réduire le trafic individuel motorisé en ville de Bienne, il est nécessaire d'augmenter l'utilisation des transports publics d'environ 50% dans l'agglomération et d'environ 60% en ville de Bienne d'ici 2040. Selon ces objectifs il est nécessaire d'améliorer l'offre de manière conséquente. Hypothèses : Les parts modales de 2015 (Office fédéral de la statistique) ont très peu évolué jusqu'à aujourd'hui. L'utilisation des transports publics a baissé pendant la pandémie COVID, pour revenir à une répartition modale quasi similaire à 2015. De 2015 à 2040, la mobilité augmente proportionnellement aux prévisions cantonales de croissance de population et d'emplois, soit environ 18,5% pour l'agglomération de Bienne et 20% pour la ville de Bienne. Selon les objectifs de l'agglomération et de la Ville de Bienne, le trafic individuel motorisé est plafonné pour l'agglomération et réduit pour la ville de Bienne (réduction de 10% à titre indicatif d'ici 2040).</p> <p>3. La Ville de Bienne suggère aussi d'illustrer le schéma d'offre sous forme de plan pour mieux s'orienter et d'indiquer l'évolution des points TP pour les communes, afin de pouvoir estimer les coûts de chaque mesure.</p>	<p>1&2. La stratégie de présentation retenue pour ce SOR, résumant et renvoyant aux documents de planification supérieurs dont le but est de définir et décliner ces objectifs (CRTU, Projet d'Agglomération en particulier), semble adaptée et permet de tenir compte des diversités des territoires du périmètre, autant par leurs objectifs que par les différents niveaux et maturités.</p> <p>3. Une estimation sommaire des points de TP est ajoutée dans le SOR. Des décomptes plus détaillés des points TP par commune sont contenus dans les études localisées qui servent de base au SOR (par exemple le concept TP 2035 ou le concept d'offre Ins/Erlach).</p>
5	Brügg	Eher Ja	Es werden keine Aussagen betreffend finanzieller Konsequenzen gemacht.	Eine grobe Abschätzung der ÖV-Punkte wird im RAK ergänzt. Detaillierte Abschätzungen der ÖV-Punkte pro Gemeinde sind in den ÖV-Studien enthalten, die als Grundlage für das RAK dienen (z.B. ÖV-Konzept 2035 oder Angebotskonzept Ins/Erlach).
6	Büetigen	Ja		
7	Comoret	Plutôt oui	Il n'est pas évident de cibler les informations relatives en lignes et transports qui concerne notre commune.	Prise de connaissance
8	Courtelary	Oui		
9	Diessbach	Ja		
10	Erlach	Ja		
11	Eschert	Oui		
12	Evilard	Oui		
13	Finstershennen	Keine Antwort		
14	Gals	Eher Ja		
15	Grossaffoltern	Ja		
16	Hemrigen	Eher Ja	aufgrund der geringen Betroffenheit wenig relevant	Kenntnisnahme
17	Jens	Ja		
18	Kappelen	Ja		
19	Ligerz	Eher Ja	Übersetzungsprobleme stellten uns vor Fragezeichen, so waren Aussagen nicht nachvollziehbar/verständlich. Diese konnten aber nach telefonischer Rückfrage geklärt werden.	Kenntnisnahme
20	Lüscherz	Eher Nein	Betrifft die Frage der Finanzierung: Was bedeuten die insgesamt einiges höheren Kosten als Folge der Erweiterung des Angebots, v.a. Richtung Neuenburg, Einbeziehung Treiten etc. für die Gemeinde Lüscherz? Wird sich die Gemeinde Lüscherz automatisch an den Gesamtkosten der Erweiterung beteiligen müssen?	Eine Abschätzung der Kosten für die einzelnen Gemeinden ist im Angebotskonzept Ins/Erlach und Entre-deux-lacs enthalten, das gleichzeitig zur Mitwirkung auflag.
21	Lyss	Ja		

Avis général (chapitres 1-5) : Est-ce que le rapport est à votre avis pertinent et compréhensible ?
Gesamteindruck (Kapitel 1-5): Ist der Bericht verständlich und nachvollziehbar ?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
22	Moutier	Oui		
23	Nidau	Ja		
24	Orvin	Oui		
25	Perrefitte	Oui		
26	Petit-Val	Oui		
27	Pieterlen	Ja		
28	Plateau de Diesse	Eher Ja		
29	Port	Ja		
30	Radelfingen	Ja		
31	Rapperswil	Ja		
32	Reconvilier	Plutôt oui	Le sujet, autant passionnant soit-il, demande une grande implication de la part des communes touchées par de telles propositions et la vulgarisation du sujet par des graphiques, tableurs et autres moyens didactiques n'aide pas à la compréhension du but recherché.	Prise de connaissance
33	Saicourt	Oui		
34	Sauge	Plutôt oui	Schéma/plan pas toujours claires, exemple : Figure 15- Réseau régional 2035 du concept TP de l'agglomération de Bienne la ligne 71 est marquée en Gare de Bienne avec une astérix (aucun commentaire sur cette astérix) de plus selon ce schéma on ne voit pas le tracés jusqu'à la gare!	Les plans des réseaux régional et urbain de l'agglomération de Bienne sont adaptés pour représenter la première étape de mise en oeuvre (2030) du Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne.
35	Schüpfen	Ja		
36	Schwadernau	Ja		
37	Seedorf	Ja		
38	Siselen	Ja		
39	Sonceboz-Sombeval	Oui		
40	Studen	Eher Ja	Die Abhängigkeiten und die damit verbundene Komplexität im öV ist einfach extrem schwierig zu verstehen, wenn man sich nicht regelmässig damit beschäftigt. Diese Komplexität kann wohl nicht beliebig vereinfacht werden. Das RAK inhaltlich zu beurteilen, ohne dass eine Fachperson nebenan steht und hilft, ist jedes mal eine grosse Herausforderung.	Kenntnisnahme
41	Täuffelen	Ja		
42	Tramelan	Pas de réponse		
43	Treiten	Ja		
44	Tschugg	Keine Antwort		
45	Twann-Tüscherz	Ja		
46	Vinelz	Ja		
47	Walperswil	Ja		
48	Wengi	Ja		
49	Worben	Ja		
50	Aare Seeland mobil AG	Ja		
51	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja		
52	PostAuto AG	Eher Ja	Wir werden später - in den einzelnen Kapitel - näher darauf eingehen.	Kenntnisnahme

Avis général (chapitres 1-5) : Est-ce que le rapport est à votre avis pertinent et compréhensible ?
Gesamteindruck (Kapitel 1-5): Ist der Bericht verständlich und nachvollziehbar ?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
53	Verkehrsbetriebe Biel	Eher Ja	<p>1. Aus Sicht VB fehlt ein Liniennetzplan der Buslinien (regional und urban), wie er für die Angebotsperiode 27-30 geplant ist. Die Beschränkung auf eine Darstellung des öV-Konzeptes 2035 (Seiten 33/34) mit rein textmässigen Beschreibungen (Seite 32/33 + Anträge) der vorgezogenen Umsetzungen im RAK 27-30 dürfte bei interessierten, aber uninformierten Lesern einige Verwirrung hervorrufen. Eine derartige Karte wurde der Begleitgruppe vom Büro Dudler zur Verfügung gestellt, ist in den RAK-Unterlagen aber nicht enthalten.</p> <p>2. Die finanziellen Konsequenzen für die einzelnen Gemeinden sind wenig transparent. Zwar ist es richtig, dass die exakten Kosten pro Gemeinde nicht ermittelt werden können, die Veränderung bei den ÖV-Punkten kann aber gleichwohl – mindestens innerhalb gewisser Bandbreiten – angegeben werden, so dass die Gemeinden besser informiert sind.</p>	<p>1. Ein Liniennetzplan der 1. Etappe der Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 wird im RAK ergänzt.</p> <p>2. Eine grobe Abschätzung der ÖV-Punkte wird im RAK ergänzt. Detaillierte Abschätzungen der ÖV-Punkte pro Gemeinde sind in den ÖV-Studien enthalten, die als Grundlage für das RAK dienen (z.B. ÖV-Konzept 2035 oder Angebotskonzept Ins/Erlach).</p>
53				
54	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn	Keine Antwort		
55	Service de la mobilité, Etat de Fribourg,	Pas de réponse	Le canton de Fribourg n'est concerné que de manière très marginale par le schéma d'offre de la CRT1. Nous ne prenons position que sur les points qui nous concernent directement.	Prise de connaissance
56	Service des transports, Etat de Neuchâtel	Oui		
57	Conseil du Jura bernois	Plutôt oui	Le schéma d'offre régional pour les transports publics de Bienne, du Seeland et du Jura bernois propose, dans son ensemble, une bonne vision de l'évolution de l'offre en transports publics au niveau local et régional pour ces prochaines années.	Prise de connaissance
58	Jura bernois.Bienne	Oui		
59	Parc Chasseral	Pas de réponse	Globalement, nous déplorons le manque d'ambitions pour le Jura bernois qui demeure en retrait dans les priorités fixés pour le développement des transports publics. Il y a peu d'améliorations malgré un maintien de l'offre que nous soutenons.	Prise de connaissance
60	IGöV Bem	Eher Ja	<p>1. Kap. 3.2 / Abb. 15 und 16: Im RAK sind Abbildungen zum Liniennetz im Zeithorizont 2035 vorhanden. Es fehlt hingegen eine Abbildung zum Liniennetz für den Zeithorizont des RAK. Antrag: Die IGöV Bem beantragt, der Bericht sei um eine Abbildung zum Zielzustand 2030 des Liniennetzes zu ergänzen.</p> <p>2. In den Anträgen im Kapitel 4 sind einige Massnahmen aus dem ÖV-Konzept 2035 aufgeführt. Zum Beispiel bei den Linien im Ortsverkehr in Biel werden Linienäste neu verknüpft. Diese Linien weichen vom dargestellten ÖV Konzept 35 ab. Es ist nicht nachvollziehbar, ob dies als Zwischenschritt oder Weiterentwicklung zu verstehen ist. Gleiches, weshalb einige Dinge umgesetzte werden und andere (noch) nicht.</p>	<p>1. Ein Liniennetzplan der 1. Etappe der Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 wird im RAK ergänzt.</p> <p>2. Das ÖV-Konzept 2035 ist ein Erschliessungskonzept und noch keine detaillierte Angebotsplanung. Es wird etappiert eingeführt. Die 1. Etappe der Umsetzung wurde für das RAK 2027-2030 zusammen mit den Gemeinden und Transportunternehmen weiterentwickelt und optimiert.</p>
61	Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		
62	VCS, Regionalgruppe-Biel-Seeland-Berner Jura	Ja		
63	Privatperson 1	Eher Ja	Ausbau der Strasse ist nicht beschrieben	Kenntnisnahme, Die Strasseninfrastruktur wird in den ÖV-Studien behandelt (z.B. ÖV-Konzept 20235 oder Angebotskonzept Ins/Erlach), ist aber nicht Gegenstand des RAK.
64	Privatperson 2	Eher Ja	Die Darstellung der ganzen Abhängigkeiten im ÖV ist natürlich per se komplex. Grundsätzlich ist der Bericht verständlich, aber natürlich der Komplexität geschuldet auch sehr umfangreich.	Kenntnisnahme
65	Privatperson 3	Eher Ja		
66	Privatperson 4	Ja		

Chapitre 2 : Avez-vous des remarques concernant le contrôle d'efficacité 2022-2025 ?

Kapitel 2: Haben Sie Bemerkungen zur Erfolgskontrolle 2022-2025?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
1	Arch	Nein		
2	Bellmund	Keine Antwort		
3	Belprahon	Pas de réponse		
4	Biel/Bienne	Oui	L'efficacité de la ligne 22.011 Bahnhof Biel - Magglingenbahn - Rebenweg est améliorée depuis les nouveaux horaires 2023 grâce à de meilleures correspondances avec les trains. Le nombre de voyageurs a augmenté d'environ 20% par rapport à l'année précédente. Il est important que la planification de l'offre pour 2027-2030 tienne compte de cette amélioration.	Prise de connaissance
4				
5	Brügg	Nein		
6	Büetigen	Nein		
7	Cormoret	Non		
8	Courtelay	Oui	Globalement, les critères UTIL et TCC ne sont pas contestables, ni l'évolution de l'efficacité (pour autant que ce dernier critère soit applicable, puisque lié à une durée d'observation suffisante). Interrogation néanmoins au sujet des lignes de l'offre nocturne. À part la ligne 21.156, elles sont généralement bonnes pour le critère UTIL, et dans le jaune pour le TCC. Sans tirer de conclusions hâtives, ce qui ne serait scientifiquement pas correct, pouvons-nous savoir à partir de quel moment ou de quelle durée statistique des décisions seront prises, si l'évaluation reste durablement mauvaise ?	Tous les quatre ans, les exigences minimales sont vérifiées dans le cadre du SOR et si besoin, des adaptations sont proposées.
9	Diessbach	Nein		
10	Erlach	Ja	Die Gründe für ungenügende Auslastung und Kostendeckungsgrad können unserer Meinung nach vielfältig sein und müssen nicht immer bedeuten, dass der Bedarf für diese Linie gering ist. Mögliche Ursachen können auch sein, dass das Angebot auf dieser Linie für die Benutzer unattraktiv ist, z.B. weil zu viele Taktlücken, keine Abendverbindungen, unattraktive Anschlüsse an das Bahnnetz in die regionalen Zentren u.ä. Wir fänden einen entsprechenden Hinweis auf mögliche Ursachen bei ungenügender oder sinkender Auslastung und Kostendeckung bei den betroffenen Linien wichtig, damit Wege zur Verbesserung der Auslastung aufgezeigt werden können. Die Linien 525 Erlach-Vinelz-Lüscherz und 526 Erlach-Gals -Le Landeron weisen aktuell eine ungenügende Auslastung bzw. Kostendeckung auf, welche sich teilweise sogar noch verschlechtert hat. Für Erlach sind diese beiden Linien die (einzigen) Verbindungen an die Bahnlinien von und nach Biel. Es ist deshalb für die Benutzbarkeit des öV wichtig, dass diese Linien attraktive Anschlussmöglichkeiten in Lüscherz und Le Landeron haben, was aktuell vor allem am Vormittag und am Wochenende nicht gegeben ist. Es ist für Erlach wichtig, dass die Attraktivität, Auslastung und Kostendeckung dieser beiden Linien verbessert werden. Wir erwarten, dass die im öV Konzept Region Ins-Erlach und Entre-deux-lacs 2030 vorgesehenen Massnahmen diese beiden Linien benutzbarer und attraktiver machen durch verbesserte Anschlüsse vor allem auch vormittags und am Wochenende.	Kenntnisnahme
11	Eschert	Non		
12	Evilard	Non		
13	Finsterhennen	Nein		
14	Gals	Nein		
15	Grossaffoltem	Nein		
16	Hemrigen	Nein		
17	Jens	Nein		
18	Kappelen	Nein		
19	Ligerz	Nein		
20	Lüscherz	Nein		
21	Lyss	Nein		
22	Moutier	Non		

Chapitre 2 : Avez-vous des remarques concernant le contrôle d'efficacité 2022-2025 ?

Kapitel 2: Haben Sie Bemerkungen zur Erfolgskontrolle 2022-2025?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
23	Nidau	Ja	Die Stadt Nidau begrüsst, dass neu eine Erfolgskontrolle und die Veränderungen vorgelegt werden. Die weitere künftige Information von Controllingdaten zu den öffentlichen Verkehrsmitteln wird unterstützt. Wünschenswert ist zusätzlich eine Darstellung von Erfolg und Veränderung auf den Streckenabschnitten durch Nidau oder auf den einzelnen Ästen ab dem Bahnhof Biel.	Kenntnisnahme. Eine detaillierte Analyse pro Gemeinde ist aus Aufwandgründen leider nicht möglich.
23				
24	Orvin	Non		
25	Perrefitte	Non		
26	Petit-Val	Oui	Pas de contrôle d'efficacité réalisé depuis l'ouverture des centres cantonaux de l'asile à Sometan et à Bellelay	Le contrôle d'efficacité est réalisé par et sur la base des données livrées par le Canton. Il est également fait mention de l'impact négatif de la pandémie sur la fréquentation de l'année sur laquelle est réalisée le contrôle d'efficacité, qui n'a pas été particulièrement approfondi en particulier pour les offres modifiées ou remaniées durant la dernière période. De plus, le centre de Bellelay, destiné aux personnes déboutées du droit d'asile, déménagera à Bienne en août 2025.
27	Pieterlen	Nein		
28	Plateau de Diesse	Non		
29	Port	Nein		
30	Radelfingen	Nein		
31	Rapperswil	Nein		
32	Reconvilier	Non		
33	Saicourt	Non		
34	Sauge	Non		
35	Schüpfen	Nein		
36	Schwadernau	Nein		
37	Seedorf	Nein		
38	Siselen	Nein		
39	Sonceboz-Sombeval	Non		
40	Studen	Nein		
41	Täuffelen	Nein		
42	Tramelan	Pas de réponse		
43	Treiten	Nein		
44	Tschugg	Keine Antwort		
45	Twann-Tüscherz	Nein		
46	Vinelz	Nein		
47	Walperswil	Keine Antwort		
48	Wengi	Nein		
49	Worben	Nein		
50	Aare Seeland mobil AG	Ja	Hinweis: Mit der durchgängigen Nummerierung aller Bahnlinien als R-Züge oder S-Bahnen können zum besseren Verständnis die Bahnlinien wie sie die Kund:innen vom Fahrplan und den Fahrzeuganschriften her kennen bezeichnet werden: R16 (für Fahrplanfeld 210), R36 (236), R37 (237), S37 (290), S35 (291 Kerzers–Lyss) und S36 (Lyss–Büren an der Aare). Sodann könnten auch in den Kommentaren die effektiven Linien (statt der Fahrplanfelder) aufgezählt werden, ebenso im weiteren Verlauf des Berichts, z.B. in Kap. 2.2, ff.	Die neue Nummerierung wird für die Anträge 2027-2030 (Kapitel 4) verwendet. Es war nur teilweise möglich, sie rückwirkend auf das Angebot 2022 (Kapitel 2) anzuwenden.

Chapitre 2 : Avez-vous des remarques concernant le contrôle d'efficacité 2022-2025 ?

Kapitel 2: Haben Sie Bemerkungen zur Erfolgskontrolle 2022-2025?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
51	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Ja	<p>Die Anzahl Kurspaare für den Ortsbus Lyss (Linien 30.367/30.368) beziehen sich ausschliesslich auf den Freitag. Für die Wochentage Montag bis Donnerstag sind bei der Linie 367 29 Kurspaare zu definieren, bei der Linie 368 deren 28. Dadurch ergibt sich für das Jahr 2022 ein Kostendeckungsgrad von 22% für beide Linien und eine Auslastung von 6.8 Pers./Kurspaar (Linie 367), resp. 7.5 Pers./Kurspaar auf dem stärksten belasteten Querschnitt. Als Basis für die Berechnung der Kennzahlen sind die Wochentage Mo-Do zu definieren.</p> <p>Die Angebotsentwicklung auf den Ortsbuslinien verläuft seit 2022 positiv. Der Kostendeckungsgrad betrug im Jahr 2023 bei der Linie 367 23%, bei der Linie 368 28%. Infolge der Siedlungsentwicklung steigt die Fahrgastnachfrage weiterhin an. Für das erste Halbjahr 2024 kann auf beiden Linien eine Zunahme der Einsteiger festgestellt werden: Linie 367 neu 33'261 Einsteiger im 1. Semester 2024 gegenüber dem 1. Semester 2022 (+13%). Bei der Linie 368 beträgt dieser Wert 33'284 Einsteiger (+34% ggü. dem 1. Semester 2022). Somit gehen wir davon aus, dass in Zukunft der Kostendeckungsgrad die Minimalanforderungen erfüllen wird.</p>	<p>Die Angaben im RAK wurden vom Kanton übernommen. Die vom RBS angegebene Anzahl Kurspaare ist korrekt, hat aber keinen Einfluss auf die Bewertung.</p> <p>Die positive Entwicklung der Nachfrage im Jahr 2024 wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Auswirkungen der Pandemie wurde für die folgenden Jahre eine deutliche Verbesserung erwartet. Die positive Entwicklung des des Kostendeckungsgrads der Linie 368 wird im Bericht in Kap. 2.2.4 erwähnt.</p>
52	PostAuto AG	Ja	Erfolgskontrolle Linie 21.132: Im stärksten Querschnitt verkehren nur 18 Kurspaare und somit müsste der Auslastungsgrad für diese Linie höher sein und die Zielvorgabe erreichen.	Die Anzahl Kurspaare wurde in Abstimmung mit dem Kanton festgelegt. Die 18.5 Kurspaare basieren auf dem Fahrplan 2022 zwischen Lamboing, village und Prêles, collège (Mo-Di-Do). Mit 18 Kurspaaren erreicht die Auslastung den Zielwert. Dies hat weder Auswirkungen auf die Bewertung noch auf die Entwicklung der Linie.
53	Verkehrsbetriebe Biel	Ja	<p>Seit 2020 entfällt der Kantonsbeitrag von seinerzeit CHF Mio 20.8 in den Topf des Libero-Tarifverbundes. Dies hat einen negativen Einfluss von durchschnittlich ca. 9% auf die Verkehrserlöse sämtlicher Transportunternehmen bzw. Linien im Perimeter des Libero. Zudem bilden die Liniennummern im Ortsnetz Biel aufgrund der generellen Netzumstellung vom Dezember 2020 teilweise vollkommen andere Routen ab:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Linie 2 führt vom Orpundplatz zum Bahnhof Brügg und nicht mehr zum Möslacker (neben erheblicher Erhöhung der Anzahl Kurspaare). - Linie 4 führt vom Vorhölzli nach Nidau, Bürgerallee und nicht mehr von der Löhre zum Bahnhof Nidau (neben erheblicher Reduktion der Anzahl Kurspaare). Die Umstellung ging zudem mit der Einführung der Linie 3 und dem Entfall der Linie 7 einher. <p>Ein direkter Vergleich der Kostendeckungsgrade und Nachfragezahlen zwischen den Jahren 2018 und 2022 ist somit irreführend. Die VB halten einen ergänzenden Kommentar sowohl im Text wie im Anhang für zwingend erforderlich. Statt einer liniengenauen Betrachtung wäre eine Gesamtnetzbeurteilung - mindestens des Ortsnetzes - vor diesem Hintergrund zielführender.</p>	Die Erfolgskontrolle basiert auf den vom Kanton gelieferten Daten. Die Fahrplantabellen, Liniennummern und Streckenbeschreibungen entsprechen denjenigen Jahr 2022. Die zwischen 2018 und 2022 erfolgten Änderungen von Linienführungen werden nicht erwähnt und fliessen nicht in die Erfolgskontrolle ein. Im Bericht wird ein entsprechender Hinweis ergänzt.
54	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn	Nein		
55	Service de la mobilité, Etat de Fribourg,	Pas de réponse		
56	Service des transports, Etat de Neuchâtel	Non		
57	Conseil du Jura bernois	Oui	Voir lettre du 2 octobre 2024 envoyée par courriel.	Prise de connaissance
58	Jura bernois.Bienne	Non	Compréhension pas immédiate de l'évolution négative de l'efficacité lorsque le nombre de paires de courses augmente, logique mécanique ...	Prise de connaissance
59	Parc Chasseral	Pas de réponse		
60	IGöV Bern	Nein		

