

ÖV-Angebotskonzept Ins-Erlach + Entre-deux-Lacs 2030

Mitwirkungsbericht

21. Januar 2025

Concept d'offre TP Ins-Erlach + Entre-deux-Lacs 2030

Rapport de participation

21 janvier 2025

Impressum

Auftraggeberin

Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1 BE)
Conférence régionale des transports 1, Canton de Neuchâtel, Groupe de travail
Entre-deux-Lacs (CRT1 NE)

Projektleitung

Laura Graziani, Geschäftsstelle Seeland RVK 1

Begleitgruppe

Thomas Berz, Co-Geschäftsleiter RVK 1
Petra Frommert, Vorstand RVK 1 BE
Jean-Claude Egger, CRT 1 NE (bis Juli 2024)
Daniel Rotsch, CRT 1 NE
Kilian Constantin, Kanton Bern
Anastasia Stergidou, Kanton Neuenburg
Ronald Graber, Postauto
Lena Stalder, Postauto

Bearbeitung

Büro Dudler, Biel
Felix Dudler, Pierrick Leu

Übersetzung

Büro Dudler, Biel

Impressum

Mandant

Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT 1 BE)
Conférence régionale des transports 1, Canton de Neuchâtel, Groupe de travail
Entre-deux-Lacs (CRT1 NE)

Projektleitung

Laura Graziani, Geschäftsstelle Seeland RVK 1

Begleitgruppe

Thomas Berz, co-secrétaire RVK 1
Petra Frommert, comité CRT 1 BE
Jean-Claude Egger, CRT 1 NE (jusqu'à Juillet 2024)
Daniel Rotsch, CRT 1 NE
Kilian Constantin, Canton de Berne
Anastasia Stergidou, Canton de Neuchâtel
Ronald Graber, CarPostal
Lena Stalder, CarPostal

Mandataire

Büro Dudler, Bienne
Felix Dudler, Pierrick Leu

Traduction

Büro Dudler, Bienne

1 Gegenstand

Das aktuelle Buskonzept im Raum Ins/Erlach wurde vor über 10 Jahren eingeführt und seither nur punktuell angepasst. Verschiedene Rückmeldungen aus der Bevölkerung, von den Gemeinden und von Postauto zeigen, dass die bestehenden Buslinien zum Teil wesentliche Probleme bezüglich Fahrplanstabilität, Anschlüssen ans übergeordnete Bahnnetz oder der Kapazität aufweisen. Zudem führen räumliche und soziale Entwicklungen zu veränderten Erschliessung- und Mobilitätsbedürfnissen. So führt die Zunahme der französischsprachigen Bevölkerung seit einigen Jahren zu einer stärkeren Ausrichtung auf die Agglomeration Neuchâtel.

Die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1) und die Arbeitsgruppe Entre-deux-lacs der Regionalen Verkehrskonferenz 1 Neuchâtel (CRT 1 NE) haben deshalb eine gemeinsame Studie zur Entwicklung eines kantonsübergreifende Busangebots durchgeführt. Die betroffenen Gemeinden, Transportunternehmen und Nachbarkantone wurden in die Arbeiten einbezogen.

2 Öffentliche Mitwirkung

Vom 13. August bis zum 31. Oktober 2024 fand die öffentliche Mitwirkung zum Angebotskonzept statt. Der vorliegende Bericht legt die eingegangenen Mitwirkungseingaben und deren Beantwortung durch die RVK 1 dar. Nach der Verabschiedung durch den Vorstand der RVK 1 wird der Mitwirkungsbericht im Internet aufgeschaltet (www.seeland-biel-bienne.ch).

1 Contexte

Le concept d'offre actuel de bus dans la région Ins/Erlach a été introduit il y a plus de 10 ans et n'a été adapté que de manière ponctuelle depuis lors. Divers retours d'information de la population, des communes et de CarPostal montrent que les lignes de bus existantes présentent des problèmes en ce qui concerne la stabilité des horaires, les correspondances avec le réseau ferroviaire supérieur ou la capacité. En outre, les développements spatiaux et sociaux entraînent une modification des besoins en matière d'accès et de mobilité. Par exemple, la croissance de la population parlant français a conduit à une plus grande concentration sur l'agglomération neuchâteloise ces dernières années.

La Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT 1 BE) et le groupe de travail Entre-deux-Lacs de la Conférence régionale des transports 1 de Neuchâtel (CRT 1 NE) ont donc mené une étude conjointe sur le développement d'une offre de bus intercantonale. Les communes, les entreprises de transport et les cantons voisins concernés sont impliqués dans les travaux.

2 Consultation publique

La consultation publique du concept d'offre s'est déroulée du 13 août au 31 octobre 2024. Le présent rapport présente les prises de position et les réponses apportées par la CRT 1. Après son adoption par le comité de la CRT 1 BE, le rapport de participation sera mis en ligne (www.seeland-biel-bienne.ch).

3 Eingaben

Insgesamt 34 Gemeinden, Organisationen und Private haben eine Stellungnahme eingereicht:

11 Gemeinden

Courtelary, Erlach, Gals, Ins, Lyss, Reconvilier, Siselen, Treiten, Tschugg, Twann-Tüscherz, Vinelz

7 Vereine und Organisationen

AareSeeland mobil AG, Fürsorgeverein Bethesda Tschugg, PostAuto AG Gebiet Mitte, Pro Bahn Espace Mittelland, Rehaklinik Tschugg, Stiftung « die neue Zeit », VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura.

12 Private

4 Ergebnis der Mitwirkung

Mehrheitliche Zustimmung zum Angebotskonzept

Die Resonanz zum Angebotskonzept fällt mehrheitlich positiv aus. Die Ziele und Stossrichtungen des Konzepts werden grundsätzlich unterstützt. Weiter haben die Mitwirkenden zahlreiche Anliegen und Anträge zu einzelnen Konzeptinhalten eingebracht. Diese wurden geprüft und werden soweit zweckmässig und machbar im Konzept berücksichtigt.

Anpassungen aufgrund der Mitwirkung

Das Angebotskonzept wurde aufgrund der Mitwirkung überprüft und bereinigt. Die definitive Fassung ist im Schlussbericht vom Januar 2025 dokumentiert. Die wichtigsten Änderungen werden nachfolgend ausgeführt.

3 Prises de position

Au total, 34 communes, organisations et particuliers ont fait part de leurs remarques :

11 communes

Courtelary, Erlach, Gals, Ins, Lyss, Reconvilier, Siselen, Treiten, Tschugg, Twann-Tüscherz, Vinelz

7 associations et organisations

AareSeeland mobil AG, Fürsorgeverein Bethesda Tschugg, CarPostal SA région Centre, Pro Bahn Espace Mittelland, clinique de réhabilitation Tschugg, Fondation « die neue Zeit », ATE groupe régional Bienne-Seeland Jura bernois.

12 particuliers

4 Résultats de la procédure de consultation

Large adhésion au concept d'offre

L'écho rencontré par le concept d'offre est majoritairement positif. Les participants soutiennent les objectifs et les orientations du concept, tout en formulant un certain nombre de requêtes et de remarques sur des aspects spécifiques. Celles-ci ont été examinées et prises en compte dans le concept en fonction de leur pertinence et leur faisabilité.

Modifications consécutives à la participation

Le concept d'offre a été revu et corrigé sur la base de la consultation publique. La version définitive est documentée dans le rapport final de janvier 2025. Les principales adaptations sont présentées ci-dessous.

▪ **Erschliessung Rehaklinik Tschugg**

Die Rehaklinik Tschugg, der Fürsorgeverein Bethesda Tschugg und die Gemeinde Tschugg fordern eine Überprüfung des Angebotskonzepts bezüglich der Erschliessung der Rehaklinik. Mit dem Konzept entfällt die Direktverbindung zwischen Tschugg und Lüscherz sowie der Halbstundentakt am Morgen (2 Kurse). Gemäss den Eingaben widerspricht das Konzept den Erschliessungsbedürfnissen und Entwicklungsabsichten der Klinik, und führt anstelle einer Stärkung des ÖV zu einer Rückverlagerung zum MIV.

Das Anliegen wurde aufgenommen und es wurden Lösungen zur Verbesserung der Erschliessung von Tschugg (dunkelblaue Linie) geprüft:

- Ansatz 1: Verbindung der Linie von Ins nach Tschugg mit dem Bahnhof Lüscherz (anstelle von Le Landeron)
- Ansatz 2: Führung der Linie von Tschugg nach Ins via asm-Bahnhof Ins, Dorf zum Bahnhof BLS

Heute bieten nur wenige Kurse eine direkte Verbindung zwischen Lüscherz und Tschugg an (die anderen Verbindungen durch Umsteigen in Ins oder Erlach Stedli). Eine direkte Linie (Ansatz 1) hat leider wesentliche Nachteile. Einerseits sind die Fahrplanstabilität und Anschlüsse nicht gewährleistet, und mit der geplanten Temporeduktion in Erlach sowie zwischen Vinelz und Lüscherz verschärft sich diese Problematik künftig zusätzlich. Andererseits wird die Verbindung von Erlach nach Biel via Le Landeron als wichtiger eingeschätzt als jene via Lüscherz. Aus Sicht der RVK 1 hat dieser Lösungsansatz insgesamt zu viele Nachteile und wird nicht weiterverfolgt.

Mit der Führung der dunkelblauen Linie «Ins – Tschugg – Erlach – Le Landeron» via Bahnhof Ins Dorf-Moosgasse nach Ins (Ansatz 2) wird ein optimaler Anschluss von Tschugg auf die Bahnlinie S37 in Richtung Biel sichergestellt. In umgekehrter Richtung kommt es in Ins Bahnhof aber zu längeren Umsteigezeiten. Zudem bedingt dieser Lösungsansatz eine neue Haltestelle am Dorfplatz in Ins.

▪ **Desserte de la clinique de réhabilitation Tschugg**

La clinique de réhabilitation Tschugg, le Fürsorgeverein Bethesda et la commune de Tschugg demandent un réexamen du concept de desserte de la clinique. Le concept d'offre supprime la liaison directe entre Tschugg et Lüscherz ainsi que la cadence à la demi-heure le matin (2 courses). Selon les requêtes, le concept va à l'encontre des besoins actuels et des développements futurs de la clinique, il ne renforcerait pas les transports publics et favoriserait la motorisation individuelle.

Pour répondre à ces prises de position, des solutions d'amélioration de la desserte de Tschugg (ligne bleu foncé) ont été examinées :

- Solution 1 : Connexion de la ligne partant de Ins et desservant Tschugg avec la gare de Lüscherz (au lieu de Le Landeron)
- Solution 2 : Connexion de la ligne provenant de Tschugg avec la gare asm de Ins Dorf puis la gare BLS

Aujourd'hui, seules quelques courses offrent une liaison directe entre Lüscherz et Tschugg (les autres liaisons par changement à Ins ou à Erlach Stedli). Une ligne directe (solution 1) présente malheureusement des inconvénients majeurs. D'une part, la stabilité de l'horaire et les correspondances ne peuvent être garanties, et les projets d'abaissement de la vitesse autorisée à Erlach et entre Vinelz et Lüscherz ne feraient qu'aggraver le problème. D'autre part, la liaison entre Erlach et Bienne via Le Landeron est jugée plus importante que celle via Lüscherz. Du point de vue de la CRT 1, cette solution présente trop d'inconvénients et ne sera pas poursuivie.

Orienter la ligne «Ins – Tschugg – Erlach – Le Landeron» vers Ins via la gare Ins Dorf-Moosgasse (solution 2) permet d'assurer une correspondance optimale depuis Tschugg avec la ligne ferroviaire S37 en direction de Bienne. En sens inverse, les temps d'attente pour la correspondance à la gare de Ins sont plus longs. Cette solution implique un réaménagement de l'arrêt de la place du village.

Der Lösungsansatz 2 wird in den Schlussbericht und das regionale Angebotskonzept (RAK) 2027-2030 aufgenommen und mit den betroffenen Gemeinden und der Rehaklinik Tschugg konsolidiert.

▪ **Streckenführung der Linie von Marin-Epagnier und Ins über «Gals, Bethlehem»**

Die Gemeinde Gals und eine Privatperson schlagen vor, die Linie «Enges – Marin-Epagnier – Ins» (rote Linie) systematisch in beide Richtungen über «Gals, Bethlehem» zu führen. Damit ergibt sich eine bessere Verbindung von Gals (Südquartiere) nach Ins und der Agglomeration Neuchâtel. Mit der Verschiebung der Taktlage der roten und grünen Linie um 30 Minuten wird eine Optimierung der Anschlüsse sowohl an den Bahnhöfen Ins, Le Landeron und St-Blaise SBB ermöglicht.

Insgesamt überwiegen aus Sicht der RVK 1 die Vorteile, weshalb diese Änderungen in das Angebotskonzept aufgenommen werden. Diese Anpassungen haben keine Auswirkungen auf die Angebotsqualität in der Region Entre-deux-Lacs. Die Auswirkungen auf den Schulverkehr sind jedoch noch zu klären.

Nebst den Rückmeldungen zu den obengenannten Punkten wurden verschiedene spezifische Vorschläge und Bemerkungen zum Angebotskonzept eingebracht (vgl. Kapitel 5).

5 Beantwortung der Eingaben

Auf den folgenden Seiten werden die einzelnen Mitwirkungseingaben dokumentiert und beantwortet.

La solution 2 sera intégrée dans le rapport final et dans le schéma d'offre régional (SOR) 2027-2030 et consolidée avec les communes concernées et la clinique de réhabilitation Tschugg.

