

# Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel

## **Schlussbericht**

Von der RVK 1 am 27. Juni 2023 genehmigt



## **Impressum**

### **Auftraggeberin**

Regionale Verkehrskonferenz Biel–Seeland–Berner Jura (RVK 1)  
Stadt Biel, Stadtplanung

### **Projektleitung**

Thomas Berz, RVK 1 (Geschäftsstelle Seeland)  
Fanny Farron, RVK 1 (Geschäftsstelle Berner Jura)  
Daniel Girardin, Stadt Biel, Stadtplanung

### **Begleitgruppe**

Florence Schmoll, Stadt Biel, Stadtplanung  
Roger Racordon, Stadt Biel, Infrastruktur  
Michael Knecht, Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination  
Kilian Constantin, Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination  
Heinrich Matter, Aare Seeland mobil  
Roland Graber, PostAuto  
Bernd Leckebusch, Verkehrsbetriebe Biel  
Andreas Mächler, Verkehrsbetriebe Biel

### **Redaktion**

mrs partner ag, Zürich  
Benoit Ziegler, Andreas Bernhardsgrütter  
Mit punktuellen Beiträgen von *moxi ltd. design + communication*



## Inhaltsverzeichnis

<b>1. Zusammenfassung</b>	<b>4</b>
<b>2. Voraussetzungen</b>	<b>7</b>
2.1. Ausgangslage und Ziel des ÖV-Konzepts 2035	8
2.2. Perimeter der Studie	9
2.3. Ablauf 10	
2.4. Grundhaltung, Erschliessungsziele	10
<b>3. Analyse</b>	<b>12</b>
3.1. Raumlagerung und Pendlerbewegungen	13
3.2. Bahnangebot heute und 2035	17
3.3. Das bestehende regionale Busnetz	19
3.4. Das bestehende urbane Busnetz	23
<b>4. Konzept öffentlicher Verkehr 2035 für das regionale Netz</b>	<b>27</b>
4.1. Gesamtkonzept für das regionale Netz 2035	28
4.2. Achsen Frinwillier	29
4.3. Achsen Leubringen	33
4.4. Achse Grenchen	35
4.5. Achsen Orpund	37
4.6. Achsen Lyss	39
4.7. Achsen Bellmund	41
4.8. Achse rechtes Seeufer	44
4.9. Schnelle regionale Achsen	46
<b>5. Konzept öffentlicher Verkehr 2035 für das urbane Netz</b>	<b>48</b>
5.1. Gesamtkonzept für das urbane Netz 2035	49
5.2. Hauptachsen	51
5.3. Urbane Schnellachse	55
5.4. Quartierlinien	57
5.5. Regionallinien mit urbaner Funktion	61
<b>6. Zeitplan für die Umsetzung</b>	<b>64</b>
6.1. Etappe 2027:	66
6.2. Etappe 2031	69
6.3. Weitere Optionen und Entwicklung S-Bahn Biel	71
<b>7. Themenspezifische Vertiefungen</b>	<b>73</b>
7.1. Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge	74
7.2. Verteilung der ÖV-Punkte pro Gemeinde	77
7.3. Bus-Priorisierung	79
7.4. Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und Infrastrukturen	80
7.5. Antwort auf die Ziele des Projekts «Regiotram»	81
7.6. Fahrzeugaufkommen in der Bahnhofstrasse	83
<b>8. Fazit der Verbesserungen</b>	<b>84</b>
8.1. Verbesserungen im regionalen Netz	85
8.2. Verbesserungen im urbanen Netz	87
<b>Anhänge</b>	<b>88</b>

# 1. Zusammenfassung

Die Region und Stadt Biel verfolgen beim Klimaschutz das Ziel, den Verkehr auf Busse und Schienen zu verlagern. Mit der wachsenden Bevölkerung und der zunehmenden Bedeutung der beiden Wirtschaftsstandorte Bruggmoos und Bözingenfeld steigt die Mobilitätsnachfrage in der Agglomeration Biel. Die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura und die Stadt Biel zeigen mit dem «ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel» gemeinsam auf, wie der öffentliche Verkehr diese Herausforderungen der Zukunft angehen kann.

Bereits jetzt verfügen Biel und die Agglomeration über ein gut ausgebautes und im Rahmen der Vierjahresplanung des regionalen Angebotskonzepts für den öffentlichen Verkehr Biel – Seeland – Berner Jura (RAK) stetig optimiertes ÖV-Netz. Nicht in den Horizont dieser Planungen fällt die längerfristige Stadt- und Agglomerationsentwicklung. Aus diesem Grund haben die Regionale Verkehrskonferenz (RVK 1) und die Stadt Biel, gemeinsam ein Konzept zur künftigen Entwicklung des ÖV-Netzes in der Agglomeration Biel mit dem Zeithorizont 2035 erarbeitet. Das Konzept umfasst den Raum der Agglomeration Biel mit seinen urbanen und regionalen Buslinien und den Bahnlinien bis Sonceboz-Sombeval, Grenchen und Lyss sowie entlang des rechten Bielerseeufers bis Täuffelen.

### **Funktion und Zweck**

Der Zweck des Konzepts besteht darin, übergeordnete Strategien (z.B. Gesamtmobilitätstrategie der Stadt Biel und Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte Biel-Seeland und Berner Jura) für den ÖV zu konkretisieren und eine Basis für die planerische Umsetzung zu liefern. Es ist damit auf einer Planungsebene zwischen den langfristig angelegten Strategien der Raum- und Verkehrsplanung und des kurzfristigeren RAK angesiedelt. Das ÖV-Konzept 2035 definiert regionale und urbane Achsen und Zentren, liefert Prinzipien zur Linienführung und formuliert Grundsätze und Leitlinien, die es bei der Ausarbeitung des ÖV-Netzes zu beachten gilt. Die Festlegung exakter Linienführungen oder Haltestellen sowie das Fahrplanangebot fallen nicht in den Aufgabenbereich des Konzepts. Hierfür ist die Vierjahresplanung im Rahmen des RAK zuständig.

### **Zielsetzung**

Dem Konzept liegt die Absicht zugrunde, den ÖV zum hauptsächlichen Träger der bestehenden und künftigen Verkehrsströme in der Agglomeration Biel zu machen und den motorisierten Individualverkehr im urbanen Raum zu reduzieren und in der Agglomeration zu plafonieren. Dies bedingt eine Verbesserung des ÖV hinsichtlich Effizienz und Attraktivität. Hierzu definiert das Konzept für die verschiedenen Bereiche des ÖV-Netzes konkrete Erschliessungsziele. Grundsätzlich angestrebt werden:

- **Eine Verdichtung der Taktzeiten**  
Auf den definierten Achsen sollen mehr Busse verkehren und häufigere Verbindungen bestehen.
- **Direktere Linienführung**  
Durch gezielte Linien-Verlängerungen sollen Umstiege reduziert werden.
- **Kürzere Fahrzeiten**  
Die Reisezeiten, insbesondere zu den Arbeitsschwerpunkten, sollen reduziert werden.

## **Kerninhalte**

Das Konzept umfasst den Raum der Agglomeration Biel mit seinen urbanen und regionalen Buslinien und den Bahnlinien bis Sonceboz-Sombeval, Grenchen und Lyss sowie entlang des rechten Bielerseeufers bis Täuffelen. Mit Blick auf künftige Entwicklungen bestimmt das Konzept die wichtigsten Zentren und Achsen in diesem Raum und analysiert, ob im bestehenden regionalen und urbanen ÖV-Netz die jeweils definierten Erschliessungsziele auf den einzelnen Achsen erfüllt und die Zentren bedarfsgerecht vom ÖV bedient werden.

Das Konzept identifiziert acht Achsen im regionalen Busnetz. Nebst teils häufigeren und regelmässigeren Verbindungen werden auf diesen mehrere neue Direkt- und Schnellverbindungen vorgeschlagen. Indem bestehende Linien verlängert werden, entstehen zudem neue, attraktive und umsteigefreie Verbindungen ins Bieler Stadtzentrum.

Das urbane Busnetz wird auf der Grundlage von drei Hauptachsen sowie einer Schnellachse strukturiert und mit Linien zur Quartierserschliessung ergänzt. Es werden Optimierungen aufgeführt, mit welchen im ganzen Netz die Takte verdichtet werden können. Auf der Schnellachse werden die Fahrzeiten verkürzt. Hinsichtlich Linienführungen wird aufgezeigt, wie durch gezielte Verlängerungen bestehender Linien die Quartierzentren besser erschlossen und der Bereich um den Bieler Bahnhof entlastet werden kann.

Besonders hervorzuheben sind zudem die vorgeschlagenen Optimierungen zur besseren Erschliessung von Bözingenfeld und Brügghoos. Die beiden Arbeitsschwerpunkte werden aus dem Stadtzentrum sowie aus der Agglomeration häufiger und mit teils kürzeren Fahrzeiten bedient. Das Bözingenfeld erhält schnellere und direktere Verbindungen in den Berner Jura sowie nach Grenchen. Das Brügghoos wird durch eine neue Tangentialverbindung besser mit dem rechten Seeufer und der Achse nach Lyss verbunden.

Die durch den Ausbau des ÖV-Angebotes entstehenden Mehrkosten werden teilweise durch die erhöhte Nutzung des ÖV gedeckt. Die Restkosten werden nach festgelegtem Schlüssel zwischen Bund, Kanton und den beteiligten Gemeinden aufgeteilt.

## **Fazit**

Das Konzept zeigt auf, wie das regionale und urbane ÖV-Angebot verbessert und attraktiver organisiert werden kann. Der Strassenraum wird durch die gezielte Verdichtung der Mobilitätsströme entlang strukturierender Achsen entlastet, was Möglichkeiten zu neuen städtebaulichen und raumgestalterischen Entwicklungen bietet.

## **Hinweis zum Projektverlauf**

Das Konzept wurde den Gemeinden und der Bevölkerung im Laufe des Vernehmlassungsverfahrens (17.11.22–17.2.2023) vorgelegt. Die Eingaben wurden ausgewertet und soweit als möglich berücksichtigt, damit das Konzept alle unterschiedlichen Bedürfnisse berücksichtigt.

## 2. Voraussetzungen

## 2.1. Ausgangslage und Ziel des ÖV-Konzepts 2035

Sowohl die Stadt Biel als auch die Regionen seeland.biel/bienne und Jura bernois.Bienne haben eine Gesamtvision für die zukünftige Stadtentwicklung und wünschenswerte Verbesserungen im Bereich der Mobilität erarbeitet. In beiden Fällen spielt der öffentliche Verkehr (ÖV) eine grosse Rolle bei der Übernahme eines Teils der heute durch den motorisierten Individualverkehr zurückgelegten Strecken. Diese notwendige Stärkung des öffentlichen Verkehrs muss dabei zu einem Zeitpunkt erfolgen, zu dem keine grosse Verkehrsinfrastruktur geplant ist, die in den nächsten 15 bis 20 Jahren umgesetzt werden soll. Das ÖV-Netz muss daher mit der bestehenden Infrastruktur ausgebaut und realisiert werden.