Chapitre 2 : Avez-vous des remarques concernant le contrôle d'efficacité 2022-2025 ?
Kapitel 2: Haben Sie Bemerkungen zur Erfolgskontrolle 2022-2025?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
61	Pro Bahn Espace Mittelland	Keine Antwort		
62	VCS, Regionalgruppe- Biel-Seeland-Berner Jura	Nein		
63	Privatperson 1	Nein		
64	Privatperson 2	Nein		
65	Privatperson 3	Nein		
66	Privatperson 4	Keine Antwort		

Chapitre 4.1.1 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes ferroviaires et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.1: Sind Sie mit den Anträgen zu den Bahnlinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
1	Arch	Ja		
2	Bellmund	Keine Antwort		
3	Belprahon	Pas de réponse		
4	Biel/Bienne	Plutôt non	La Ville de Bienne demande l'extension de la cadence 15 minutes de la ligne S37 sur le tronçon Bienne - Ipsach Herdi toute la journée dès 2027. L'offre actuelle est largement déficitaire selon les objectifs fixés par le concept TP 2035. Cette mesure est nécessaire pour garantir une meilleure accessibilité de Bienne avec la commune d'Ipsach faisant partie du noyau d'agglomération. De plus, cette mesure peut être réalisée rapidement sans besoin d'infrastructure supplémentaire avec les véhicules existants.	Der Antrag ist im RAK mit Priorität 1 enthalten.
4				
5	Brügg	Ja		
6	Büetigen	Keine Antwort		
7	Comoret	Ja		
8	Courtelary	Plutôt oui	Nous avons compris lors de différentes réunions ou assemblées que la RVK1/CRT1, sous prétexte de "périmètre de responsabilité", ne voulait pas vraiment bouger au sujet de la problématique - à Bienne - de la diminution inacceptable des prestations en matières d'IC en direction de Genève aéroport, ni de celui des fameuses 2' à dispo (lorsque tout va bien) à Bienne pour tenter d'attrapper un train pour le Vallon de St-Imier ou la Vallée de Tavannes, avec la problématique supplémentaire des deux rames accrochées l'une à l'autre et pour laquelle les utilisateurs non avertis et à fortiori ceux qui ne sont pas du coin se font piéger assez souvent, avec au final des propos pas glorieux pour toute la région lorsque ce sont des journalistes ou des personnalités connues qui se font piéger !	La CRT1 soutient les objectifs de développement et de renforcement de l'offre ferroviaire <i>Grandes Lignes</i> desservant son territoire et la bonne intégration et coordination avec les offres régionales.
9	Diessbach	Keine Antwort		
10	Erlach	Ja		
11	Eschert	Ja		
12	Evilard	Ja		
13	Finsterhennen	Ja		
14	Gals	Eher Ja		
15	Grossaffoltern	Eher Nein	3.1 – ÖV-Strategien und -Ziele in übergeordneten Studien, Punkt: Entwicklung des Bahnangebotes 4.1.1 Anträge Bahnlinien (Linie S31) 5.2 Allgemeine Ziele des ÖV (Zielbild 2040) Die Gemeinde Grossaffoltern hat im Jahr 2024 zusammen mit dem Büro für Mobilität ein neues «Leitbild Mobilität und Verkehr» erstellt (www.grossaffoltern.ch/wAssets/docs/wohnen/Schlussbericht-Leitbild-Mobilitaet-Verkehr_def.-Version.pdf). Dieses kommt zum Schluss, dass die Bahnschranken in Suberg und Kosthofen sehr oft und während sehr langer Zeit geschlossen sind. Eine Simulation der SBB hat gezeigt, dass der Bahnübergang tagsüber im Schnitt rund 20 Minuten pro Stunde geschlossen ist. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) wird von der vorgesehenen Kantonsstrasse in schlechter ausgebaute Quartierstrassen (hauptsächlich über Ammerzwilstrasse/Sandhubel/Lehn) umgeleitet: Verkehrszählungen des Kantons und der Gemeinde lassen darauf schliessen, dass mehr als die Hälfte des MIV den Bahnhof Suberg umfährt. Der dadurch entstehende Mehrverkehr in den Quartierstrassen erhöht das Gefahrenpotenzial des Langsamverkehrs bzw. für Schüler und Fussgänger, da an diesen Orten teilweise keine Trottoirs vorhanden sind und aufgrund der Platzverhältnisse auch nicht gebaut werden kann (Bsp.: Sandhubel, Ammerzwil). Absehbar und geplant ist, dass der Takt des Bahnverkehrs auf der Linie Bern–Biel erhöht werden soll. Wir weisen darauf hin, dass jeglicher Ausbau des ÖV Bahn auf der Strecke Biel–Bern zu einer zusätzlichen Verschärfung dieser Situation beiträgt, solange keine Verbesserung der Schrankenschliesszeiten stattfindet. Es bedarf hier zwingend einer Abstimmung zwischen den Verkehrskonzepten des ÖV und des motorisierten Individualverkehrs (MIV), um diese Situation nachhaltig zu lösen. Insbesondere mit Sicht auf das Angebotskonzept 2040 mit einer geschätzten Zunahme des Liniverkehrs um 40% auf dieser Strecke. Wir erwarten, dass sich die zuständigen verkehrsplanerischen Organe an der Lösungsfindung beteiligen. Wir sind jederzeit zu Gesprächen bereit. Besten Dank für die Kenntnisnahme.	Kenntnisnahme. Aus Sicht des Kantons (OIK III) liegen die Schliesszeiten der Bahnschranke innerhalb der Norm und ist eine Unterführung nicht verhältnismässig. Zurzeit ist seitens Kanton kein Projekt vorgesehen.
16	Hemrigen	Keine Antwort	Kein direkter Anschluss an Bahnlinie, daher wichtig, dass Anschluss Postauto/Bahn funktioniert	Kenntnisnahme
17	Jens	Ja		
18	Kappelen	Pas de réponse		

Chapitre 4.1.1 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes ferroviaires et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.1: Sind Sie mit den Anträgen zu den Bahnlinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
19	Ligerz	Ja		
20	Lüscherz	Eher Ja	Siehe Eingangsbemerkung "Gesamteindruck"	Kenntnisnahme
21	Lyss	Ja		
22	Moutier	Ja		
23	Nidau	Ja	Stellungnahme Gemeinderat zur Bahnlinie BTI Biel – Täuffelen – Ins (Kapitel 4; Bahnlinien): Die Stadt Nidau unterstützt die ganztägige Taktverdichtung der BTI-Bahn zwischen Biel und Täuffelen, um den Modal Split zugunsten eines nachhaltigen Verkehrs zu verbessern und den Durchgangsverkehr im Stedtl Nidau zu senken. Die priorisierte Einführung zum Fahrplanwechsel 2026 wird unterstützt. Gleichzeitig erachtet es die Stadt Nidau als sehr wichtig, die Steuerung der Bahnschranken zu optimieren, um die Schliesszeiten so kurz wie möglich zu halten.	Kenntnisnahme. Die Steuerung der Bahnschranken wurde nach Inbetriebnahme optimiert.
23				
24	Orvin	Pas de réponse		
25	Perrefitte	Ja		
26	Petit-Val	Ja		
27	Pieterlen	Keine Antwort	da nicht betroffen	Kenntnisnahme
28	Plateau de Diesse	Ja		
29	Port	Ja		
30	Radelfingen	Keine Antwort	Wir sind zu weit weg von der Bahnlinie	Kenntnisnahme
31	Rapperswil	Eher Ja	Der Bahnhof Schüpfen soll während den Stosszeiten weiterhin von der S31 im 15 min.-Takt (d.h. zusätzlich morgens 6.58h und 7.58h und abends 16.58h und 17.58h) bedient werden. Die Anschlüsse am Wochenende von Interregiozügen besser abgleichen um lange Wartezeiten zu vermeiden (z.B. Strecke Luzern - Rapperswil).	Der Antrag wird unterstützt und in das RAK mit Priorität 1 aufgenommen.
32	Reconvilier	Plutôt oui	L'évolution est intéressante pour certaines communes, toutefois et à notre avis, pas assez conséquentes pour augmenter l'attractivité du train pour les communes de la Vallée de Tavannes, entre Moutier et Tavannes. Nous vivons dans une région de campagne et les transports en commun ne devraient pas être prévus pour qu'un argovien vienne visiter une exposition d'art plastique à Bellelay mais plutôt pour que nos citoyens puissent rendre à leur travail ou à l'école de manière flexible et confortable (sur Bienne, Neuchâtel, Beme, etc.).	Prise de connaissance. La CRT1 est consciente des enjeux de desserte dans le Jura bernois, notamment pour les habitants.
33	Saicourt	Pas de réponse		
34	Sauge	Oui		
35	Schüpfen	Eher Ja	Linie S31: Der 15-Minuten Takt während den Stosszeiten am Morgen und Abend ist in Schüpfen unbedingt beizubehalten.	Der Antrag wird unterstützt und in das RAK mit Priorität 1 aufgenommen.
36	Schwademau	Keine Antwort		
37	Seedorf	Ja		
38	Siselen	Ja		
39	Sonceboz-Sombeval	Plutôt oui		
40	Studen	Keine Antwort	Grundsätzlich soll immer geprüft werden, ob die durch eine Massnahme verursachten Mehrkosten tatsächlich im Verhältnis zum Mehrnutzen stehen, denn die öffentliche Hand ist finanziell schon sehr stark belastet.	Kenntnisnahme. Dies entspricht den Angebotsgrundsätzen gemäss Angebotsverordnung (AGV).
41	Täuffelen	Ja		
42	Tramelan	Pas de réponse	1. En préambule, le Conseil municipal de Tramelan doit constater que la qualité de l'offre sur les lignes actuellement exploitées par les CFF dans le Jura bernois demeure, malgré de répétées réclamations, de fort piètre qualité, tant en ce qui concerne la ponctualité que l'information destinée aux voyageurs ou encore le matériel roulant et les infrastructures. 2. Enfin, il ne peut que regretter la lenteur des procédures relatives à la modernisation et à la mise aux normes Lhand des gares de Tramelan et de Tavannes, réalisations qui constitueront des améliorations, impatientement attendues, du confort des usagers. 3. Concernant le SOR 2027 - 2030, le Conseil municipal salue bien évidemment l'extension de la cadence prévue sur la ligne 237 entre Tavannes et Tramelan. Il s'agit là d'une mesure souhaitée de longue date en faveur de laquelle notre Commune s'est engagée concrètement.	1. La CRT 1 partage cette appréciation et est en contact avec les CFF à ce sujet. 2. Prise de connaissance 3. Prise de connaissance

Chapitre 4.1.1 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes ferroviaires et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.1: Sind Sie mit den Anträgen zu den Bahnlinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
43	Treiten	Keine Antwort		
44	Tschugg	Keine Antwort		
45	Twann-Tüscherz	Ja		
46	Vinelz	Ja		
47	Walperswil	Ja		
48	Wengi	Ja		
49	Worben	Keine Antwort		
50	Aare Seeland mobil AG	Ja	Die Anträge zur S37 sind (auch!) wichtig, damit die Buslinie Lüscherz – Erlach – Gals – Marin-Epagnier gemäss ÖV-Angebotskonzept Ins-Erlach / Entre-deux-Lacs 2030 ihre volle Wirkung mit systematischen Anschlüssen in Lüscherz entfalten kann. Die Situation verbessert sich mit den im RAK geforderten Angebotsausbauten bereits mit dem heutigen Fahrplankonzept, wenn auch am Morgen bis 9 Uhr und Abends zwischen 16 und 19 Uhr lediglich gute Anschlüsse in Lastrichtung n/v Biel entstehen. In Gegenlastrichtung existieren lediglich unattraktive Anschlüsse >20 Min. Der asyn-Doppelspurausbau Brüttelen Ost ist wie geplant umzusetzen.	Kenntnisnahme
51	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Keine Antwort		
52	PostAuto AG	Ja		
53	Verkehrsbetriebe Biel	Ja		
54	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn	Keine Antwort	Keine Bahnlinie die den Kanton Solothurn betrifft aufgeführt.	Kenntnisnahme
55	Service de la mobilité, Etat de Fribourg,	Ja	Nous constatons qu'il n'y a pas de requêtes priorisées concernant des lignes ferroviaires touchant le canton de Fribourg. A noter qu'avec l'horaire 2025, la ligne S21 Fribourg-Morat-Ins sera prolongée jusqu'à Neuchâtel.	Prise de connaissance
56	Service des transports, Etat de Neuchâtel	Ja		
57	Conseil du Jura bernois	Pas de réponse	1. Le matériel roulant qui dessert la région du Jura bernois est vieillissant et, de ce fait, est relativement peu performant. De nombreuses pannes sont régulièrement constatées sur les voies de nos régions, amenant à des suppressions de trains qui rendent la fiabilité du transport par rail peu fiable pour les utilisateurs. La qualité doit absolument être améliorée. 2. Pour la région du Grand Chasseral, le CJB se questionne sur une éventuelle réévaluation des prestataires régionaux concernant la desserte des transports publics à l'occasion du renouvellement de la concession des transports en 2029. Se pose la question de savoir si les Chemins de fer fédéraux suisses (CFF) sont les bons interlocuteurs pour la région du Jura bernois et si d'autres entreprises ne seraient pas plus efficaces (BLS ou CJ).	1. La CRT 1 partage cette appréciation et est en contact avec les CFF à ce sujet. 2. Prise de connaissance. Le choix de l'entreprise de transports exploitant une ligne n'est pas du ressort de la CRT1 mais plutôt de l'OTP.
58	Jura bernois.Bienne	Ja		
59	Parc Chasseral	Pas de réponse	La mauvaise connexion des trains entre la vallée de Tavannes et le vallon de St-Imier n'est pas thématisée. Une réflexion pour mieux connecter les localités du Jura bernois pourraient avoir du sens, notamment entre les pôles de développement économiques, les zones industrielles existantes et les lieux de formation du Jura bernois.	La structure de l'offre ferroviaire des lignes 225 et 226 à l'horizon de l'étape d'aménagement 2035 PRODES a été étudiée dans le cadre la CRTU 2021. L'infrastructure ferroviaire du vallon de St-Imier et de la vallée de Tavannes est à voie unique contraignant à prévoir une structure d'offre avec croisements des trains en gare. Il a été recherché des variantes permettant de conserver les meilleurs noeuds possibles à Bienne et Moutier.

Chapitre 4.1.1 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes ferroviaires et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.1: Sind Sie mit den Anträgen zu den Bahnlinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
60	IGöV Bem	Ja	<p>Kap. 4.1 Tangentiale S-Bahnlinien: Erarbeitung eines Angebotskonzepts</p> <p>Die IGöV Bem begrüsst sehr, dass im RAK 27-30 (Kap. 5.3) als geplante mittelfristigen Entwicklung die von ihr lancierte Idee der tangentialen S-Bahnlinien in den Knoten Bem und Biel aufgenommen wird, welche auch in der Studie Vision S-Bahn Biel 2045 enthalten ist. Die beiden dort dargestellten tangentialen Schnellverbindungen Grenchen-Bem und Biel-Thun sollten in einem nächsten Schritt in einem Angebotskonzept konkretisiert werden, um allfällige Infrastrukturanpassungen rasch in die Wege leiten zu können.</p> <p>Antrag: Die IGöV Bem beantragt, im RAK 27-30 sei zusätzlich ein Antrag zur Ausarbeitung des Angebotskonzepts für die tangentialen S-Bahnlinien Grenchen-Bem und Biel-Thun aufzunehmen, welche auch die Machbarkeit und den Nutzen einer neuen Haltestelle im Sektor Madretsch Nord - Linde untersucht.</p>	<p>Kenntnisnahme. Für die Angebotsplanung der S-Bahn und somit auch für die Einführung der vorgeschlagenen Tangentiallinien ist der Kanton zuständig. Erste Abklärungen zu Nutzen und Machbarkeit von neuen Haltestellen gemäss der Vision S-Bahn Biel 2024 sind im Gang.</p>
61	Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		
62	VCS, Regionalgruppe-Biel-Seeland-Berner Jura	Eher Ja	<p>1. S31: Beide vorgesehenen Massnahmen zur Leistungssteigerung finden unsere volle Unterstützung</p> <p>2. R37: Die Ausnutzung der Stillstandzeiten in Tavannes sind unbedingt für eine zusätzliche Fahrt nach Tramelan und zurück auszunutzen, geringe Zusatzkosten</p> <p>3. S37: Der ganztägige 15'-Takt zw. Biel und Täuffelen und 30'-Takt zw. Täueffeln und Ins an Werktagen hat absolute Priorität.</p> <p>4. S37: Zudem ist ein Frühkurs durch die Gemeinden zw. Täuffelen und Biel zu finanzieren um die erste Zugspinne des Bahnhofes Biel mit Abfahrt um 5.15 Uhr zu erreichen.</p>	<p>1. Kenntnisnahme</p> <p>2. Der Antrag ist im RAK mit Priorität 2 enthalten.</p> <p>3. Der Antrag ist im RAK mit Priorität 1 enthalten.</p> <p>4. Die zusätzliche Frühfahrt (Dienstbeginn um 30 Minuten vorverlegen) wird mit Priorität 3 in das RAK aufgenommen.</p>
63	Privatperson 1	Eher Ja		
64	Privatperson 2	Ja		
65	Privatperson 3	Ja		
66	Privatperson 4	Keine Antwort		

Chapitre 4.1.2 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les funiculaires et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.2: Sind Sie mit den Anträgen zu den Seilbahnlinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
1	Arch	Ja		
2	Bellmund	Keine Antwort		
3	Belprahon	Pas de réponse		
4	Biel/Bienne	Oui		
5	Brügg	Keine Antwort		
6	Büetigen	Keine Antwort		
7	Cormoret	Oui		
8	Courtelay	Plutôt oui	Nous soutenons évidemment les proposition relatives aux lignes 2020, 22.022 et 22.23. De fait elles sont maintenues grâce à l'art.7 de l'OITRV, mais elles participent à une offre utile pour la région, aussi bien en termes de besoins pratiques objectifs, mais aussi touristiques ou d'image. Et d'espérer que les syndromes de La Poste ou de Swisscom et des télécoms ne soient pas des virus trop virulents !	Prise de connaissance
9	Diessbach	Keine Antwort		
10	Erlach	Ja		
11	Eschert	Oui		
12	Evilard	Non	<p>1. 22 (22.022) / SL / Biel/Bienne – Magglingen/Macolin : maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune. Prise de position : Rien à signaler.</p> <p>2.23 (22.023) / SL / Biel/Bienne – Evilard/Leubringen : du lundi au vendredi mise en place d'une cadence de base de 15 min. (identique au week-end) complétée par des courses di-rectes en HP (heures de pointe), permettant d'augmenter la capacité par rapport à la cadence 10 min., actuelle. Maintien du niveau d'offre et du nombre de pc. (parcours) considérée comme opportune. Prise de position : Le conseil municipal d'Evilard s'oppose à la mise en place d'une cadence de base de 15 mi-minutes du lundi au vendredi (identique à celle du week-end) pour le funiculaire d'Evilard, telle que proposée dans la mise en consultation du schéma d'offre régional pour les transports pu-blics 2027-2030. Cette proposition constituerait un retour en arrière incompréhensible pour les usagers. Avec une fréquence de 15 minutes, complétée par des courses directes aux heures de pointe, il deviendrait difficile pour les utilisateurs de retenir précisément les horaires, ce qui réduirait l'attractivité du funiculaire. Par ailleurs, les correspondances avec les lignes de bus 5, 6 et 8 à Bienne ainsi qu'avec les trains en gare CFF de Bienne doivent impérativement être garanties et maintenues. En 2022, les transports publics biennois ont ajusté les horaires de ces lignes afin de coordonner de manière optimale leurs correspondances avec le funiculaire. Une cadence de 15 minutes risque-rait de compromettre la fluidité de ces connexions, entraînant des temps d'attente plus longs et détériorant la qualité globale du réseau de transport public. Enfin, nous estimons que l'argument selon lequel la cadence aux heures de pointe pourrait être augmentée par des courses directes n'est pas pertinent. La cadence actuelle de 10 minutes durant la semaine est optimale et répond pour l'instant aux besoins des usagers. Cependant, le conseil municipal est disposé à reconsidérer la situation en cas de surcharge durant les heures de pointe dans les années à venir. En conclusion, nous demandons le maintien de la cadence actuelle de 10 minutes (statu quo), qui assure une offre cohérente, adaptée aux besoins des usagers, en harmonie avec le reste du réseau de transport et en adéquation avec les attentes de la population locale et externe.</p> <p>Proposition : 23 (22.023) / SL / Biel/Bienne – Evilard/Leubringen : maintien de l'offre actuelle considérée comme opportune, avec possibilité de reconsidérer la situation en cas de surcharge durant les heures de pointe dans les années à venir. Le conseil municipal d'Evilard vous remercie de l'associer à cette consultation qui revêt une grande importance pour notre commune et la région biennoise.</p>	<p>1. Prise de connaissance</p> <p>2. La proposition de ce nouveau modèle de desserte a été présentée par Vekehrsbetriebe Biel et visait à adapter l'offre à la demande en prévoyant une densification aux heures de pointe, compensée par une réduction de la cadence aux heures intermédiaires, tout en conservant un nombre total de courses par jour à peu près identique. Cela aurait également permis de désamorcer la problématique du transport des vélos aux heures de pointe. Comme la commune d'Evilard, première concernée, s'oppose fortement à cette modification de l'horaire, le système actuel avec une cadence de 10' (pendant la journée) est maintenu du lundi au vendredi. En revanche, si les problèmes de surcharge aux heures de pointe s'aggravent, il serait nécessaire de réfléchir à des adaptations au cours de la période d'offre 2027-2030. Dans la mesure où le niveau de l'offre reste inchangé et qu'il n'en résulte aucune augmentation considérable des coûts, une adaptation telle qu'initialement envisagée resterait possible dans le cadre d'une prochaine période d'offre.</p>
13	Finsterhennen	Keine Antwort		
14	Gals	Eher Ja		
15	Grossaffoltern	Ja		