▪ **Desserte de Gals Bethlehem par la ligne entre Marin-Epagnier et Ins über «Gals, Bethlehem»**

La commune de Gals et un particulier proposent que l'itinéraire de la ligne «Enges – Marin-Epagnier – Ins» (ligne rouge) soit modifié pour desservir systématiquement l'arrêt « Gals, Bethlehem » dans les deux sens. Il en résulte une meilleure liaison entre le sud de Gals et la gare de Ins ou l'agglomération de Neuchâtel. Il s'agit également d'inverser de 30 minutes la cadence des lignes rouge et verte, ce qui permet une optimisation des correspondances à la fois aux gares de Ins, de Le Landeron et de St-Blaise CFF.

Dans l'ensemble, la CRT 1 considère que les avantages l'emportent sur les inconvénients, raison pour laquelle ces modifications sont intégrées dans le concept d'offre. Ces adaptations n'ont pas d'impact sur le niveau de desserte de la région Entre-deux-Lacs. Les incidences sur le transport scolaire sont néanmoins à clarifier ultérieurement.

Outre les requêtes relatives aux points susmentionnés, différentes remarques et propositions spécifiques ont été formulées concernant le concept d'offre (voir chapitre 5).

5 Réponse aux prises de position

Les prises de position des participants à la procédure de consultation sont résumées ci-dessous et suivies d'une réponse succincte.

Gesamteindruck: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?
Impression générale : de votre point de vue, le contenu du rapport est-il clair et compréhensible ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|--------------------|--|---|
| 1 | Courtelary | Ja | | |
| 2 | Erlach | Ja | | |
| 3 | Gals | Eher Ja | Teilweise ist die Materie eher schwierig zu verstehen für Laien. Gerade was die Taktlage betrifft. | Kenntnisnahme. |
| 4 | Ins | Eher Ja | Die neuen Buslinien sind klar beschrieben. Es stellt sich jedoch die Frage nach der praktischen Umsetzbarkeit (z.B. Benützung der Witzwilstrasse, Fahrplangestaltung zur konfliktfreien Nutzung der Haltekanten beim Bahnhof Ins, Fehlen neuer Haltestellen im Dorf Ins für die Linie Avenches - Ins - Treiten, Trägerschaft muss Investitionskosten planen können). | <p>Das Konzept (Kapitel 4 Schlussbericht) enthält keine Linie auf der Witzwilstrasse (die rosarote Linie fährt via Cudrefinstrasse und A20).</p> <p>Die Fahrplangestaltung der fünf Buslinien ist abhängig vom Bahnfahrplan. Die Situation der Haltestellenbelegung in Ins Bahnhof bleibt ungefähr gleich. Es sind heute wie auch mit dem Neukonzept maximal drei Busse, die gleichzeitig am Bahnhof stehen. Die künftige Organisation der Bushaltestellen am Bahnhof Ins ist in einer separaten Studie zu prüfen. Diese Planungsaufgabe wird im Bericht erwähnt.</p> <p>Die neue Haltestelle auf der Müntschemiergasse wird im Bericht erwähnt.</p> <p>Die jährlichen Betriebskosten für die Gemeinde (ÖV-Punkte) können aufgrund des Anhangs 3 abgeschätzt werden.</p> <p>Die Infrastrukturplanung (Haltestellen) ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. Zuständig für die Haltestelleninfrastruktur sind die jeweiligen Strasseneigentümer (Gemeinden und Kantone).</p> |
| 5 | Lyss | Keine Antwort | | |
| 6 | Reconvilier | Ja | | |
| 7 | Siselen | Ja | | |
| 8 | Treiten | Ja | Für die Gemeinden in der Region Ins - Erlach sind vor allem Verbesserungen in diesem Bereich von Interesse. Die Fahrplangestaltung im öffentlichen Verkehr soll weiter verdichtet und vor allem der Nachfrage angepasst werden. Dabei werden die grossen Verkehrsströme Richtung Bern, Biel, Neuchâtel, Freiburg berücksichtigt. | Kenntnisnahme. |
| 9 | Tschugg | Eher Nein | Leistungsabbau anstatt Leistungsaufbau. Angebot Westschweiz wird ausgebaut zu Lasten Deutschschweiz | Die Berechnung der Haltestellenabfahrten (Anhang 3 zum Schlussbericht) zeigt, dass das Konzept insgesamt zu einem Leistungsaufbau führt. Die Region Ent-deux-Lacs wird dabei nicht bevorzugt. Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht). |
| 10 | Twann-Tüscherz | Ja | | |

Gesamteindruck: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?
Impression générale : de votre point de vue, le contenu du rapport est-il clair et compréhensible ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|--------------------|--|---|
| 11 | Vinelz | Eher Ja | Die Abbildungen sind zum Teil überladen und schlecht lesbar. | Kenntnisnahme. |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | Ja | | |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda Tschugg | Eher Nein | Wichtige Rahmenbedingungen - Wachstum in Tschugg / Entwicklung Campus Tschugg (Arbeit, Wohnen) - sind nicht berücksichtigt / abgebildet (siehe ausführliche Informationen in der letzten Frage "Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept"). | Im Kapitel 2.1 des Schlussberichts wird auf die Entwicklung in Tschugg hingewiesen. |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Ja | | |
| 15 | Pro Bahn Espace | Ja | | |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | Eher Nein | Leistungsabbau statt Leistungsausbau führt zu einer Rückverlagerung in den IV und für den Klinikbetrieb zu unmöglichen Angebotsveränderungen. Zudem wird dem Ausbaukonzept des Standortes Tschugg nicht Rechnung getragen. | Die Berechnung der Haltestellenabfahrten (Anhang 3 zum Schlussbericht) zeigt, dass das Konzept insgesamt zu einem Leistungsausbau führt. Die Region Entre-deux-Lacs wird dabei nicht bevorzugt. Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht). |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | Eher Ja | sehr lang, für Laien sehr komplex | Kenntnisnahme. |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | Ja | | |
| 19 | Privatperson 1 | Eher Ja | Ohne verkehrsplanerische Kenntnisse sind die Zusammenhänge und gegenseitigen Abhängigkeiten nicht, oder nur sehr schwer zu verstehen. Allerdings, wenn man sich auf das heutige Angebot an seinem Wohnort und die möglichen Veränderungen beschränkt, können die Erläuterungen weitgehend nachvollzogen werden. Ohne dabei auf die Details, Umfang der Anpassungen und die persönlichen Befindlichkeiten (Kursangebot, Haltestellen usw.) einzutreten. | Kenntnisnahme. |
| 20 | Privatperson 2 | Eher Ja | Sehr viele Informationen, der Bericht holt weit aus. Das Ergebnis, das interessiert muss gesucht werden. | Kenntnisnahme. |
| 21 | Privatperson 3 | Eher Ja | | |
| 22 | Privatperson 4 | Ja | | |
| 23 | Privatperson 5 | Ja | | |
| 24 | Privatperson 6 | Ja | | |
| 25 | Privatperson 7 | Ja | | |
| 26 | Privatperson 8 | Ja | | |
| 27 | Privatperson 9 | Ja | | |

Gesamteindruck: Ist der Bericht aus Ihrer Sicht inhaltlich verständlich und nachvollziehbar?
Impression générale : de votre point de vue, le contenu du rapport est-il clair et compréhensible ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|--------------------|---|--------------------------------|
| 28 | Privatperson 10 | Ja | | |
| 29 | Privatperson 11 | Ja | | |
| 30 | Privatperson 12 | Ja | | |

Kapitel 2: Sind Sie mit den Aussagen zur Analyse einverstanden?
Chapitre 2 : Êtes-vous d'accord avec les déclarations formulées dans l'analyse ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---------------------------------|--------------------|--|--|
| 1 | Courtelay | Ja | | |
| 2 | Erlach | Eher Ja | Aktuell sind die Hauptrichtungen der Verkehrsströme unserer Einschätzung nach Bern und Biel, wobei eine Verstärkung in Richtung Neuenburg wahrnehmbar ist. Wir gross die Auslastung der beiden geplanten neuen Verbindungen nach Marin-Epagnier sein wird, ist für uns jedoch noch eine offene Frage. Für Gals und Gampelen stellen diese Linien vermutlich eine deutliche Verbesserung des Angebots dar. Für Erlach und Ins hat die Bahnverbindung nach Neuenburg via Ins Bahnhof und Le Landeron wahrscheinlich auch weiterhin die grössere Bedeutung. | Kenntnisnahme. |
| 3 | Gals | Eher Ja | Ich erlebe im Alltag nicht eine so ausgeprägte Ausrichtung nach Neuchâtel wie in der Analyse erwähnt. Die neuen Verbindungen in Richtung Neuenburg dürfen nicht zu einer Verschlechterung in Richtung Biel/Bern führen. | Kenntnisnahme. Der Ausbau Richtung Neuchâtel ist eine Angebotserweiterung und geht nicht auf Kosten der Verbindungen nach Biel und Bern. |
| 4 | Ins | Ja | Die neuen Buslinien sind klar beschrieben. Es stellt sich jedoch die Frage nach der praktischen Umsetzbarkeit (z.B. Benützung der Witzwilstrasse, Fahrplangestaltung zur konfliktfreien Nutzung der Haltekanten beim Bahnhof Ins, Fehlen neuer Haltestellen im Dorf Ins für die Linie Avenches - Ins - Treiten, Trägerschaft muss Investitionskosten planen können). | Siehe Antwort zu Frage Gesamteindruck. |
| 5 | Lyss | Keine Antwort | | |
| 6 | Reconvilier | Eher Ja | Cette étude permet également de renforcer la mobilité depuis la Neuveville et par conséquent depuis le Plateau de Diesse et, dans une certaine mesure, les communes du Grand Chasseral. | Prise de connaissance. |
| 7 | Siselen | Ja | | |
| 8 | Treiten | Ja | | |
| 9 | Tschugg | Eher Nein | Siedlungsentwicklung reflektiert nicht die Entwicklung der Arbeitsbevölkerung von Tschugg. Das Wachstum beträgt bis 2030 200 Vollzeitstellen und ist somit das höchste regionale Wachstum. | Im Kapitel 2.1 des Schlussberichts wird auf die Entwicklung in Tschugg hingewiesen. |
| 10 | Twann-Tüscherz | Ja | | |
| 11 | Vinelz | Ja | | |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | Ja | | |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda Tschugg | Eher Nein | Siehe allgemeine Bemerkungen vorangehende Frage. Insbesondere bei den Arbeitsplätzen im Kapitel 2.1 wird die Entwicklung Tschugg nicht abgebildet (siehe ausführliche Informationen in der letzten Frage "Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept"). In den nächsten Jahren werden zusätzlich 200 Arbeitsplätze entstehen. Gleichzeitig wird auch das Wohnangebot entsprechend mitwachsen, auch dafür ist sowohl auf dem Campus wie auf anderen Terrains im Dorf Potential vorhanden (Verdichtungspotential). | Im Kapitel 2.1 des Schlussberichts wird auf die Entwicklung in Tschugg hingewiesen. |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Ja | | |
| 15 | Pro Bahn Espace | Ja | | |

Kapitel 2: Sind Sie mit den Aussagen zur Analyse einverstanden?
Chapitre 2 : Êtes-vous d'accord avec les déclarations formulées dans l'analyse ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|--------------------|--|--|
| 16 | Rehaklinik Tschugg | Eher Nein | Siedlungsstruktur reflektiert nicht die Entwicklung der Arbeitsbevölkerung in Tschugg. Das Wachstum beträgt bis 2030 mehr als 200 FTE und ist somit das höchste regionale Wachstum. Wesentliche Verkehrsströme auf der Achse Biel-Täuffelen-Ins sind nicht analysiert worden. Sie bilden einen wichtigen Zubringer für Tschugg und sind heute via Lüscherz angebunden. Die Analyse zeigt auf, dass die Attraktivität der Angebotsstruktur Defizite hat. Ein weitere Abbau wird diese Defizite erhöhen. | Im Kapitel 2.1 des Schlussberichts wird auf die Entwicklung in Tschugg hingewiesen. Die Verkehrsströme zwischen Tschugg und der Agglomeration Biel wurden in der Analyse berücksichtigt und sind im Anhang 1 zum Schlussbericht abgebildet (Abbildung S. 16, Balken "Weitere Agglo Biel"). Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht). |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | Ja | | |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | Ja | | |
| 19 | Privatperson 1 | Eher Ja | Da der Mehrheit der Betroffenen Nutzern des ÖV's die Daten bekannt oder zugänglich sind (Statistik und Mutmassungen über die Verkehrs-, Arbeitsplatz- und Siedlungspolitik (Bevölkerungswachstum), muss man sich auf die Unterlagen abstützen und annehmen, dass die Daten - soweit statistisch erfassbar - und die prognostizierten Zuwächse / Verschiebungen richtig sind. Auch hier wiederum ohne persönlichen Bezug zu dem eigenen Befindlichkeiten, was, wo und wieviel man gerne hätte! | Kenntnisnahme. |
| 20 | Privatperson 2 | Ja | | |
| 21 | Privatperson 3 | Ja | | |
| 22 | Privatperson 4 | Eher Nein | Siselen und Finsterhennen sind zwei Gemeinden, die am wachsen sind und die Infrastruktur, aber immer mehr verloren geht. Deshalb wünschen wir uns eine bessere Anbindung an Aarberg oder via Müntschemier nach Bern. | Eine Lösung mit einer Busverbindung zwischen Kerzers und Aarberg via Müntschemier, Treiten, Finsterhennen und Siselen wurde geprüft (siehe Kap. 3.2 Schlussbericht). Unter Berücksichtigung des zu geringen Nachfragepotenzials für eine solche Linie und der Kostenfolgen wurde diese Lösung nicht weiterverfolgt. |
| 23 | Privatperson 5 | Ja | | |
| 24 | Privatperson 6 | Ja | | |
| 25 | Privatperson 7 | Ja | | |
| 26 | Privatperson 8 | Eher Ja | | |
| 27 | Privatperson 9 | Ja | | |
| 28 | Privatperson 10 | Ja | | |
| 29 | Privatperson 11 | Ja | | |
| 30 | Privatperson 12 | Ja | | |