Das Netz des öffentlichen Verkehrs in Biel und Umgebung ist bereits gut ausgebaut und wurde regelmässig verbessert. Allerdings erfolgten diese Änderungen im Rahmen einer Vierjahresplanung (Regionales Angebotskonzept für den öffentlichen Verkehr), ohne dabei genügend Zeit für tiefere Überlegungen im Zusammenhang mit der Stadt- und Raumentwicklung einzuräumen. Bei der Erarbeitung der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel und der Fortsetzung des eingeschlagenen Weges mit dem Agglomerationsprogramm Biel/Lyss haben die Stadt Biel und die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1) den Wunsch geäussert, gemeinsam weitreichende Überlegungen über die mittelfristige Entwicklung des ÖV-Netzes der Agglomeration Biel anzustellen.

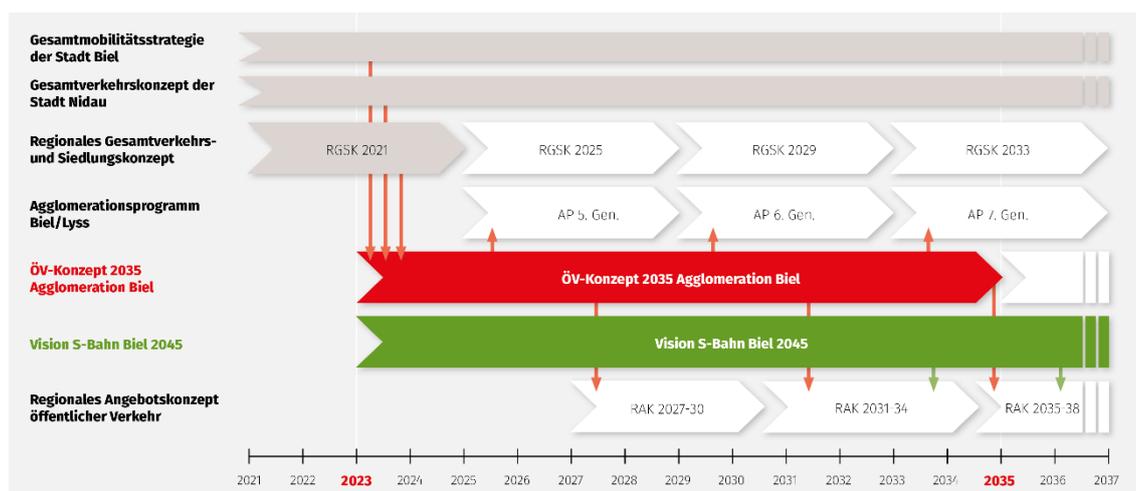


Abbildung 1: Rhythmus der Planungsinstrumente in Zusammenhang mit dem ÖV-System

Das ÖV-Konzept 2035 ist somit auf einer mittleren Planungsebene angesiedelt und steht zwischen der Ebene «Strategien» (z.B. Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel oder Gesamtvision des Agglomerationsprogramms) und der «Richtplan-» oder «Sachplanebene» (z.B. vierjährige Angebotskonzepte). Es zielt darauf ab, die Strategien zu konkretisieren und die Planungsinstrumente besser auszurichten. Es geht also nicht darum, andere Planungsdokumente für den öffentlichen Verkehr zu ersetzen, sondern die richtige Perspektive zu finden, um das bestehende ÖV-Netz zu hinterfragen und Leitlinien für seine Weiterentwicklung unter Berücksichtigung der strategischen Ausrichtung der Raumplanung vorzuschlagen.

Das Konzept 2035 enthält Leitlinien und Grundsätze für die Erschliessung. Eine Konsolidierung dieser Grundsätze mit den konkreteren betrieblichen Aspekten muss im Rahmen der Entwicklung der in Kapitel 1 beschriebenen Umsetzungsinstrumente, insbesondere der Angebotskonzepte, erfolgen.

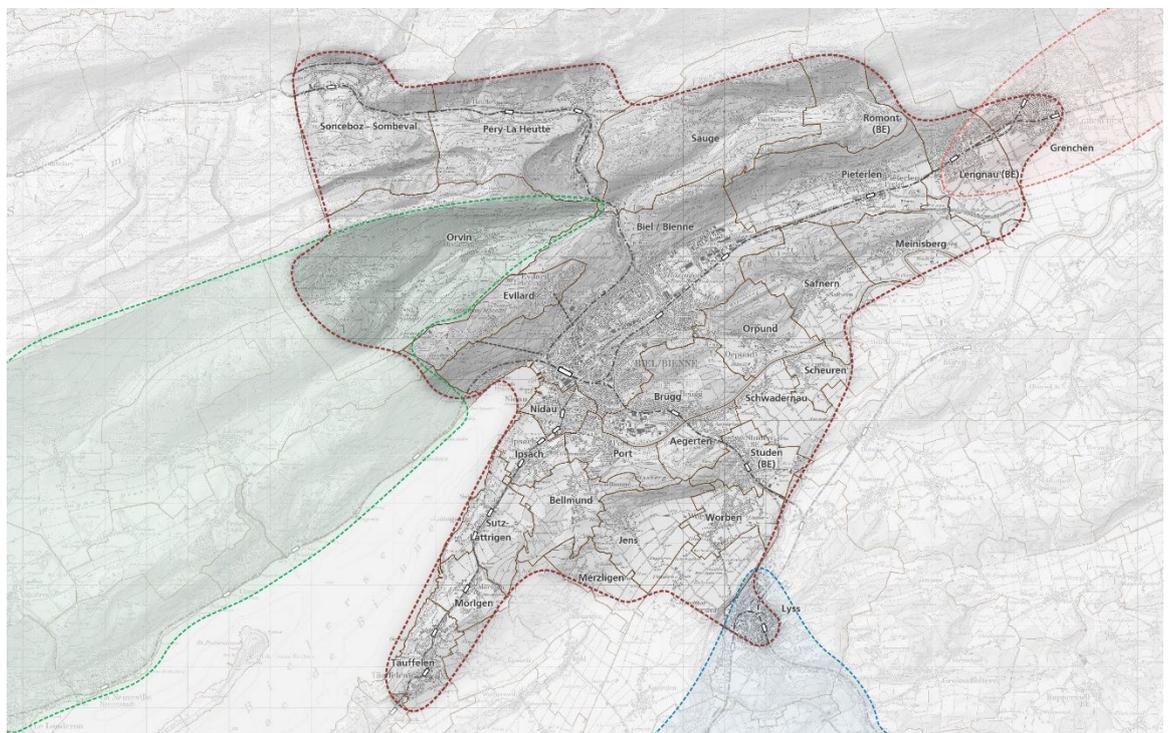
Auf längere Sicht und ergänzend zum Konzept 2035 wurde zudem eine «Vision S-Bahn Biel 2045» entwickelt (Kap. 3.2 und 6.3). Die Arbeiten an der Entwicklung des S-Bahn-Angebots weisen ebenfalls einen mittleren Planungsebene aus.

## 2.2. Perimeter der Studie

Der Perimeter der Studie ist in der folgenden Abbildung dargestellt. Er umfasst die Gebiete, die von den Buslinien mit Start/Ziel in Biel erschlossen werden, sowie die Bahnkorridore nach Sonceboz-Sombeval und Täuffelen. Bei der Erstellung des ÖV-Konzepts 2035 wurde die Koordination mit den anderen laufenden Studien in den angrenzenden Gebieten sichergestellt (siehe Abbildung unten).

Es sei darauf hingewiesen, dass die Erschliessung des urbanen Raums von Grenchen und Lyss nicht Bestandteil dieser Studie ist. Hier werden nur die Linien mit Bezug auf den Agglomerationskern erwähnt.

Ebenso wurden die Erschliessung des nördlichen Bielerseeufers und des Plateaus de Diesse im Zusammenhang mit der Realisierung des Ligerztunnels bewusst von dieser Studie ausgenommen und separat behandelt.



- Perimeter der vorliegenden Studie
- Perimeter der ÖV-Studie *Nördliches Bielerseeufer und Plateau de Diesse*
- Perimeter der ÖV-Studie *Frienisberg*
- ..... Perimeter der ÖV-Studie *Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026*

Abbildung 2: Perimeter der Studie «Konzept öffentlicher Verkehr 2035 der Agglomeration Biel»

Der für diese Studie festgelegte Zeithorizont reicht ungefähr bis 2035. Er wurde so definiert, um eine längere Perspektive als die kurzfristige Betrachtungsweise bei der Erarbeitung der vierjährigen Angebotskonzepte zu ermöglichen und dabei trotzdem einen konkreten Massstab beizubehalten.

Ziel dieser Studie ist es, ein Gesamtkonzept für den öffentlichen Verkehr zu erstellen, um dessen Attraktivität zu steigern. Sie schlägt Netzkonzepte bis ins Jahr 2035 vor und bewertet in knapper Form das Angebotsvolumen und die Entwicklung der ÖV-Punkte.

Die Grundsätze für die Inbetriebnahme der Linien (Bestellung von Leistungen) unterliegen anderen Planungsinstrumenten.

## 2.3. Ablauf

Die Studie wurde von Januar 2020 bis Juni 2022 erarbeitet. Neben den im Impressum (2. Umschlagseite) Genannten, wurden die betroffenen Gemeinden mit zwei Präsentations- und Austauschworkshops in den Prozess eingebunden. Die Analyse wurde an folgenden Daten vorgestellt und diskutiert: 8. Juli 2020 (Gemeinden im Agglomerationskern), 13. Oktober 2020 (Gemeinden im Seeland) und 21. Oktober 2020 (Gemeinden im Berner Jura). Die Grundsätze für die Entwicklung des Angebots wurden am 24. Juni 2021 den Gemeinden im Berner Jura und am 1. Juli 2021 den Gemeinden im Seeland vorgestellt und diskutiert.

Die Zwischenergebnisse der Studie wurden am 7. Juli 2021 den Verkehrsverbänden vorgestellt und mit ihnen diskutiert.

Danach wurde der Konzeptentwurf vom 17. November 2022 bis 17. Februar 2023 in ein öffentliches Mitwirkungsverfahren geschickt, sodass sich Gemeinden und Bevölkerung äussern konnten. Die Eingaben wurden ausgewertet und weitestmöglich berücksichtigt. Die Begründung und Erläuterung der Eingabenbehandlung wurde in einem Mitwirkungsbericht vorgestellt.

Aus diesem Prozess ging hervor, dass das ÖV-Konzept 2035 eine deutliche Verbesserung und eine umfassende Stärkung des urbanen und regionalen ÖV-Angebots vorschlägt und dadurch den spezifischen, von den konsultierten Akteurinnen und Akteuren geäusserten Erwartungen am besten entspricht.

## 2.4. Grundhaltung, Erschliessungsziele

### Grundhaltung

Das Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel wurde im Rahmen einer breit angelegten Entwicklung des Verkehrsnetzes in der Agglomeration Biel ausgearbeitet. Alle in diese Studie involvierten institutionellen Akteure, die Stadt Biel und die an der RVK 1 teilnehmenden Gemeinden sowie der Kanton Bern verfolgen das Ziel, das Verkehrsangebot und das Mobilitätsverhalten im Sinne der Nachhaltigkeit zu beeinflussen.