Chapitre 4.1.2 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les funiculaires et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.2: Sind Sie mit den Anträgen zu den Seilbahnlinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
16	Hemrigen	Keine Antwort	nicht betroffen	Kenntnisnahme
17	Jens	Ja		
18	Kappelen	Keine Antwort		
19	Ligerz	Ja		
20	Lüscherz	Keine Antwort		
21	Lyss	Keine Antwort		
22	Moutier	Pas de réponse		
23	Nidau	Keine Antwort		
24	Orvin	Pas de réponse		
25	Perrefitte	Oui		
26	Petit-Val	Oui		
27	Pieterlen	Keine Antwort	da nicht betroffen	Kenntnisnahme
28	Plateau de Diesse	Oui		
29	Port	Keine Antwort		
30	Radelfingen	Keine Antwort	Wir haben keine Seilbahnlinie und können das nicht beurteilen	Kenntnisnahme
31	Rapperswil	Keine Antwort		
32	Reconvilier	Pas de réponse		
33	Saicourt	Pas de réponse		
34	Sauge	Oui		
35	Schüpfen	Ja		
36	Schwadernau	Keine Antwort		
37	Seedorf	Keine Antwort		
38	Siselen	Keine Antwort		
39	Sonceboz-Sombeval	Plutôt oui		
40	Studen	Keine Antwort		
41	Täuffelen	Keine Antwort		
42	Tramelan	Pas de réponse		
43	Treiten	Keine Antwort		
44	Tschugg	Keine Antwort		
45	Twann-Tüscherz	Keine Antwort		
46	Vinelz	Ja		
47	Walperswil	Ja		
48	Wengi	Ja		
49	Worben	Keine Antwort		
50	Aare Seeland mobil AG	Ja		
51	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Keine Antwort		
52	PostAuto AG	Ja		

Chapitre 4.1.2 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les funiculaires et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.2: Sind Sie mit den Anträgen zu den Seilbahnlinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
53	Verkehrsbetriebe Biel	Eher Ja	1. 22.022 Biel/Bienne-Magglingen/Macolin und 22.023 Biel/Bienne-Evilard/Leubringen sollten den Betrieb früher aufnehmen, um eine Transportkette zu früheren Abfahrten am Bahnhof Biel zu bieten (5:43 Zürich, 5:45 Lausanne, 5:52 Bern). 2. Die Betriebszeiten freitag- und samstagabends sollten um eine halbe Stunde verlängert werden.	1. Im Interesse der Transportkette sind die Vorschläge für die Betriebszeitverlängerungen nachvollziehbar. Dies Umsetzung ist anzustreben, falls mit verhältnismässigem Aufwand möglich. Der Antrag wird unterstützt und in das RAK mit Priorität 3 aufgenommen. 2. Die Verlängerung der Betriebszeiten am Abend wird mit Priorität 2 in das RAK aufgenommen.
53				
54	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn	Keine Antwort		
55	Service de la mobilité, Etat de Fribourg,	Pas de réponse		
56	Service des transports, Etat de Neuchâtel	Oui		
57	Conseil du Jura bernois	Pas de réponse		
58	Jura bernois.Bienne	Plutôt non	Incompréhension quant à la dégradation de l'offre à Evilard. Comment expliquer cette modification de l'offre ?	vgl. Antwort Evilard (es war kein Abbau vorgesehen, sondern eine andere Verteilung der Kurse; Verdichtung zum 7/8'.Takt Spitzenzeit, dafür 15' Takt ausserhalb Sptzenzeiten)
59	Parc Chasseral	Pas de réponse		
60	IGöV Bern	Ja		
61	Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		
62	VCS, Regionalgruppe-Biel-Seeland-Berner Jura	Ja	Bei allen Seilbahnen sind unbedingt die bisherigen Fahrten beizubehalten	vgl. Antwort Evilard (es war kein Abbau vorgesehen, sondern eine andere Verteilung der Kurse; Verdichtung zum 7/8'.Takt Spitzenzeit, dafür 15' Takt ausserhalb Sptzenzeiten)
63	Privatperson 1	Eher Ja		
64	Privatperson 2	Ja		
65	Privatperson 3	Ja		
66	Privatperson 4	Keine Antwort		

Chapitre 4.1.3 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus régionales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.3: Sind Sie mit den Anträgen zu den regionalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
1	Arch	Ja		
2	Bellmund	Eher Nein	<p>Linien 86 und 87: Gut die Hälfte der Bevölkerung von Bellmund wohnt im Gebiet Stöcklere / Bodenacher. Diese profitieren von der Neukonzeption der Linie 87 nicht, namentlich gibt es für diesen Bevölkerungsteil keinen 15-Minutentakt von und nach Biel. Entsprechend ergibt sich keine Angebotsverbesserung. Daneben ist keine Lösung für die ungenügende Anschlusspünktlichkeit in Biel ersichtlich (Stausituation beim Hueb-Kreisel und dem Kreisel in Nidau mit der Bahnquerung) In der Mitwirkung vom 25. Mai 2023 haben wir die möglichst rasche Einführung einer neuen Busverbindung Biel-Bellmund-Biel im 15 Minuten Takt gefordert. Wir sehen diese Einführung nicht. Die Stadt Biel schlägt in ihrer Stellungnahme (siehe Pressemitteilung vom 23. Oktober 2024) eine solche Verbindung mit einem 15-Minuten-Takt vor. Der Gemeinderat unterstützt eine solche Lösung. Damit könnte auch die Anschlusspünktlichkeit in Biel verbessert werden, verkehrt doch die Postautolinie 86 oft bereits mit einer Abgangsverspätung in Aarberg.</p>	<p>1. Die ungenügende Anschlusspünktlichkeit in den Spitzenzeiten muss in erster Linie mit strassenseitigen Massnahmen verbessert werden, zum Beispiel mit Verkehrsmanagement und Staubewirtschaftung auf den Kantonsstrassen (ist nicht Gegenstand des RAK).</p> <p>2. Mit dem neuen Konzept ergibt sich ab den Haltestellen Dorf/Kornfeld ein Viertelstundentakt nach Biel, was die Anschlusssituation für die Verbindungen ab Dorfzentrum Bellmund nach Biel entscheidend entschärft. Der Kritikpunkt, dass das Gebiet Stöckleren / Bodenacker nicht von diesem 15'-Takt profitiert, trifft zu. In das RAK wird deshalb ein abgeändertes Angebotskonzept aufgenommen (das noch im Detail zu prüfen und mit den Gemeinden zu konsolidieren ist): Halbstundentakt auf der bis Lyss verlängerten Linie 87 ab Bellmund auf zwei Routen (87a Biel-Bellmund-Jensgasse-Jens-Lyss und 87b Biel-Bellmund-Mezligen-Jens-Lyss). Damit könnte das Gebiet Stöckleren / Bodenacker häufiger bedient und auch noch Richtung Lyss angebunden werden. Weiter würde dies dem Anliegen von Herrnigen und Merzigen entgegenkommen (vgl. Eingabe und Antwort Herrnigen).</p> <p>3. Eine neue isolierte Linie Biel - Bellmund im 15'-Takt kann nicht wirtschaftlich betrieben werden und ist daher ausgeschlossen. Hingegen ist eine Angebotsverdichtung für Bellmund im Kontext mit dem Ausbau der Linien 86 und 87 gem. Punkt 2 möglich und auf zweckmässige Weise realisierbar.</p>
3	Belprahon	Pas de réponse		
4	Biel/Bienne	Plutôt non	<p>La Ville de Bienne demande les mesures suivantes conformément à la première étape du concept TP 2035 :</p> <p>1. Continuité de la ligne 40.034 Bienne Stades – Granges (sans changement à Lengnau), prévue aux heures de pointe du matin et du soir à la cadence de 30 minutes avec des correspondances aux IC à Granges Nord.</p> <p>2. Vérifier les possibilités d'optimisation de la ligne 22.070, afin d'améliorer la desserte des Prés d'Orvin le week-end. Par exemple avec une desserte alternée des Prés d'Orvin depuis la gare de Bienne et depuis le funiculaire d'Evilard.</p> <p>3. Maintien de l'itinéraire de la ligne 22.071 par la route de Reuchenette au lieu de la route des Romains. La route des Romains est empruntée exceptionnellement pendant la phase de chantier de la N16 et n'est pas conforme l'exploitation régulière des lignes de bus. Les améliorations nécessaires et ponctuelles pour assurer la sécurité de l'infrastructure et le service de déneigement prioritaire sont financés par l'OFROU et sont temporaires. Les investissements infrastructurels nécessaires à rendre la route des Romains praticable pour les bus à long terme sont disproportionnés et ne peuvent pas être pris en charge par la Ville. De plus la mise en conformité des arrêts de bus temporaires selon la LHand sur la route de l'Octroi et au Parc zoologique ne peut pas être garantie en raison du dénivelé trop important et des conditions locales. Cet itinéraire n'est donc pas adapté aux bus et la cadence de 60 minutes est peu attractive. Pour mieux desservir le quartier de la rue de l'Octroi et le parc animalier, la Ville de Bienne prévoit la réalisation d'une passerelle réservée à la mobilité douce depuis le Fuchsenried, desservi à une cadence de 15 minutes.</p>	<p>1. La mesure correspond au Schéma d'offre bus de Granges et environs 2026 est déjà intégrée dans le SOR.</p> <p>2. Demande prise en compte d'augmenter la desserte des Prés-d'Orvin le week-end (voir réponse Orvin).</p> <p>3. Le tracé provisoire par la Rue de l'Octroi a permis de mieux desservir un quartier résidentiel et le parc zoologique de Bienne, ce qui a eu un effet positif sur le nombre de passagers. Il a donc été proposé de maintenir le tracé provisoire. Comme la commune de Sauge et la ville de Bienne s'y opposent, on y renonce et la ligne 71 passe à nouveau par Frinwillier.</p>

Chapitre 4.1.3 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus régionales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.3: Sind Sie mit den Anträgen zu den regionalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
4			<p>4. Vérifier la possibilité de desservir le Collège des Alpes avec un nouvel itinéraire et un nouvel arrêt au Faubourg du Lac pour les lignes 22.070 et 22.071. Cette initiative permettrait de soulager partiellement la ligne de quartier desservant la rue des Alpes. Ces adaptations devront être discutées en amont avec les services de mobilité et de circulation de la Ville de Bienne.</p> <p>5. Optimisation d'exploitation de la ligne 22.073 uniquement aux heures de pointe du matin et du soir pour relier Péry aux Champs-de-Boujean. Le reste de la journée, la nouvelle ligne 10 est suffisante pour offrir un accès rapide aux Champs-de-Boujean depuis la gare de Bienne.</p> <p>6. Cadence cumulée à 15 minutes des lignes 22.086 et 22.087 pour relier Bellmund à Bienne toute la journée. L'offre actuelle est largement déficitaire selon les objectifs fixés par le concept TP 2035. Cette mesure est nécessaire pour garantir une meilleure accessibilité de Bienne avec les communes de Bellmund, Port et Ipsach dont le potentiel de report modal est important. De plus, cette mesure peut être réalisée rapidement sans besoin d'infrastructure supplémentaire avec les véhicules existants.</p>	<p>4. Desserte du Collège des Alpes par les lignes 22.070 et 22.071 impossible, un rallongement de la durée des trajets serait critique et impliquerait des inconvénients pour tous les autres usagers.</p> <p>5. Réduction des courses sur la ligne 73 envisageable, notamment du fait de la mise en service de la liaison entre Sonceboz et les Champs-de-Boujean (Ligne 77). Une requête concernant cette modification de la ligne 73 a été ajoutée.</p> <p>6. Ein entsprechender Antrag ist im RAK mit Priorität 1 enthalten (vgl. Antwort Bellmund).</p>
5	Brügg	Eher Nein	<p>Leider wurde im Rahmen der Vernehmlassung zum ÖV-Konzept 2035, welche Anfang 2023 durchgeführt worden ist, unserem eingereichten Anliegen betreffend neuer finanzieller Belastung keine Beachtung geschenkt bzw. als nicht priorisiert taxiert und nicht ins RAK 2027-2030 aufgenommen (4.1.5 nicht priorisierte Anträge). Im Gegenteil, es wird zusätzlich noch eine Linie 76 betreffend Bedienung der Haltestelle Studen Grien mit Kursen Biel-Studen (Lyss) im 15'Takt eingeführt.</p>	<p>Das Anliegen der Gemeinde Brügg wurde zur Kenntnis genommen. Die Finanzierung des ÖV und der Kostenverteilungsschlüssel sind jedoch nicht Gegenstand des RAK und liegen nicht in der Zuständigkeit der RVK. Aus diesem Grund wurde das Anliegen unter den nicht priorisierten Anträgen aufgeführt, was missverständlich ist. Der Bericht wird angepasst.</p>
6	Büetigen	Eher Ja	<p>Linie 76: Neue Linienführung (Studen via Büetigen nach Buswil und Lyss) Der vorgesehene Halbstundentakt der Linie 76 müsste mit dem bestehenden Fahrplan der RBS Linie-Nr. 362 (Schnöttwil-Lyss) abgeglichen und angepasst werden. Dies damit für Büetigen ein gutes, verbessertes Busangebot entstehen würde.</p> <p>Aufgrund der örtlichen Strassensituation sollte in Büetigen die bereits bestehende behindertengerecht ausgebaute Bushaltestelle für die Linie 363 als Haltestelle der Linie 73 dienen. Das heisst, die Bushaltestelle an der Bielstrasse («Usserdorf») würde angefahren werden (keine Linienführung über die Busswilstrasse mit Neubau einer Haltestelle).</p> <p>Der Gemeinderat möchte vorgängig eines Entscheides über neue Busverbindungen nach Buswil eine Bedürfnisabklärung in der Bevölkerung durchführen. Dies auch, da bei einer Realisierung und Einführung einer neuen Busverbindung von Studen her mit massiven Mehrkosten für den öffentlichen Verkehr (ÖV-Punkte) in Büetigen gerechnet werden muss. Die anderen Fragen des RAK-Fragekatalogs können grundsätzlich mit Ja beantwortet werden.</p>	<p>Kenntnisnahme. Kurzfristig ist die mit den Gemeinden diskutierte Angebotsvariante B am besten umsetzbar und wird daher fürs RAK 2027-30 favorisiert (vgl. auch Antworten Studen, Worben und Aare Seeland Mobil AG). Mit dieser Lösung kann die Gemeinde Büetigen eingebunden werden mit Bedienung der Haltestelle Ausserdorf.</p> <p>Eine Bedürfnisabklärung durch die Gemeinde kann mithelfen bei der Angebotsgestaltung. Ob das Angebot von der Bevölkerung genutzt wird, wird sich erst nach der Einführung des Angebots zeigen. Bei ungenügenden Frequenzen ist es nicht ausgeschlossen, die Bedienung von Büetigen wieder zu reduzieren oder ganz aufzuheben.</p>
7	Cormoret	Oui		
8	Courtelary	Oui		
9	Diessbach	Eher Nein	<p>Linie 30.362 Der Gemeinderat würde es begrüssen, wenn die Einführung des 30'-Taktes während Stosszeiten bereits im Rahmen des RAK 2027-2030 geprüft und umgesetzt würde. Dies würde die Attraktivität der Gemeinde in Bezug auf die öV-Anbindung deutlich steigern und wäre auch für Schüler/innen, Auszubildende oder Studierende, die zu Ausbildungszwecken rasch nach Biel oder Bern gelangen müssen, ein erheblicher Mehrwert.</p>	<p>Kenntnisnahme. Die RVK 1 wird das Buskonzept für Lyss und Umgebung im Hinblick auf das RAK 2031-2034 überprüfen.</p>
10	Erlach	Ja		
11	Eschert	Oui		

Chapitre 4.1.3 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus régionales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.3: Sind Sie mit den Anträgen zu den regionalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
12	Evilard	Oui		
13	Finstershennen	Keine Antwort		
14	Gals	Eher Ja		
15	Grossaffoltern	Keine Antwort		
16	Hemrigen	Eher Ja	<p>1. Linie Nr. 86 (22.086) im 30min Takt nötig (Schulkinder).</p> <p>2.Linie Nr. 87 (22.087) Verlängerung begrüssenswert, aber in beide Fahrrichtungen. Es wäre gut, wenn Merzligen in beiden Richtungen von der Verlängerung nach Lyss profitieren würde, um Hemrigen und Merzligen besser an die Bahnverbindungen ab Lyss anzuschliessen. Linie Nr. 87 (22.087) im 30min Takt ebenfalls begrüssenswert. Allgemein wäre ein verschobener Takt der Linien Nr. 86 + 87 für die Dörfer Hemrigen und Merzligen wünschenswert, um sie noch besser an die Hauptknotenpunkte anzuschliessen.</p>	Vgl. Antwort Bellmund
17	Jens	Eher Ja		
18	Kappelen	Ja		
19	Ligerz	Ja		
20	Lüscherz	Eher Nein	Aus Sicht der Gemeinde Lüscherz ist die Erweiterung des Angebots gegen Neuenburg, z.B. Linie 525 bis nach Marin wenig überzeugend. Die nötige Nachfrage besteht, soweit wir dies wahrnehmen können, nicht. Das gleiche gilt für die unabhängige Linie 522 (Ins über Tschugg nach Marin).	Kenntnisnahme. Die Analysen im Rahmen der ÖV-Studie "Angebotskonzept Ins/Erlach und Entre-deux-lacs" kamen zum Schluss, dass ein Nachfragepotenzial besteht.
21	Lyss	Ja	<p>Bemerkungen zum Buskorridor Biel – Studen – Lyss: Gemäss den Diskussionen am 09.09.2024 mit den betroffenen Gemeinden bevorzugt Lyss die Variante A (Basisvariante gem. Konzept 2035) mit einer Linienführung über den jetzigen Feldweg zwischen Buswil BHF und dem Industriering Nord in Lyss. Dieser müsste allerdings asphaltiert werden und eine Minimalbreite von 4.5m aufweisen. Erste Grobschätzungen gehen von Fr. 350'000.00 Investitionen aus. Dafür müsste ein Kostenteiler zwischen dem Kanton und der Gemeinde Lyss definiert werden</p> <p>Die Linie 74 wird auf 15'-Takt ausgebaut und alle Kurse werden durchgehend auf der Strecke Biel – Studen – Worben – Lyss geführt (ohne Bedienung Studen Grien). - Eine neue Linie 76 im 30'-Takt bedient künftig die Strecke Studen Wydenplatz – Studen Grien – Buetigen – Buswil Bahnhof – Lyss Industriering – Lyss Bahnhof.</p>	<p>Die mit den betroffenen Gemeinden diskutierte Angebotsvariante B ist kurzfristig besser umsetzbar und tragfähiger (vgl. auch Antworten Studen, Worben und Aare Seeland Mobil AG), insb. solange die Realisierung der Strasseninfrastruktur noch offen ist. Betr. Strassenfinanzierung ist es offen, ob mit einem Kantonsbeitrag gerechnet werden kann. Im Prinzip muss die strassenseitige Infrastruktur vom Stasseneigentümer finanziert werden.</p> <p>Mittelfristig ist nicht ausgeschlossen, dass der 15'-Takt Studen - Lyss auf den ganzen Tag ausgedehnt wird, insb. falls die S31 zum ganztägigen Betrieb ausgebaut würde.</p>
22	Moutier	Pas de réponse	Vu le transfert de Moutier dans le canton du Jura au 01.01.2026, la commune ne sera plus concernée par le schéma d'offre 2027-2030.	Prise de connaissance
23	Nidau	Eher Ja	<p>Stellungnahme Gemeinderat zu den Regionalverkehrslinien 22.086 und 22.087:</p> <p>Die Stadt Nidau unterstützt den Viertelstundentakt zwischen Bellmund und dem Stadtzentrum und den Halbstundentakt nach Aarberg und nach Lyss. Mit der Verlängerung nach Lyss werden neu auch die Verkehrsknoten Biel und Lyss auf dem Landweg direkt verbunden. Das Bestreben, die Anschlüsse an die Züge respektive an die Regionalbusse in Biel, Lyss und Aarberg sicherzustellen, wird begrüsst. Nur mit einem wirklich attraktiven ÖV-Angebot – insbesondere in den Agglo-Gemeinden – kann der Durchgangsverkehr im Stedtl Nidau gesenkt werden. Zudem verweist die Stadt Nidau darauf, dass Nidau Oberstufenzentrum ist und die Schülerinnen und Schüler aus Ipsach, Port, Bellmund, Jens, Hemrigen und Merzligen auf eine gute ÖV-Anbindung angewiesen sind. Der Postautofahrplan wird idealerweise auf die Blockzeiten der Schule abgestimmt. Die priorisierte Einführung zum Fahrplanwechsel 2026 wird unterstützt.</p>	Kenntnisnahme
23				