Kapitel 3: Haben Sie Bemerkungen zur Variantenstudie?
Chapitre 3 : Avez-vous des remarques à émettre sur l'étude de variantes ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|---|--|
| 1 | Courtelary | non | Kenntnisnahme. |
| 2 | Erlach | Wir unterstützen die gewählte, angepasste Variante C ab s. 34. | Kenntnisnahme. |
| 3 | Gals | Nein | Kenntnisnahme. |
| 4 | Ins | Die Gemeinde Ins betreffen vor allem die Varianten A und B. Anmerkungen dazu folgen weiter hinten. | Kenntnisnahme. |
| 5 | Lyss | Nein | Kenntnisnahme. |
| 6 | Reconvilier | aucune | Kenntnisnahme. |
| 7 | Siselen | Nein | Kenntnisnahme. |
| 8 | Treiten | Die Beschreibungen sind zum Teil eher unverbindlich. Vor allen sind die Kosten noch nicht abschliessend bekannt. | Die genauen Kosten können erst mit der Realisierung bestimmt werden. Anhand der Angaben in Kapitel 4.5 des Schlussberichts und im Anhang 3 können die Kostenfolgen pro Gemeinde abgeschätzt werden. |
| 9 | Tschugg | Wesentliche Verkehrsströme über Aare-Seeland Mobil sind nicht untersucht worden. Dieser ist ein wichtiger Zubringer für Tschugg (Rehaklinik). | Die Verkehrsströme zwischen Tschugg und der Agglomeration Biel wurden in der Analyse berücksichtigt und sind im Anhang 1 zum Schlussbericht abgebildet (Abbildung S. 16, Balken "Weitere Agglo Biel"). |
| 10 | Twann-Tüscherz | Nein | Kenntnisnahme. |
| 11 | Vinelz | Variante C geht für Vinelz in Ordnung. | Kenntnisnahme. |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | Keine. | Kenntnisnahme. |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda Tschugg | Keine | Kenntnisnahme. |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | PostAuto war in der Begleitgruppe vertreten und konnte ihre Anliegen dort einbringen. | Kenntnisnahme. |
| 15 | Pro Bahn Espace Mittelland | Immer im Auge zu behalten, sind genügend Zeit zum Umsteigen auf die verschiedenen öV-Anbieter | Kenntnisnahme. |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | keine | Kenntnisnahme. |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | nein | Kenntnisnahme. |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | Nein | Kenntnisnahme. |
| 19 | Privatperson 1 | 1.) GALS > Immer am Ende des Kantons (Bethlehem) und die Kurse (mit den Ausnahmen der direkten Verbindungen Ins via Gampelen, Gals nach Le Landeron, resp. umgekehrt) sind sehr oft in starkem Zeitdruck! Damit verkehrstechnisch schwierig einzubinden, da abgelegen. Das Kursangebot ist eher dünn und wird dementsprechend zurückhaltend genutzt. Am Vormittag und Nachmittag ist das Kursangebot so dünn, dass von einer vernünftigen Nutzung des ÖV nicht gesprochen werden kann. Daher ist die Direktverbindung Ins / Le Landeron (BLS / SBB) begrüssenswert, womit sich auch die Anbindung an Neuchâtel nahezu aufdrängt (Marin z.B.). | Kenntnisnahme. |

Kapitel 3: Haben Sie Bemerkungen zur Variantenstudie?
Chapitre 3 : Avez-vous des remarques à émettre sur l'étude de variantes ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|--|---|
| | | <p>2.) GALS > Verlegung der Haltestelle Bethlehem: Nebst einer marginalen Zeitersparnis ergibt die Verlegung der Haltestelle insofern Sinn, als die heiklen und unübersichtlichen Manöver der Busfahrer(Innen wegfallen, was mehr als nur begrüßenswert ist. Allerdings muss dann zwingend eine praktikable Lösung für die wartenden Passagiere gefunden werden, welche heute mehrheitlich auf privaten Grundstücken im Quartier warten. Die heutige Querverbindung zwischen der Bem- und Neuenburgstrasse (Naturweg mit Fahrverbot belegt) wird zunehmend durch die Neuansiedlung von Firmen frequentiert und künftig als offizielle Zufahrt zu den Arealen genutzt werden, womit der vermeintliche Vorplatz eher einer Einmündung gleichkommt, was zu wesentlichen Gefahrenpotential führen würde (für die wartenden Passagiere des ÖV's und den allgemeinen Verkehr)!</p> <p>3.) GAMPELEN / GALS > Künftige Haltestelle auf der Neuenburgstrasse - zwischen Multifood und der Coop-Tankstelle - ist unrealistisch! Erstens befindet sich die Einfahrt zur Multifood (Anlieferung, Personal usw.) direkt in diesem Bereich und exakt gegenüber die Zufahrt zur Coop-Tankstelle und dem dahinter liegenden Denner. Diese Konstellation alleine ist schon heikel. Erschwerend kommt hinzu, dass hinter dem Aldi / Multifood ein sehr stark frequentierter Fuss- und Radweg in genau diesen Bereich mündet. Dieser Weg wird zudem von den Schülern genutzt, um nach Gampelen in die Schule zu marschieren / fahren! Ein weiterer Punkt ist, dass sich ab der H10 in den "Gals-Kreisel" sehr wenig Stauraum befindet und die Coop-Tankstelle sowie der Denner - explizit an den Hauptverkehrszeiten (sonst aber auch) - sehr stark besucht wird und sich bereits heute äusserst prekäre Verkehrssituation / Staus usw. bilden. Erschwerend kommt hinzu, dass aus der Fahrtrichtung ab der H10 die Zufahrt zur Tankstelle / Denner in einem 180 Grad-Winkel angefahren werden muss, was die Mehrheit der Fahrzeuglenker überfordert! Die Folge: Immer wieder müssen Fahrzeuglenker auf dem Vorplatz zurücksetzen, weil sie nicht oder viel zu wenig ausgeholt haben, um das Abbiegemanöver in einem Durchgang zu absolvieren (insbesondere dann, wenn die Parkplätze bei der Tankstelle belegt sind, was meistens der Fall ist).</p> <p>Dies alles führt in der Folge zu extremst prekären Verkehrsverhältnissen mit unübersichtlicher Situation, Stau usw.. Dass an eben besagten Ort sich noch eine Insel befindet, die theoretisch einen Fussgänger-Übergang darstellen könnte, macht alles nur noch komplizierter (ein Fussgängerstreifen fehlt allerdings, was die Vortrittregelung auch nicht vereinfacht)! Insgesamt erscheint mir die Lage der Haltestelle als völlig ungeeignet und würde die extrem angespannte Situation zusätzlich (vor allem auch wegen der fehlenden Übersicht und "zu viel auf einem Haufen") massivst negativ beeinflussen!</p> | <p>Die Gestaltung der verlegten Haltestelle muss in einer separaten Detailstudie geklärt werden. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bem und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist.</p> <p>Der genaue Standort der neuen Haltestelle muss in einer separaten Detailstudie geklärt werden. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bem und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist.</p> <p>Der Bushalt dauert in der Regel ca. 30 Sekunden. Bei einem Halbstundentakt sind das pro Stunde in jede Richtung zweimal 30 Sekunden, was den Verkehrsfluss und die Privatausfahrten nicht auf untragbare Weise beeinträchtigt. Bushaltestellen in Kreiselnähe sowie gegenüber Privatausfahrten sind nicht prinzipiell unmöglich und gibt es auch an andern Orten. Die machbare und verkehrstechnisch beste Lösung wird im Rahmen der Umsetzungsplanung festgelegt.</p> <p>Kenntnisnahme (siehe Antwort zur Eingabe 24).</p> |
| 20 | Privatperson 2 | nein | Kenntnisnahme. |
| 21 | Privatperson 3 | | |
| 22 | Privatperson 4 | Bus Linie Avenches - Ins - Müntschemier- Treiten bis Finsterhennen- Siselen - Aarberg evtl sogar bis Lyss verlängern | Eine Lösung mit einer Busverbindung zwischen Kerzers und Aarberg via Müntschemier, Treiten, Finsterhennen und Siselen wurde geprüft (siehe Kap. 3.2 Schlussbericht). Die Verlängerung der Linie Avenches über Treiten bis Aarberg wäre eine ähnliche Variante. Eine neue Verbindung über Treiten bis Aarberg weist ein zu geringes Nachfragepotenzial auf und wird aus Kostengründen nicht weiterverfolgt. |

Kapitel 3: Haben Sie Bemerkungen zur Variantenstudie?
Chapitre 3 : Avez-vous des remarques à émettre sur l'étude de variantes ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|------------|---------------------------------|--|--|
| 23 | Privatperson 5 | keine | Kenntnisnahme. |
| 24 | Privatperson 6 | Ich verstehe die Frage nicht. Mein Wunsch ist, dass die Buslinie von Treiten über Siselen nach Aarberg führt!!!! | Siehe Antwort zur Eingabe 29. |
| 25 | Privatperson 7 | | |
| 26 | Privatperson 8 | | |
| 27 | Privatperson 9 | | |
| 28 | Privatperson 10 | Nein | Kenntnisnahme. |
| 29 | Privatperson 11 | Keine Bemerkungen | Kenntnisnahme. |
| 30 | Privatperson 12 | Keine. | Kenntnisnahme. |

Kapitel 4: Sind Sie mit dem Liniennetz einverstanden?
Chapitre 4 : Êtes-vous d'accord avec le réseau de lignes proposé ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|--------------------|---|---|
| 1 | Courtelay | Ja | | |
| 2 | Erlach | Eher Ja | Das neue Liniennetz bietet viele Vorteile gegenüber der derzeit bestehenden Situation. Wichtig sind für uns vor allem regelmässige und sichere Anschlüsse an den Bahnhöfen Ins, Lüscherz und Le Landeron nach Bem und Biel sowie auch nach Neuenburg. Aktuell ist für uns noch nicht sichtbar, welche Anschlusszeiten hier bei der neuen Linienführung bestehen (was im Augenblick auch noch nicht abschliessen bekannt sein kann). Sehr gut sind für uns die Angebotsverbesserungen insbesondere abends und am Wochenende. | Kenntnisnahme. |
| 3 | Gals | Eher Ja | Die Erweiterung des Busangebots in Richtung Neuenburg ist begrüssenswert. Leider sind dadurch die Busverbindungen ohne Umsteigevorgang in Richtung Biel (via Le Landeron) und Bem (via Ins) nur noch zu den Hauptverkehrszeiten unter der Woche vorhanden. Die Verbindungen in Richtung Romandie dürfen nicht zu einer Verschlechterung der Verbindungen in Richtung Bem und Biel führen. | Die Linienkombination und der Ausbau des Kursangebots bringen für Gals erhebliche Vorteile gegenüber heute. Die heutigen Verbindungen via le Landeron nach Biel sind jeweils nur in eine Richtung direkt (Gegenrichtung via Umweg Erlach) und nach Ins gibt es heute nur unter der Woche in der Morgen- und Abendspitze einzelne Verbindungen. In der Gesamtbetrachtung werden mit dem Neukonzept die Verbindungen Richtung Biel und Ins nicht schlechter. Im Gegenteil: Nebst dem Anschluss in Le Landeron gibt es neu zusätzlich ganztägig Verbindungen via Lüscherz Richtung Biel. Es trifft demnach nicht zu, dass die Verbesserungen Richtung Romandie zulasten der Verbindungen Richtung Biel und Bem erfolgen. |
| 4 | Ins | Ja | Die neuen Buslinien sind klar beschrieben. Es stellt sich jedoch die Frage nach der praktischen Umsetzbarkeit (z.B. Benützung der Witzwilstrasse, Fahrplangestaltung zur konfliktfreien Nutzung der Haltekanten beim Bahnhof Ins, Fehlen neuer Haltestellen im Dorf Ins für die Linie Avenches - Ins - Treiten, Trägerschaft muss Investitionskosten planen können). | Siehe Antwort zu Frage Gesamteindruck. |
| 5 | Lyss | Keine Antwort | | |
| 6 | Reconvilier | Ja | | |
| 7 | Siselen | Ja | | |