Die Stadt und Agglomeration Biel unterstützen das gleiche Ziel, den motorisierten Individualverkehr zu plafonieren und auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr zu setzen, um das Mobilitätswachstum aufzufangen. Dieser Wille wird insbesondere durch das *Reglement zur Förderung des Fuss- und Veloverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs* und das *Klimaschutzreglement* der Stadt Biel sowie das *Agglomerationsprogramm Biel/Lyss 4. Generation* der Region seeland.biel/bienne zum Ausdruck gebracht. Das Zielszenario Mobilität des Agglomerationsprogramms Biel/Lyss<sup>1</sup> geht insbesondere von einer deutlichen Abnahme des Anteils des motorisierten Individualverkehrs am Gesamtverkehr und einer Zunahme des Anteils des öffentlichen Verkehrs aus.

Eine der Säulen dieser Mobilitätspolitik ist eine konstante Verbesserung des Netzes des öffentlichen Verkehrs. Damit wollen die Akteure **den öffentlichen Verkehr in enger Abstimmung mit dem Fuss- und Veloverkehr zum Träger der Hauptverkehrsströme** von morgen innerhalb der Agglomeration Biel machen.

---

<sup>1</sup> [https://www.seeland-biel-bienne.ch/fileadmin/PDF/Themen/Raumentwicklung\\_und\\_Verkehr/Agglomerationsprogramm/Genehmigung/DE/AP\\_4\\_Hauptbericht\\_210630.pdf](https://www.seeland-biel-bienne.ch/fileadmin/PDF/Themen/Raumentwicklung_und_Verkehr/Agglomerationsprogramm/Genehmigung/DE/AP_4_Hauptbericht_210630.pdf)

Um attraktiv und effizient zu sein, muss der öffentliche Verkehr gut auf die urbanen Strukturen abgestimmt sein. Er muss nicht nur die Bevölkerung und die Arbeitsplätze optimal versorgen, sondern auch ein strukturierendes Element für die Stadtentwicklung sein. Auf regionaler Ebene sollen die regionalen und lokalen Zentren bestmöglich verbunden und gleichzeitig attraktive Reisezeiten gewährleistet werden. Es geht also darum, so direkt wie möglich zu verkehren, ohne zu versuchen, jede Einwohnerin und jeden Einwohner vor deren Haustür zu bedienen. Auf der Ebene des Agglomerationskerns sollen die Querverbindungen gestärkt werden, indem man versucht, die urbanen Hauptlinien auf den urbanen Hauptachsen zu positionieren und Umwege durch die Quartiere zu vermeiden. Die zusätzlichen Verbindungen zielen darauf ab, möglichst direkte Zugänge zu den Quartierzentralitäten zu bieten.

Die vorliegende Studie konzentriert sich auf die Entwicklung des urbanen und regionalen Busnetzes bis etwa 2035 mit dem Ziel, die Attraktivität des Netzes gesamthaft zu verbessern.

### **Qualitative Ziele der Erschliessung und der Erreichbarkeit**

Folgende Erschliessungsziele sollen mittelfristig erreicht werden (Zeithorizont 2035 oder früher).

- Für die Bevölkerung und die Beschäftigten in den urbanen Gebieten wird innerhalb von 300 m Luftlinie eine ÖV-Haltestelle angeboten. Wo dies nicht möglich ist, ist besonders auf die Qualität des Fuss- und Veloverkehrs als Zubringer zu den nächstgelegenen ÖV-Haltestellen zu achten.
- Im Agglomerationskern werden Verbindungen im Viertelstundentakt oder häufiger angeboten. Auf den strukturierenden Achsen des Agglomerationskerns gilt während der Hauptverkehrszeiten mindestens der 7,5-Minuten-Takt.
- Die im Agglomerationsprogramm Biel/Lyss als «Agglomerationsachsen» bezeichneten Siedlungsräume werden ganztags durchgehend im Viertelstundentakt<sup>2</sup> oder häufiger erschlossen. Dieses Ziel kann durch die Kombination verschiedener Angebote (z.B. Bahn + Bus) erreicht werden.
- In der Regel verfügen alle Siedlungsräume zumindest während der Hauptverkehrszeiten über Verbindungen im Halbstundentakt und während der Nebenverkehrszeiten im Stundentakt.

Ergänzend dazu wurden folgende Ziele für die Erreichbarkeit festgelegt,

- Jeder Siedlungsraum und jedes Quartier ist mit dem nächstgelegenen Zentrum (Quartierzentrum im Agglomerationskern oder regionales Zentrum ausserhalb) direkt verbunden.
- Alle regionalen Zentren sind mit dem Agglomerationskern direkt verbunden (Bahn- oder Busverbindung).
- Im Agglomerationskern ist auf jeder mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Strecke höchstens ein Umsteigen erforderlich.
- Im Agglomerationskern beträgt die ÖV-Reisezeit höchstens 30 Minuten, Umsteigezeit inbegriffen (Zeit zum Erreichen der Haltestelle nicht inbegriffen). Im Gebiet der Städte Biel und Nidau beträgt die Reisezeit in der Regel höchstens 20 Minuten.

---

<sup>2</sup> Dies gilt nicht für Sonceboz-Sombeval, das im vorliegenden Konzept zwar als regionales Zentrum identifiziert wurde, dessen spezielle Lage jedoch einen Viertelstundentakt unrealistisch erscheinen lässt.

### **3. Analyse**

### 3.1. Raumgliederung und Pendlerbewegungen

#### Siedlungsstruktur

Das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss schlägt eine Raumgliederung vor, auf die sich die Entwicklungsgrundsätze für das ÖV-Netz abstützen.

Der **Agglomerationskern** umfasst die Städte Biel und Nidau sowie die Siedlungsgebiete der Gemeinden Brügg, Port und Ipsach. Hier befinden sich der grösste Teil der Bevölkerung und vor allem die meisten Arbeitsplätze. Im Agglomerationskern sind Zentren definiert (Geschäfte, Dienstleistungen, öffentliche Räume), auf die sich die ÖV-Angebote beziehen müssen. Die wichtigen Arbeitsschwerpunkte Bözingenfeld und Brüggmoos lösen grosse Pendlerströme aus und erfordern teilweise spezielle Angebote (stark ausgeprägte Hauptverkehrszeiten). Die spezifischen Zielgebiete üben eine starke Anziehungskraft aus, der bei der Angebotsgestaltung besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden muss. Dies betrifft vor allem die tourismusrelevanten Bereiche, die Stadien in Biel und das Spitalzentrum Biel (die Verlegung des Spitalzentrums vom Beaumont-Quartier ins Brüggmoos stellt eine wichtige Veränderung für die urbane Dynamik und die Mobilitätsstruktur dar).

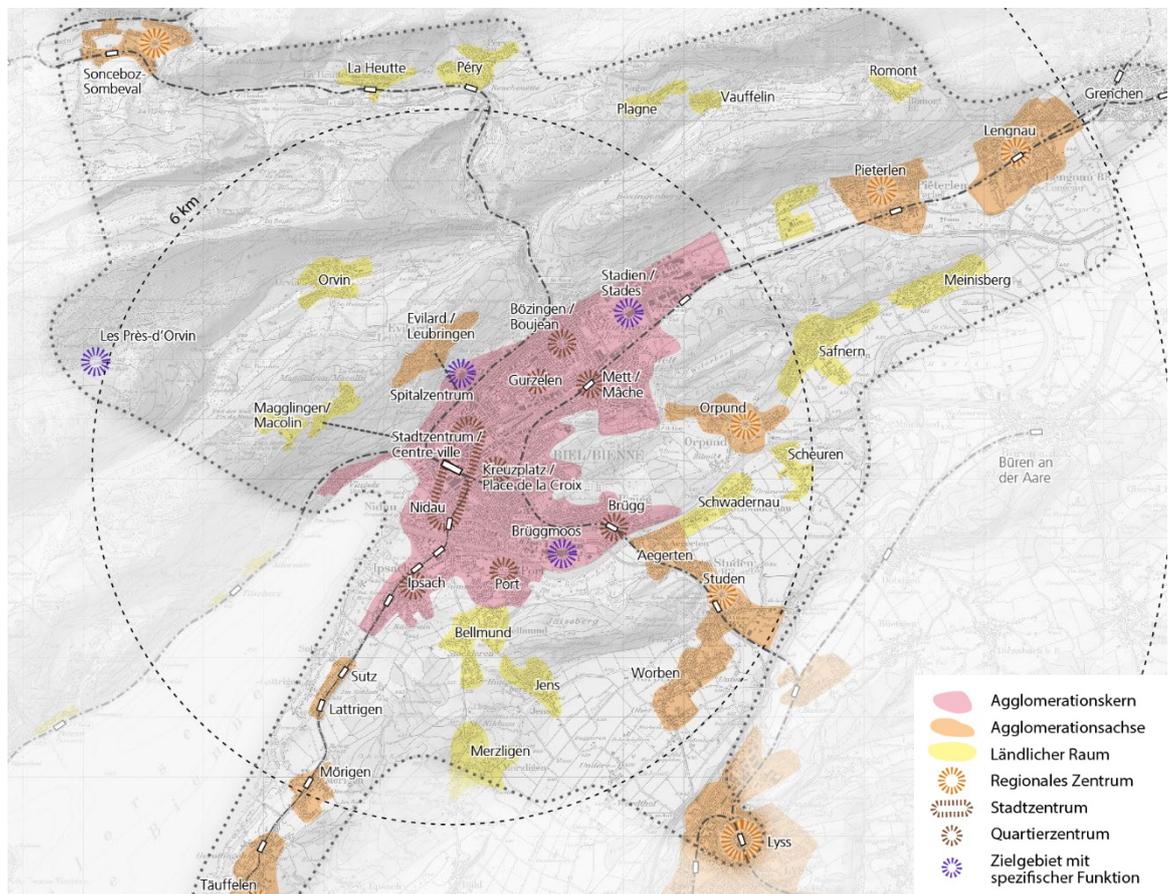


Abbildung 3: Siedlungsstruktur von Biel und der Agglomeration gemäss s Agglomerationsprogramm Biel/Lyss (Anmerkung: Sonceboz-Sombeval wird im weiteren Sinn als regionales Zentrum betrachtet, obwohl es sich ausserhalb des Agglomerationsperimeters befindet).

Die **regionalen Zentren** spielen eine wichtige Rolle als Bindeglied für die suburbanen Gebiete, indem sie Dienstleistungen anbieten, für die man sich nicht unbedingt in den Agglomerationskern begeben muss. Das ÖV-Netz erfüllt eine wichtige Zubringerfunktion zu den regionalen Zentren.

Die **Agglomerationsachsen** sind für die Siedlungsverdichtung geeignete Gebiete, da sie sich im Übergangsbereich eines regionalen Zentrums oder in einem Korridor mit Bahnerschliessung befinden. Mit Ausnahme von Sonceboz-Sombeval wird für diese Gebiete eine Erschliessung im Viertelstundentakt angestrebt.

Die **ländlichen Räume** sind nicht dazu bestimmt, ein starkes Bevölkerungswachstum aufzunehmen. Dort muss die ÖV-Erschliessung gut sein, ohne das Wachstum zu fördern. Es werden Verbindungen im Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten und mindestens im Stundentakt während der Nebenverkehrszeiten angestrebt.

Die Funktionen eines ÖV-Netzes stimmen weitgehend mit den Siedlungsflächen von Biel und der Agglomeration überein: Der Agglomerationskern erstreckt sich in einem Umkreis von 6 km um den Hauptbahnhof (was unter Berücksichtigung einer Reisegeschwindigkeit im urbanen Raum von 18 km/Stunde einer Fahrzeit von 20 Minuten entspricht). Alle Gebiete, die sich innerhalb des Studienperimeters befinden, liegen im Umkreis von 12 km vom Bahnhof, was den regionalen Busverbindungen ab Hauptbahnhof entspricht.