Chapitre 4.1.3 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus régionales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.3: Sind Sie mit den Anträgen zu den regionalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
24	Orvin	Plutôt oui	<p>1. Nous soutenons le fait que la ligne 70 continue de circuler par Evillard (arrêt funiculaire) et que la ligne 71 diversifie la possibilité de prendre le train à la gare de Frinvillier afin de se rendre dans le Jura bernois, voire à Bienne. Nous relevons aussi le fait que la ligne 70 aura une connexion durant la semaine avec les lignes de bus qui amènent aux Champs-de-Boujean. Concernant les cadences durant les heures de pointe sur la ligne n° 70 (toutes les 30 minutes), celles-ci doivent être effectuées tous les matins durant la semaine (entre 06h00 et 08h00) ainsi qu'en fin de journée (16h00-18h00).</p> <p>2. Revendication : Nous aimerions une desserte des Prés-d'Orvin a la 2ème course du matin. Celle-ci permettrait aux enfants des Prés-d'Orvin de venir à l'école d'Orvin pour la première leçon (7h30). Ceci est motivé par l'augmentation significative et constante de la population résidente aux Prés-d'Orvin (surtout familles avec enfants).</p> <p>3. « Comme déjà mentionné dans notre questionnaire, nous sommes favorable au passage de la ligne n° 70 par Evillard. Cependant, nous voulons que la ligne n° 70 effectue un arrêt régulier à l'actuel arrêt « Cheval Blanc » comme auparavant. Il est nécessaire que le bus fasse un demi-tour à la Route de Frinvillier. En effet, il est primordial qu'un arrêt se situe à proximité de la zone industrielle de L'Echelette et de la Route de Frinvillier pour les personnes venant travailler à Orvin. Cette demande doit absolument être respectée. »</p>	<p>De nouvelles propositions ont été ajoutées au SOR et contiennent les aspects suivants pour la ligne 70 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La ligne 70 continuera de passer par Evillard, comme indiqué par le concept TP Bienne 2035. - Cadence continue 30' aux heures de pointe du matin et du soir (+4 pc environ du lundi au vendredi) (priorité 2). - Prolongement d'une paire de courses entre Orvin et les Prés d'Orvin du lundi au vendredi, avec arrivée à Orvin avant 07.30 pour les scolaires (priorité 2). - Augmentation de la cadence les samedis, dimanches et fêtes, aujourd'hui à 90' entre Les Prés-d'Orvin et Evillard et/ou Biel/Bienne (priorité 2). - Déviation impossible de la ligne par l'arrêt Orvin, Cheval Blanc. Cet arrêt est situé hors de l'itinéraire, le demi-tour n'y est pas possible et impliquerait un problème de temps de parcours.
25	Perrefitte	Oui		
26	Petit-Val	Oui		
27	Pieterlen	Ja		
28	Plateau de Diesse	Pas de réponse		
29	Port	Ja		
30	Radelfingen	Eher Ja	100 Linie hätten wir gerne einen Moonliner bis nach Aarberg	Die RVK 1 beabsichtigt eine Überprüfung des Nachtangebots in den nächsten Jahren und wird das Anliegen in diesem Zusammenhang prüfen.
31	Rapperswil	Ja		
32	Reconvilier	Plutôt oui	Nous soutenons la demande de la commune de Petit-Val. Nous n'avons pas d'autre remarque à ce sujet. Nous saluons l'évolution positive des cadences et le nouvel itinéraire Bellelay.	Prise de connaissance
33	Saicourt	Oui	Le Conseil municipal de Saicourt constate avec satisfaction les résultats de l'étude spécifique sur Bellelay. Une solution pour la liaison Petit-Val - Moutier est à l'étude et le Conseil municipal ne peut que soutenir le maintien de cette liaison, qui relie des communes périphériques à un nœud ferroviaire où passent des trains ICN et permet également de se rendre à Soleure.	Une proposition est ajoutée au SOR concernant la ligne 21.021. Il s'agit de maintenir le niveau d'offre (11 p.c. du lundi au vendredi) et de supprimer les terminus intermédiaires actuels (Souboz et Les Ecocheresses).

Chapitre 4.1.3 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus régionales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.3: Sind Sie mit den Anträgen zu den regionalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
34	Sauge	Plutôt oui	<p>Pour la commune de Sauge il y a le cas du village de Frinvillier :</p> <p>1. Propositions relatives aux lignes de bus régionales, la ligne 71 (22.071) intitulée SB Biel - Orvin - Romont - Premièrement le nom de la ligne devrait être normalement Biel/Bienne - Plagne - Romont, elle ne passe pas par Orvin!</p> <p>2. Deuxièmement c'est noté que la ligne restera comme pendant les travaux de la N16 (descente par la Rue de L'Octroi à Bienne) les travaux de la N16 devraient se terminer courant 2027, cette ligne à mon avis doit reprendre son itinéraire par le village de Frinvillier, comme elle l'était avant le début des travaux.</p> <p>3. La ligne 70 (22.070) qui passe par Evilard restera aussi comme elle est actuellement (à nouveau suppression du passage par le Village de Frinvillier et suppression de la possibilité de faire un voyage Romont - Orvin de manière rapide passage par Bienne obligé. Sur le plan : Figure 15- Réseau régional 2035 du concept TP de l'agglomération de Bienne Il me semble qu'il y a une erreur, la ligne 71 (22.071) va de Orvin à Romont, mais aussi à Bienne, cependant le tracés ne montre pas la liaison entre la ligne transversale et la gare de Bienne. Par où cette ligne passe (chemin des Romain, route cantonale, ou elle ne descend pas à Bienne), sur le plan à la gare de Bienne pour la ligne 71 il y a une astérisque, on ne sait pas à quoi cela correspond.</p>	<p>1. L'intitulé de la ligne est adapté</p> <p>2. Le tracé provisoire par la Rue de l'Octroi a permis de mieux desservir un quartier résidentiel et le parc zoologique de Bienne, ce qui a eu un effet positif sur le nombre de passagers. Il a donc été proposé de maintenir le tracé provisoire. Comme la commune de Sauge et la ville de Bienne s'y opposent, on y renonce et la ligne 71 passe à nouveau par Frinvillier.</p> <p>3. Les plans des réseaux régional et urbain de l'agglomération de Bienne sont adaptés pour représenter la première étape de mise en oeuvre (2030) du Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne</p>
35	Schüpfen	Ja		
36	Schwadernau	Eher Ja	<p>Linie 75: Wir begrüßen zusätzliche Buspaare während den Stosszeiten/Arbeitszeiten Die Anpassung an die Fahrzeiten der Buslinie 74 sind noch nicht bekannt. Es darf aber zu keiner Verschlechterung der Anbindung an die Anschlüsse Richtung Biel und Bern kommen</p>	Kenntnisnahme
37	Seedorf	Nein	<p>1. Linie 105: die Gemeinde Seedorf hat sich bereits beim Angebotskonzept Friesenberg 2030 explizit gegen eine Änderung der Linienführung der Linie 105 neu über Aarberg nach Lyss ausgesprochen. Dies wurde auch in einer Aussprache mit dem Geschäftsleiter der RVK1 Thomas Berz noch untermauert. Eine Umlenkung über Aarberg gefährdet aus ihrer Sicht die Fahrplanstabilität, da die Verkehrsprobleme im Raum Aarberg nicht gelöst sind (vor allem Postautobahnhof Aarberg, Zuckerrübentransporte, allgemeine Verkehrsüberlastung zu Spitzenzeiten). Aus unserer Sicht sind die Anschlüsse in Lyss mit dieser Lösung nicht mehr zu garantieren.</p> <p>2. Auch ist mit der neuen Linie 365 Lobsigen nicht mehr direkt an Aarberg angeschlossen, was gerade im Hinblick auf die Entwicklung in Lobsigen (geplante Wohnüberbauung Schulhausareal mit altersdurchmischtem Wohnen) prekär ist. Lobsigen ist auf eine direkte Verbindung nach Aarberg angewiesen (Ärzte/Spital, Schulen, neu Oberstufenschülerinnen und -schüler alle in Aarberg). Weiter ist die Befürchtung gross, dass die neue Linie 365 Lobsigen-Seedorf-Wiler-Lyss wegen fehlender Auslastung sehr schnell zum Problemfall wird. Unverständlich ist diese Änderung auch im Hinblick, dass 2004 nach Abklärungen genau die Verbindung über Aarberg verworfen wurde und die Linie neu über Wiler nach Lyss geführt wurde.</p> <p>3. Die Gemeinde Seedorf ist auch erstaunt, dass diese Änderung bereits im Angebotskonzept der Regionalkonferenz Bern Mittelland eingestellt ist (Mitwirkung bis am 13. September 2024), obwohl sie nur das Gebiet der RVK1 betrifft. Es liegen nach unserem Wissen auch keine Zahlen zum Umsteigeverhalten in Seedorf von der Linie 105 auf die Linie 365 nach Aarberg vor, die die Wichtigkeit der Anbindung der Region Friesenberg (Nord) an Aarberg unterstützen würden. Aus unserer Sicht ist eine möglichst direkte Anbindung an Lyss (mit einem Ausbau der Abend-Verbindungen) wichtiger. Was die Einsparungen an Betriebskosten der neuen Linie 365 gegenüber der alten Linienführung anbelangt (Standartbus statt Gelenkbus), hat dies keine Aussagekraft, da heute nur Gelenkbusse verkehren, die die Standzeit in Aarberg überbrücken.</p>	<p>1. und 2. Die Haltung der RVK 1 wird im Mitwirkungsbericht zum Angebotskonzept Friesenberg 2030 ausführlich erläutert. Aus Sicht der RVK 1 überwiegen die Vorteile der Konzeptänderungen für das gesamte ÖV-Angebot im nördlichen Friesenberg und für die Gemeinde Seedorf insgesamt gegenüber den lokalen Nachteilen für Lobsigen. Mit dem neuen Konzept wird die Anschlussicherheit erhöht. Sollte die Fahrplanstabilität trotzdem nicht gewährleistet sein, sind strassenseitige Massnahmen zu ergreifen, zum Beispiel mit Verkehrsmanagement und Staubewirtschaftung (ist nicht Gegenstand des RAK).</p> <p>3. Die Linien 100 Bern-Aarberg und 105 Bern-Lyss verkehren regionsübergreifend und sind deshalb auch im RAK Bern-Mittelland enthalten. Gemäss neuem Konzept verkehrt die Linie 105 von Aarberg weiter bis Lyss (anstelle der heutigen Linie 361), womit die Region Friesenberg Nord weiterhin über eine direkte Verbindung nach Lyss verfügt. Die Reisezeit nach Lyss via Aarberg ist nur unwesentlich länger als mit der heutigen Verbindung via Lobsigen und Wiler.</p>
38	Siselen	Ja		

Chapitre 4.1.3 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus régionales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.3: Sind Sie mit den Anträgen zu den regionalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
39	Sonceboz-Sombeval	Plutôt non	<p>1. Ligne 73 Pour favoriser le développement de la commune de Sonceboz-Sombeval, il est crucial de planifier rapidement la prolongation de la ligne jusqu'à Sonceboz-Sombeval, car la période envisagée de 2031-2034 est jugée trop lointaine. En effet, le trafic généré par les entreprises Sonceboz SA et Monin SA, qui emploient près de 1'000 personnes, ainsi que le nombre élevé de résidents de Sonceboz-Sombeval travaillant à Bienne, notamment chez Rolex, rendent cette extension impérative. Cette prolongation nous permettra également de développer notre village, développement qui se trouve actuellement en statu quo en raison du périmètre d'accessibilité aux transports publics. De plus, nous recevons de nombreuses demandes pour des terrains à bâtir en zone d'activité économique. Sonceboz-Sombeval bénéficie d'une situation géographique privilégiée, étant la porte d'entrée du Grand Chasseral et facilement accessible par la route. De plus, la gare de Sonceboz-Sombeval constitue un nœud ferroviaire essentiel pour la région. Toutefois, le trafic routier, notamment au carrefour de la Couronne, est important aux heures de pointe, entraînant régulièrement des embouteillages. Ainsi, l'établissement d'une ligne de bus apparaît comme une solution supplémentaire pour alléger la circulation sur les routes cantonales, en particulier pendant les heures de pointe à Sonceboz-Sombeval.</p> <p>2. Toutefois, il manque une réponse à notre demande de création d'une ligne 77 entre Sonceboz et Les Champs de Boujean à Bienne, demande que nous avions déjà déposée en 2020. Cette ligne permettrait d'offrir, en alternance avec la ligne 73, deux liaisons directes par heure entre les Champs-de-Boujean et les trains vers la Chaux-de-Fonds et la Vallée de Tavannes, que ce soit via Péry ou Sonceboz. Source : concept TP 2035, page 68 disponible ici : www.biel-bienne.ch/tp-2035</p>	<p>1. Les possibilités de desserte de Sonceboz-Sombeval doivent être examinées plus en détail dans une étude séparée. Selon les estimations actuelles, le prolongement de la ligne 73 de Péry à Sonceboz n'est pas la solution la plus optimale. Elle nécessiterait l'utilisation d'un deuxième bus, ce qui doublerait les coûts de la ligne 73 (coûts relativement élevés pour une offre relativement modeste avec une cadence horaire).</p> <p>2. La ligne 77 Sonceboz-Sombeval - Bienne, Champs-de-Boujean est inscrite dans le SOR avec la priorité 1. La cadence semi-horaire est certes prioritaire sur le rail et doit être introduite en 2029. En raison des développements en cours aux Champs-de-Boujean, une solution transitoire est souhaitable, notamment pour le trafic pendulaire, afin d'améliorer les liaisons du Jura bernois vers les Champs-de-Boujean à Bienne. D'ici l'introduction de la cadence semi-horaire des trains, une requête de liaison par bus avec une priorité 1 est proposée du lundi au vendredi aux heures de pointe du matin et du soir depuis la gare de Sonceboz-Sombeval jusqu'aux Champs-de-Boujean via l'A16 (cadence horaire avec un véhicule). Le tracé exact de la ligne et la desserte des arrêts doivent être définis dans le cadre de la planification de la mise en œuvre. Il faut tenir compte du fait que cette ligne est limitée dans le temps jusqu'en 2029 environ (d'ici l'introduction de la cadence semi-horaire des trains).</p> <p>Dans le contexte de cette nouvelle ligne 77, l'offre sur la ligne 73 doit être légèrement réduite dans l'intérêt de la rentabilité globale des liaisons par bus (lacune dans l'offre le matin et l'après-midi en dehors des heures de pointe).</p>
40	Studen	Keine Antwort	<p>Linie 76 :Der Ausbau des Angebots in Richtung Studen-Grien wird begrüsst. Dass der Bus dieses Quartier heute nur 1 x stündlich bedient und nur in Richtung Biel wurde von Anwohnenden und den Gewerbebetrieben mehrfach kritisiert.</p> <p>Linie 74: Dagegen ist der Gemeinderat der Auffassung, dass der Bus 22.074 häufig genug verkehrt. Ein Ausbau zum Viertelstundentakt ist aus seiner Sicht nicht nötig.</p> <p>Die zu erwartenden Mehrkosten sind für Studen kaum tragbar, zumal wir auf Grund unserer Bevölkerungsstruktur zahlreiche andere Herausforderungen zu bewältigen und finanziell zu tragen haben. Falls sich ein Angebotsausbau in Richtung Grien auch ohne den Viertelstundentakt auf der Linie 22.074 realisieren lässt, wären wir für eine solche Lösung.</p>	<p>Die mit den betroffenen Gemeinden diskutierte Angebotsvariante B entspricht diesem Anliegen am besten, da so Studen-Grien neu halbstündlich statt stündlich bedient wird.</p> <p>Die Verbesserung der Bedienung von Studen-Grien kann aber nicht ganz unabhängig der Linie 74 erfolgen. Ein Shuttlebetrieb nur zwischen Grien und Studen wäre zu wenig attraktiv und hätte unverhältnismässig hohe Betriebskosten zur Folge, bei einem relativ kleinen Angebotsnutzen.</p>
41	Täuffelen	Ja		

Chapitre 4.1.3 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus régionales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.3: Sind Sie mit den Anträgen zu den regionalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
42	Tramelan	Pas de réponse	<p>1. En outre, il invite les autorités compétentes régionales et cantonales à s'opposer avec force aux mesures d'économie que prévoit la Confédération dans le domaine des transports publics régionaux.</p> <p>2. Nous sommes également favorables aux propositions relatives à la ligne de bus 131 Tramelan - St.-Imier et rappelons que, concernant les horaires, les besoins des étudiants et apprentis fréquentant le CEFF Commerce devront être considérés en priorité.</p> <p>3. Concernant la ligne de bus 32 Tramelan - Saignelégier - Goumois, nous sommes également favorables à l'augmentation des cadences, l'objectif étant de favoriser le transfert modal des touristes et promeneurs qui se rendent sur le site de la Gruère, pour lequel le canton du Jura a élaboré un Plan spécial, et peut-être aussi de réduire quelque peu le trafic pendulaire en provenance de France voisine. Nous collaborons à ce titre avec la Commune de Saignelégier dans le cadre d'échanges constructifs.</p> <p>4. Concernant l'ensemble des lignes de bus, dont aussi celles qui desservent la Courtine, le Conseil municipal souhaite qu'elles circulent au départ de Tramelan et, si possible, de Tramelan-Dessous. Elles pourront ainsi être utilisées et promues pour des déplacements à l'intérieur même de notre localité. Nous continuons par ailleurs à rechercher des moyens de réduire le trafic motorisé privé à destination de la piscine municipale du Château.</p>	<p>1. Prise de connaissance</p> <p>2 et 4. La CRT1 prend acte et soutient les demandes. Le niveau de maturité et de précision des propositions ne permet pas leur inscription en l'état dans le schéma d'offre régional. La CRT1 prévoit de réaliser l'étude du schéma d'offre bus de Tramelan dès 2026, pour l'inscription des propositions dans le prochain schéma d'offre régional 2031-2034.</p> <p>3. Prise de connaissance</p>
43	Treiten	Ja	Betreffend Erweiterung der Buslinie 20.535: Wir haben festgestellt, dass sich auf Seite 28 beim Antrag offensichtlich ein Tippfehler eingeschlichen hat. Die korrekte Bezeichnung der Busverlängerung von Ins über Müntschemier nach Treiten ist 20.535. Im erwähnten Antrag steht 20.353. Wir bitten Sie, diesen Tippfehler zu korrigieren.	Wird korrigiert
44	Tschugg	Keine Antwort		
45	Twann-Tüscherz	Ja		
46	Vinelz	Ja		
47	Walperswil	Ja		
48	Wengi	Ja		
49	Worben	Eher Ja	Die Gemeinde Worben möchte die Linie 74 und 76 gemäss Angebotsvariante B mit Liniensplitting in Studen auf den 15'-Takt, gemäss der Sitzung vom 09.09.2024 in Lyss, umsetzen. Die Strecke Studen Wydenplatz – Worben – Lyss soll mit einem Shuttle zum 15'-Takt verdichtet, mit Anschlüssen an die S31 in Lyss und an die S3 in Studen (Anschluss Bus/Bus in Studen nicht garantiert) werden. Verdichtungsangebot Studen – Worben – Lyss vorerst nur in der Morgen- und Abendspitze, wenn die S31 verkehrt; mittelfristig Mo-Fr auch ganztägig denkbar.	Kenntnisnahme. Kurzfristig ist die mit den Gemeinden diskutierte Angebotsvariante B am besten umsetzbar und wird daher im RAK 2027-2030 favorisiert. Die Details zur Fahrplangestaltung werden im Rahmen der Umsetzungsplanung festgelegt.