Kapitel 4: Sind Sie mit dem Liniennetz einverstanden?
Chapitre 4 : Êtes-vous d'accord avec le réseau de lignes proposé ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---------------------------------|--------------------|---|---|
| 8 | Treiten | Ja | <p>Treiten hatte bisher kein ÖV-Angebot. Mit dem neuen Angebotskonzept soll die Buslinie 535 von Avenches - Cudrefin - Ins bis nach Treiten verlängert werden. In Treiten würde der Bus wenden und wieder nach Ins zurückfahren. Vorgesehen ist während der Woche von 06.00 Uhr bis 20.00 Uhr ein stündlicher Postautokurs in den Hauptverkehrszeiten, am Wochenende ein zweistündlicher Takt zwischen 8.00 und 18.00 Uhr. Damit wird Treiten an das ÖV - Netz angeschlossen und erhält direkte Verbindungen nach Ins - Dorf und nach Ins - Bahnhof. Dadurch wird die Attraktivität und die Lebensqualität im Dorf Treiten verbessert.</p> <p>Wie wir bereits in unserer Stellungnahme Ende 2023 mitgeteilt haben, wäre für uns eine direkte Verbindung von Ins - Treiten bis Aarberg wünschenswert. In der ersten Variante war noch ein Vorschlag Kerzers -Treiten - Aarberg und zurück enthalten. Dieser Vorschlag wurde mangels Interesse fallen gelassen. Für uns wäre eine Verbindung Ins -Treiten -Aarberg von Vorteil. Eine solche Variante ist allerdings im vorliegenden Vorschlag nicht mehr enthalten. Deshalb unterstützen wir die vorgeschlagene Verlängerung der Linie 20 535 von Avenches, Cudrefin, Ins, nach Treiten und zurück.</p> | <p>Kenntnisnahme. Eine Lösung mit einer Busverbindung zwischen Kerzers und Aarberg via Müntschemier, Treiten, Finsterhennen und Siselen wurde geprüft (siehe Kap. 3.2 Schlussbericht). Unter Berücksichtigung des zu geringen Nachfragepotenzials für eine solche Linie und der Kostenfolgen wurde diese Lösung nicht weiterverfolgt.</p> |
| 9 | Tschugg | Eher Nein | <p>Linie hellblau und Linie blau könnten gekoppelt werden.</p> | <p>Die beiden Linien sind miteinander koordiniert, sodass die beiden Linien zusammen zwischen Ins und Erlach tagsüber einen Halbstundentakt ergeben. Zusätzlich eine betriebliche Verknüpfung (oder Verkoppelung) in Ins wäre aber nicht möglich und brächte auch nur einen geringen Nutzen.</p> |
| 10 | Twann-Tüscherz | Ja | | |
| 11 | Vinelz | Ja | | |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | Ja | | |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda Tschugg | Eher Nein | <p>Die neue Linienwahl Tschugg / Erlach / Le Landeron bringt wenig Vorteile, aber erhebliche Nachteile. Der ganze südliche Seeuferbereich (z.B. Täuffelen) verliert an Bedeutung, ist aber aktuell und für unsere Entwicklung von erheblicher Wichtigkeit.</p> | <p>Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht).</p> |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Ja | | |
| 15 | Pro Bahn Espace | Ja | | |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | Eher Nein | <p>Neue Linienführung Ins-Tschugg-Le Landeron entkoppelt den Zugang des südlichen Seeufers (zB. Täuffelen) und den Zugang der BTI. Diese Region ist Kerneinzugsgebiet der Klinik von Seite Mitarbeitenden. Dieser Nachteil ist grösser als der Vorteil des Zugangs nach Le Landeron. Die Anbindung des deutschsprachigen Raumes wird verschlechtert an statt diesen Aufrechtzuerhalten.</p> | <p>Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht).</p> |