### Verteilung der Bevölkerung und der Beschäftigten

In der Stadt Biel befindet sich der Grossteil der Bevölkerung. Allerdings weisen die angrenzenden Gemeinden ähnlich hohe Bevölkerungszahlen auf, wie bestimmte Wohnquartiere der Stadt Biel. Es ist daher vernünftig und notwendig, ein zweckmässiges und funktionierendes Netz über Gemeindegrenzen hinweg zu entwickeln.

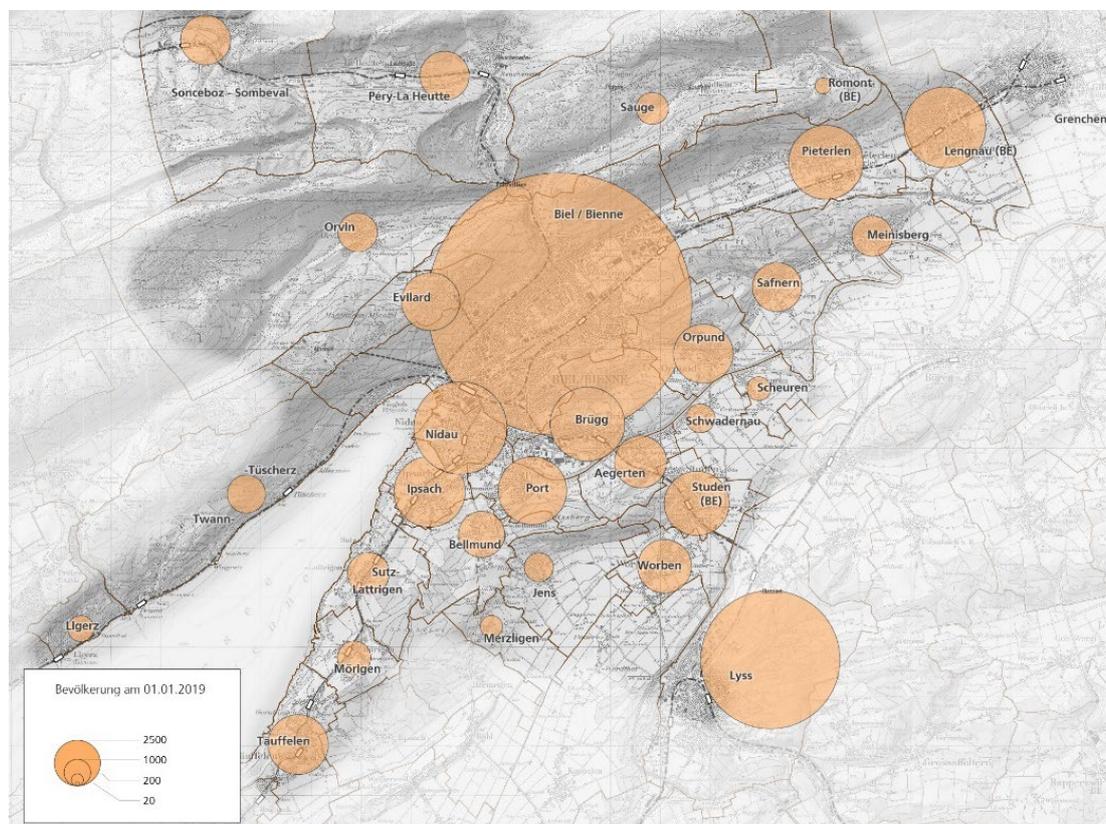


Abbildung 4: Verteilung der Bevölkerung nach Gemeinden; Quelle: Statpop 2018 (BFS), Hektarrasterdaten

Die Karte der Bevölkerungsdichte pro Hektar bestätigt eine gewisse Homogenität in Bezug auf die Dichte im gesamten Agglomerationskern mit höheren Konzentrationen im Stadtzentrum, in den Quartierzentren (Mett, Bözingen, Gurzelen) und entlang der Bernstrasse. Die hohe Beschäftigtendichte konzentriert sich vor allem auf das Stadtzentrum Biel sowie auf die Industrie- und Gewerbebezonen Bözingenfeld, Brüggmoos, Gurzelen oder Ipsach.

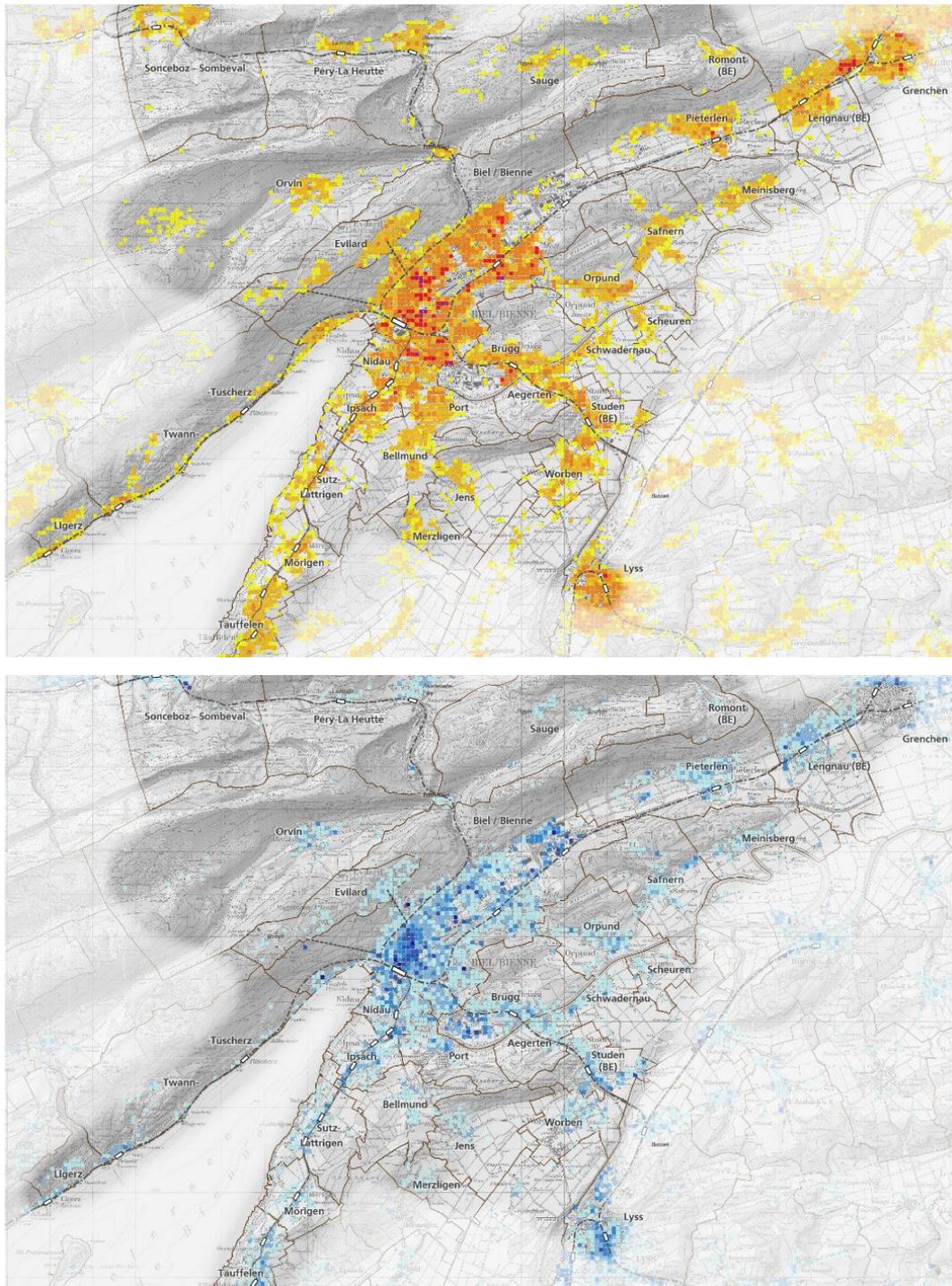


Abbildung 5: Bevölkerungsdichte oben und Beschäftigtendichte unten  
Quelle: Statpop 2018; Statent 2017 (BFS) (Hektarrasterdaten)

## Pendlerbewegungen im Agglomerationskern

Die folgende Abbildung zeigt das Pendlervolumen innerhalb und zwischen den Gemeinden im Agglomerationskern. Die übrigen Pendlerströme bewegen sich hauptsächlich nach Biel. Es bestehen jedoch auch noch andere Pendlerverbindungen, insbesondere in die regionalen Zentren (z.B. in Richtung Brügg, Lyss oder Pieterlen/Lengnau). Die hier vorgestellten Daten beziehen sich auf das Jahr 2014, ein Vergleich mit den für das Jahr 2018 erhobenen Daten zeigt jedoch, dass sich die allgemeine Struktur seitdem kaum verändert hat. Die Auswirkungen der Pandemie sind allerdings noch nicht dokumentiert.

Es ist deutlich zu erkennen, dass sich aus den südlichen Gemeinden des Agglomerationskerns grosse Pendlerströme nach Biel hinbewegen. In die andere Richtung nach Port und Ipsach pendeln weniger Personen, aber nach Brügg und Nidau ist der Pendleranteil ebenso hoch.

Die Pendlerbewegungen zwischen den südlichen Gemeinden des Agglomerationskerns sind weniger ausgeprägt, rechtfertigen aber bereits eine Verbindung. Es sei darauf hingewiesen, dass diese Zahlen nicht weitere Fahrtzwecke wie Einkauf, Freizeit und den Zugang zu Dienstleistungen enthalten.

Die Verlegung des Spitalzentrums Biel ins Brüggmoos wird zu einem erheblichen Strukturwandel führen, der sowohl den Pendler- als auch den Besucherverkehr im südlichen Teil des Agglomerationskerns beeinflusst.

Eine Diversifizierung der Angebotsstruktur im südlichen Teil des Agglomerationskerns ist zu erwarten.