Chapitre 4.1.3 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus régionales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.3: Sind Sie mit den Anträgen zu den regionalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
50	Aare Seeland mobil AG	Eher Ja	<p>Linie 74 (76 löschen): Umzusetzen und in das RAK 2027-2030 aufzunehmen ist die an der Besprechung vom 9. September 2024 zur Umsetzung ÖV-Konzept 2035 im Buskorridor Biel-Studen-Lyss vorgestellte und danach weiter ausgearbeitete Variante B mit Liniensplitting in Studen BE gem. den Netzgrafiken vom 04.10.2024 mit Etappe 1 und späterer Umsetzung von Etappe 2 (Endausbau). Die angedachten Fahrzeiten führen zu einem stabilen und robusten Betrieb. Die notwendige Infrastruktur ist sicherzustellen (neue oder veränderte Haltestellen Studen BE, Grien sowie in Bütigen und Busswil BE), resp. für den späteren Endausbau auch die neue Bus-/Velo-Strassenverbindung in der Aumatt zwischen Busswil BE und Lyss und die Haltestellen in der Industrie Lyss.</p> <p>In das RAK 2027-2030 für die Umsetzung von Etappe 1 aufzunehmen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Durchgehender 30-Min.-Takt von Montag bis Sonntag Biel–Studen BE–Worben–Lyss; bei Nicht-verkehren der Relation Biel–Studen–Busswil einmal stündlich via Studen Grien (Evtl. etappiert einführen, wichtig primär Abendstunden Mo-Fr). - Durchgehender überlagerter 30-Min.-Takt von Montag bis Samstag Biel–Studen BE–Busswil BE zwischen 05:30 Uhr und 19 Uhr (bei etappierter Einführung allenfalls Samstags zu Beginn nur 60-Min.-Takt). - Durchgehender ergänzender 30-Min.-Takt von Montag bis Freitag Studen BE–Worben–Lyss von 6 bis 8:30 Uhr und von 15:30 Uhr bis 18:30 Uhr. 	<p>Kenntnisnahme. Kurzfristig ist die mit den Gemeinden diskutierte Angebotsvariante B am besten umsetzbar und wird daher im RAK 2027-2030 favorisiert. Die Details zur Fahrplangestaltung werden im Rahmen der Umsetzungsplanung festgelegt.</p>
51	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Keine Antwort		
52	PostAuto AG	Eher Ja	<ol style="list-style-type: none"> 1. Zu den Anträgen der Linien im Raum Ins - Erlach nimmt PostAuto in der Mitwirkung zum AK Ins-Erlach/entre2Lacs separat Stellung. 2. Die Massnahmen für die beiden Linien 22.086 und 22.087 greifen zu kurz: Es sollten vielmehr Massnahmen an der Verkehrsinfrastruktur in der kommenden Periode (2027 - 2030) angepackt werden, damit die beiden Buslinien wieder pünktlich und zuverlässig verkehren und die Transportkette sicherstellen können. 3. Die Durchbindung der Linie 22.087 in Bellmund weiter nach Jens - Lyss ist aus Sicht PostAuto nicht nachfragegerecht und gemäss öV-Konzept 2035 Biel und Umgebung erst für die übernächste Angebotsperiode vorgesehen. Wenn die beiden Linie 22.087 und 30.369 "fusioniert" werden, würde auch der Abschnitt zwischen Bellmund - Jens und Lyss mit Gelenkbussen im Halbstundentakt bedient - was für diesen Abschnitt überdimensioniert wäre. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kenntnisnahme 2. Die erforderlichen strassenseitigen Massnahmen wie Verkehrsmanagement und Staubewirtschaftung werden seitens RVK unterstützt, sind aber nicht Bestandteil des RAK. 3. Die Einführung einer viertelstündlichen Verbindung zwischen Biel und Bellmund hat für die RVK 1 hohe Priorität. Aufgrund verschiedener Mitwirkungseingaben wird das Konzept abgeändert, siehe Antwort Bellmund.
53	Verkehrsbetriebe Biel	Eher Ja	<ol style="list-style-type: none"> 1. 22.070: Die Linie 70 erhält aufgrund des instabilen Fahrplanes bereits ab Dezember 2024 ein neues Fahrplankonzept mit Verbesserung: - der Anschlüsse auf/vom Fernverkehr am Bahnhof Biel - der Bedienung von Les Près-d'Orvin (notabene am Wochenende) - der Anbindung ans Bözingenfeld (mittels Fahrt via Taubenloch) Die Anzahl KP bleibt bei Ausdehnung der Betriebszeiten identisch. 2. 22.071: Diskrepanz zwischen Version D und F. Die provisorische Linienführung soll bestehen (analog Linie 70) bleiben. Aufnahme der Haltestelle „Aux Ecovos“ ist abzulehnen, da dies ein zusätzliches Fahrzeug erfordert. Die VB regen an, langfristig über eine allfällige Verlängerung der Linie nach Grenchen Nord (alle 90 Minuten) in Betracht zu ziehen. Damit wäre eine symmetrische Bedienung von Plagne möglich. Damit bestünden auch Verbindungen über Grenchen nach Biel und eine Zusatzerschliessung in Grenchen. Schülerkurse nach/von Biel wären (ausser Ankunft Altstadt 08:06) abgedeckt. 3. 22.086/87: Die VB regen an, eine betriebliche Verknüpfung der Kurse am Bahnhof Biel (analog 7/10) mit Anschlüssen sowohl auf Regional- (Linie 86) wie auch Fernverkehr (Linie 87) in Betracht zu ziehen. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Kenntnisnahme 2. Eine dauerhafte Linienführung der Linie 71 via Zollhausstrasse wird von der Stadt Biel und der Gemeinde Sauge abgelehnt und deshalb nicht in das RAK aufgenommen (vgl. Antwort Biel und Sauge). Die Machbarkeit und Zweckmässigkeit einer Verlängerung der Linie 71 bis Grenchen müsste genauer geprüft werden (kurzfristig für RAK 27-30 nicht relevant). 3. Kenntnisnahme. Im Vordergrund steht ein Angebotsausbau beider Linien auf den 30'-Takt, damit für Bellmund ein ungefährer 15'-Takt resultiert.
53				

Chapitre 4.1.3 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus régionales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.3: Sind Sie mit den Anträgen zu den regionalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
54	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn	Eher Ja	33 (40.033) Erwartung der RVK entspricht aktuellem Stand Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026 34 (40.034) Linienführung: Linie 34 wurde im Rahmen der Umsetzung Buskonzept eingekürzt und verkehrt auf dem Abschnitt Grenchen, Flurstrasse Süd – Lengnau [- Biel/Bienne]	Kenntnisnahme
55	Service de la mobilité, Etat de Fribourg,	Oui	Nous constatons qu'il n'y a pas de requêtes prioritaires concernant des lignes de bus régionales touchant le canton de Fribourg. A noter qu'avec l'horaire 2025, la ligne de bus régionale 20.530 Lugnorre - Sugiez sera prolongée 3x le matin et 3x le soir jusqu'en gare d'Ins.	Prise de connaissance
56	Service des transports,	Oui		
57	Conseil du Jura bernois	Pas de réponse	1. Par ailleurs, la ligne de bus régionale au départ de la commune de Nods à destination du Chasseral est évoquée dans le schéma d'offre régional. Or, la ligne au départ de la commune de Saint-Imier fait défaut. Cette ligne devrait également figurer dans le document au même titre que celle en partance de la commune de Nods. Une égalité de traitement est nécessaire à nos yeux. 2. Finalement, nous saluons la mise en place dans l'offre du bus entre la commune de Villeret et de St-Imier qui est bénéfique pour la population locale. Il s'agira d'être attentif à d'autres projets-pilotes similaires qui pourraient être déployés à d'autres communes de la région.	1. La ligne 22.121 est indiquée dans l'offre de bus actuelle (figure 2) avec la mention "non financée par le Canton de Beme". L'itinéraire de la ligne ne remplit pas les conditions de principes de desserte pour l'indemnisation par le Canton au titre de l'offre de transports publics non touristiques selon la loi sur les transports publics et n'est donc pas traitées dans le SOR. 2. Prise de connaissance
58	Jura bernois.Bienne	Oui		
59	Parc Chasseral	Pas de réponse	1. Aucun lien n'est fait dans l'étude de Bellelay avec l'accès au Chasseral. Un lien avec la ligne Tramelan – St-Imier – Chasseral pourrait être envisagé avec les Reussilles comme hub et réfléchir, par la même, à une meilleure desserte entre Tramelan et St-Imier (les futures deux grandes communes du territoire du Jura bernois après le départ de Moutier). 2. Nous soutenons la consolidation de l'offre Moutier - Souboz – Bellelay	1. L'itinéraire de la ligne 22.121 St Imier - Chasseral ne remplit pas les conditions de principes de desserte pour l'indemnisation par le Canton au titre de l'offre de transports publics non touristiques selon la loi sur les transports publics et n'est donc pas traitée dans le SOR. 2. Prise de connaissance
60	IGöV Bem	Eher Ja	1. Per 15.12.24 wird die Linie 21.135 Twann - Prêles eingeführt. Ist dies nur ein Übergang bis zur Einführung des Konzeptes "Erschliessung des Nordufers des Bielersees und des Plateau de Diesse" oder wird eine Beibehaltung geprüft? 2. Linie 132: Übergangsmassnahmen Das neue Angebotskonzept zur Erschliessung des Plateau de Diesse wird unterstützt. Da der Bahnhof Ligerz geschlossen wurde, bevor dieses Konzept umgesetzt werden kann, wird ab Fahrplanwechsel als Übergangsmassnahme die Linie 21.135 Twann – Prêles eingeführt. Diese Massnahme soll im RAK ebenfalls aufgeführt werden und ein Weiterbetrieb soll geprüft werden. Antrag: Die Linie 21.135 ist als Übergangsmassnahme im RAK zu beantragen. Auch soll der Weiterbetrieb der Linie nach Einführung des neuen Angebotskonzepts gestützt auf eine Erfolgskontrolle geprüft werden.	1. Die Linie Twann-Prêles ist eine Übergangslösung bis zur Inbetriebnahme des Ligerztunnels. Danach wird das Amgebotskonzept "Erschliessung des Nordufers des Bielersees und des Plateau de Diesse" eingeführt. 2. Die Übergangslösung ist nicht Gegenstand des RAK. Die Linienführung Twann-Prêles eignet sich aufgrund der engen Strassenverhältnisse nicht für eine dauerhafte Verbindung.
61	Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		
62	VCS, Regionalgruppe-Biel-Seeland-Berner Jura	Eher Ja	1. Neue Buslinie Twann - Ligerz- La Neuveville- le Landeron - Lignières - Nods unbedingt im 30'-Takt um Aufhebung Haltestelle Ligerz aufzufangen 2. Linie 70: die Erhöhung der Anzahl Kurs wird begrüsst. 3. Linie 71: die provisorische Linienführung via Tierpark Biel muss mit einer Erfolgskontrolle geprüft werden, diese ist positiv da so die Zollhausstrasse, der Tierpark Biel und das Ausflugsrestaurant Schützenhaus endlich mit dem ÖV erschlossen sind. 4. Linie 73: die neue Linienführung von Péry via Bözingenfeld nach Orpund verspricht erfolgreich zu weden. 5. Linie 87: die Verlängerung der Linie von Jens bis Lyss ist gut	1. Zwischen Twann und Schafis verkehrt die Buslinie abgestimmt auf die S-Bahn (mehrfach halbstündlich), zwischen Schafis und Nods stündlich oder zweistündlich. 2. Kenntnisnahme 3. Eine dauerhafte Linienführung der Linie 71 via Zollhausstrasse wird von der Stadt Biel und der Gemeinde Sauge abgelehnt und deshalb nicht in das RAK aufgenommen (vgl. Antwort Biel und Sauge). 4. Kenntnisnahme 5. Kenntnisnahme
63	Privatperson 1	Eher Nein		

Chapitre 4.1.3 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus régionales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.3: Sind Sie mit den Anträgen zu den regionalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
64	Privatperson 2	Ja	Die direkte Busverbindung von Pieterlen in die Stadt Biel ist ein lang ersehntes Anliegen, welchem nun endlich Rechnung getragen wird. Danke!	Kenntnisnahme
65	Privatperson 3	Ja		
66	Privatperson 4	Keine Antwort		

Chapitre 4.1.4 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus locales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.4: Sind Sie mit den Anträgen zu den lokalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
1	Arch	Ja		
2	Bellmund	Eher Nein	Siehe Antwort zu Kapitel 4.1.3	Kenntnisnahme
3	Belprahon	Pas de réponse		
4	Biel/Bienne	Plutôt non	<p>La Ville de Bienne demande les mesures suivantes conformément à la première étape du concept TP 2035 :</p> <ol style="list-style-type: none"> Vérifier la possibilité d'optimisation de la ligne 22.001 par un terminus à Centre Boujean au lieu d'une prolongation jusqu'à la gare des Champs-de-Boujean, si la ligne 7 effectue la liaison entre la gare des Champs-de-Boujean et les Stades à la cadence de 15 minutes (selon la demande ci-dessous). Optimisation d'exploitation de la ligne 22.002 avec une cadence réduite à 15 minutes au moins durant les heures creuses. Si nécessaire prévoir des courses de renfort lors des pics d'affluence au lieu d'une cadence à 10 minutes toute la journée. Les nouvelles lignes 7 et 10, ainsi que la ligne 72 dont l'offre sera doublée couvriront une partie importante de la demande sur l'itinéraire prévu de la ligne 2. Densification de la ligne 22.007 à la cadence de 15 minutes pour desservir le Chemin du Longchamps depuis la gare de Bienne et relier la gare des Champs-de-Boujean aux Stades. Il faut compter sur des développements urbains prochainement dans ce secteur. Densification de la ligne 22.010 à la cadence à 30 minutes pour relier le centre de Pieterlen à Bienne. Densification de la ligne 22.011 à la cadence à 15 minutes pour desservir le funiculaire de Macolin et le quartier de Vigneules, en coordination avec le projet de réaménagement de la rue de Neuchâtel (entre Schlössli et les Prés-de-la-Rive) planifiée par l'OFROU. Ce projet prévoit la suppression de la plupart des places de stationnement (environ 150 places) et la ville de Bienne prévoit la réalisation d'un nouvel arrêt de bus aux Prés-de-la-Rive. L'augmentation des cadences aura un effet positif sur l'utilisation de la ligne, tant pour les habitants que pour les loisirs de proximité que sont les Prés-de-la-Rive et le Chemin des Vignes. 	<p>Concernant la mise en œuvre de la 1ère étape du concept de transports publics 2035, un groupe de travail a été constitué avec la CRT11, la ville de Bienne et les entreprises de transport. Les résultats obtenus ont permis de trouver des solutions qui en principe devraient être maintenues .</p> <ol style="list-style-type: none"> Un arrêt final de la ligne 1 au Centre Boujean (au lieu de la gare des Champs-de-Boujean) est en principe possible et réduit les coûts d'exploitation de la ligne 1. En contrepartie, une augmentation de la fréquence de la ligne 7 aux Champs-de-Boujean peut être envisagée, en particulier aux heures de pointe. la cadence de 10' doit être maintenue sur la ligne 2 (cela a également été confirmé par le groupe de travail pour la mise en œuvre de la 1ère étape du concept 2035). En cas de réduction, certains tronçons seraient touchés par une détérioration disproportionnée (p. ex. Löhre / Mauchamp). Une densification à la cadence de 15' implique un doublement des coûts d'exploitation de cette nouvelle ligne. Il faut éventuellement envisager une densification aux heures de pointe du matin et du soir dans le contexte de la ligne 1 raccourcie (à déterminer dans le cadre de la planification de la mise en œuvre). C'est une question de coût et de proportionnalité. Le groupe de travail chargé de la mise en œuvre de la 1ère étape du concept 2035 a prévu la cadence horaire pour cette nouvelle liaison vers Pieterlen. Pieterlen soutient également cette idée. Par ailleurs, Pieterlen profite de la ligne 34 qui mène de Granges aux Champs-de-Boujean. Pour des raisons de coûts et de rentabilité, la cadence actuelle de 30' a été maintenue. Une extension progressive n'est pas exclue si la ligne prolongée fait ses preuves.
5	Brügg	Ja		
6	Büetigen	Keine Antwort		
7	Comoret	Oui		
8	Courtelary	Oui		
9	Diessbach	Keine Antwort		
10	Erlach	Ja		
11	Eschert	Oui		
12	Evilard	Ja		
13	Finsterhennen	Keine Antwort		
14	Gals			

Chapitre 4.1.4 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus locales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.4: Sind Sie mit den Anträgen zu den lokalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
15	Grossaffoltern	Keine Antwort		
16	Hemrigen	Keine Antwort	nicht betroffen	Kenntnisnahme
17	Jens	Ja		
18	Kappelen	Ja		
19	Ligerz	Ja		
20	Lüscherz	Eher Ja	Siehe Ergänzungen "Gesamteindruck" (1. Frage, Teil 2)	Kenntnisnahme
21	Lyss	Ja		
22	Moutier	Pas de réponse	Vu le transfert de Moutier dans le canton du Jura au 01.01.2026, la commune ne sera plus concernée par le schéma d'offre 2027-2030.	Prise de connaissance
23	Nidau	Ja	<p>1. Stellungnahme Gemeinderat zur Linie 22.001: Die neue Hauptlinie 1 wird auf Basis der 1. Etappe ÖV Konzept 2035 unterstützt. Sie verbindet mit dem Bözingenfeld, den Städtezentren Biel und Nidau sowie Brügg und dem künftigen Spitalzentrum drei Gebiete mit besonders hoher ÖV-Nachfrage direkt und umsteigefrei. Im Endausbau soll die neue Linie ab A. Moser-/Gumigelkreisel via die heutige Netzlücke Keltenstrasse in die Bernstrasse führen. Für die RAK-Periode 2027 bis 2030 ist die Routenführung ab Bahnhof Biel weiterhin und ohne Änderung via Gumigel-, Biel- und Aegertenstrasse (Biel) vorgesehen. Im Endausbau ab 2035 soll die Linienführung in Nidau via Keltenstrasse führen. Die Schliessung der Netzlücke Keltenstrasse für die Umsetzung der definitiven Routenführung ist im Gesamtverkehrskonzept Nidau für den Langsamverkehr vorgesehen. Ein gleichzeitiger Ausbau des neuen Strassenabschnitts für den Busbetrieb wird unterstützt, um die Verlagerung des Verkehrs aus den Wohnquartieren auf die Hauptachsen voranzutreiben. Wo nötig und sinnvoll, soll der Ausbau des Abschnitts Keltenstrasse koordiniert mit der BTI-Bahn sowie der Umgestaltung des Gumigelkreisels durch die Stadt Biel erfolgen.</p> <p>2. Stellungnahme Gemeinderat zur Linie 22.005: Die Stadt Nidau unterstützt die Verlängerung der Buslinie ab dem Bahnhof Nidau in das Aalmattenquartier. Um innert der kurzen Frist die Verlängerung einführen zu können, ist eine einfache Ausführung ohne bauliche Massnahmen als Provisorium vorgesehen. Sofern sich die Testphase von ca. vier Jahren bewährt, könnte die Verlängerung - in Abstimmung mit dem Agglomerationsprogramm 5 - definitiv und behindertengerecht ausgebaut werden.</p> <p>3. Heute verkehrt die Linie 5 im Ast nach Nidau nur in den Hauptverkehrszeiten am Morgen und am frühen Abend. Nidau wünscht eine Takterweiterung über die Mittagszeit. Eine priorisierte Einführung der Verlängerung zum Fahrplanwechsel 2026 wird in einer provisorischen Ausführung unterstützt.</p> <p>4. Stellungnahme Gemeinderat zur Linie 22.008: Für Nidau hat die neue Linienführung keine Auswirkung und kann der Änderung zustimmen.</p> <p>5. Stellungnahme Gemeinderat zur Linie 22.010: Die Einführung einer Schnelllinie vom Bahnhof Biel Richtung Bözingenfeld wird begrüsst. In einer späteren Phase ist gemäss dem ÖV-Konzept 2035 die Verlängerung der Linie 10 auch nach Nidau Bahnhof und allenfalls weiter zum Kreuzwegkreisel vorgesehen. Der Kreuzwegkreisel wird im ÖV-Konzept 2035 Biel zudem als neuer Umsteigeknoten zwischen den Linien 6, 11, 86, 87 und eventuell 10 vorgeschlagen. Für die Linienverlängerung sowie für einen neuen Umsteigehub braucht es neue Halte- und Wendestellen, die zurzeit noch nicht angedacht sind. Dafür notwendige Massnahmen sind in keinem Agglomerationsprogramm aufgenommen. Ohne Aussicht auf AP-Subventionierung kann Nidau den Ausbau zum Umsteigeknoten nicht stemmen. Auch ist zu beachten, dass es in diesem bereits stark ausgebauten Gebiet schwierig wird, den nötigen Platz zu finden/zu schaffen.</p>	<p>1. Kenntnisnahme</p> <p>2. Die Einrichtung von vorerst provisorischen Haltestellen im Aalmattenquartier ist zweckmässig und wird von der RVK unterstützt</p> <p>3. Es ist vorgesehen, die verlängerte Linie 5 neu ganztags nach Nidau Aalmatten zu führen, somit wird auch die Mittagszeit abgedeckt.</p> <p>4. Kenntnisnahme</p> <p>5. Die Verlängerung der Linie ist im Rahmen der 2. Etappe der Umsetzung ÖV-Konzept 2035 vertieft zu prüfen</p>
24	Orvin	Pas de réponse		
25	Perrefitte	Oui		

Chapitre 4.1.4 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus locales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.4: Sind Sie mit den Anträgen zu den lokalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
26	Petit-Val	Non	La ligne 21 doit être mise en synchronisation avec la ligne 41 au niveau des fréquences et doit être continue Reconvilier - Bellelay - Souboz - Moutier. A la cadence à l'heure de Moutier à Reconvilier et pas à la demi-heure pour Bellelay - Reconvilier.	Prise de connaissance. La mise en synchronisation n'est pas toujours possible étant donné que le nombre de courses des lignes 21 et 41 n'est pas identique.
27	Pieterlen	Ja		
28	Plateau de Diesse	Oui		
29	Port	Ja		
30	Radelfingen	Ja		
31	Rapperswil	Ja		
32	Reconvilier	Pas de réponse		
33	Saicourt	Pas de réponse		
34	Sauge	Oui		
35	Schüpfen	Ja		
36	Schwadernau	Keine Antwort		
37	Seedorf	Keine Antwort		
38	Siselen	Ja		
39	Sonceboz-Sombeval	Plutôt non		
40	Studen	Keine Antwort		
41	Täuffelen	Ja		
42	Tramelan	Pas de réponse		
43	Treiten	Keine Antwort		
44	Tschugg	Keine Antwort		
45	Twann-Tüscherz	Ja		
46	Vinelz	Ja		
47	Walperswil	Ja		
48	Wengi	Ja		
49	Worben	Keine Antwort		
500	Aare Seeland mobil AG	Ja	Steht die neue Linie 10 (und allenfalls 7) nicht im Widerspruch zur gem. ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel angedachten Verlängerung der beiden Linien 86 und 87?	Es besteht kein Widerspruch. Im ÖV-Konzept 2035 sind sowohl die Linie 10 als Schnellverbindung ins Bözingenfeld sowie die Verlängerung der Linien 86 und 87 bis Centre Boujean enthalten.
51	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Keine Antwort		
52	PostAuto AG	Ja		