Kapitel 4: Sind Sie mit dem Liniennetz einverstanden?
Chapitre 4 : Êtes-vous d'accord avec le réseau de lignes proposé ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|--------------------|---|---|
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | Ja | | |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | Ja | | |
| 19 | Privatperson 1 | Eher Ja | Gals in einen Kreis einbinden, damit man nicht das "Schlusslicht" einer Linie ist / bleibt. | Gals wird neu in durchgehende Linien eingebunden, die an den verschiedenen Bahnhöfen anschliessen. Dies ist eine markante Verbesserung, da die heutigen Stichfahrten aus Erlach bzw. Le Landeron entfallen und neu ab Gals direkte Verbindungen zu den umliegenden Bahnhof entstehen. |
| 23 | | | | |
| 24 | | | | |
| 25 | | | | |
| 20 | Privatperson 2 | Ja | | |
| 21 | Privatperson 3 | Keine Antwort | | |
| 22 | Privatperson 4 | Eher Nein | Siehe vorherige Antwort | Siehe vorherige Antwort. |
| 23 | Privatperson 5 | Eher Nein | | |
| 24 | Privatperson 6 | Eher Nein | Die Buslinie sollte von Treiten weiter über Siselen nach Aarberg führen. | Eine Lösung mit einer Busverbindung zwischen Kerzers und Aarberg via Müntschemier, Treiten, Finsterhennen und Siselen wurde geprüft (siehe Kap. 3.2 Schlussbericht). Die Verlängerung der Linie Avenches über Treiten bis Aarberg wäre eine ähnliche Variante. Eine neue Verbindung über Treiten bis Aarberg weist ein zu geringes Nachfragepotenzial auf und wird aus Kostengründen nicht weiterverfolgt. |
| 25 | Privatperson 7 | Keine Antwort | | |
| 26 | Privatperson 8 | Keine Antwort | | |
| 27 | Privatperson 9 | Keine Antwort | | |
| 28 | Privatperson 10 | Ja | | |
| 29 | Privatperson 11 | Ja | | |
| 30 | Privatperson 12 | Eher Ja | Von 6.00 bis 20.00 Uhr grundsätzlich ok. Die rote Linie sollte über "Gals, Bethlehem" fahren, damit Gals eine bessere Verbindung an Ins und weiter nach Bern erhält. Von 20.00 bis 0.00 Uhr ist der 2-Stundentakt für Tschugg und Vinlez eine Verschlechterung gegenüber den heutigen Fahrplan. Die Linienführung soll in beider Richtung wie folgt aussehen: Ins - Tschugg - Vinlez - Erlach - Le Landeron. Siehe weitere Bemerkungen zu den einzelnen Linien im Abschnitt unten. | Der Vorschlag der Linienführung über "Gals, Bethlehem" ist aus Angebots- und betrieblicher Sicht sinnvoll und wird in das Konzept aufgenommen. Die Angebotsdichte am Abend kann in der Detailplanung verfeinert werden, bzw. mit Stundentakt später als 20.00 Uhr angepasst werden. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Lüscherz – Erlach – Gals – Marin-Epagnier (Gelb)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Lüscherz – Erlach – Gals – Marin-Epagnier (jaune)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|--|---|
| 1 | Courtelay | non | |
| 2 | Erlach | Für uns ist diese Linie eine sehr wichtige Verbindung ans BTI nach Biel mit deutlicher Verbesserung des Angebots. Die weitere Linienführung nach Marin-Epagnier hat für Erlach vermutlich geringere Bedeutung. Wichtig sind für uns vor allem gute Anschlüsse mit attraktiver Umsteigemöglichkeit ins BTI. | Kenntnisnahme. |
| 3 | Gals | Wenn die Haltestelle Gals, Schloss verschoben wird an die Kreuzung Theillestrasse/Neuenburgstrasse wäre mit einem Umsteigevorgang auch eine Verbindung nach Ins möglich. Voraussetzung sind natürlich kurze Wartezeiten. | Die gelbe und rote Linien sind so konzipiert, dass gute Bahnanschlüsse ermöglicht werden. Eine Anpassung der Fahrplangestaltung zugunsten eines guten Anschlusses in Gals (auf Kosten der Anschlussqualität am Bahnhof Marin-Epagnier und Lüscherz) ist nicht zu empfehlen. Allenfalls ergeben sich aber zufällig Umsteigeanschlüsse Bus/Bus in Gals. Für die Fahrplangestaltung prioritär sind aber die Anschlüsse Bahn/Bus. Ein Verschiebung der Haltestelle Schloss kann in Erwägung gezogen werden. Denkbar ist aber auch, dass die rote Linie nach Ins via Gals Bethlehem geführt würde. Die Konkretisierung, Verschiebung oder allfälliger Verzicht auf die vorgesehene Haltestelle Schloss ist in der Umsetzungsplanung zu prüfen und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bem und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. |
| 4 | Ins | -- | |
| 5 | Lyss | | |
| 6 | Reconvilier | | |
| 7 | Siselen | | |
| 8 | Treiten | | |
| 9 | Tschugg | | |
| 10 | Twann-Tüscherz | | |
| 11 | Vinelz | Optimale Anbindung für Vinelz. Die Stichfahrt zur Haltestelle Vinelz Dorf soll in beide Fahrtrichtungen erfolgen. | Das Buskonzept sieht eine Stichfahrt nach Vinelz Dorf in beide Fahrtrichtungen vor (siehe Anhang 2: Netzgrafik, Seite 79). |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | In Lüscherz, Bahnhof sind die Anschlüsse zur S37 zu berücksichtigen. Bei Umsetzung aller im RAK 2027-2030 geforderten Angebotsausbauten zum integralen 30-Min.-Takt zwischen Täuffelen und Ins von Betriebsbeginn bis Betriebsschluss sind die Anschlüsse in Lüscherz bereits besser gewährleistet. Jedoch sind vor der Systematisierung des Angebots auf der S37 am Morgen bis 9 Uhr die Anschlüsse von der S37 (aus Biel) zum Bus und Abends zwischen 16 und 19 Uhr die Anschlüsse vom Bus zur S37 nicht attraktiv (Übergänge >20 Min.). Trotzdem erachtet die asm die Neukonzeption der Buslinien als sinnvoll, die volle Wirkung kann sie aber erst entfalten, wenn die Ausbauten und die Systematisierung des Angebots auf der S37 mit dem Bau der Doppelspur Brüttelen Ost realisiert sind. Mit dem heute angedachten Fahrplankonzept im konsolidierten Angebotskonzept würden die Übergangszeiten in Lüscherz 6-9 Minuten betragen, was zu einem stabilen und robusten Betrieb führt. | Kenntnisnahme |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Lüscherz – Erlach – Gals – Marin-Epagnier (Gelb)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Lüscherz – Erlach – Gals – Marin-Epagnier (jaune)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|--|---|
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda | | |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Das ist die gelbe Linie. | Die Linie wird im Schlussbericht neu als gelb bezeichnet. |
| 15 | Pro Bahn Espace | Querverbindungen sind immer gut | Kenntnisnahme. |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | | |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | | |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | Verlängerung der Linie nach Marin-E. macht Sinn | Kenntnisnahme. |
| 19 | Privatperson 1 | sinnvolle Erweiterung der Ost- / Westangebote mit der Anbindung an Neuchâtel und bessere Anbindung von Gals. | Kenntnisnahme. |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 20 | Privatperson 2 | | |
| 21 | Privatperson 3 | | |
| 22 | Privatperson 4 | | |
| 23 | Privatperson 5 | | |
| 24 | Privatperson 6 | | |
| 25 | Privatperson 7 | | |
| 26 | Privatperson 8 | | |
| 27 | Privatperson 9 | | |
| 28 | Privatperson 10 | | |
| 29 | Privatperson 11 | | |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Lüscherz – Erlach – Gals – Marin-Epagnier (Gelb)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Lüscherz – Erlach – Gals – Marin-Epagnier (jaune)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|---|--|
| 30 | Privatperson 12 | <p>1) Abfahrtszeit in Lüscherz um 3 min vorziehen (ab XX.45). Vorteil: Eine Verbindung von Lüscherz nach Le Landeron mit einer Umsteigedauer von 1-2 min in "Erlach, Städtli" kann gewährleistet werden ("Erlach, Städtli" an XX.58, ab XX.00 für Linie 521 und 525). Nachteil: Keine Verbindung über Lüscherz mit der asm-Linie aus Richtung Ins.</p> <p>Umsteigedauer in "Vinelz, Dorf" von Lüscherz nach Ins verlängert sich auf 8 min. Siehe auch Bemerkung 1) unter Linie 521 und 522. 2) Ab 20.00 Uhr muss mindestens ein 2-Stundentakt von Ins nach Lüscherz (mit Umsteigen in "Vinelz, Dorf") gewährleistet werden. Aufgrund der Veränderung der Streckenführung der Linien 521 und 522 ab 20.00 Uhr (siehe Bemerkung 2 unter Linien 521 und 522), muss die Fahrzeiten auf der Verbindung Lüscherz - Marin-Epagnier - Enges um einige Minuten angepasst werden: Lüscherz (ab XX.47) - Marin-Epagnier (an/ab XX.19) - Enges (an XX.42, ab XX.52) - Marin-Epagnier (an/ab XX.12) - Lüscherz (an XX.46). Vorteil: Ein 2-Stundentakt von Ins nach Lüscherz mit Umsteigen in "Vinelz, Dorf" ist gewährleistet. Verkürzte Umsteigedauer (5 min kürzer) in St-Blaise CFF von Enges nach Neuchâtel und Biel/Bienne. Nachteil: Alle 2 Stunden keine Verbindung von Linie 525 nach Biel/Bienne in Lüscherz. Verlängerte Umsteigedauer (2 min länger) in St-Blaise CFF nach Enges von Neuchâtel und Biel/Bienne.</p> | <p>Wird im Rahmen der Detailplanung geprüft unter Abwägung der Vor- und Nachteile. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist.</p> <p>Es ist zu bemerken, dass die Umsteigezeit in Vinelz Dorf von Lüscherz nach Ins variiert wie folgt : 3 min tagsüber, 7 min Abendrandstunden, 3 min Samstag, 5 min Sonntag (siehe Anhang 2 zum Schlussbericht).</p> |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Enges – Marin-Epagnier – Ins (Rot)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Enges – Marin-Epagnier – Ins (rouge)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|--|--|
| 1 | Courtelary | non | Kenntnisnahme. |
| 2 | Erlach | | |
| 3 | Gals | Diese Linie streift unser Dorf nur am Rande. Eine Schleife nach Gals, Gemeindehaus (analog Vinelz, Dorf) ist wünschenswert oder dann ist für gute Anschlüsse auf die orange oder grüne Linie zu sorgen. Auch hier braucht es die Verschiebung der Haltestelle Gals, Schloss an die Kreuzung Thiellestrasse/Neuenburgstrasse. | Die gelbe und rote Linien sind so konzipiert, dass gute Bahnanschlüsse ermöglicht werden. Eine Anpassung der Fahrplangestaltung zugunsten eines guten Anschlusses in Gals (auf Kosten der Anschlussqualität am Bahnhof Marin-Epagnier und Lüscherz) ist nicht zu empfehlen. Allenfalls ergeben sich aber zufällig Umsteigeanschlüsse Bus/Bus in Gals. Für die Fahrplangestaltung prioritär sind aber die Anschlüsse Bahn/Bus. Ein Verschiebung der Haltestelle Schloss kann in Erwägung gezogen werden. Denkbar ist aber auch, dass die rote Linie nach Ins via Gals Bethlehem geführt würde. Eine Streckenverlängerung bis Gals Gemeindehaus ist aus Fahrzeitgründen und wegen fehlender Wendemöglichkeit unmöglich. |
| 4 | Ins | Evtl. Marin-Epagnier - Ins weglassen, weil dort schon ein gutes Bahnangebot besteht. | Die Buslinie ermöglicht eine Feinerschliessung der Siedlungsgebiete zwischen Ins und Marin-Epagnier. |
| 5 | Lyss | | |
| 6 | Reconvilier | | |
| 7 | Siselen | | |
| 8 | Treiten | | |
| 9 | Tschugg | | |
| 10 | Twann-Tüscherz | | |
| 11 | Vinelz | | |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | | |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda | | |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Das ist die orange Linie. | Die Farbe entspricht dem Bericht (Kapitel 4.1) Stand Mitwirkung. Die orange-rote Farbe wird im Schlussbericht als rot bezeichnet. |
| 15 | Pro Bahn Espace | | |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | | |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | | |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | direktere Linie ist gut | Kenntnisnahme. |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Enges – Marin-Epagnier – Ins (Rot)
Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Enges – Marin-Epagnier – Ins (rouge)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|---|---|
| 19 | Privatperson 1 | Allenfalls, um das Angebot in Gals zu erweitern, prüfen, ob der Kurs zusätzlich die Schlaufe via "Bethlehem" eingebunden werden kann. Ob sich die Haltestelle beim "Schloss" rechtfertigt, darf mehr als bezweifelt werden! | Der Vorschlag der Linienführung über "Gals, Bethlehem" ist aus Angebots- und betrieblicher Sicht sinnvoll und wird in das Konzept aufgenommen. Die Haltestelle Schloss hat vor allem für den Tourismus und Ausflugsverkehr eine gewisse Funktion. Die Konkretisierung, Verschiebung oder allfälliger Verzicht auf die vorgesehene Haltestelle Schloss ist in der Weiterplanung zu prüfen. |
| 20 | Privatperson 2 | | |
| 21 | Privatperson 3 | | |
| 22 | Privatperson 4 | | |
| 23 | Privatperson 5 | | |
| 24 | Privatperson 6 | | |
| 25 | Privatperson 7 | | |
| 26 | Privatperson 8 | | |
| 27 | Privatperson 9 | | |
| 28 | Privatperson 10 | | |
| 29 | Privatperson 11 | | |
| 30 | Privatperson 12 | 1) Die Linie soll systematisch über "Gals, Bethlehem" verkehren. Die Streckeführung soll von Richtung Marin-Epagnier direkt über "Gals, Bethlehem", Abzweigung Neuenburgstrasse-Bemstrasse bis zum Kreisel der Bemstrasse und weiter nach Gampelen erfolgen. In der Gegenrichtung dieselbe Streckenführung. Die Fahrzeit soll sich nicht mehr um 1 min in jeder Richtung verlängern. Siehe auch Bemerkung 1) unter Infrastrukturausbauten. Vorteil: Gals mit Ins besser verbinden. Dies insbesondere in den Randstunden weil die Linie 527 nicht verkehrt sowie am Abend nach 20.00 Uhr. 2) Die Verbindungszeit in Ins soll von 6.00 bis 20.00 Uhr um XX.15 Uhr (an XX.12, ab XX.21) sein. Vorteil: Gals, Wavre und Thielle mit ein annähernden Halbstundentakt bedienen. Verhindert, dass zwei Fahrten quasi hintereinander je Richtung verkehren. Die Umsteigedauer in St-Blaise CFF von/nach Enges bleiben in der gleichen Rahmen wie im Ursprungsversion gemäss Bericht. Nachteil: Nach 20.00 Uhr ist die Verbindungszeit in Ins wieder um XX:45 Uhr (an XX.39, ab XX.45) zu verschieben, damit es mit der Linie 525 zusammenklappt. | Der Vorschlag der Linienführung über "Gals, Bethlehem" ist aus Angebots- und betrieblicher Sicht sinnvoll und wird in das Konzept aufgenommen. Wird im Rahmen der Detailplanung geprüft unter Abwägung der Vor- und Nachteile. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bem und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Ins – Vinelz – Le Landeron – Marin-Epagnier (Hellblau)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Ins – Vinelz – Le Landeron – Marin-Epagnier (bleu clair)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|---|---|
| 1 | Courtelary | non | Kenntnisnahme. |
| 2 | Erlach | Die beiden hell- und dunkelblauen Linien ermöglichen für Erlach die sehr wichtigen Verbindungen nach Bern, Murten und Neuenburg via Ins Bahnhof und nach Biel via Le Landeron. Das geplante Angebot begrüßen wir sehr, vor allem auch die Verbesserungen am Abend und Wochenende. | Kenntnisnahme. |
| 3 | Gals | | |
| 4 | Ins | Sicherstellen der Postauto-Anschlüsse beim Bahnhof Ins an die BLS-Verbindungen. Die Transportkette darf nicht unterbrochen werden. | Diese Zielsetzung wird vollumfänglich unterstützt. Es gehört zur Daueraufgabe der Konzept- und Fahrplanplanung, Transportketten mit guten Anschlüssen zu schaffen. |
| 5 | Lyss | | |
| 6 | Reconvilier | | |
| 7 | Siselen | | |
| 8 | Treiten | | |
| 9 | Tschugg | siehe oben | siehe Antwort oben. |
| 10 | Twann-Tüscherz | | |
| 11 | Vinelz | Der 60'-Takt soll bei dieser Linie wie folgt aussehen: - Mo.-Fr.: 06:00 Uhr - 00:00 Uhr - Sa.: 06:00 Uhr - 22:00 Uhr - So.: 08:00 Uhr - 22:00 Uhr | Eine Verdichtung des vorgeschlagenen Fahrplanangebotes (Kapt. 4.2 Schlussbericht) ist grundsätzlich möglich und bedeutet einen zusätzlichen Betriebsaufwand, der in der Weiterplanung (detaillierte Fahrplangestaltung) geprüft werden muss. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | | |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda | | |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Gegenüber dem heutigen Angebotskonzept ergibt sich am Abend eine Angebotsausdünnung. Bei der detaillierten Fahrplangestaltung müsste geprüft werden, ob abends weiterhin Fahrten von Ins über Tschugg und Vinelz nach Erlach angeboten werden könnten. | Eine Verdichtung des vorgeschlagenen Fahrplanangebotes (Kapt. 4.2 Schlussbericht) ist grundsätzlich möglich und bedeutet einen zusätzlichen Betriebsaufwand, der in der Weiterplanung (detaillierte Fahrplangestaltung) geprüft werden muss. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. |
| 15 | Pro Bahn Espace | sehr gute Verknüpfung durch die ganze Region | Kenntnisnahme. |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | | |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | | |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | Verlängerung der Linie macht Sinn | Kenntnisnahme. |
| 19 | Privatperson 1 | | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 20 | Privatperson 2 | Genügend Zeit fürs Erreichen der Züge einplanen. | Kenntnisnahme. |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Ins – Vinelz – Le Landeron – Marin-Epagnier (Hellblau)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Ins – Vinelz – Le Landeron – Marin-Epagnier (bleu clair)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|--|---|
| 21 | Privatperson 3 | | |
| 22 | Privatperson 4 | | |
| 23 | Privatperson 5 | | |
| 24 | Privatperson 6 | | |
| 25 | Privatperson 7 | | |
| 26 | Privatperson 8 | | |
| 27 | Privatperson 9 | | |
| 28 | Privatperson 10 | | |
| 29 | Privatperson 11 | | |
| 30 | Privatperson 12 | <p>1) Abfahrzeit in "Erlach, Städtli" in Richtung Ins um 2 min verschieben (ab XX.00). Vorteil: Eine stündliche Verbindung Ins -Tschugg (Linie 521) nach Vinelz mit eine Umsteigedauer von 1-2 min in "Erlach, Städtli" kann gewährleistet werden ("Erlach, Städtli" an XX.58, ab XX.00 für Linie 521 und 522). Vinelz wird wie heute halbstündlich aus Richtung Ins bedient. Nachteil: Die Präsenz von drei Postautos gleichzeitig in "Erlach, Städtli" (an XX.58, ab XX.00 für Linien 521, 522 und 525) ist zu prüfen (Verkehrsverhinderung).</p> <p>2) Ab 20.00 Uhr ist die Bedienung von Tschugg und Vinelz verschlechtert gegenüber heute (nur 2-Studentakt statt Studentakt). Eine andere Streckenführung muss die Linien 521 und 522 am Abend ersetzen. Die Streckenführung muss wie folgt aussehen: Ins (ab XX.21) - Tschugg - Vinelz -Erlach - Le Landeron (an/ab XX.47) - Erlach - Vinelz - Tschugg - Ins (an XX.14). Vorteil: Tschugg und Vinelz sind von/nach Ins, Bern und Neuchâtel stündlich verbindet. Nachteil: Umweg via Tschugg von/nach Ins. Dies ist im Verhältniss zum einem 2-Studentakt vertretbar. Keine Fahrzeitreserve auf den ganzen Hin- und Herfahrt. Dies soll in den Randstunden unproblematisch sein.</p> | <p>Wird im Rahmen der Detailplanung geprüft unter Abwägung der Vor- und Nachteile. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist.</p> |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Ins- Tschugg – Erlach – Le Landeron (Dunkelblau)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Ins- Tschugg – Erlach – Le Landeron (bleu foncé)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|---|---|
| 1 | Courtelary | non | Kenntnisnahme. |
| 2 | Erlach | siehe oben | Kenntnisnahme. |
| 3 | Gals | | |
| 4 | Ins | Sicherstellen der Postauto-Anschlüsse beim Bahnhof Ins an die BLS-Verbindungen. Die Transportkette darf nicht unterbrochen werden. Die bisher separat bestellten Zusatzangebote am Abend und an den Wochenenden sind ins ordentliche Angebot aufzunehmen. | Diese Zielsetzung wird vollumfänglich unterstützt. Es gehört zur Daueraufgabe der Konzept- und Fahrplanplanung, Transportketten mit guten Anschlüssen zu schaffen. Das vorgeschlagene Fahrplanangebot bringt auch für Ins eine Ausbau des Grundangebots. Ob ergänzend dazu weiterhin noch Zusatzangebote bestellt werden, liegt in der Gemeindekompetenz. |
| 5 | Lyss | | |
| 6 | Reconvilier | | |
| 7 | Siselen | | |
| 8 | Treiten | | |
| 9 | Tschugg | siehe oben | siehe Antwort oben. |
| 10 | Twann-Tüscherz | | |
| 11 | Vinelz | | |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | | |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda | Siehe Bemerkungen vorangehende Frage | siehe Antwort zur vorangehenden Frage. |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Gegenüber dem heutigen Angebotskonzept ergibt sich am Abend eine Angebotsausdünnung. Bei der detaillierten Fahrplangestaltung müsste geprüft werden, ob abends weiterhin Fahrten von Ins über Tschugg und Vinelz nach Erlach angeboten werden könnten. | Eine Verdichtung des vorgeschlagenen Fahrplanangebotes (Kapt. 4.2 Schlussbericht) ist grundsätzlich möglich und bedeutet einen zusätzlichen Betriebsaufwand, der in der Weiterplanung (detaillierte Fahrplangestaltung) geprüft werden muss. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. |
| 15 | Pro Bahn Espace Mittelland | mit dieser Lösung sollte nun die Anschluss-Qualität verbessert werden | Kenntnisnahme. |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | s. oben. | siehe Antwort oben. |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | | |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | der nun möglich Halbstundentakt Erlach - Le Landeron ist nötig | Kenntnisnahme. |
| 19 | Privatperson 1 | - | |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 20 | Privatperson 2 | Regelmässige Kurse auf Zug Richtung Biel/Neuchâtel, dass dort IC erreicht werden kann einplanen. | Die dunkelblaue Linie in Le Landeron bringt gute Anschlüsse nach/von Biel, und nicht nach/von Neuchâtel. Die Verbindung zwischen Erlach und der Agglomeration Neuenburg ist durch die gelbe Linie gewährleistet. |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Ins- Tschugg – Erlach – Le Landeron (Dunkelblau)
Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Ins- Tschugg – Erlach – Le Landeron (bleu foncé)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|---|---|
| 21 | Privatperson 3 | | |
| 22 | Privatperson 4 | | |
| 23 | Privatperson 5 | | |
| 24 | Privatperson 6 | | |
| 25 | Privatperson 7 | | |
| 26 | Privatperson 8 | | |
| 27 | Privatperson 9 | | |
| 28 | Privatperson 10 | | |
| 29 | Privatperson 11 | | |
| 30 | Privatperson 12 | <p>1) Abfahrzeit in "Erlach, Städtli" in Richtung Le Landeron um 1 min verschieben (ab XX.00) um die Verbindung mit der Linie 525 zu gewährleisten (Verbindung Lüscherz - Le Landeron). Siehe auch Bemerkung 1) unter Linie 522 und 525.</p> <p>2) Ab 20.00 Uhr ist die Bedienung von Tschugg und Vinelz verschlechtert gegenüber heute (nur 2-Studentakt statt Studentakt). Eine andere Streckenführung muss die Linien 521 und 522 am Abend ersetzen. Die Streckenführung muss wie folgt aussehen: Ins (ab XX.21) - Tschugg - Vinelz -Erlach - Le Landeron (an/ab XX.47) - Erlach - Vinelz - Tschugg - Ins (an XX.14). Vorteil: Tschugg und Vinelz sind von/nach Ins, Bern und Neuchâtel stündlich verbindet. Nachteil: Umweg via Tschugg von/nach Ins. Dies ist im Verhältniss zum einem 2-Studentakt vertretbar. Keine Fahrzeitreserve auf den ganzen Hin- und Herfahrt. Dies soll in den Randstunden unproblematisch sein.</p> | <p>Wird im Rahmen der Detailplanung geprüft unter Abwägung der Vor- und Nachteile. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist.</p> |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Ins – Gals – Le Landeron (Grün)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Ins – Gals – Le Landeron (vert)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|---|---|
| 1 | Courtelary | non | Kenntnisnahme. |
| 2 | Erlach | | |
| 3 | Gals | Leider verkehrt diese Linie, die die Bahnhöfe Ins (nach Bem) und Le Landeron (nach Biel/Neuenburg) bedient, nur wochentags zu Stosszeiten. Eine Ausdehnung der Zeiten wäre wünschenswert. | Eine Verdichtung des Fahrplanangebotes ist grundsätzlich möglich und bedeutet einen zusätzlichen Betriebsaufwand, der in der weiteren Planung geprüft werden muss unter Berücksichtigung der Kostenfolgen. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. |
| 4 | Ins | Sicherstellen der Postauto-Anschlüsse beim Bahnhof Ins an die BLS-Verbindungen. Die Transportkette darf nicht unterbrochen werden. Die bisher separat bestellten Zusatzangebote am Abend und an den Wochenenden sind ins ordentliche Angebot aufzunehmen. | Diese Zielsetzung wird vollumfänglich unterstützt. Es gehört zur Daueraufgabe der Konzept- und Fahrplanplanung, Transportketten mit guten Anschlüssen zu schaffen. Das vorgeschlagene Fahrplanangebot bringt auch für Ins einen Ausbau des Grundangebots. Ob ergänzend dazu weiterhin noch Zusatzangebote bestellt werden, liegt in der Gemeindekompetenz. |
| 5 | Lyss | | |
| 6 | Reconvilier | | |
| 7 | Siselen | | |
| 8 | Treiten | | |
| 9 | Tschugg | | |
| 10 | Twann-Tüscherz | | |
| 11 | Vinelz | Vinelz begrüsst die stärkere Vernetzung zwischen den Räumen Gampelen und Gals. In diesen Gemeinden sind Einkaufsmöglichkeiten sowie je ein Pflegezentrum und Betagtenheim angesiedelt. | Kenntnisnahme. |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | | |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda | | |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | | |
| 15 | Pro Bahn Espace Mittelland | Auch um den Jolimont wird nun ein Verbindungslinie durch die Region geplant, sehr gut | Kenntnisnahme. |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | | |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | | |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | | |
| 19 | Privatperson 1 | bestehendes Angebot erweitern, hat sich bewährt. | Kenntnisnahme. |
| 20 | Privatperson 2 | | |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Ins – Gals – Le Landeron (Grün)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Ins – Gals – Le Landeron (vert)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|---|---|
| 21 | Privatperson 3 | | |
| 22 | Privatperson 4 | | |
| 23 | Privatperson 5 | | |
| 24 | Privatperson 6 | | |
| 25 | Privatperson 7 | | |
| 26 | Privatperson 8 | | |
| 27 | Privatperson 9 | | |
| 28 | Privatperson 10 | | |
| 29 | Privatperson 11 | | |
| 30 | Privatperson 12 | <p>Da die Linie 133 (siehe oben) an der Verbindungszeit in Ins um XX.15 Uhr verschoben wurde, muss die Linie 527 an der Verbindungszeit in Ins um XX.45 Uhr (an XX.34, ab XX.45) verschiebt werden (Halbstundentakt Ins - Gals). Vorteil: Zusätzliche Verbindung nach Neuchâtel in Le Landeron um XX.07 Uhr (an in Le Landeron um XX.05 Uhr). Gals - Neuchâtel ist schneller über Le Landeron mit bessere Verbindungsmöglichkeiten in Neuchâtel als über Marin-Epagnier. Attraktive Umsteigezeit von rund 6 min in Le Landeron (ab in Le Landeron um XX.13 Uhr) aus Richtung Biel/Bienne. Eine Abfahrtszeit in Ins um XX.53 bleibt möglich um am Mittag die Schüler nach Gampelen zu bringen (wie heute). Ankunft in Le Landeron um XX:13. Nachteil: Die Verbindung nach Biel/Bienne verschlechtert sich mit eine Umsteigedauer von 17 min. Eine Alternative besteht mittels stündliche Verbindung mit Linie 525 über Lüscherz.</p> | <p>Wird im Rahmen der Detailplanung geprüft unter Abwägung der Vor- und Nachteile. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist.</p> |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Avenches – Cudrefin – Ins – Treiten (Rosa)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Avenches – Cudrefin – Ins – Treiten (rose)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|--|--|
| 1 | Courtelay | non | Kenntnisnahme. |
| 2 | Erlach | | |
| 3 | Gals | Wieso führt diese Linie nicht wie in der Vorstudie vorgesehen über Gampelen Bahnhof. Dieser Bahnhof ist weiterhin nicht mit dem Busnetz verbunden. | Die in der Vorstudie enthaltene Bedienung von Gampelen Bahnhof hatte zur Konsequenz, dass die Bedienung der JVA Witzwil mit dieser Linie entfallen würde, was im weiteren Planungsprozess als untragbar eingestuft wurde. Die Bedienung der JVA Witzwil und des Bahnhofs Gampelen ist zeitlich nicht machbar. |
| 4 | Ins | Hier bevorzugen wir Variante A: Neuerschliessung Treiten mit Busverbindung via Müntschemier nach Ins. Diese neue Busverbindung ist auch für den Schülertransport (OSZ) wichtig (Treiten - Müntschemier - Ins und retour). Evtl. sind im Dorf Ins neue Haltestellen zu planen. | Kenntnisnahme. Das Konzept sieht diese Lösung vor. |
| 5 | Lyss | | |
| 6 | Reconvilier | | |
| 7 | Siselen | | |
| 8 | Treiten | Für Treiten ist die Verlängerung der Linie 20.535 sehr wichtig. Es wäre wünschenswert, dass die anfallenden Kosten möglichst zeitnah bekannt sind, damit diese in den Finanzplan eingestellt werden können. Der im Internet aufgeschaltete Bericht der RVK 1 «Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027-2030» enthält die detaillierten Beschreibungen der einzelnen Verbesserungen. Dabei haben wir festgestellt, dass sich offensichtlich auf Seite 28 beim Antrag ein Tipp-Fehler 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 Fehler zu korrigieren. | Die jährlichen Betriebskosten für die Gemeinde (ÖV-Punkte) können aufgrund des Anhangs 3 zum Schlussbericht abgeschätzt werden. Die Infrastrukturplanung (Haltestellen) ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. Zuständig für die Haltestelleninfrastruktur sind die jeweiligen Strasseneigentümer (Gemeinden und Kantone). Der Fehler im Bericht «Regionales Angebotskonzept öffentlicher Verkehr 2027-2030» wird korrigiert. |
| 9 | Tschugg | | |
| 10 | Twann-Tüscherz | | |
| 11 | Vinelz | | |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | | |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda | | |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Aus Sicht PostAuto stellt sich nach wie vor die Frage, ob es nachfragegerecht ist, mit einem Gelenkbus auf Treiten zu fahren, zumal die Anschlüsse in Ins von und auf die Züge nicht optimal sind. | Der am stärksten belegte Streckenabschnitt im Raum Avenches erfordert einen Gelenkbus. |
| 15 | Pro Bahn Espace Mittelland | Wenn man so Stillstands-Zeiten vermeiden kann, umso besser | Kenntnisnahme. |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | | |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | | |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | Neue Erschliessung von Treiten und Müntschemier durch Busse ist überfällig. | Kenntnisnahme. |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu einzelnen Linien? Linie Avenches – Cudrefin – Ins – Treiten (Rosa)