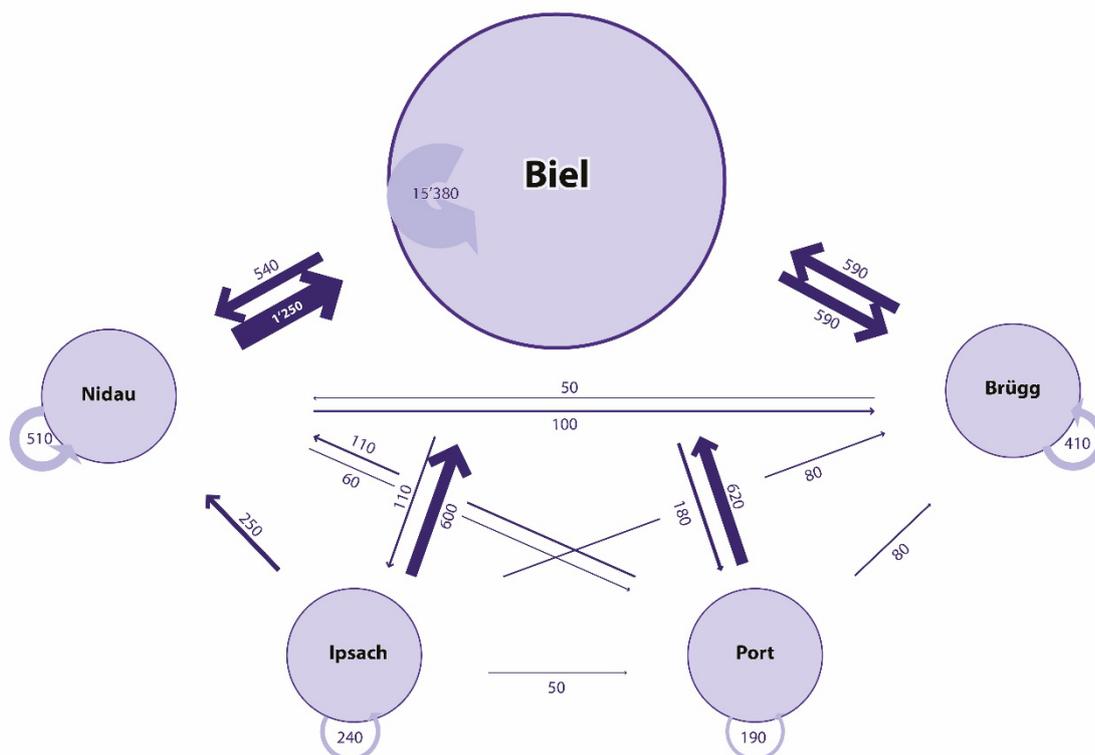


Abbildung 6: Zahl der Personen, die zur Arbeit hin- und herpendeln. Es sind nur höhere Werte als 40 Pendlerinnen und Pendler dargestellt; andere Fahrtzwecke sind nicht berücksichtigt. (Quelle: Pendlerströme pro Gemeinden 2014 (BFS))

## 3.2. Bahnangebot heute und 2035

Der Studienperimeter wird durch vier normalspurige Linienäste (SBB, BLS) und einen meterspurigen Linienast (BTI) erschlossen. Abgesehen von der Fernverkehrslinie IC 5 enden alle anderen Linien in Biel. Das Schienennetz in der Agglomeration Biel, Stand Dezember 2021, wird in der folgenden Abbildung schematisch dargestellt. Es umfasst folgende Angebote (Beschreibung nur der Haltestellen innerhalb des Studienperimeters):

- IC 5 mit Halt in Biel in beide Richtungen stündlich zur Minute 15/45
- IC 51 mit Halt in Grenchen-Nord und Biel im Halbstundentakt
- RE Biel – Moutier – Delémont
- IR 65 Bern – Biel mit Halt in Lyss im Halbstundentakt
- S-Bahn Bern Linie S3 mit Halt in Lyss, Busswil, Studen und Brügg im Halbstundentakt sowie Linie S31 als Verstärkung während der Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt ohne Halt zwischen Lyss und Biel
- RE La Chaux-de-Fonds – Biel mit Halt in Sonceboz-Sombeval, dann ohne Halt bis Biel im Stundentakt
- R 225 La Chaux-de-Fonds – Biel und R 226 Moutier – Biel mit Halt in Sonceboz-Sombeval, La Heutte, Reuchenette-Péry und Frinvillier im Stundentakt zwischen Sonceboz-Sombeval und Biel
- R 231 Olten – Biel mit Halt in Grenchen-Süd, Lengnau, Pieterlen, Bözingenfeld, Mett und Biel im Halbstundentakt
- R 210 Neuenburg – Biel mit Halt in Ligerz, Twann und Tüscherz im Stundentakt und Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten
- R 290 Biel-Täuffelen-Ins (BTI) mit 8 Haltestellen zwischen Täuffelen und Biel im Viertelstundentakt während der Hauptverkehrszeiten und im Halbstundentakt während der Nebenverkehrszeiten.

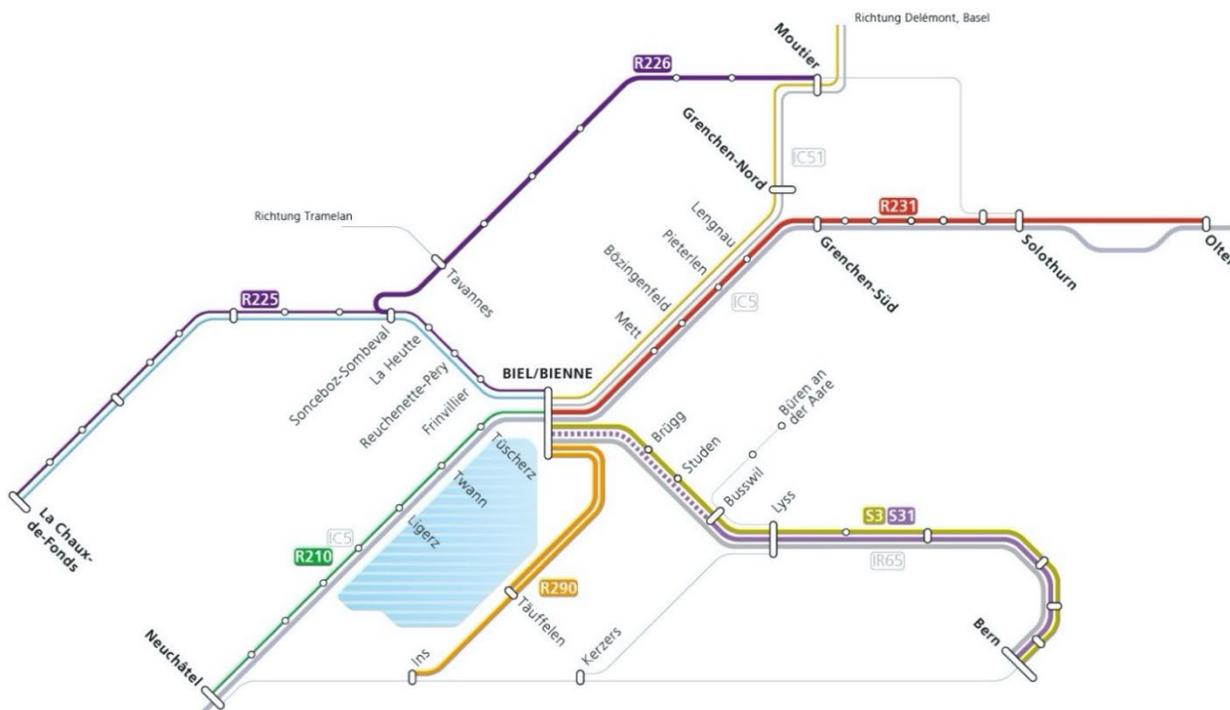


Abbildung 7: Bahnnetz um Biel: Stand Dezember 2021

Mit dem Ausbausritt 2035 (AS 2035) des Bahnnetzes wurden folgende Änderungen vorgenommen:

- Inbetriebnahme des Ligerztunnels, wodurch für die Linie IC 51 zwischen Neuenburg und Biel der Halbstundentakt und somit der Ersatz des RE nach Delémont ermöglicht wird, der Bahnanschluss für Ligerz jedoch entfällt. Die für diesen Wegfall des Bahnhalts notwendigen Angebotsanpassungen werden im Rahmen einer separaten Studie der RVK 1 behandelt.
- Verlängerung des IC 51 in Richtung Genf.
- Geringfügige Anpassungen im Fernverkehrsfahrplan, jedoch mit Unterbrechung der Anschlussverbindungen in den und aus dem Berner Jura.

In der folgenden Abbildung wird die Netzgrafik des Fahrplans AS 2035 dargestellt. Die Anschlussverbindungen zwischen dem IC5 aus Neuenburg und dem RE in Richtung La Chaux-de-Fonds und umgekehrt sind nicht mehr gewährleistet (2 Minuten Zeit zum Umsteigen). Eine spezielle Studie wurde von der RVK 1 durchgeführt, um diese Lücke zu schliessen. Das neue Konzept wird in Kapitel 4.2 vorgestellt.

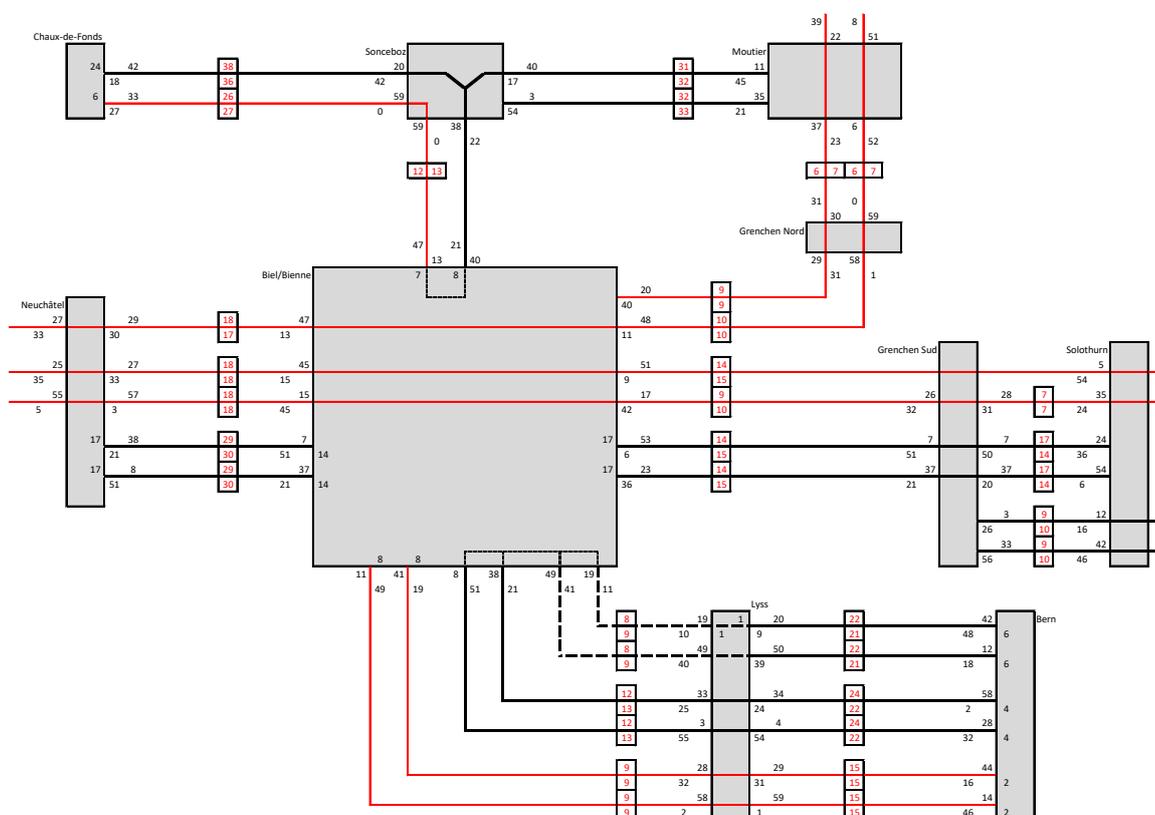


Abbildung 8: Netzgrafik des Fahrplans AS 2035 rund um Biel

### Zukünftige Entwicklung des Schienennetzes und Vision S-Bahn Biel 2045

Das ÖV-Konzept 2035 fusst auf dem Angebotsausbau gemäss Ausbausritt 2035 und Massnahmen im Berner Jura. Der Ausbau des urbanen und regionalen Busnetzes bringt bis zum Zeithorizont 2035 weitere nennenswerte Verbesserungen. Längerfristig muss die Rolle des Bahnangebots gestärkt werden, um in der Agglomeration Biel zu einer veränderten Verkehrspraxis und Verkehrsmittelwahl beizutragen sowie einen Teil des Agglomerationsverkehrs auf die Bahn zu verlagern. In diesem Zusammenhang haben die RVK 1 und die Stadt Biel eine «Vision S-Bahn Biel 2045» erarbeitet, um der Entwicklung des Bahnangebots in der Agglomeration eine Richtung vorzugeben. Die wichtigsten Ergebnisse der Vision S-Bahn sind im Kapitel 6.3 zusammengestellt.