Chapitre 4.1.4 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus locales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.4: Sind Sie mit den Anträgen zu den lokalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
53	Verkehrsbetriebe Biel	Eher Ja	<p>1. 22.001: Verkürzung bis "Centre Boujean" und Reduktion (gegenüber aktueller Situation nur Achse Nord) auf 10'-Takt, da eine Entlastung durch die Linie 10 zu erwarten ist. Gegebenenfalls ist der Einsatz von Verstärkungskursen nötig. Auf dem Linienast nach Brügg bedeutet dies der Beibehalt des 10'-Taktes, was dem Anliegen der Gemeinde Brügg entspricht. Eine Taktausdehnung scheint frühestens ab dem Zeitpunkt Eröffnung neues Spital notwendig. Sollten Fahrzeitgewinne auf anderen Strecken (zum Beispiel Eigenstrasse parallel zur BTI zwischen Unterführung Mattenstrasse und Haltestelle Milanweg) realisiert werden, wäre eine Verlängerung der Linie zum Bahnhof Bözingenfeld ohne zusätzlichen Fahrzeugbedarf denkbar.</p> <p>2. 22.005: Präzisierung: Fahrweg zum Spitalzentrum via Höheweg (wg. Elektrifizierung/Umlaufstabilität) gemäss fehlendem Plan Dudler. Liniennummer sollte überprüft werden, um Aufwand Umstellung zu minimieren.</p> <p>3. 22.006: Präzisierung: Fahrweg zum Spitalzentrum via Alpenstrasse (wg. Elektrifizierung/Umlaufstabilität) gemäss fehlendem Plan Dudler. Liniennummer sollte überprüft werden, um Aufwand Umstellung zu minimieren. Die Linie 6 soll gemäss ÖV-Konzept 2035 und Plan Dudler via Spitalstrasse verkehren. Die VB lehnen dies aus Angebotssicht (Abhängen Kundschaft vom Zentralplatz) und mangelnder Fahrplanstabilität (Stauzone Seevorstadt mit durchschnittlich ca. 2,5 Min zusätzlicher Fahrzeit in HVZ in Richtung Spitalzentrum) ab. Zudem würde dies zum Zeitpunkt der kompletten Umstellung der VB-Flotte auf Elektro-Trolleys (vermutlich 2031) zusätzliche Infrastruktur (z.B. Oberleitung in der Spitalstrasse) erfordern, damit die Linie elektrisch betrieben werden kann.</p> <p>4. 22.007: Endhalt im Bözingenfeld ist „Stadien“ (mit Schlaufenfahrt via Solothumstrasse). Die VB schlagen ausserhalb der HVZ eine Verkürzung auf den Abschnitt Stadien – Orpundplatz vor.</p>	<p>Für die Umsetzung der 1. Etappe ÖV-Konzept 2035 wurde eine Arbeitsgruppe gebildet mit RVK 1, Stadt Biel und Transportunternehmen. Die daraus hervorgegangenen Resultate führten zu tragfähigen Lösungen, an denen grundsätzlich festgehalten werden sollte.</p> <p>1. Ein Endhalt der Linie 1 beim Centre Boujean (statt Bahnhof Bözingenfeld) ist grundsätzlich möglich und senkt die Betriebskosten der Linie 1. An der Verdichtung in der Morgen- und Abendpitze soll vorerst festgehalten werden. Sollte sich zeigen, dass dies nicht nötig ist oder besser Verstärkungskurse eingesetzt werden, kann immer noch darauf zurückgekommen werden.</p> <p>2. Kenntnisnahme, wird im Rahmen Umsetzungsplanung bereinigt.</p> <p>3. Kenntnisnahme. Die Linienführung via Spitalstrasse ist Teil des ÖV-Konzepts 2035 und soll beibehalten werden, ausser es ergeben sich im Rahmen der Umsetzungsplanung unüberwindbare Hindernisse.</p> <p>4. Die ganztägige Bedienung auf der gesamten Strecke im Halbstundentakt wurde in der Arbeitsgruppe definiert. Daran soll vorerst festgehalten werden. Bei ungenügender Nachfrage ist eine spätere Anpassung nicht ausgeschlossen.</p>

Chapitre 4.1.4 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus locales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.4: Sind Sie mit den Anträgen zu den lokalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
53			<p>5. 22.010: Das als Linie 10 bezeichnete Angebot sollte aus Gründen der besseren Lesbarkeit für die Kundschaft in 2 Linien mit unterschiedlichen Streckenführungen unterteilt werden: a) Linie 13: Pieterlen – Bahnhof Biel (60'-Takt) via Nordachse. Fahrplanlage mit Anschluss am Bhf. Pieterlen. Dies entspricht der Linienführung der früheren Linie 3N. b) Linie 10: Bahnhof Biel - Centre Boujean (30'-Takt) via Bahnhof Mett/Stadien. Fahrplanlage mit Anschluss auf Regionalverkehr am Bahnhof Biel. Nur durch Verknüpfung mit Linie 7 am Bahnhof Biel möglich. Gemäss Einschätzung VB ist zunächst eine Beschränkung auf die HVZ vorzunehmen, da das Bözigenfeld in der NVZ nur wenig Nachfrage generiert und durch die Linien 1, 2 und 7 bereits gut versorgt ist. Falls die neue Linie 13 gemäss mit der Linienführung via Nordachse zu Stande kommt, kann sie ohne zusätzliche Infrastrukturkosten mit Batterie-Trolleybussen betrieben werden. Für einen elektrischen Betrieb einer Route via Bahnhof Mett bis nach Pieterlen wären dagegen Fahrzeuge mit Depot-Ladung notwendig.</p> <p>6. 22.011: Die Nachfrage ist seit Einführung des neuen Konzeptes im Dezember 2022 (Verzicht auf Zusatzfahrten Magglingenbahn – Biel, Bahnhof, bessere Anschlüsse von und zur Magglingenbahn) deutlich gestiegen und liegt nunmehr oberhalb der Mindestanforderungen. Auch der KDG hat sich verbessert. Die Verlängerung der Linie 11 ins Stadtzentrum wird ausdrücklich befürwortet. Auf Basis der zur Verfügung stehenden Fahrzeit kann die Verlängerung allerdings nur bis zum Schüsspark erfolgen. Eine spezifische Halteposition ist dort nicht notwendig, da keine Wendezeit zur Verfügung steht. Notwendige Voraussetzung ist allerdings eine Linienführung via Viaduktstrasse und entsprechendem Verzicht (siehe obige Anmerkung) der Bedienung der Spitalstrasse. Die nördliche Spitalstrasse kann mit einer adäquaten Positionierung einer Haltestelle der Linie 11 auf der Viaduktstrasse (z.B. südlich Museumsstrasse) innerhalb eines 300m Radius erschlossen werden, so dass die ÖV-Güteklasse erhalten bleibt bzw. sich Richtung Bahndamm sogar verbessert. Die südliche Spitalstrasse ist durch den Bahnhof und den Guisanplatz sehr gut erschlossen und weist eine vorzügliche ÖV-Güteklasse auf. Im Falle einer Taktverdichtung ist damit zu rechnen, dass die Mindestvorgaben der Angebotsverordnung nicht erreicht werden. Zudem erfordert dies die Beschaffung eines zusätzlichen Midibusses. Falls ein Angebotsausbau gewünscht wird, halten wir eine Ausdehnung der Betriebszeiten an das übrige städtische Angebot und die Betriebszeiten der Magglingenbahn für prioritär.</p>	<p>5. Der stündliche Kurs der Linie 10 nach Pietrelen ist fahrplanergänzend. Daher sollte an der Route festgehalten werden. Die Nordachse wird mit der Linie 1 genügend genügend bedient. Es ist angebotsplanerisch fragwürdig, auf der Strecke vom Bahnhof bis Centre Boujean den Bus entlang der Linie 1 zu führen. Falls dies für die Elektrifizierung notwendig ist, könnte allenfalls zwischen Omega und Mett statt über die Gottstattstrasse über die J-Stämpfli-Strasse gefahren werden, somit wäre die abweichende Streckenführung marginal. Was die Liniennummerierung betrifft, kann in der Umsetzungsplanung bestimmt werden, ob die Kurse nach Pieterlen eine andere Liniennummer erhalten.</p> <p>6. Grundsätzlich ist die Einkürzung bis Schüsspark möglich. Die Frage des Endhalts der Linie 11 ist in der Umsetzungsplanung noch zu definieren.</p>
55	Amt für Verkehr und	Keine Antwort	Keine Linie mit Beteiligung Kanton Solothurn aufgeführt.	Kenntnisnahme
56	Service de la mobilité,	Pas de réponse		
57	Service des transports,	Oui		
61	Conseil du Jura bernois	Pas de réponse		
62	Jura bernois.Bienne	Oui		
63	Parc Chasseral	Pas de réponse		

Chapitre 4.1.4 : Êtes-vous d'accord avec les requêtes concernant les lignes de bus locales et leur priorisation ?
Kapitel 4.1.4: Sind Sie mit den Anträgen zu den lokalen Buslinien und ihrer Priorisierung einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
54	IGöV	Eher Ja	<p>1. Linie 7: Widersprüchliche Angaben zur Linienführung Gemäss dem ÖV-Konzept Biel 2035 verläuft die neue Linie 7 von Vingelz Rebenweg nach Biel Beaumont. Auf der Abbildung 16 (S. 34) ist die Linie 7 ebenfalls mit dieser Linienführung dargestellt. Im Widerspruch dazu wird die Linie in den Anträgen zum städtischen Busverkehr mit der Linienführung Bahnhof Biel – Bözingenfeld aufgeführt. Antrag: Es ist die korrekte Linienführung gemäss ÖV-Konzept Biel 2035 aufzuführen oder die Modifikation zu begründen.</p> <p>2. Verschiebung der Haltestelle Badhausstrasse zur Verbesserung der Umsteigebeziehung zur Bahn Der Bahnhofplatz ist das eigentliche Nadelöhr des städtischen Busnetzes. Während den Hauptverkehrszeiten besteht für die dort durchführenden städtischen und regionalen Linien ein hohes Verspätungsrisiko und damit für Fahrgäste, die auf die Bahn umsteigen wollen das Risiko für einen Anschlussbruch. Für die Linien 4, 5 und 6, welche über die Aarbergstrasse Richtung See, bzw. Nidau führen könnte die Umsteigezeit und damit die Gefahr von Anschlussbrüchen für Fahrgäste reduziert werden, wenn die Haltestelle Badhausstrasse auf die Nordseite der Bahnunterführung verlegt und damit in direkter Linie zum Nordausgang des Bahnhofs Biel führen würde. Antrag: Die Haltestelle Badhausstrasse ist auf die nördliche Seite der Bahnunterführung zu verlegen, so dass sie in direkter Linie zum Nordausgang des Bahnhofs zu liegen kommt. 4.1.4</p> <p>3. Konsequente ÖV-Priorisierung auf dem städtischen und regionalen Strassennetz. Die IGöV Bern anerkennt, dass mit dem Konzept Busnetz 2035 grosse Verbesserungen für das städtische ÖV-Angebot erreicht werden können. Eine grosse Herausforderung stellt das hohe Verkehrsaufkommen in der Stadt Biel dar, welches bisher den Busbetrieb insbesondere in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) stark behindert. Somit stellt sich die Frage, welche Begleitmassnahmen nötig sind, um die avisierten Fahrzeitverbesserungen zu erreichen. Nach Auffassung der IGöV ist dafür im Zentrum von Biel und auf den innerstädtischen Hauptachsen eine MIV-Reduktion und eine systematische ÖV-Bevorzugung (insbesondere Separatspuren, LSA-Bevorzugung, gross-flächiges Verkehrsmanagement) nötig. Ebenso ist eine strikte Bewirtschaftung der öffentlichen Parkplätze zu prüfen, um das MIV-Aufkommen zu den HVZ zu limitieren. Antrag: Die Erarbeitung eines Verkehrsmanagement-Konzepts für die Stadt Biel ist zu beantragen. Falls ein solcher Antrag im Rahmen des RAK nicht gestellt werden kann, sollen andere Wege aufgezeigt werden, wie ein solches Konzept in naher Zukunft erarbeitet werden kann.</p>	<p>1. Siehe Antwort zu <i>Gesamteindruck</i> (Kapitel 1-5)</p> <p>2. Die Lage der Haltestellen ist nicht Gegenstand des RAK. Sie wird im Nutzungskonzept Bahnhofgebiet der Stadt Biel und in den nachfolgenden Planungen bestimmt.</p> <p>3. Ein Verkehrsmanagement-Konzept für den Agglomerationskern Biel liegt vor und wird schrittweise umgesetzt. Die Massnahmen sind Bestandteil des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss 4. und 5. Generation.</p>
61	Pro Bahn Espace	Ja		
67	VCS, Regionalgruppe-Biel-Seeland-Berner Jura	Eher Ja	Ortsverkehr Biel: die neuen Linienführungen haben Potential die Fahrgastzahlen zu erhöhen und werden unterstützt. Interessant die Linie 11 mit Start an der Schwanengasse verbessert die Erschliessung der vielen neuen Wohnungen an der Esplanade.	Kenntnisnahme
63	Privatperson 1	Eher Nein		
64	Privatperson 2	Keine Antwort		
65	Privatperson 3	Ja		
66	Privatperson 4	Eher Ja	Mit einem Halbstundentakt wäre die neue Linie 7 (Linie 5 gem. ÖVK35) für eine urbane Linie nicht besonders attraktiv. Dies wäre insbesondere auf dem Abschnitt Mett-Bözingenfeld eine Angebotsverschlechterung, weil es so aussieht, als würde zugleich der Link durch die aktuelle Linie 2 wegfallen (das RAK ist diesbezüglich allerdings schwer lesbar, weil sich die Anträge erheblich vom Linienplan 2027 aus dem ÖVK unterscheiden). Siehe zur Südroute generell auch die Frage zu den weiteren Anliegen.	Es handelt sich um eine neue Verbindung. Aus Kosten- und Wirtschaftlichkeitsgründen wird vorerst ein 30'-Takt angeboten. Eine Verdichtung auf den 15'-Takt bedeutet eine Verdoppelung der Betriebskosten dieser neuen Linie. Bei guter Nachfrage ist später ein schrittweiser Ausbau denkbar, z.B. eine Verdichtung in der Morgen- und Abendspitze zum 15'-Takt.

Chapitre 4.1.5 : Êtes-vous d'accord avec les propositions liées aux requêtes non priorisées ?
Kapitel 4.1.5: Sind Sie mit den Aussagen zu den nicht-priorisierten Anträgen einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
1	Arch	Ja		
2	Bellmund	Nein	Siehe Antwort zur letzten Frage	Kenntnisnahme
3	Belprahon	Pas de réponse		
4	Biel/Bienne	Plutôt non	La Ville de Bienne a proposé dans sa lettre du 31.05.2023 à l'attention de la CRT 1 de créer une nouvelle ligne 22.077 Champs-de-Boujean - Sonceboz à la cadence 60 minutes aux heures de pointe du matin et du soir avec correspondances au train Regio Express de la Chaux-de-Fonds. Cette demande n'a pas été prise en compte dans la présente évaluation. La Ville de Bienne réitère sa demande de créer cette nouvelle ligne. L'objectif est d'offrir en alternance avec la ligne 22.073 deux liaisons directes par heure entre les Champs de Boujean et les trains de la Chaux-de-Fonds et de vallée de Tavannes, soit par Péry ou par Sonceboz. Le succès de la ligne 22.012 dont la fonction de rabattement sur le train à Brügg est similaire avec des cadences à 30 minutes aux heures de pointe démontre l'importance d'une telle mesure.	La ligne 77 Sonceboz-Sombeval - Bienne, Champs-de-Boujean est inscrite dans le SOR avec la priorité 1 (voir réponse Sonceboz, chapitre <i>Ligne de bus régional</i>)
4	Brügg	Nein	Leider wurde im Rahmen der Vernehmlassung zum ÖV-Konzept 2035, welche Anfang 2023 durchgeführt worden ist, unserem eingereichten Anliegen betreffend neuer finanzieller Belastung keine Beachtung geschenkt bzw. als nicht priorisiert taxiert und nicht ins RAK 2027-2030 aufgenommen (4.1.5 nicht priorisierte Anträge). Im Gegenteil, es wird zusätzlich noch eine Linie 76 betreffend Bedienung der Haltestelle Studen Grien mit Kursen Biel-Studen (Lyss) im 15Takt eingeführt.	Das Anliegen der Gemeinde Brügg wurde zur Kenntnis genommen. Die Finanzierung des ÖV und der Kostenverteilungsschlüssel sind jedoch nicht Gegenstand des RAK und liegen nicht in der Zuständigkeit der RVK. Aus diesem Grund wurde das Anliegen unter den nicht priorisierten Anträgen aufgeführt, was missverständlich ist. Der Bericht wird angepasst.
6	Büetigen	Keine Antwort		
7	Cormoret	Oui		
8	Courtelay	Oui		
9	Diessbach	Nein	Linie 30.362 Es wird zwar begrüsst, dass im 2025 die Durchführung einer Studie geplant ist bezüglich Buskonzept in und um Lyss. Der Gemeinderat würde es aber noch mehr begrüssen, wenn die Einführung des 30'-Taktes während Stosszeiten nicht erst im Rahmen des RAK 2031-2034 als Antrag aufgenommen wird.	Die RVK 1 wird das Buskonzept für Lyss und Umgebung im Hinblick auf das RAK 2031-2034 überprüfen.
10	Erlach	Ja		
11	Eschert	Oui		
12	Evilard	Oui		
13	Finsterhennen	Keine Antwort		
14	Gals			
15	Grossaffoltern	Keine Antwort		
16	Hemrigen	Keine Antwort	Linie M35 (22.935): Auch hier wäre eine Schlaufe nach Merzligen für den besseren Anschluss der Dörfer Hemrigen / Merzligen begrüssenswert.	Die RVK 1 plant eine Überprüfung des Nachtangebots in den nächsten Jahren und wird das Anliegen in diesem Zusammenhang prüfen.
17	Jens	Ja		
18	Kappelen	Ja		
19	Ligerz	Ja		
20	Lüscherz	Eher Nein	Siehe Ergänzungen "Gesamteindruck" (1. Frage, Teil 2)	Kenntnisnahme
21	Lyss	Ja		
22	Moutier	Pas de réponse	Vu le transfert de Moutier dans le canton du Jura au 01.01.2026, la commune ne sera plus concernée par le schéma d'offre 2027-2030.	Prise de connaissance
23	Nidau	Keine Antwort		
23				
24	Orvin	Pas de réponse		
25	Perrefitte	Oui		

Chapitre 4.1.5 : Êtes-vous d'accord avec les propositions liées aux requêtes non prioritaires ?
Kapitel 4.1.5: Sind Sie mit den Aussagen zu den nicht-priorisierten Anträgen einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
26	Petit-Val	Plutôt oui	Ajouter le maintien de la ligne Bellelay - Souboz - Moutier.	Une requête concernant la ligne 21.021 a été formulée et prévoit le maintien du niveau d'offre actuel.
27	Pieterlen	Keine Antwort	da nicht betroffen	Kenntnisnahme
28	Plateau de Diesse	Pas de réponse		
29	Port	Ja		
30	Radelfingen	Ja		
31	Rapperswil	Ja		
32	Reconvilier	Plutôt oui	À savoir quand et par qui sera reprise la requête d'un nouvel arrêt au niveau de la COOP à Reconvilier.	La ligne de bus ne passera plus devant la COOP de Reconvilier. La ligne 41 mènera toujours à Bellelay via Saules, Saicourt et Le Fuet, mais le départ sera situé à Reconvilier.
33	Saicourt	Pas de réponse		
34	Sauge	Oui		
35	Schüpfen	Ja		
36	Schwadernau	Keine Antwort		
37	Seedorf	Eher Nein	Die Nachtlinie M35 (Moonliner) ist beizubehalten.	Kenntnisnahme. Gemäss der laufenden Überprüfung des Nachlinienangebots plant der Kanton, die Linie M35 künftig über Seedorf zu führen.
38	Siselen	Ja		
39	Sonceboz-Sombeval	Plutôt oui	Ligne 73 En tenant compte du nombre potentiel d'utilisateurs, il serait opportun de faire de cette ligne une priorité. Il manque une réponse à notre demande de création d'une ligne 77 entre Sonceboz et Les Champs de Boujean à Bienne, demande que nous avons déjà déposée en 2020. Cette ligne permettrait d'offrir, en alternance avec la ligne 73, deux liaisons directes par heure entre les Champs-de-Boujean et les trains vers la Chau-de-Fonds et la Vallée de Tavannes, que ce soit via Péry ou Sonceboz. Source : concept TP 2035, page 68 disponible ici : www.biel-bienne.ch/tp-2035	La ligne 73 est inscrite dans le SOR avec la priorité 1. La ligne 77 Sonceboz-Sombeval - Bienne, Champs-de-Boujean est inscrite dans le SOR avec la priorité 1 (voir réponse Sonceboz, chapitre <i>Ligne de bus régional</i>).
40	Studen	Ja		
41	Täuffelen	Ja		
42	Tramelan	Pas de réponse		
43	Treiten	Keine Antwort		
44	Tschugg	Keine Antwort		
45	Twann-Tüscherz	Ja		
46	Vinelz	Ja		
47	Walperswil	Keine Antwort		
48	Wengi	Ja		
49	Worben	Keine Antwort		
50	Aare Seeland mobil AG	Ja		
51	Regionalverkehr Bern-	Ja		
52	PostAuto AG	Ja		
53	Verkehrsbetriebe Biel	Eher Ja	Der Antrag der Linie M34 wird bereits auf Dezember 2024 umgesetzt.	Wird korrigiert.
53				