Chapitre 4 : Avez-vous des remarques spécifiques sur les différentes lignes ? Ligne Avenches – Cudrefin – Ins – Treiten (rose)

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|---|--|
| 19 | Privatperson 1 | | |
| 20 | Privatperson 2 | | |
| 21 | Privatperson 3 | | |
| 22 | Privatperson 4 | Bis Aarberg verlängern | Eine Lösung mit einer Busverbindung zwischen Kerzers und Aarberg via Müntschemier, Treiten, Finsterhennen und Siselen wurde geprüft (siehe Kap. 3.2 Schlussbericht). Die Verlängerung der Linie Avenches über Treiten bis Aarberg wäre eine ähnliche Variante. Eine neue Verbindung über Treiten bis Aarberg weist ein zu geringes Nachfragepotenzial auf und wird aus Kostengründen nicht weiterverfolgt. |
| 23 | Privatperson 5 | Bis Treiten? Wer soll das am Schluss bezahlen?? Für mich als Treitner absolut nicht nötig!! | Es war eine Zielsetzung, Treiten ans ÖV-Netz anzubinden. Man kann dieses Ziel als unnötig infragestellen, mehrheitlich wird jedoch begrüsst, dass Treiten auch eine ÖV-Anbindung bekommt. Die Finanzierung der öffentlichen Verkehrs erfolgt gemäss den Regeln der entsprechenden Gesetze und Verordnungen auf Bundes und Kantonebene. |
| 24 | Privatperson 6 | | |
| 25 | Privatperson 7 | | |
| 26 | Privatperson 8 | | |
| 27 | Privatperson 9 | | |
| 28 | Privatperson 10 | | |
| 29 | Privatperson 11 | | |
| 30 | Privatperson 12 | 1) Nach Ankunft in Ins aus Cudrefin um XX.13 Uhr soll die Weiterfahrt sofort nach Treiten vorgesetzt werden. Vorteil: Beim Retourfahrt von Treiten nach Ins kann der Anschluss auch nach Neuchâtel um XX.38 Uhr gewährleistet werden (Ins ab XX.13, Treiten an/ab XX.24, Ins an XX.35). 2) Am Nachmittag soll die Weiterfahrt in Ins nach Treiten erst um XX.22 Uhr erfolgen (Ins ab XX.22, Treiten an/ab XX.33, Ins an XX.44). Vorteil: Anschlüsse in Ins aus Bem und Neuchâtel nach Treiten können gewährleistet werden (Leute gehen tendenziell nach Hause). Nachteil: Kein direkter Anschluss in Ins von Treiten nach Bem und Neuchâtel. | Wird im Rahmen der Detailplanung geprüft unter Abwägung der Vor- und Nachteile. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bem und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. |