### 3.3. Das bestehende regionale Busnetz

Das ÖV-Konzept unterscheidet urbane und regionale Linien des öffentlichen Verkehrs anhand des bedienten Radius. Mit «regionaler Linie» sind Linien gemeint, die Ortschaften ausserhalb des städtischen Gebiets von Biel, Nidau, Brügg, Port und Ipsach erschliessen. Zur Vereinfachung weicht diese Definition also von der herkömmlichen Begrifflichkeit der «Orts-» und «Regionallinien» ab. Die vom ÖV-Konzept 2035 betroffenen regionalen Linien sind im Folgenden dargestellt.

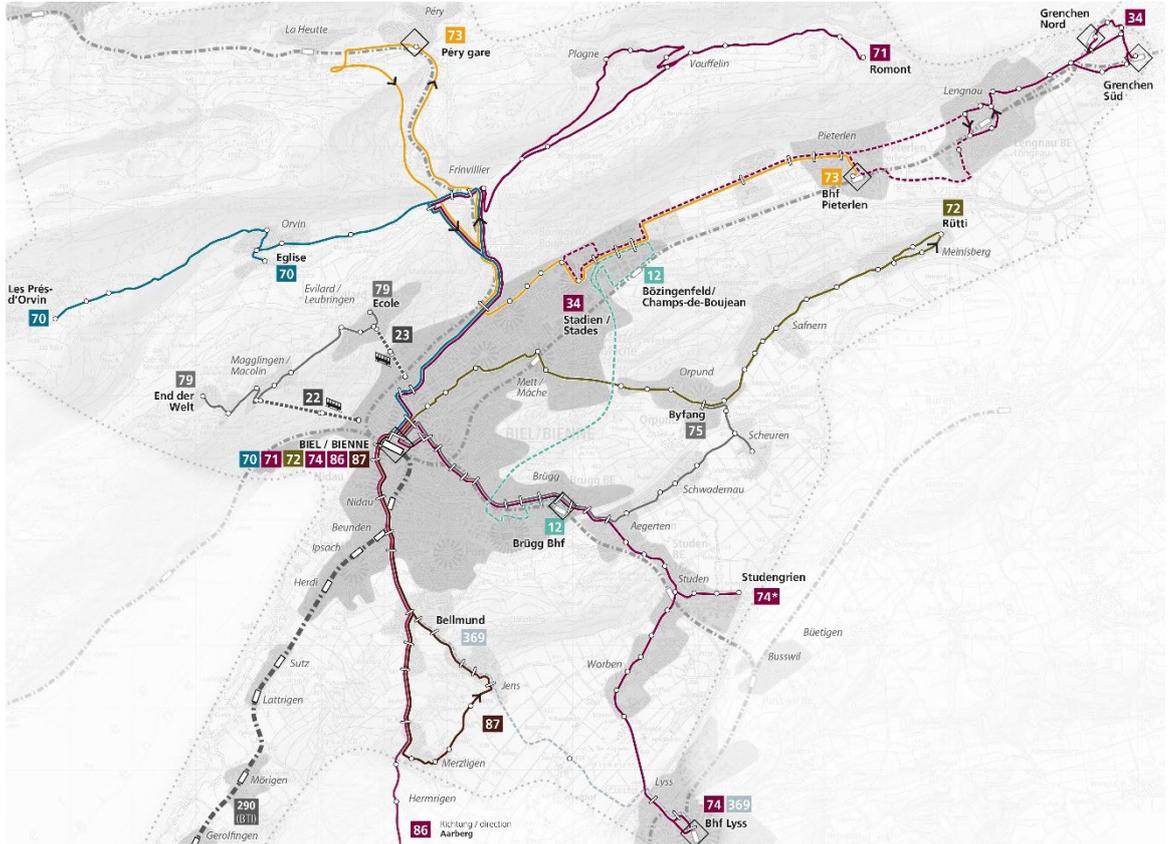


Abbildung 9: Regionales Netz: Stand Dezember 2021

Linie	Bustyp	Endstation	Nebenverkehrszeiten		Hauptverkehrszeiten	
			Takt	Anz. Busse	Takt	Anz. Busse
34	18m Diesel	Grenchen – Stadien	-	0	30	2
70	12m Diesel	Prés-d'Orvin – Biel Bahnhof	60'	2	60'	2
71	12m Diesel	Romont BE – Biel Bahnhof	60'	1	60'	1
72	18m Diesel	Meinisberg – Biel Bahnhof	30'	2	30'	2
73	12m Diesel	Reuchenette-Péry – Pieterlen	60'	1	60'	1
74	18m Diesel	Lyss – Biel Bahnhof	30'	2	30'	2
74*	12m Diesel	Studengrien – Biel Bahnhof	60'	1	60'	1
75	12m Diesel	Orpund, Byfang – Biel Bahnhof	60'	1	60'	1
79	10m Diesel	Leubringen – End der Welt	30'	1	30'	1
86	18m Diesel	Aarberg – Biel Bahnhof	60'	1	30'	2
87	18m Diesel	Bellmund – Biel Bahnhof	60'	1	60'	1
369	12m Diesel	Lyss - Bellmund			30'	1
Total				13		17

Folgende Besonderheiten sind zu beachten:

- Linie 34: ein Schnellbus «Rolex» fährt in der Hauptverkehrszeit, der aber aufgrund seiner speziellen Finanzierung nicht in der Tabelle aufgeführt ist; zu den Nebenverkehrszeiten fahren die Busse nur zwischen Grenchen und Lengnau.
- Linie 70: der Abschnitt von Orvin nach Les Prés-d'Orvin wird nur alle 120 Minuten bedient.
- Linie 74\*: bezeichnet den Ast der Linie 74 nach Studengrien.

Während der Nebenverkehrszeiten sind somit 13 Busse im regionalen Netz unterwegs. Während der Hauptverkehrszeiten wird der Grundtakt durch 4 Busse erhöht, so dass 17 Busse im Einsatz sind (die Unterschiede zu den Nebenverkehrszeiten sind in der obenstehenden Tabelle fett gedruckt).

### Räumliche Abdeckung

Die folgende Abbildung zeigt die Bevölkerungsdichte in Gebieten, die aktuell nicht vom öffentlichen Verkehr abgedeckt werden (Quelle: Geoportal Kanton Bern, 2021). Es sind folgende Erschliessungslücken zu erkennen:

- Sonceboz-Sombeval und Péry-La Heutte: Ein Teil der Bevölkerung ist weit vom Bahnhof entfernt und verfügt über keine ÖV-Verbindung zum Bahnhof.
- Leubringen: Der unterste Dorfteil ist zu weit von der Standseilbahn entfernt.
- Lyss: Der Arbeitsschwerpunkt Lyss Nord wird weder von der Bahn noch durch das Busnetz erschlossen.
- Pieterlen: Die nördlichen Siedlungsgebiete liegen zu weit vom Bahnhof entfernt und werden nicht von den Buslinien bedient.
- Safnern, Orpund, Schwadernau, Aegerten, Worben: Ein Teil der Bevölkerung befindet ausserhalb des Einzugsbereichs der Bushaltestellen. Die Buslinien können jedoch keine Umwege durch die Quartiere fahren. Der Zugang Um die Haltestellen zu Fuss oder mit dem Velo zu erreichen, muss eine qualitativ hochwertige Lösung angeboten werden.

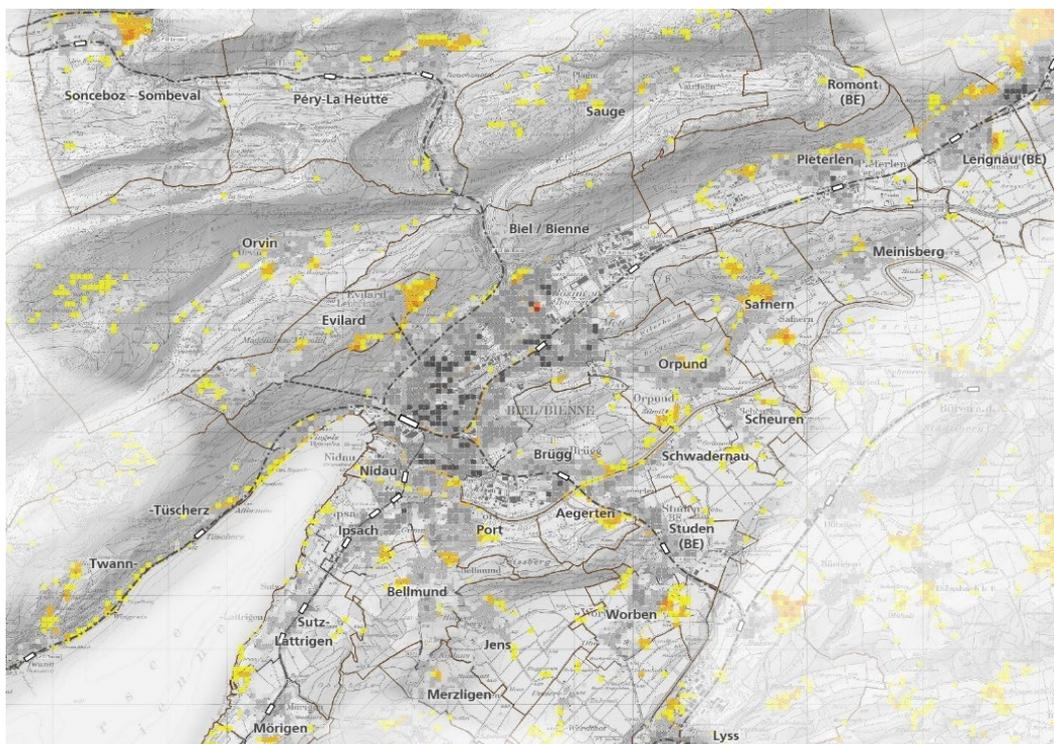


Abbildung 10: Bevölkerungsdichte 2018 (BFS) in den Gebieten ausserhalb des ÖV-Einzugsbereichs (Stand 2020)

## Erkenntnisse und Herausforderungen

Bezüglich der bestehenden Netzstruktur und des Taktangebots können folgende Erkenntnisse gewonnen werden.