Chapitre 4.1.5 : Êtes-vous d'accord avec les propositions liées aux requêtes non priorisées ?
Kapitel 4.1.5: Sind Sie mit den Aussagen zu den nicht-priorisierten Anträgen einverstanden?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
54	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn	Ja	362 (30.362) / 363 (30.363) Die finanzielle Situation im Kanton Solothurn lässt bis auf Weiteres keine Angebotsausbauten auf den Linien 362 und 363 gegenüber dem Fahrplan 2025 zu.	Kenntnisnahme
55	Service de la mobilité, Etat de Fribourg,	Oui	Nous prenons acte que la potentielle nouvelle ligne 541 Kallnach - Niderried - Golaten - Kerzers identifiée dans le schéma d'offre Frienisberg 2030 est en clarification.	Prise de connaissance
56	Service des transports, Etat de Neuchâtel	Oui		
57	Conseil du Jura bernois	Pas de réponse		
58	Jura bernois.Bienne	Plutôt oui	Bus 77 : possibilité d'avancer la mise en place de la ligne Sonceboz- Boujean?	La ligne 77 Sonceboz-Sombeval - Bienne, Champs-de-Boujean est inscrite dans le SOR avec la priorité 1 (voir réponse Sonceboz, chapitre Ligne de bus régional). La mise en service est possible au plus tôt en décembre 2026.
59	Parc Chasseral	Pas de réponse		
60	IGöV Bern	Eher Ja	Kap. 4.1.5 Linie 72 : Die IGöV Bern unterstützt den Antrag der Gemeinde Safnern auf Verlängerung der Linie 72 nach Grenchen. Die Rahmenbedingungen haben sich seit der Durchführung des Versuchsbetriebs geändert, zum Beispiel hat im Gewerbegebiet in Lengnau eine intensive Bautätigkeit stattgefunden. Gemäss ÖV-Konzept Biel 2035 sind die Umläufe künftig zeitlich knapp bemessen, weshalb Entlastungsmassnahmen nötig sein werden. Durch die Streckenverlängerung lässt sich dieses Problem entschärfen. Mit dem beantragten Viertelstundentakt lassen sich abwechslungsweise sinnvolle Anschlüsse an den Bahnhöfen Grenchen Süd und Grenchen Nord zum Fernverkehr herstellen. Der Anschluss an eine zukünftige Linie nach Pieterlen in Lengnau wäre anzustreben. In der Grafik (Bild 18) "Strategisches Konzept für die langfristige Entwicklung im Busangebot" ist die Verbindung ebenfalls enthalten. Antrag: Die Verlängerung der Linie 72 nach Grenchen ist in die Liste der priorisierten Anträge in Kapitel 4.1.3 aufzunehmen.	Auf den Antrag wird nicht eingetreten. Der Versuchsbetrieb zwischen Orpund und Lengnau wurde im Dezember 2020 mangels Nachfrage eingestellt. Ein erneuter Versuchsbetrieb im Zeitraum 2027-2030 ist nicht opportun. Die Verlängerung der Linie 72 bis Grenchen wird aber gemäss Zielbild 2040 langfristig angestrebt.
61	Pro Bahn Espace Mittelland	Ja		
62	VCS, Regionalgruppe-Biel-Seeland-Berner Jura	Ja		
63	Privatperson 1	Keine Antwort		
64	Privatperson 2	Keine Antwort		
65	Privatperson 3	Ja		
66	Privatperson 4	Eher Ja	Der Antrag von Safnern, die Linie 72 nach Grenchen zu verlängern, wurde mit Verweis auf das geringe Nachfragepotential nicht berücksichtigt. Eventuell wäre es zweckmässig, stattdessen eine geringfügige Verlängerung der Linie 72 und/oder der Grenchner Linie E zu prüfen, um ein Umsteigen zwischen den beiden Linien zu ermöglichen. (Die jeweiligen Endhaltestellen Meinisberg Rütli und Lengnau Industrie Süd liegen nur ca. 2 Minuten Fahrzeit auseinander).	Die Wendezeiten der Linien 72 bzw. E sind zu kurz für eine Verlängerung. Somit wäre ein zusätzliches Fahrzeug nötig.

Chapitre 4 : Avez-vous d'autres souhaits concernant d'autres offres de transports publics à examiner pour la période 2027-2030 ?
Kapitel 4: Haben Sie Anliegen für weitere zu prüfende ÖV-Angebote im Zeithorizont 2027–2030?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
1	Arch	Keine Antwort		
2	Bellmund	Ja	An der Aussprache vom 25. Oktober 2024 zwischen Gemeinde Bellmund, Postauto, asm und RVK (Protokoll wird durch die RVK noch erstellt) haben wir folgendes besprochen/vereinbart: 1. Linie 86: Beiwagen in der HVZ am Morgen früher fahren lassen, damit die Zuganschlüsse in Biel erreicht werden können (wenn möglich ab Fahrbahnwechsel Juni 25) 2. Anschlusspünktlichkeit von den Zügen zu den Linien 86 und 87 am Abend sicherstellen. Dies ist heute nur beim letzten Kurs der Fall. 3. Buslinie 87: Fahrzeit vorverschieben und "linienreine" Kurse fahren 4. Bei Einführung eines 7.5-Minuten Takts der Bahnlinie Biel - Ipsach: Parallel dazu Lösung für den Busverkehr bei der Bahnschranke beim Bahnhof Nidau, z.B. Bau einer Unterführung (bei einem 7,5 Minuten-Takt wird sich der MIV und der Busverkehr noch viel mehr stauen als heute)	Kenntnissnahme. Die Punkte 1. bis 3. werden bis 2025 umgesetzt. Punkt 4. wird in der weiteren Planung berücksichtigt.
3	Belprahon	Pas de réponse		
4	Biel/Bienne	Non		
5	Brügg	Nein		
6	Büetigen	Keine Antwort		
7	Comoret	Oui	Concernant la ligne de bus St-Imier - Tramelan, des citoyens nous ont demandé d'étudier la possibilité de déplacer l'arrêt de Bus de Mont-Crosin (versant sud) pour assurer la sécurité des élèves qui se rendent à l'école à St-Imier.	La CRT1 ne s'y oppose pas. Le propriétaire de la route (commune ou canton) est responsable des arrêts de bus.
8	Courtelary	Non		
9	Diessbach	Nein		
10	Erlach	Nein		
11	Eschert	Non		
12	Evilard	Non		
13	Finsterhennen	Nein		
14	Gals	Keine Antwort		
15	Grossaffoltern	Nein		
16	Herrigen	Ja	Es wäre gut, wenn Merzligen in beiden Richtungen von der Verlängerung nach Lyss profitieren würde, um Herrigen und Merzligen besser an die Bahnverbindungen ab Lyss anzuschliessen. Auch beim Moonliner.	Das Anliegen wird geprüft und nach Möglichkeit ins RAK aufgenommen (vgl. Antwort Bellmund zu Kapitel 4.1.3 <i>Regionale Buslinien</i>)
17	Jens	Ja	Die Verlängerung der Linie 87 ist sehr toll und bringt einen enormen Mehrwert für Jens, sollte aber früher umgesetzt werden, falls irgendwie möglich.	Kenntnissnahme. Die Umsetzung ist frühestens per Dezember 2026 möglich.
18	Kappelen	Nein		
19	Ligerz	Ja	Vinifuni: Betriebszeit bis 23:00 Uhr im Sommer und Winter. Im Sommer wegen dem Tourismus und im Winter wegen den zahlreichen Trebenwurstessen.	Der Antrag wird unterstützt und in das RAK mit Priorität 2 aufgenommen.
20	Lüscherz	Keine Antwort		
21	Lyss	Ja	Der 12'-Takt für die S-Bahn-Linie Bern – Biel ist gewünscht. Damit sollte eine Pendelangebot zwischen den beiden Hauptbahnhöfen entstehen. Auf die IR-Züge könnte verzichtet werden.	Das Anliegen wird an den Kanton (AÖV) zuhanden der S-Bahn-Planung weitergeleitet. Die Umsetzung ist wenig realistisch, da sie sich nur schwer in den nationalen 15'/30'-Taktfahrplan integrieren lässt.
22	Moutier	Pas de réponse	Vu le transfert de Moutier dans le canton du Jura au 01.01.2026, la commune ne sera plus concernée par le schéma d'offre 2027-2030.	Prise de connaissance
23	Nidau	Keine Antwort	Nidau hat keinen Bedarf für weitere ÖV-Angebote im Zeithorizont 2027 – 2030.	Kenntnissnahme
24	Orvin	Non		

Chapitre 4 : Avez-vous d'autres souhaits concernant d'autres offres de transports publics à examiner pour la période 2027-2030 ?
Kapitel 4: Haben Sie Anliegen für weitere zu prüfende ÖV-Angebote im Zeithorizont 2027–2030?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
25	Perrefitte	Oui	Offre de bus dans la couronne Prévôtoise à revoir.	Prise de connaissance. Des discussions et des réflexions à propos de la refonte / optimisation de la desserte de Moutier et des communes alentour ont commencé fin 2024.
26	Petit-Val	Oui	Ajouter le maintien de la ligne Bellelay - Souboz - Moutier.	Une requête concernant la ligne 21.021 a été formulée et prévoit le maintien du niveau d'offre actuel.
27	Pieterlen	Ja	Wochenendverbindung (Samstag/Sonntag) welche die Haltestelle "Schlössli" Pieterlen bedient (Richtung Biel und Grenchen)	Der Antrag wird unterstützt und in das RAK mit Priorität 2 aufgenommen.
28	Plateau de Diesse	Oui	Ligne de bus de Lamboing à Orvin (connexion Bienne)	L'étude sur le schéma d'offre rive nord du lac de Bienne et Plateau de Diesse a privilégié d'autres lignes. La création d'une telle ligne a été écartée car le potentiel de fréquentation reste faible.
29	Port	Nein		
30	Radelfingen	Nein		
31	Rapperswil	Nein		
32	Reconvilier	Non		
33	Saicourt	Non		
34	Sauge	Non		
35	Schüpfen	Nein		
36	Schwadernau	Ja	siehe Stellungnahme zur Buslinie 75, Kapitel 4.1.3	Kenntnisnahme
37	Seedorf	Ja	1. Wie bereits oben erwähnt, muss das Abendangebot auf der Linie 105 (alte Linienführung!) verbessert werden. 2. Weiter möchten wir noch einmal auf den nicht-priorisierten Antrag zur Nachtlinie M35 (22.935) hinweisen.	1. Die neue Linienführung der Linie 105 führt zu zusätzlichen Abendkursen zwischen Seedorf und Lyss (via Aarberg). 2. Gemäss der laufenden Überprüfung des Nachlinienangebots plant der Kanton, die Linie M35 künftig über Seedorf zu führen.
38	Siselen	Ja	Buslinie Siselen - Aarberg	Eine solche Busverbindung wurde im Rahmen der Angebotsstudie Ins/Erlach - Entre-deux-Lacs geprüft. Das Nachfragepotenzial ist zu gering für einen wirtschaftlichen Betrieb.
39	Sonceboz-Sombeval	Pas de réponse	Création d'une ligne 77 entre Sonceboz et Les Champs de Boujean à Bienne, demande que nous avons déjà déposé en 2020. Cette ligne permettrait d'offrir, en alternance avec la ligne 73, deux liaisons directes par heure entre les Champs-de-Boujean et les trains vers la Chau-de-Fonds et la Vallée de Tavannes, que ce soit via Péry ou Sonceboz. Source : concept TP 2035, page 68 disponible ici : www.biel-bienne.ch/tp-2035	La requête concernant la ligne 77 est soutenue et a été reprise dans le SOR avec la priorité 1 (voir réponse Sonceboz, chapitre 4.1.3 <i>Ligne de bus régional</i>)
40	Studen	Nein		
41	Täuffelen	Nein		
42	Tramelan	Pas de réponse		
43	Treiten	Nein		
44	Tschugg	Keine Antwort		
45	Twann-Tüscherz	Nein		
46	Vinelz	Nein		
47	Walperswil	Keine Antwort		
48	Wengi	Ja	Bem-Lyss-Wengi-Büren	Wengi ist durch die Buslinie 898 mit Büren an der Aare und mit Bem (via Umsteigen auf die S3 in Münchenbuchsee) verbunden. Die Reisezeit nach Bem ist mit Umsteigen auf die S3 kürzer als mit einer direkten Busverbindung.
49	Worben	Nein		
50	Aare Seeland mobil AG	Nein		

Chapitre 4 : Avez-vous d'autres souhaits concernant d'autres offres de transports publics à examiner pour la période 2027-2030 ?
Kapitel 4: Haben Sie Anliegen für weitere zu prüfende ÖV-Angebote im Zeithorizont 2027–2030?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
51	Regionalverkehr Bern-Solothurn AG	Nein		
52	PostAuto AG	Ja	Für die Sicherstellung der Transportkette sollen weitere Massnahmen bei den Linie 22.086 und 22.087 getroffen werden. Die begonnenen Gespräche zwischen PostAuto, der RVK1, dem Kanton und der Gemeinde Bellmund sollen fortgesetzt werden.	Kenntnisnahme
53	Verkehrsbetriebe Biel	Ja	Aus Sicht VB macht die Einführung einer zusätzlichen HVZ-Linie von Sonceboz ins Bözingenfeld Sinn, um die Pendler des RE4 (Courtelary, St-Imier, La Chaux-de-Fonds) abzunehmen (da der RE um x.12 in Biel eintrifft bzw. um .47 abfährt, besteht keine Umsteigemöglichkeit von/zur Linie 10).	Die Linie 77 Sonceboz-Sombeval - Biel, Bözingenfeld wird in das RAK mit Priorität 1 aufgenommen (vgl. Antwort Sonceboz, Kapitel 4.1.3. <i>Regionale Buslinien</i>).
54	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn	Nein		
55	Service de la mobilité, Etat de Fribourg,	Pas de réponse		
56	Service des transports, Etat de Neuchâtel	Non		
57	Conseil du Jura bernois	Pas de réponse		
58	Jura bernois.Bienne	Non		
59	Parc Chasseral	Pas de réponse		
60	IGöV Bern	Ja	Kap. 5.5 Es wird dargestellt, an welchen Bahnhöfen zukünftig multimodale Verkehrsdrehscheiben eingerichtet werden sollen. Die IGöV Bern unterstützt diesen Ansatz ausdrücklich. Auf Abb. 20 werden die Standorte im Berner Jura und in Biel-Mett nur als P+R-Standorte ausgewiesen. Nach Auffassung der IGöV Bern ist es unbedingt erforderlich, dass auch im Berner Jura die multimodalen Angebote umfassend ausgebaut werden, also inklusive Sharing-Autos und -Velos. Beide Angebote sind sowohl für Berufspendler als auch für touristische Aktivitäten von zunehmender Bedeutung und können mithelfen, die Benützung des ÖV zu erhöhen. Antrag: In Sonceboz, St. Imier, Tavannes, Tramelan und Biel-Mett sind Verkehrsdrehscheiben mit einem umfassenden Sharing-Angebot einzurichten.	Das ist so vorgesehen. Die zu schematische Darstellung in Abbildung 20 wird angepasst.
61	Pro Bahn Espace Mittelland	Ja	1. Einführung einer 12:02 und 13:02 Zusatz-Verbindung S36 Lyss - Büren a. d. Aare? Erfolgskontrolle? 2. Systematisierung Fahrplan Lyss - Schnottwil 362 nicht möglich?	1. Die Taktverdichtung am Mittag wird mit Priorität 2 in das RAK aufgenommen. 2. Kenntnisnahme. Die RVK 1 wird das Buskonzept in Lyss und Umgebung im Hinblick auf das RAK 2031-2034 überprüfen.
62	VCS, Regionalgruppe-Biel-Seeland-Berner Jura	Nein		
63	Privatperson 1	Keine Antwort		
64	Privatperson 2	Keine Antwort		
65	Privatperson 3	Nein		

Chapitre 4 : Avez-vous d'autres souhaits concernant d'autres offres de transports publics à examiner pour la période 2027-2030 ?
Kapitel 4: Haben Sie Anliegen für weitere zu prüfende ÖV-Angebote im Zeithorizont 2027–2030?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
66	Privatperson 4	Ja	<p>Eine städtische Linie Brügg(moos)-Portplatz-Kreuzplatz-Orpundplatz-Bözingen(feld) wäre sinnvoll. Begründung: Das RAK bzw. das zugrundeliegende ÖVK35 sehen verschiedene Verbesserungen vor, sie sind an einigen Stellen jedoch auch etwas widersprüchlich. Folgende Widersprüche könnten mit einer solchen Linie aufgeschlüsselt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Das ÖVK betont die Wichtigkeit des Arbeitsplatz-, Einkaufs- und zukünftigen Spitalstandorts Brüggmoos, dieses wird aus der Stadt heraus abgesehen von einer geringfügigen Taktverbesserung jedoch nicht besser erschlossen. - Das ÖVK sagt ausdrücklich (S. 26), dass auch urbane Linien auf der Brüggstrasse fahren sollten, es schlägt jedoch in der endgültigen Fassung keine mehr vor. - Obwohl das ÖVK das Bahnhofsgelände entlasten möchte, ist es weiterhin sehr zentralistisch in dem Sinne, dass fast alle Busse zum Bahnhof fahren, während die Bieler Aussenquartiere oft nur indirekt miteinander verbunden sind. - Die Linie 12 bleibt unverändert, obwohl sie offenbar unbefriedigend ist (siehe nicht berücksichtigter Antrag der Gemeinde Brügg im RAK). <p>Bemerkungen zur Implementierung: Die aktuelle Linie 12 wäre mit dieser neuen Linie wohl redundant. Falls die Linie 11 gem. ÖVK (Ipsach-Brügg) realisiert wird, könnte diese sinnvollerweise über Brügg hinaus verlängert werden. (Falls auch die Linie 5 gem. ÖVK realisiert wird, wäre schon eine Verlängerung der 11 bis zum Kreuzplatz mit Umsteigemöglichkeit ein Fortschritt.)</p>	<p>Das RAK 2027-2030 umfasst die 1. Etappe der Umsetzung des ÖV-Konzepts. Die 2. Etappe folgt mit dem RAK 2031-2035. Parallel dazu werden laufend neue Angebote, u.a. Tangentialverbindungen, geprüft.</p> <p>Eine Linie Brüggmoos - Kreuzplatz - Bözingenfeld ist denkbar, wäre aber relativ teuer und würde die Tangentiallinie 12, die eine Schnellverbindung ins Bözingenfeld bietet, nicht ersetzen. Die Verbindung Brüggmoos - Bözingenfeld ist bereits mit der heutigen Linie 2 und dann ab 2027 mit der neukonzipierten Linie 1 gegeben. Ob das Potenzial für eine Linie vom Bözingenfeld über Mett ins Brüggmoos genügend gross ist, muss längerfristig geprüft werden (allenfalls im nächsten RAK 2031-34 wenn das Spitalzentrum in Bügg in Betrieb ist). Im ÖV-Konzept 2035 ist für die 2. Etappe (ab 2031) eine Linie von Ipsach nach Brügg vorgesehen mit Anschluss an die S-Bahn.</p>

Chapitre 5 : Manque-t-il selon vous des thèmes importants dans la Vision 2040 ?

Kapitel 5: Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Themen im Zielbild 2040?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
1	Arch	Nein		
2	Bellmund	Ja	Die Problematik des Staus auf der Hueb, durch Nidau und Biel. Insbesondere mit der Ausweitung des Bahnangebots Biel - Ipsach werden die Schliesszeiten der Barrieren beim Bahnhof Nidau massiv zunehmen. Da braucht es eine Lösung.	Dies ist in der weiteren Planung des Angebotsausbaus zu berücksichtigen.
3	Belprahon	Pas de réponse		
4	Biel/Bienne	Oui	Les mesures préconisées par la vision RER Bienne 2045 ont été prises en compte. La Ville de Bienne suggère que les mesures les plus impactantes soient réalisées plus rapidement, telles que la prolongation de la ligne RER de Neuchâtel vers Granges et de la ligne RER de Soleure vers Sonceboz, afin d'améliorer l'accessibilité des Champs-de-Boujean et favoriser un report modal de la route au rail plus rapidement.	Le SOR ne présente formellement que les adaptations d'offre pour la période 2027-2030. La vision RER Bienne 2045 n'a pas encore été reprise et intégrée par le Canton et encore moins par l'OFT dans les schéma nationaux. La CRT1 s'attribue également une mise en œuvre aussi rapide que possible.
4				
5	Brügg	Ja	Die Kostenfolge für den Betrieb ist aufzuzeigen.	Eine grobe Abschätzung der ÖV-Punkte wird im RAK ergänzt. Detaillierte Abschätzungen der ÖV-Punkte pro Gemeinde sind in den ÖV-Studien enthalten, die als Grundlage für das RAK dienen (z.B. ÖV-Konzept 2035 oder Angebotskonzept Ins/Erlach).
6	Büetigen	Nein		
7	Comoret	Oui	Pour augmenter l'attractivité des TP en particulier des trains CFF sur la ligne Bienne - La Chaux-de-Fonds, il est indispensable de moderniser le matériel roulant et d'offrir une ponctualité et une fiabilité des trains (pannes trop fréquentes) améliorée.	La CRT 1 partage cette appréciation et est en contact avec les CFF à ce sujet.
8	Courtelay	Oui	Dans l'ensemble, nous soutenons les principes de la Vision 2040. En particulier la prolongation à Bienne du train IR/RE à cadence semi-horaire Solothurn - Züriche est une volonté que nous soutenons pleinement. Nous ne comprenons par contre pas pourquoi la desserte de l'aéroport de Züric (celui qui - dans le monde - est le plus soumis à des restrictions imposées par la riche population de cette région), mais qui est aussi celui qui bénéficie du plus grand réseau RER/S-Bahn, aurait un quelconque droit à plus d'offre ferroviaire que Genève, ou ... pourquoi pas Bâle. Le débat va certainement au-delà de l'offre en matière de transports publics, mais la concertation avec les politiques régionales de développement économique est aussi à prendre en compte, et pas seulement en faveur de Züric!	Prise de connaissance. La CRT1 soutient les objectifs de développement et de renforcement de l'offre ferroviaire Grandes Lignes desservant son territoire et la bonne intégration et coordination avec les offres régionales.
9	Diessbach	Keine Antwort		
10	Erlach	Nein		
11	Eschert	Pas de réponse		
12	Evilard	Non		
13	Finsterhennen	Nein		
14	Gals	Keine Antwort		
15	Grossaffoltern	Keine Antwort		
16	Hemrigen	Nein		
17	Jens	Nein		
18	Kappelen	Nein		
19	Ligerz	Nein		
20	Lüscherz	Keine Antwort		
21	Lyss	Nein		
22	Moutier	Pas de réponse	Vu le transfert de Moutier dans le canton du Jura au 01.01.2026, la commune ne sera plus concernée par le schéma d'offre 2027-2030.	Prise de connaissance
23	Nidau	Keine Antwort	Nidau begrüsst die vorgelegte Planungsübersicht für das gesamte RVK1-Einzugsgebiet für Bus und Bahn für die mittlere und lange Frist und unterstützt diese Weiterführung. Ein wirklich attraktives und vernetztes ÖV-Angebot ist eine wesentliche Voraussetzung für ein Umsteigen vom MIV auf nachhaltige Verkehrsmittel, auch im ländlicheren Gebiet. Auch die Umsetzung für eine kombinierte Mobilität wird unterstützt. Aktuell besteht kein Bedarf für zusätzliche Themen für den Zeithorizont bis 2040.	Kenntnisnahme

Chapitre 5 : Manque-t-il selon vous des thèmes importants dans la Vision 2040 ?