Kapitel 4: Sind Sie mit dem Fahrplanangebot einverstanden?
Chapitre 4 : Êtes-vous d'accord avec l'offre horaire proposé ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---------------------------------|--------------------|--|---|
| 1 | Courtelary | Ja | | |
| 2 | Erlach | Ja | | |
| 3 | Gals | Eher Ja | Die Linie Le Landeron - Gals - Gampelen - Ins verkehrt nur unter der Woche morgens, mittags und abends. Eine Aufwertung dieser Linie, die die Bahnhöfe verbindet, an den Wochenenden und tagsüber wäre wünschenswert. | Eine Verdichtung des Fahrplanangebotes ist grundsätzlich möglich und bedeutet einen zusätzlichen Betriebsaufwand, der in der weiteren Planung geprüft werden muss unter Berücksichtigung der Kostenfolgen. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. |
| 4 | Ins | Eher Ja | Die neuen Buslinien sind klar beschrieben. Es stellt sich jedoch die Frage nach der praktischen Umsetzbarkeit (z.B. Benützung der Witzwilstrasse, Fahrplangestaltung zur konfliktfreien Nutzung der Haltekanten beim Bahnhof Ins, Fehlen neuer Haltestellen im Dorf Ins für die Linie Avenches - Ins - Treiten, Trägerschaft muss Investitionskosten planen können). | Kenntnisnahme. |
| 5 | Lyss | Keine Antwort | | |
| 6 | Reconvilier | Ja | | |
| 7 | Siselen | Ja | | |
| 8 | Treiten | Ja | Im Berichtsanhang wird von 18 Haltestellenabfahrten gesprochen. Eine Rücksprache mit dem Büro Dudler hat ergeben, dass es sich effektiv um 9 Haltestellenabfahrten handelt und die neue rosa Linie nicht 20 sondern 10 Kurspaare umfassen soll. | Die Anzahl Haltestellenabfahrten und Kurspaare im Anhang 3 zum Schlussbericht werden angepasst. |
| 9 | Tschugg | Nein | Die Rehaklinik ist der wichtigste Arbeitgeber im Angebot. Für die Mitarbeiter werden die Verbindungen deutlich schlechter mit längeren Wartezeiten in Ins. | Die Verlängerung der Umsteigezeiten im Minutenbereich erfolgt zugunsten der Anschlusssicherheit. Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht). |
| 10 | Twann-Tüscherz | Ja | | |
| 11 | Vinelz | Eher Ja | Die Anschlüsse beim Bahnhof Ins weisen starke Qualitätsschwankungen auf. Die Beseitigung der teilweise knappen Fahrzeiten muss unbedingt verbessert werden (Anschlusssicherheit). Es kann nicht sein, dass das Postauto kleine BLS-Verspätungen nicht abwarten kann, weil sonst der Endbahnhof (Le Landeron) ebenfalls nicht erreicht wird. | Mit dem Konzept werden die Anschlüsse in beide Richtungen systematisiert und sind tagsüber gleichbleibend. Insgesamt werden die Anschlussverhältnisse stabiler als heute (Umsteigezeiten von/nach Bern 5-8' und von/nach Neuchâtel 4-8'). |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | Ja | | |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda Tschugg | Nein | Wir verweisen an dieser Stelle auf die Ausführungen der Rehaklinik Tschugg AG (RTS). Auch im Bericht wird erwähnt, dass bereits heute Defizite bestehen. Diese Defizite werden nicht bereinigt und erfahren im Detail gar eine Verschlechterung. | Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht). |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Ja | | |

Kapitel 4: Sind Sie mit dem Fahrplanangebot einverstanden?
Chapitre 4 : Êtes-vous d'accord avec l'offre horaire proposé ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|--------------------|---|---|
| 15 | Pro Bahn Espace Mittelland | Ja | | |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | Nein | <p>Die Rehaklinik plant eine stärkere Verlagerung der Frequenzen in den ÖV. Nun beinhaltet der neue Fahrplan an Stelle von Verbesserungen mehrere Verschlechterungen gegenüber dem heutigen Zustand, welche den Betrieb der Rehaklinik Tschugg direkt tangieren. In der Folge würde statt einer Stärkung des ÖV eine Rückverlagerung in den IV erfolgen. Dies sogar überproportional, da die Nutzerzahlen sich verdoppeln (Vgl. Eingabe des Fürsorgevereins).</p> <p>Anpassungsbedarf:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Ankunftszeiten der Linie 11 wurden verschoben, so dass der Schichtstart der Klinik um 06.45 nicht mehr gewährleistet ist. 2. Der Taktfahrplan wurde ausgedünnt statt verstärkt. Zwischen 6 und 8 Uhr sind deshalb wieder halbstündliche Fahrten aufzunehmen wie zuvor. 3. Der Taktfahrplan sieht abends ab 20 Uhr und am Wochenende eine Ausdünnung auf 2h-Takt vor. Auch dies ist in einem Betrieb der 7x24 für die Öffentlichkeit funktioniert nicht umsetzbar. Auch dies eine Verschlechterung zu heute. Die Abendschichten und Wochenenddienste sind nicht mehr abgedeckt. 4. Die Achse Lüscherz-Täuffelen-Ins ist für die Klinik deutlich relevanter als die Achse Le Landeron. Tschugg ist primär deutschsprachig und somit liegt das regionale Einzugsgebiet primär entlang der Achse Ins- Täuffelen-Biel. Die Achse Le Landeron ist sekundär. Fazit: Für die Rehaklinik Tschugg als regionaler Arbeitgeber und öffentlicher Gesundheitsversorger entstehen durch das neue Angebotskonzept Ins-Erlach und entre les deux lacs 2030 mehrere Nachteile, welche zu einer Umlage weg vom ÖV und zurück auf den IV führen. | Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht). |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | Ja | | |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel- Seeland-Berner Jura | Ja | | |
| 19 | Privatperson 1 | Eher Ja | Die Ausdehnung des Angebotes in Gals kann nur begrüsst und unterstützt werden!!! | Kenntnisnahme. |
| 23 | | | | |
| 24 | | | | |
| 25 | | | | |
| 20 | Privatperson 2 | Ja | | |
| 21 | Privatperson 3 | Keine Antwort | | |
| 22 | Privatperson 4 | Ja | | |
| 23 | Privatperson 5 | Ja | | |
| 24 | Privatperson 6 | Keine Antwort | | |
| 25 | Privatperson 7 | Keine Antwort | | |
| 26 | Privatperson 8 | Keine Antwort | | |
| 27 | Privatperson 9 | Keine Antwort | | |

Kapitel 4: Sind Sie mit dem Fahrplanangebot einverstanden?
Chapitre 4 : Êtes-vous d'accord avec l'offre horaire proposé ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Antwort Réponse | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|--------------------|---|--|
| 28 | Privatperson 10 | Eher Ja | Bei der rosaroten Linie wäre es ideal, wenn (zumindest auf dem Teilbereich Gampelen-Treiten) von MO-SO auch in den Abendrandstunden ein 120'-Takt eingeführt werden könnte, um in dieser Zeitperiode die Abhängigkeit vom MIV zu reduzieren (dies insb. auch hinsichtlich des Freizeitverkehrs an den Wochenenden). | Heute hat Treiten keinen ÖV-Anschluss. Die Neubedienung von Treiten tagsüber ist daher ein entscheidender Ausbauschritt der mit dem Neukonzept erfolgt. In den Abendstunden sind aus Kostengründen (vorläufig) keine Buskurse vorgesehen. Das Potenzial für ein Randstundenangebot nach Treiten wird als zu gering eingeschätzt. |
| 29 | Privatperson 11 | Ja | | |
| 30 | Privatperson 12 | Eher Ja | Siehe Bemerkungen zum Fahrplanangebot zu den einzelnen Linien im Abschnitt oben. | Siehe Antworten zu den einzelnen Linien. |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu den Infrastrukturausbauten?
Chapitre 4 : Avez-vous des remarques concernant les modifications de l'infrastructure ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|---|---|
| 1 | Courtelary | non | Kenntnisnahme. |
| 2 | Erlach | Wir begrüßen es, dass durch die neue Linienführung die derzeit bestehenden drei Haltestellen zu einer (oder eventuell zwei) Haltestelle zusammengefasst werden können. | |
| 3 | Gals | Die geplante Haltestelle Gals Schloss muss so verschoben werden, dass dort auf alle drei Linien (orange, rot, grün) gewechselt werden kann, also auf die Kreuzung Thiellestrasse/Neuenburgstrasse. | Ein Verschiebung der Haltestelle Schloss kann in Erwägung gezogen werden. Weiter wird geprüft, die rote Linie nach Ins via Gals Bethlehem zu führen, sodass dort eine Umsteigemöglichkeit zwischen den drei Buslinien entsteht. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. Anmerkung: Die Buslinien sind so konzipiert, dass gute Bahnanschlüsse ermöglicht werden. Allenfalls ergeben sich auch (zufällig) gute Umsteigeanschlüsse Bus/Bus in Gals. Für die Fahrplangestaltung prioritär sind aber in jedem Fall die Anschlüsse Bahn/Bus. |
| 4 | Ins | Es ist zu beachten, dass bis 2030 alle betreffenden Bushaltestellen behindertengerecht ausgebaut sind. Hier sind die Gemeinden und die Kantone (Bern und Neuchâtel) in der Pflicht. Bei Bahnhof Ins sollte dann eine entsprechend neu gebaute Haltestellen für zwei Busse bereit stehen (total 32 m lange Haltekante). Die Fahrpläne müssen entsprechend koordiniert und abgestimmt werden. | Die Situation der Haltestellenbelegung in Ins Bahnhof bleibt ungefähr gleich. Es sind heute wie auch mit dem Neukonzept maximal drei Busse, die gleichzeitig am Bahnhof stehen. Die künftige Organisation der Bushaltestellen am Bahnhof Ins ist in einer separaten Studie zu prüfen. Diese Planungsaufgabe wird im Bericht erwähnt. |
| 5 | Lyss | Nein | Kenntnisnahme. |
| 6 | Reconvilier | aucune | Kenntnisnahme. |
| 7 | Siselen | nein | Kenntnisnahme. |
| 8 | Treiten | Der Gemeinderat Treiten kann den Vorschlag für die Verlängerung der Linie 535 von Ins bis Treiten unterstützen. Die stündlichen Abfahrten während den Wochentagen in den Hauptverkehrszeiten und die zweistündlichen Abfahrten an Wochenenden erachtet der Gemeinderat Treiten als angebracht. Der Ort der Haltestelle ist noch definitiv festzulegen. Allerdings können wir uns eine Haltestelle im Bereich Gemeindeverwaltung - Schulhaus gut vorstellen. Der Gemeinderat Treiten legt zudem Wert darauf, dass die detaillierten Kosten rechtzeitig bekannt gegeben werden, so dass sie rechtzeitig in den Finanzplan aufgenommen werden können. | Die jährlichen Betriebskosten für die Gemeinde (ÖV-Punkte) können aufgrund des Anhangs 3 zum Schlussbericht abgeschätzt werden. Die Infrastrukturplanung (Haltestellen) ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. Zuständig für die Haltestelleninfrastruktur sind die jeweiligen Strasseneigentümer (Gemeinden und Kantone). |
| 9 | Tschugg | nein | Kenntnisnahme. |
| 10 | Twann-Tüscherz | Nein | Kenntnisnahme. |
| 11 | Vinelz | | |
| 12 | Aare Seeland mobil AG | Nein. | Kenntnisnahme. |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda | Keine | Kenntnisnahme. |

Kapitel 4: Haben Sie Bemerkungen zu den Infrastrukturausbauten?
Chapitre 4 : Avez-vous des remarques concernant les modifications de l'infrastructure ?

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|---|---|
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | Die Infrastrukturausbauten, insbesondere in Le Landeron gare sowie Marin-Epagnier gare sind eine Grundvoraussetzung für die Umsetzung des neuen Angebotskonzepts. | Es trifft zu, dass die nötig Infrastrukturanpassungen, insb. auch in Le Landeron umgesetzt sein müssen, damit das Neukonzept eingeführt werden kann. Die Infrastrukturplanung ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. Zuständig für die Haltestelleninfrastruktur sind die jeweiligen Strasseneigentümer (Gemeinden und Kantone). |
| 15 | Pro Bahn Espace Mittelland | Dieses Frage können nur Ortsansässige richtig beurteilen | Kenntnisnahme. |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | keine | Kenntnisnahme. |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | Wir befürworten insbesondere, dass Im Raum Ins/Erlach, die Busverbindungen zur Agglomeration von Neuenburg verbessert werden. | Kenntnisnahme. |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | Die Zusammenlegung der drei Wartebereiche in einen Standort in Erlach ist für die ÖV-Nutzenden gut, so steigt man nicht mehr in den falschen Bus oder verpasst seinen am anderen Warteort | Kenntnisnahme. |
| 19 | Privatperson 1 | Zwei Punkte: 1.) Haltestelle Bethlehem in Gals und Multifood / Coop in Gampelen...siehe vorherige Bemerkungen bezüglich Lage, Sicherheit usw.! | Siehe vorherige Antworten. |
| 20 | Privatperson 2 | nein | Kenntnisnahme. |
| 21 | Privatperson 3 | | |
| 22 | Privatperson 4 | Keine Weiteren | Kenntnisnahme. |
| 23 | Privatperson 5 | nein | Kenntnisnahme. |
| 24 | Privatperson 6 | Nein | Kenntnisnahme. |
| 25 | Privatperson 7 | | |
| 26 | Privatperson 8 | | |
| 27 | Privatperson 9 | | |
| 28 | Privatperson 10 | Nein | Kenntnisnahme. |
| 29 | Privatperson 11 | Keine Bemerkungen | |
| 30 | Privatperson 12 | 1) Die Linie 133 soll über "Gals, Bethlehem" verkehren. Um die Atraktivität der Linie zu erhöhen, ist die Errichtung einer Haltestelle an der Bernstrasse vor der Verzweigung Neuenburgstrasse-Bernstrasse zu prüfen. Somit nähert sich die Linie um ca. 250 - 300 m an der Dorfmitte. 2) Die Linie 535 aus Richtung "Treiten" soll via "Ins, Dorf" verkehren. Eine Haltekannte ist an der Bahnhofstrasse vor den Café Münz zu erstellen. Prüfen, ob die Haltekannte vom Gampelengasse an der Bahnhofstrasse verschoben werden soll (Vereinfachung Haltekannten und Entlastung der Gampelengasse). | Der Vorschlag der Linienführung über "Gals, Bethlehem" ist aus Angebots- und betrieblicher Sicht sinnvoll und wird in das Konzept aufgenommen. Wird im Rahmen der Detailplanung geprüft unter Abwägung der Vor- und Nachteile. Dies ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. |

**Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept?
Avez-vous d'autres remarques sur le concept d'offre ?**

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|---|---|
| 1 | Courtelay | non | Kenntnisnahme. |
| 2 | Erlach | Die Überlegungen und Anfragen unserer Nachbargemeinde Gals zum Angebot und den Haltestellen auf ihrem Gemeindegebiet können wir nachvollziehen und bitten ebenfalls darum, diese im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten zu berücksichtigen. | Kenntnisnahme. |
| 3 | Gals | | |
| 4 | Ins | Die Gemeinde Ins steht dem Weiterausbau des öffentlichen Verkehrs generell und dem vorliegenden erweiterten Angebotskonzept positiv gegenüber – dies insbesondere aus ökologischer, ökonomischer und demographischer Sicht. Auch die geplante neue Busverbindung nach Treiten wird aktiv unterstützt. Folgende Punkte werden besonders hervorgehoben: - Das Angebot an behindertengerechten Haltekannten beim Bahnhof Ins ist begrenzt. - Für die Gemeinde Ins ist der Mehrwert relativ gering, ist aber mit höheren Kosten für den ÖV verbunden. - Der Ausbau des ÖV fördert den regionalen Zusammenhalt und verlangt auch eine gewisse "regionale Solidarität". | Kenntnisnahme. |
| 5 | Lyss | Die Gemeinde Lyss ist durch die Anpassungen nicht direkt betroffen und verzichtet auf eine Mitwirkung. | Kenntnisnahme. |
| 6 | Reconvilier | Pour ainsi dire pas touché par cette consultation, il nous semble opportun de défendre le principe d'ouverture à la mobilité entre les différents Cantons. Il s'agit aussi de mettre en évidence d'autres moyens de liaison entre le Grand Chasseral et l'Ouest du lac de Biemme, sans passer par la Ville de Biemme. À ceci, manque-t-il peut-être un axe de mobilité supplémentaire entre Orvin et Lamboing. | Kenntnisnahme. |
| 7 | Siselen | | |
| 8 | Treiten | Für den Gemeinderat Treiten ist vor allem die Verlängerung der Buslinie 20 535 von Ins nach Treiten und zurück von grossem Interesse. Der Gemeinderat unterstützt die geplante Verlängerung der Buslinie 20 535. Der vorgeschlagene Stundentakt während den Werktagen zu den Hauptverkehrszeiten und im 2-Stundentakt an Wochenenden scheint dem Gemeinderat Treiten angebracht. Die detaillierten Kosten für eine solche Erschliessung müssen rechtzeitig bekannt sein, damit diese im Finanzplan und in den Budgets berücksichtigt werden können. Durch die Verlängerung der Buslinie 20 535 kann Treiten gezielt an den öffentlichen Verkehr angeschlossen werden, was die Attraktivität und die Lebensqualität im Dorf weiter verbessern wird. | Die jährlichen Betriebskosten für die Gemeinde (ÖV-Punkte) können aufgrund des Anhangs 3 zum Schlussberichts abgeschätzt werden. Die Infrastrukturplanung (Haltestellen) ist Teil der Umsetzungsplanung und wird an die Hand genommen, sobald das Angebotskonzept durch die Kantone Bern und Neuenburg definitiv verabschiedet worden ist. Zuständig für die Haltestelleninfrastruktur sind die jeweiligen Strasseneigentümer (Gemeinden und Kantone). |
| 9 | Tschugg | Nach Rücksprache mit der Rehaklinik wird der Ausbau derselben mit der Schaffung von 200 Arbeitsplätzen zu wenig berücksichtigt. | Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht). |
| 10 | Twann-Tüscherz | | |
| 11 | Vinelz | | |

**Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept?
Avez-vous d'autres remarques sur le concept d'offre ?**

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---------------------------------|---|---|
| 12 | Aare Seeland mobil AG | <p>Die Biel-Täuffelen-Ins Bahn (BTI) gibt es nicht mehr. Mit der Nummerierung der Regionalzüge als R-Züge oder S-Bahnen kann die Linie als S37 eindeutig bezeichnet werden: - z.B. Kapitel 1.1: Hier kann auf die spezifische Nennung der "BTI" verzichtet werden (S-Bahnen meint die S37 mit). - In den Abbildungen 2, 4, 5, 7 und 8 könnten die (nun) veralteten R-Bezeichnungen mit den korrekten R- resp. S-Bahn-Nummern ersetzt werden: - R16 statt R für die Linie Neuchâtel–Biel/Bienne - S37 statt R für die Linie Biel/Bienne–Täuffelen–Ins - S35 statt R für die Linie Kerzers–Lyss Das Angebotskonzept ist in sich stimmig und der Bericht dazu verständlich und gut nachvollziehbar, herzlichen Dank an die daran Beteiligten.</p> | <p>Die Bezeichnungen im Bericht und in den Plänen werden angepasst.</p> |
| 13 | Fürsorgeverein Bethesda Tschugg | <p>Entwicklung 2025 – 2035 in Tschugg, «Campus Bethesda»: zusätzliche 200 Arbeitsplätze sowie signifikante Zunahme der stationär und ambulant behandelten Patienten und der Besucherfrequenzen In Tschugg ist der Fürsorgeverein Bethesda Eigentümer des Geländes «Campus Tschugg». Derzeit betreibt die Rehaklinik Tschugg AG auf einem Teil des Campus eine Akut- und Rehabilitationsklinik mit 93 Betten, jährlich über 1'000 stationären und über 700 ambulanten Patienten und mit über 300 Mitarbeitenden. Im Rahmen einer Masterplanung (Testplanung nach SIA 143) ist ein behördenverbindlicher «Plan-Guide» entstanden. Diesen werden wir Ihnen (über die Gemeinde Tschugg, Stephan Garo) mit separatem Mail zukommen lassen. Der "Plan-Guide" sieht vor, dass die aktuelle Nutzungsdichte auf dem Campus verdoppelt werden kann. Im Bereich der Dienstleistungen im Gesundheitssektor führt der daraus entstandene Strategieschwerpunkt «Campus Tschugg 2035» dazu, dass innert den nächsten zehn Jahren schon nur der geplante Ausbau auf künftig ca. 200 Betten zu einer Zunahme um über 200 Mitarbeitende führt, und dass mit einer Verdoppelung des Patienten- und Besucherverkehrs zu rechnen ist. Auch wenn parallel dazu das Wohnungsangebot in Tschugg erweitert wird (vgl. nachstehend), ist festzuhalten, dass der weit überwiegende Teil der Mitarbeitenden wie schon heute als Pendler anreisen wird.</p> <p>Auch die von der Rehaklinik behandelten Patienten und deren Besucher reisen vorwiegend von extern an. Mit der Erhöhung des Bettenangebotes wird somit der Pendlerverkehr nach Tschugg stark anwachsen. Bereits heute ist die Anbindung des Campus Tschugg an den öffentlichen Verkehr ungenügend, indem ungünstige Frequenzen dazu führen, dass der überwiegende Teil der Mitarbeitenden, der Patienten und der Besucher mit dem Auto anreist. Zudem liegt die offizielle Haltestelle des ÖV heute fernab der Klinik. In den Bereichen Haltestellen und Frequenzen besteht deshalb schon heute ein erheblicher Verbesserungsbedarf für ein zahlreiches Publikum. Umso mehr muss dem absehbaren und relevante Entwicklungsschub in Tschugg bei den Entwicklungsmesspunkten (starkes Wachstum) und insbesondere auch bei der Einstufung der Haltestellen und der Frequenzen unbedingt Rechnung getragen werden.</p> | <p>Im Kapitel 2.1 des Berichts wird auf die Entwicklung in Tschugg hingewiesen. Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht).</p> |

**Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept?
Avez-vous d'autres remarques sur le concept d'offre ?**

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|---|--|--|
| | | Entwicklung 2025 – 2035 zusätzlich 40 Wohneinheiten. Der «Plan Guide» zeigt auch auf, dass im Campusbereich eine Wohnentwicklung angestrebt wird. Wegen dem schon heute bestehenden Nachfrageüberhang nach Wohnraum in Tschugg für die Mitarbeitenden der Klinik prüft der Fürsorgeverein Bethesda deshalb, seine bereits bestehenden Wohnungsangebote ausserhalb des Campus in Tschugg durch Ausschöpfung des Verdichtungspotentials (innere Verdichtung – SEin) und durch Überbauen von freien Baulandparzellen auszuweiten. Gesamthaft wird ein Ausbau des bestehenden Angebotes von aktuell gut 40 Wohneinheiten auf über 80 Wohneinheiten angestrebt. Dieser Ausbau erfolgt in Abhängigkeit mit dem Campus-Ausbau, ist jedoch auch für die Gemeinde von besonderer Bedeutung und muss in der Entwicklung (starkes Wachstum) berücksichtigt werden. Wir verweisen zudem auf die Mitwirkung der Rehaklinik Tschugg AG sowie der Einwohnergemeinde Tschugg, welche aus ihrer Sicht ebenfalls auf die genannten Entwicklungen Bezug nehmen. | |
| 14 | PostAuto AG Gebiet Mitte | | |
| 15 | Pro Bahn Espace Mittelland | Von unserer Seite können wir nun hoffen, dass alle Fahrplan-Situationen und Anschluss-Qualitäten sich mit dem neuen Angebotskonzept doch markant verbessert. | Kenntnisnahme. |
| 16 | Rehaklinik Tschugg | Die Entwicklung Tschugg wurde noch nicht berücksichtigt im Angebotskonzept. Wir verweisen auf die Ausführungen des Fürsorgevereines. | Im Kapitel 2.1 des Berichts wird auf die Entwicklung in Tschugg hingewiesen. Die Erschliessung von Tschugg wurde aufgrund der Rückmeldungen neu überprüft (vgl. Kapitel 4 Mitwirkungsbericht). |
| 17 | Stiftung "die neue Zeit" | Das neue Buskonzept bringt vielversprechende Neuerungen und wir gratulieren zu Ihrer Planungsarbeit. Wir möchten hier aber betonen, wie wichtig für uns die Bahnstation Zihlbrücke ist, denn unsere Feriengäste kommen aus der ganzen Schweiz und fahren fast ausschliesslich die Strecke Bern- Ins- Zihlbrücke. Den Bus benutzen sie praktisch nie, weil die nächst erreichbare Busstation in Marin leider zu weit weg ist. | Kenntnisnahme. |
| 18 | VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura | Die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung und die vermehrte Ausrichtung der Bewohner Richtung Neuchâtel muss mit dieser Angebotsverbesserung angegangen werden. Die Bahnanschlüsse werden meistens verbessert, was auch zum Umsteigen auf den ÖV motiviert. Dazu kommt die höhere Taktdichte und die bessere Merkbarkeit der Buslinien. Die Mehrkosten sind verkraftbar und werden durch die steigenden Passagierzahlen zum Teil auch mitfinanziert. | Kenntnisnahme. |
| 19 | Privatperson 1 | Ein längst überfälliges Projekt, das nicht nur das ÖV-Angebot stärkt, sondern auch regionale Anbindungen schafft (Gals <> Marin z.B.)! | Kenntnisnahme. |
| 23 | | | |
| 24 | | | |
| 25 | | | |
| 20 | Privatperson 2 | | |
| 21 | Privatperson 3 | | |
| 22 | Privatperson 4 | | |
| 23 | Privatperson 5 | | |

**Weitere Bemerkungen zum Angebotskonzept?
Avez-vous d'autres remarques sur le concept d'offre ?**

| Nr. | Eingabe Contributeur | Kommentar / Antrag Commentaire / Proposition | Antwort RVK 1 Réponse CRT 1 |
|-----|-------------------------|---|--|
| 24 | Privatperson 6 | Die Buslinie sollte von Treiten weiter nach Siselen/Aarberg führen. | Eine Lösung mit einer Busverbindung zwischen Kerzers und Aarberg via Müntschemier, Treiten, Finsterhennen und Siselen wurde geprüft (siehe Kap. 3.2 Schlussbericht). Die Verlängerung der Linie Avenches über Treiten bis Aarberg wäre eine ähnliche Variante. Eine neue Verbindung über Treiten bis Aarberg weist ein zu geringes Nachfragepotenzial auf und wird aus Kostengründen nicht weiterverfolgt. |
| 25 | Privatperson 7 | | |
| 26 | Privatperson 8 | | |
| 27 | Privatperson 9 | | |
| 28 | Privatperson 10 | Wie im Angebotskonzept zutreffend festgestellt wird, besteht insb. aus Ins / Müntschemier auch ein starker Verkehrsstrom in Richtung Kerzers / Bern. Nach der Umsetzung des Angebotskonzepts bestehen optimierte ÖV-Achsen zwischen Ins-Neuchâtel und Ins-Biel, nicht jedoch zwischen Ins-Müntschemier-Kerzers. Gerade auch im Hinblick auf das Ziel der Reduktion der Abhängigkeit vom MIV wäre es sinnvoll, wenn diese Lücke zeitnah geschlossen würde. | Eine Lösung mit einer Busverbindung zwischen Kerzers und Aarberg via Müntschemier, Treiten, Finsterhennen und Siselen wurde geprüft (siehe Kap. 3.2 Schlussbericht). Die Verlängerung der Linie Avenches über Treiten bis Aarberg wäre eine ähnliche Variante. Eine neue Verbindung über Treiten bis Aarberg weist ein zu geringes Nachfragepotenzial auf und wird aus Kostengründen nicht weiterverfolgt. |
| 29 | Privatperson 11 | | |
| 30 | Privatperson 12 | Um meine Vorschläge zum Angebotskonzept grafisch visualisieren zu können, werde ich noch ein Datei an der Umfragenautor per E-Mail senden. | Kenntnisnahme. |