- Die **Linie 34** verkehrt zwischen Lengnau und Biel Bözingenfeld nur während der Hauptverkehrszeiten. Ausserdem ist die Linienführung unübersichtlich, da es Abschnitte mit getrennten Fahrbahnen für beide Richtungen, unterschiedliche Endstationen je nach Strecke und unregelmässige Fahrpläne gibt. Dies liegt einerseits daran, dass die Linie sich allmählich als Zubringerlinie zum Bözingenfeld entwickelt hat, und andererseits an der Schwierigkeit, die beiden Bahnhöfe von Grenchen zu bedienen (die Zeit zum Umsteigen im Bahnhof Grenchen Süd ist derzeit nicht ausreichend). Letztendlich muss wegen der Erschliessung des Industriegebiets in Lengnau ein Umweg gefahren und die Fahrzeit eingeschränkt werden. Es gilt somit die Strecke zu vereinfachen, für eine stabile Verbindung bis Biel zu sorgen und die Umsteigebeziehungen zu verbessern.
- Die **Linien 70 und 71** verkehren ab Frinvillier parallel zur Bahnlinie, eine bessere Nutzung der zurückgelegten Kilometer sollte angestrebt werden. Die Umlaufzeiten für den Betrieb mit nur einem Fahrzeug sind knapp bemessen, und die Umsteigebeziehungen auf IC-Züge in Abwärtsrichtung sind nicht gewährleistet.

Plagne ist jeweils nur in einer Richtung erschlossen (in Richtung Biel am Morgen und in Richtung Romont am Nachmittag).

Das Ski- und Wandergebiet Les Prés-d'Orvin ist nur sehr mangelhaft erschlossen (ungefähr alle zwei Stunden). Die Verstärkungsfahrten erfolgen zu dicht aufeinander (ein Bus folgt auf den anderen), was nicht zu einer besseren Erschliessung führt. Eine Verbindung zwischen Orvin bzw. Les Prés-d'Orvin und der Standseilbahn in Leubringen ist wünschenswert, um das Angebot zu erweitern.

- Die **Linie 72** bietet eine optimierte Reisezeit und funktioniert gut. Die Zeit zum Umsteigen auf IC-Züge ist allerdings knapp bemessen (eine Lücke, die durch den Fahrplan AS 2035 noch verschärft wird).

Angesichts der Erschliessungsziele sollte zwischen Orpund und Biel ein Viertelstundentakt eingeführt werden, mit dem sich auch die Anschlüsse in Biel verbessern würden.

- Die **Linie 73** ermöglicht eine direkte Verbindung zwischen Reuchenette-Péry (Anschluss an den Regionalzug aus dem Berner Jura) und dem Bözingenfeld. Da der Zug in Reuchenette-Péry im Stundentakt verkehrt, ist derzeit eine höhere Taktichte (Halbstundentakt) nicht möglich. Diese Situation wird sich jedoch bis 2035–2040 verändern (siehe Kapitel 4.2). Zwischenlösungen können mit einer Verbindung nach Sonceboz-Sombeval gefunden werden.

Wegen der aufeinander abgestimmten Fahrpläne an beiden Endstationen der Linie und der Tatsache, dass der Fahrplan keinen Spielraum bietet, kommt es bei Verspätungen oder der «Übertragung» der Verspätung eines Zuges auf den Bus zu Anschlussbrüchen. Für diese Linie könnte eine neue Strukturierung in Betracht gezogen werden.

- Die **Linien 74** (Richtung Lyss), **74\*** (Richtung Studengrien) und **75** bieten zusammen einen Viertelstundentakt bis Brügg. 3 Kurse pro Stunde verkehren nach Studen (Taktintervalle: 15' – 15' – 30'), und zwischen Studen und Lyss besteht ein Halbstundentakt. Angesichts der Erschliessungsziele sollte ein Viertelstundentakt auf dem gesamten Korridor zwischen Biel und Lyss angestrebt werden.

Die Lage der Haltestelle in Brügg erschwert die Umsteigebeziehung zwischen Bus und Bahn.

- Die **Linie 79** verkehrt zwischen Magglingen und Leubringen nach Fahrplänen, die auf Schulen und Sporteinrichtungen abgestimmt sind. Durch die Weiterführung dieser Linie in der heutigen Form kann eine wünschenswerte Flexibilität gewährleistet werden.

- Die **Linien 86 und 87** verkehren nacheinander zwischen Bellmund und Biel. Eine Optimierung der Fahrpläne, um eine höhere Taktdichte anzubieten, sollte geprüft werden.

Angesichts der Erschliessungsziele sollte für die Linie 87 ein Halbstundentakt angestrebt werden. Ausserdem spricht die Ringerschliessung sowie die Präsenz der Linie 369, die während der Hauptverkehrszeiten die Verbindung nach Lyss sicherstellt, für eine Neugestaltung der Struktur dieses Linienabschnitts.

- Die **Bahnlinie 290 Biel-Täuffelen-Ins (BTI)** bedient das rechte Ufer des Bielersees im Halbstundentakt während der Nebenverkehrszeiten. Angesichts der Erschliessungsziele sollte ein Viertelstundentakt bis Täuffelen angestrebt werden.
- Die **Linie 369** verkehrt nur während der Hauptverkehrszeiten. Eine durchgehende Erschliessung über den ganzen Tag hinweg sowie ein Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten sollte angestrebt werden.

### 3.4. Das bestehende urbane Busnetz

Das ÖV-Konzept 2035 unterscheidet urbane und regionale Linien des öffentlichen Verkehrs anhand des bedienten Radius. Mit «urbaner Linie» sind Linien gemeint, welche die städtischen Gebiete von Biel, Nidau, Brügg, Port und Ipsach erschliessen. Zur Vereinfachung weicht diese Definition also von der herkömmlichen Begrifflichkeit der «Orts-» und «Regionallinien» ab. Die von dieser Studie betroffenen urbanen Linien werden im Folgenden beschrieben.

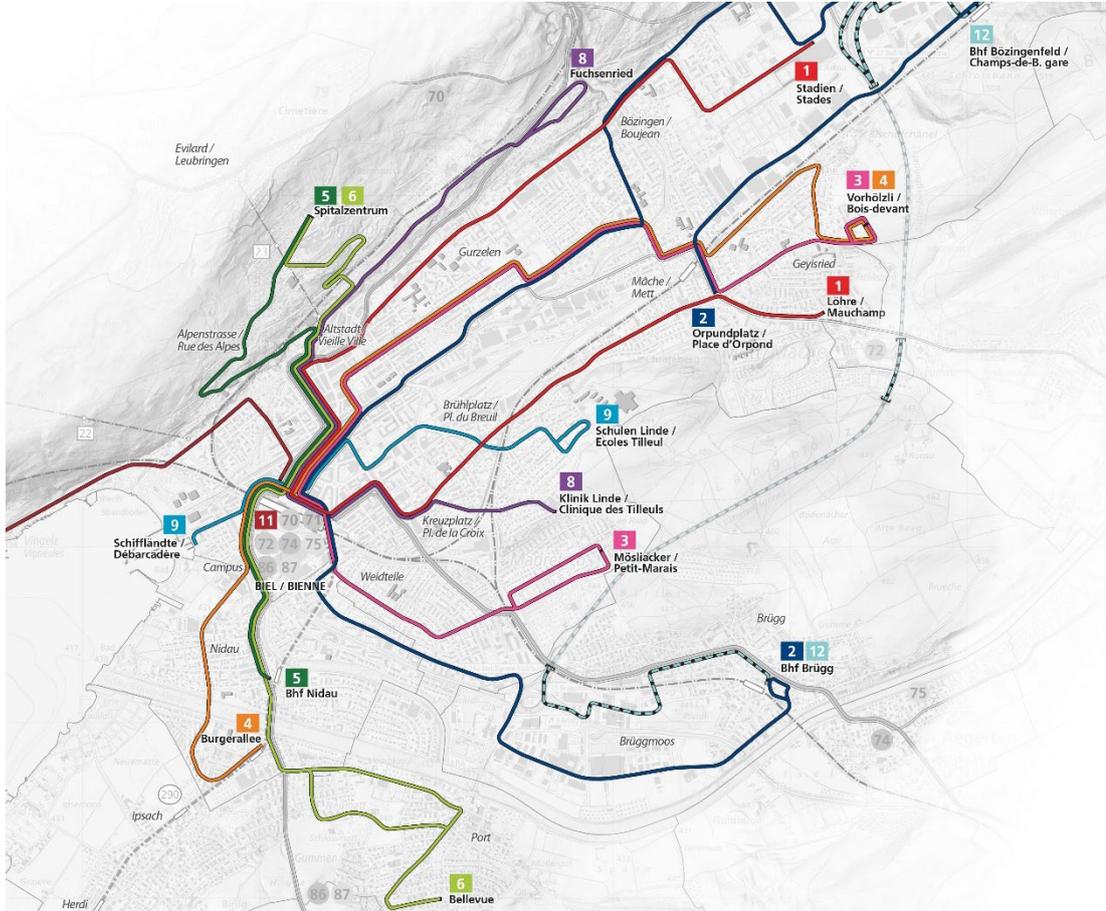


Abbildung 11: Urbanes Netz, aktueller Stand (2021)

Linie	Fahrzeuge	Beschreibung	Randverkehrszeiten		Spitzenverkehrszeiten	
			Takt	Anz. Busse	Takt	Anz. Busse
1	18m Trolley	Löhre - Stadies	10'	7	<b>7.5'</b>	<b>9</b>
2	18m Diesel	Brügg – Orpundplatz	10'	9	10'	9
3	18m Trolley	Vorhölzli – Möosli	15'	4	15'	4
4	18m Trolley	Vorhölzli – Nidau Bürgerallee	15'	4	15'	4
5	12m Diesel	Nidau Bahnhof – Spitalzentrum	15'	2	15'	<b>3</b>
6	12m Diesel	Port Bellevue – Spitalzentrum	15'	4	15'	4
8	12m Diesel	Klinik Linde – Fuchsenried	15'	3	15'	3
9	18m Elektr.	Schiffländte – Schulen Linde	15'	2	15'	2
11	10m Diesel	Biel Bahnhof – Rebenweg	30'	1	30'	1
12	12m Diesel	Brügg – Bözingenfeld			<b>30'</b>	<b>1</b>
Total				36		40

Bei Linie 5 ist eine Besonderheit zu beachten: Der Abschnitt Nidau Bahnhof–Bahnhof Biel wird nur zu den Hauptverkehrszeiten bedient.

Während der Nebenverkehrszeiten sind 36 Busse im urbanen Netz unterwegs.

Während der Hauptverkehrszeiten werden aufgrund der Erhöhung der Grundtakte und der Verlängerung der Buslinie 5 nach Nidau 4 zusätzliche Busse benötigt, wodurch die Anzahl der verkehrenden Busse auf 40 steigt (die Unterschiede zu den Nebenverkehrszeiten sind in der obenstehenden Tabelle fettgedruckt).

### Reisezeiten im Agglomerationskern

Die folgende Abbildung zeigt die Reisezeiten in den Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld von verschiedenen Quartieren oder Zentren im Agglomerationskern aus. Dabei wird ein Vergleich zwischen der Reisezeit mit dem öffentlichen Verkehr und der Reisezeit mit dem Auto angestellt. Für die Quartiere, die sich in der Nähe des Arbeitsschwerpunkts befinden, ergeben sich durchaus konkurrenzfähige ÖV-Reisezeiten, im südlichen Agglomerationskern hingegen dauern die Fahrten sehr lang.