Kapitel 5: Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Themen im Zielbild 2040?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
23				
24	Orvin	Pas de réponse		
25	Perrefitte	Non		
26	Petit-Val	Oui	Maintenir les lignes de bus régionales et locales à la cadence horaire Moutier - Bellelay.	Prise de connaissance
27	Pieterlen	Nein		
28	Plateau de Diesse	Pas de réponse		
29	Port	Nein		
30	Radelfingen	Keine Antwort		
31	Rapperswil	Nein		
32	Reconvilier	Oui	Est-ce que l'attractivité des transports publics ne passe que par une amélioration des cadences, l'ouverture de nouvelles lignes ou l'évolution des cadences ? Ne manque-t-il pas également un travail complémentaire sur l'équilibre des coûts et des tarifs. Pour la même distance en agglomération, le prix du billet n'est-il pas plus bas que celui sur une ligne desservant des villages ? à notre avis ce sujet sera déterminant à l'avenir pour consolider l'offre de transports publics, voire le développement de solutions Park&Rail.	Le financement des TP en général ainsi que la tarification des billets ne relèvent pas du SOR.
33	Saicourt	Non		
34	Sauge	Non		
35	Schüpfen	Nein		
36	Schwadernau	Nein		
37	Seedorf	Keine Antwort		
38	Siselen	Nein		
39	Sonceboz-Sombeval	Non		
40	Studen	Nein		
41	Täuffelen	Nein		
42	Tramelan	Pas de réponse	Concernant enfin la vision 2024, le Conseil municipal en partage les principes de base. Il souligne l'importance d'associer pleinement la ligne 237 à toutes les réflexions portant notamment sur la création d'un RER biennois et de veiller à ce que les voyageurs arrivant à Tavannes aient systématiquement une correspondance immédiate et confortable à destination de Tramelan.	Prise de connaissance. La CRT1 soutient les objectifs de développement et de renforcement de l'offre ferroviaire Grandes Lignes desservant son territoire et la bonne intégration et coordination avec les offres régionales.
43	Treiten	Keine Antwort		
44	Tschugg	Keine Antwort		
45	Twann-Tüscherz	Nein		
46	Vinelz	Nein		
47	Walperswil	Keine Antwort		
48	Wengi	Ja	Bern-Lyss-Wengi-Büren, vor allem Lyss-Wengi	Diese Verbindungen sind im Zielbild enthalten (Abbildungen 18/19).
49	Worben	Nein		
50	Aare Seeland mobil AG	Nein		
51	Regionalverkehr Bern-	Nein		

Chapitre 5 : Manque-t-il selon vous des thèmes importants dans la Vision 2040 ?

Kapitel 5: Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Themen im Zielbild 2040?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
52	PostAuto AG	Ja	Allgemeine Bemerkung zum Freizeitverkehr: Der Freizeitverkehr war schon vor Corona bedeutendster Verkehrszweck (44% aller Tagesdistanzen, Mikrozensus 2015). Seit der Pandemie hat dieser deutlich zugenommen, während der Arbeits- und Ausbildungsverkehr stagniert. Dabei werden rund 69% der zurückgelegten Distanzen im Freizeitverkehr mit dem Auto gefahren. Hier besteht das grösste Potenzial für eine Veränderung des Modalsplits zu Gunsten des ÖV. Deshalb sollte der Freizeitverkehr nicht nur in Form von Wanderbussen oder touristischen Linien gefördert werden, sondern auch am Ausgangspunkt der Reisenden. Das bedeutet, es braucht auch an den Wochenenden ein attraktives ÖV-Angebot in allen Regionen im Regionalen Personen- und Ortsverkehr, damit die Freizeitreisenden ihr Auto vermehrt in der Garage lassen und den ÖV nutzen.	Kenntnisnahme
53	Verkehrsbetriebe Biel	Nein		
54	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn	Nein	Abbildung 17 + 19 Raum Grenchen aufteilen in zwei Bahnhöfe (Nord und Süd) für das Verständnis und Nachvollziehbarkeit des Text unter Kapitel 5.3	Wird korrigiert
55	Service de la mobilité, Etat de Fribourg,	Pas de réponse		
56	Service des transports, Etat de Neuchâtel	Non		
57	Conseil du Jura bernois	Pas de réponse		
58	Jura bernois.Bienne	Oui	Qu'en est-il de la liaison directe avec la gare Méroux TGV?	Le SOR traite des lignes régionales, cette destination située en France n'est donc pas traitée.
59	Parc Chasseral	Pas de réponse	La vision 2040 ne laisse rien de très positif à prévoir pour le Jura bernois si l'objectif pour les zones à faible densité demeure de garantir une mobilité minimale.	La Vision 2040 proposée dans le SOR propose pour les zones rurales à faible densité: "L'offre est adaptée à la demande et à son potentiel et cible idéalement une cadence horaire continue éventuellement renforcée à la cadence semi-horaire aux heures de forte fréquentation (heures de pointe pendulaire et/ou touristique)". La garantie de mobilité minimale est un extrait du dernier arrêté du Grand Conseil sur l'offre TP.
60	IGöV Bern	Nein	1. Im RAK sind Abbildungen zum Liniennetz im Zeithorizont 2035 vorhanden. Es fehlt hingegen eine Abbildung zum Liniennetz für den Zeithorizont des RAK. Antrag : Die IGoV Bern beantragt, der Bericht sei um eine Abbildung zum Zielzustand 2030 des Liniennetzes zu ergänzen. 2. Die im RAK enthaltenen Anträge entsprechen den Umsetzungsetappen 2027 und 2031 des OV-Konzepts 2035 nur teilweise. Bitte begründen, wieso gewisse Massnahmen vorgezogen, bzw. zurückgestellt werden	1. Eine Karte mit den Linien der Agglomeration Biel im Zeithorizont 2030 wird hinzugefügt. 2. Das Konzept 2035 soll bis 2035 umgesetzt werden und das RAK enthält nur die Massnahmen der ersten Etappe für den Zeitraum 2027-2031.
61	Pro Bahn Espace Mittelland	Nein		
62	VCS, Regionalgruppe-Biel-Seeland-Berner Jura	Ja	Die Veränderung des Modalsplits zugunsten des ÖV's ist das Ziel der RVK 1 und muss konsequent angestrebt werden.	Kenntnisnahme
63	Privatperson 1	Keine Antwort		
64	Privatperson 2	Keine Antwort		
65	Privatperson 3	Nein		

Chapitre 5 : Manque-t-il selon vous des thèmes importants dans la Vision 2040 ?

Kapitel 5: Fehlen aus Ihrer Sicht wichtige Themen im Zielbild 2040?

Nr.	Contributeur Eingabe	Réponse Antwort	Commentaire / Proposition Kommentar / Antrag	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
66	Privatperson 4	Ja	Es wäre toll, wenn die geplanten Zug-Verlängerungen (Neuenburg-Biel Richtung Osten und Olten-Biel Richtung Berner Jura) möglichst bald umgesetzt werden könnten und deshalb nicht nur in eine langfristige Vision verpackt würden, die von hypothetischen neuen Haltestellen abhängig gemacht wird. Auch die Verbindung Bern-Mett-Bözingenfeld, die wohl vor allem zu Stosszeiten nachgefragt würde, könnte wohl leicht realisiert werden, indem die heute schon zu Stosszeiten fahrende S31 nach Osten umgeleitet würde (der Hauptbahnhof würde weiterhin von IR und S3 bedient werden) . Hingegen ist der Nutzen einer direkten Verbindung Biel-Thun aufgrund der Pendelndenzahlen sehr fraglich.	Das Anliegen wird unterstützt. Die Lineinverlängerungen sind unabhängig von allfälligen neuen Haltestellen. Die RVK 1 wird sich für eine möglichst rasche Umsetzung einsetzen.

D'autres remarques sur le SOR 2027-2030 ?
Weitere Bemerkungen zum RAK 2027-2030?

Nr.	Contributeur Eingabe	Commentaire Kommentar	Réponse CRT 1 Antwort RVK 1
1	Arch	Für die Gemeinde Arch ist das RAK 2027 - 2030 so stimmig.	Kenntnisnahme
2	Bellmund	Das von Thomas Berz noch zu erstellende Protokoll der Sitzung vom 25. Oktober 2024 bildet integraler Bestandteil der Stellungnahme der Gemeinde Bellmund.	Das Protokoll ist in die Beantwortung der Stellungnahme eingeflossen.
3	Belprahon		
4	Biel/Bienne		
5	Brügg	Der Gemeinderat unterstützt grundsätzlich das Regionale Angebotskonzept (RAK), und ist sich der Rolle der Gemeinde Brügg als zukünftige multimodale Verkehrsdrehscheibe für die Region bewusst. Er begrüsst den Ausbau des Angebots mit der Verdichtung des Fahrplans. Die damit verbundenen zusätzlichen Kosten zu Lasten der Gemeinde Brügg stuft der Gemeinderat aber als nicht tragbar ein. Routen wie die Tangentiallinie Brügg Bahnhof – Bözingenfeld entlasten vor allem den Bahnhof Biel und dienen nicht primär den Brüggerinnen und Brügger. Auch die mit der geplanten Ansiedelung des Spitals im Brüggmoos verbundenen Mehrfahrten dienen einer ganzen Region und es wäre falsch, hier die Steuerzahlenden von Brügg in diesem Ausmass zu belasten. Der Gemeinderat fordert somit die zuständigen Stellen auf, die Finanzierung des ÖV-Angebots zu überdenken, bezahlt doch die Gemeinde Brügg bereits heute mit einer Million Franken einen jährlichen Beitrag von nahezu zwei Steuerzehntel an den kantonalen Lastenausgleich des öffentlichen Verkehrs.	<p>Den höheren Kosten für die Gemeinde Brügg steht ein direkter Nutzen gegenüber. Brügg profitiert vom Angebotsausbau durch ein attraktiveres ÖV-Angebot für die Wohnbevölkerung und die Arbeitsplätze sowie durch die Entlastung des Strassennetzes. Insbesondere im Brüggmoos ist ein Ausbau des ÖV zwingen, um die geplante Siedlungsentwicklung zu ermöglichen.</p> <p>Die Attraktivität und der Nutzen des ÖV-Angebots besteht in seiner Netzwirkung. Eine ÖV-Planung für eine einzelne Gemeinde ist nicht zweckmässig. Der kantonale Kostenverteilungsschlüssel berücksichtigt dies, indem die Kosten zwischen Bund, Kanton, Standortgemeinden und übrigen Gemeinden aufgeteilt wird. Der Finanzierungsschlüssel des öffentlichen Regional- und Ortsverkehrs basiert auf den gesetzlichen Grundlagen von Bund und Kanton und liegt nicht in der Zuständigkeit der RVK. Forderungen zur Anpassung des Kostenverteilungsschlüssels wären an die kantonale Politik zu richten.</p> <p>Die Gemeinden können ihre ÖV-Punkte in einem gewissen Mass mit der Haltepolitik (Anzahl und Bedienung der Haltestellen) beeinflussen. Es steht ihnen zudem offen, mit Privaten (z.B. grossen Verkehrserzeugern) eine Kostenbeteiligung auszuhandeln.</p>
6	Büetigen	siehe Anmerkungen zu Kap. 4.1.3 betr. Busangebot Korridor Biel-Studen-Lyss	Kenntnisnahme
7	Comoret		
8	Courtelay	Une remarque générale au sujet du § 5.5 Mobilité combinée et interfaces TP (en lien aussi avec des considérations en amont) Quand nous entendons ici ou là des exigences, globalement liées à la thématique "moonlight", allant dans le sens d'une offre de taxis privés à 04h47 aux Breuleux pour rentrer à Sonvilier de chez sa copine, tout cela au prix des transports publics... prenez garde au trop d'ouverture qui risque juste de tuer tout les efforts en cours dans le bon sens. Quand on va trop dans le sens des seuls individualistes qui veulent faire payer à la collectivité leur irresponsabilité, on ne va sûrement pas dans la bonne direction. Côté "mobilité combinée", merci pour tous les trends anglosaxons des réseaux sociaux, des smartphones, du langage très "In" et de l'IA, mais il faudra mettre un peu de matière là-dedans, un peu d'infrastructures, un peu d'organisation, donc pas mal d'argent. Si ces thématiques devaient se concrétiser gentiment, merci de nous informer des quelques aspects un peu moins philosophiques de ce marketing!	Prise de connaissance
9	Diessbach		
10	Erlach	Besonders wichtig für uns sind - die vorgesehene Taktverdichtung auf der Linie Biel - Täuffelen - Ins - die Umsetzung des Konzepts der öV-Studie Ins-Erlach und Entre-deux-lacs 2030	Kenntnisnahme
11	Eschert		

12	Evilard		
13	Finstertennen		
14	Gals		
15	Grossaffoltern		
16	Hemrigen		
17	Jens		
18	Kappelen		
19	Ligerz	Der Busverkehr nach Tunneleröffnung soll gemäss Angebotskonzept nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse nach Aufhebung der Bahnstation Ligerz umgesetzt werden.	Ist so vorgesehen.
20	Lüscherz		
21	Lyss	Eine Rückmeldung zur Studie On Demand-Angebot «Region Lyss Ost» wird gemäss Besprechung mit den involvierten Gemeinden vom 12.09.2024 separat gegeben.	Kenntnisnahme
22	Moutier		
23	Nidau	Keine	Kenntnisnahme
23			
24	Orvin	Merci pour le travail.	Prise de connaissance
25	Perrefitte	Non	Kenntnisnahme
26	Petit-Val		
27	Pieterlen		
28	Plateau de Diesse	Non	Kenntnisnahme
29	Port		
30	Radelfingen	Nein	Kenntnisnahme
31	Rapperswil	In Rapperswil besteht weiterhin das Bedürfnis nach einer Verbindung zum Bahnhof Schüpfen.	Kenntnisnahme
32	Reconvilier		
33	Saicourt		
34	Sauge		
35	Schüpfen	Keine.	Kenntnisnahme
36	Schwadernau		
37	Seedorf	Wie bereits bemerkt, sind wir erstaunt, dass die neue Linienführung der Linie 105 über Aarberg auch in der Mitwirkung der Regionalkonferenz Bern Mittelland auftaucht und dort auch explizit erwähnt wird. Es drängt sich der Gedanke auf, dass hier aus der Regionalkonferenz Bern Mittelland Fakten über ihre Zuständigkeit hinaus geschaffen werden.	Die Anträge im RAK 2027-2030 basieren auf dem Angebotskonzept Frenisberg 2030, das von der RVK 1 und der Regionalkonferenz Bern-Mittelland gemeinsam erarbeitet wurde, da die Linien 100 Bern-Aarberg und 105 Bern-Lyss regionsübergreifend verkehren. Die neue Linienführung der Linien 105 und 365 ist unabhängig von den Änderungen im Perimeter Bern-Mittelland und wird aufgrund der Analyse des Angebots und des Nachfragepotenzials beantragt.
38	Siselen		
39	Sonceboz-Sombeval		
40	Studen		
41	Täuffelen		
42	Tramelan		
43	Treiten	Keine Bemerkungen	Kenntnisnahme
44	Tschugg	Im Anhang erhalten Sie das Leitbild zur Arealentwicklung Bethesda in Tschugg. Dies dient als Ergänzung zum Online-Fragebogen der Gemeinde sowie des Fürsorgevereins Bethesda.	Kenntnisnahme
45	Twann-Tüscherz		
46	Vinelz		
47	Walperswil		

48	Wengi	Nein	
49	Worben		
50	Aare Seeland mobil AG	Bemerkung zu Kapitel 3.1, resp. zur Vision S-Bahn Biel 2045: Die Rolle der S37 ist zu klären. Mit einer Haltestelle Bernstrasse/Route de Berne steigt die Reisezeit für alle durchfahrenden Fahrgäste an. Die Auswirkungen auf den Modal-Split in den Agglomerationsgürtelgemeinden und den anschliessenden ländlichen Hügel- und Berggebieten entlang der S37 sind auszuweisen. Wenn dem Problem mit einem neuen, schnelleren langlaufenden Produkt entgegengewirkt werden soll, sind voraussichtlich umfangreichere Infrastrukturausbauten als dass sie für den alleinigen 7.5-Min.-Takt Biel/Bienne–Ipsach Herdi notwendig sind zu realisieren. Umgekehrt ist abzuwägen ob der enge Haltestellenabstand zwischen Nidau und Ipsach Herdi beibehalten werden soll oder umgekehrt die S37 beschleunigt werden soll und die Feinerschliessung im urbanen Kerngebiet auf ergänzende Buslinien übertragen werden soll.	Kenntnisnahme
51	Regionalverkehr Bem-		
52	PostAuto AG		
53	Verkehrsbetriebe Biel	Die VB bedanken sich für die geleistete Vorarbeit und sehen den geplanten Angebotsausbauten mit Vorfreude entgegen.	Kenntnisnahme
53			
54	Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn	Anmerkung zur Erfolgskontrolle Linie 40.033 Grenchen – Arch – Büren a.A. Die erwähnte Frühverbindung folgt mit der Umsetzung Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026.	Kenntnisnahme
55	Etat de Fribourg, Service de la mobilité		
56	Service des transports, Etat de Neuchâtel		
57	Conseil du Jura bernois		
58	Jura bernois.Bienne	Jb.B relève que ces adaptations, prévues à court-terme dans le SOR, ainsi que les objectifs à moyen et à long-terme, représentent des améliorations de l'offre en transports publics et elles sont donc à saluer. En effet, celles-ci permettront non seulement de renforcer les transports publics en tant qu'alternative crédible aux transports individuels motorisés, mais aussi de concrétiser ainsi les recommandations mobilité de notre conception régionale climat.	Prise de connaissance
59	Parc Chasseral		
60	IGöV Bem	<p>1. Die IGöV Bem dankt Ihnen für die Berücksichtigung ihrer Bemerkungen</p> <p>2. Wir würden es begrüßen, wenn sich die RVK für eine ansprechende und funktionale Gestaltung von Umsteigeknoten einsetzt. So ist Biel Mett ein solcher mit viel Luft nach oben, was jetzt teilweise angegangen werden soll. In absehbarer Zeit wird es zum Beispiel Anpassungen in Marin-Epagnier brauchen. Wir sind uns bewusst, dass dies nicht in ihrer Zuständigkeit liegt, würden es aber Begrüssen wenn sie Ihre Partner bei diesem Thema sensibilisieren.</p> <p>3. Es wird dargestellt, an welchen Bahnhöfen zukünftig multimodale Verkehrsdrehscheiben eingerichtet werden sollen. Die IGöV Bem unterstützt diesen Ansatz ausdrücklich. Auf Abb. 20 werden die Standorte im Berner Jura und in Biel-Mett nur als P+R-Standorte ausgewiesen. Nach Auffassung der IGöV Bem ist es unbedingt erforderlich, dass auch im Berner Jura die multimodalen Angebote umfassend ausgebaut werden, also inklusive Sharing-Autos und -Velos. Beide Angebote sind sowohl für Berufspendler als auch für touristische Aktivitäten von zunehmender Bedeutung und können mithelfen, die Benützung des ÖV zu erhöhen.</p> <p>Antrag : Die IGöV Bem beantragt, in Sonceboz, St. Imier, Tavannes, Tramelan und Biel-Mett Verkehrsdrehscheiben mit einem umfassenden Sharing-Angebot einzurichten.</p>	<p>1. Kenntnisnahme</p> <p>2. Die RVK 1 untersützt das Anliegen und bringt sich in die entsprechenden Planungen ein.</p> <p>3. Das ist so vorgesehen. Die zu schematische Darstellung in Abbildung 20 wird angepasst.</p>
61	Pro Bahn Espace Mittelland	Wir sind glücklich, dass gewisse Verbindungen ausgebaut werden, die Linien besser aufeinander abgestimmt werden und mögliche Aufwärtskomplitäten in den Angeboten möglich sind.	Kenntnisnahme

62	VCS, Regionalgruppe- Biel-Seeland-Berner Jura		
63	Privatperson 1		
64	Privatperson 2		
65	Privatperson 3	Passt so, Buslinie 366 ist nicht über den Zeitorizont 2030 hinauszuschieben	Kenntnisnahme
66	Privatperson 4		