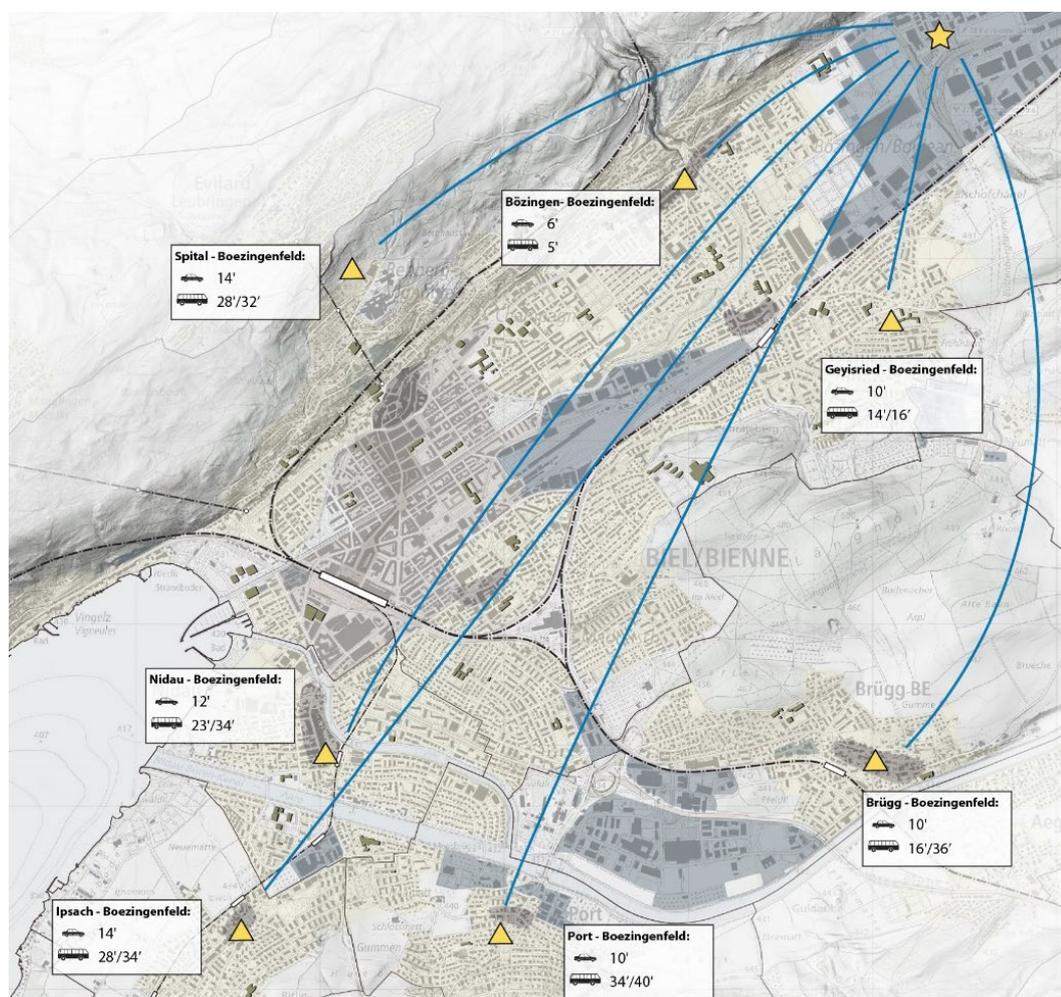


Abbildung 12: Reisezeiten im Agglomerationskern zum Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld

## Kundinnen und Kunden pro Haltestelle

Die folgende Abbildung zeigt die Einstiege/Ausstiege pro Haltestelle im Agglomerationskern. Die Häufigkeit der Nutzung variiert je nach Bevölkerungsdichte der durchquerten Quartiere und Zentralitäten, Erschliessungsqualität (Takt) und Funktion der Haltestellen im urbanen Netz (z.B. Umsteigeknoten). Ausserdem ist sie von der Präsenz von Geschäften, Dienstleistungen oder grossen Verkehrserzeugern (Spitalzentren, Freizeitanlagen u.a.) abhängig. Diese Erkenntnisse gelten ebenfalls für das regionale Netz. Die quantitativen Daten sind in Anhang 3 aufgeführt.

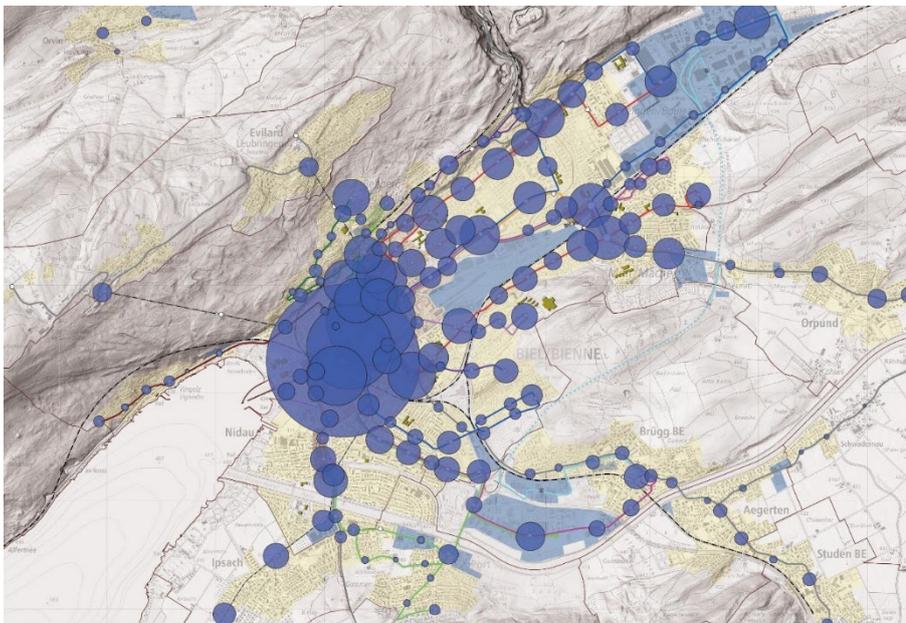


Abbildung 13: Einstiege/Ausstiege pro Haltestelle

## Transportkapazitäten des urbanen Netzes

Eine Analyse der Nutzung der urbanen Linien zeigt, dass im Allgemeinen das urbane Netz keine kritische Überlastungssituation aufweist. Die Kurse, die einen Anschluss an die Fernverkehrszüge im Bahnhof Biel bieten (Ankunft am Bahnhof oder Abfahrt vom Bahnhof), sind am stärksten frequentiert. Die anderen Kurse sind oft weniger ausgelastet<sup>3</sup>. Die Transportkapazität auf den Hauptlinien des urbanen Netzes ist daher in der Regel ausreichend.

Je nach soziodemografischer Entwicklung könnten mittelfristig die Kapazitäten zur Erschliessung des Bözingenfeld zu einer Herausforderung werden. Der Arbeitsschwerpunkt verfügt über eine erhebliche Kapazität für zusätzliche Nutzungen, die in Verbindung mit dem Ziel der Verbesserung des Modalsplit zu einer Nachfragesteigerung im öffentlichen Verkehr auf bis zu 20'000 Personenfahrten pro Tag im Jahr 2035 führen kann (derzeit sind es ungefähr 5'500 Fahrten pro Tag).

Angesichts der Reisegründe (hauptsächlich Arbeit) wird der Anteil der Spitzenverkehrszeit auf 20% pro Tag (4'000 Fahrten pro Stunde) und die Hauptrichtung auf 80% der Gesamtmenge (3'200 Fahrten pro Stunde in der Hauptrichtung) geschätzt. Das Konzept 2035 soll somit den Transport von bis zu 3'200 Personen pro Stunde zwischen dem Stadtzentrum und dem Bözingenfeld ermöglichen.

<sup>3</sup> Auf der Linie 1 werden beispielsweise während der morgendlichen Hauptverkehrszeit mit den am meisten ausgelasteten Kursen (zwei Fahrzeuge pro Stunde) ungefähr 70 Personen pro Fahrzeug zwischen dem Bahnhof und dem Zentralplatz befördert, während mit den weniger ausgelasteten Kursen nur 20 Personen befördert werden.

## Erkenntnisse und Herausforderungen

Über das urbane Netz können folgende Erkenntnisse festgehalten werden.

- Die Verbindungen zwischen dem nördlichen und dem südlichen Teil des Agglomerationskerns, insbesondere dem Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld, sind schwach entwickelt und die Reisezeiten sind lang. Dasselbe gilt für das rechte Ufer des Bielersees mit unattraktiven Reisezeiten, insbesondere wegen der wenig effizienten Umsteigebeziehung am Bahnhof Biel.
- Sowohl mittel- als auch langfristig bietet das Gebiet Bözingenfeld ein sehr grosses Potenzial für die Ansiedlung von weiteren Arbeitsplätzen. Die Transportkapazität muss vor allem in den Hauptverkehrszeiten erhöht werden.
- Im südlichen Teil des Agglomerationskerns ist bei Ipsach eine Erschliessungslücke zu erkennen: Die Bahnlinie 290 Biel-Täuffelen-Ins (BTI) bietet während der Nebenverkehrszeiten nur einen Halbstundentakt an, das Erschliessungsziel im Agglomerationskern liegt dagegen bei 15 Minuten.
- Die Nord- und Südachse sind miteinander verbunden und bilden die Linie 1. Diese Struktur kann hinterfragt werden, insbesondere, weil sie nur wenige Verbindungen mit dem südlichen Teil des Agglomerationskerns, einschliesslich des Arbeitsschwerpunkts Brüggmoos, bietet.
- Die Linie 2 weist eine hybride Struktur auf, teils für rasches Vorwärtkommen (zwischen dem Bahnhof Biel und der Schüssinsel), teils für die Erschliessung des Bözingenfeldes (zwischen Bözingen und Mett) und spielt in gewissem Masse auch eine strukturierende Rolle (auf ihrem Ast südlich des Bahnhofs Biel). Sie bietet keine attraktiven Anschlüsse im Bahnhof Bözingenfeld (wenig effiziente Rolle als Zubringer zur Bahn). Die Linie 2 sorgt für die Erschliessung des Längfeldwegs, erfordert aber einen erheblichen Umweg vom Stadtzentrum aus. Eine direktere Verbindung wäre wünschenswert.
- Die Linien 3 und 4 bieten zusammen auf der zentralen Achse einen 7,5-Minuten-Takt. Diese logische Linienkombination ist interessant und kann noch weiter ausgebaut werden.
- Die Linien 5 und 6 fahren zusammen in einem 7,5-Minuten-Takt zum Spitalzentrum im Beaumont Quartier und während der Hauptverkehrszeiten nach Nidau.

Auf der Linie 6 ist die Schlaufe in Port auf der Hauptstrasse für die meisten Fahrgäste nicht attraktiv. Die Haltestellen mit dem höchsten Fahrgastaufkommen in der Gemeinde Port (Spittel und Neumatt) werden nur in einer Fahrtrichtung bedient.

- Die Standseilbahnen Leubringen und Magglingen spielen eine wichtige Rolle im urbanen Netz. Die Leubringenbahn stösst während der Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen.
- Auf der Brüggstrasse (hohe Siedlungsdichte) verkehren nur Regionallinien. Auf dieser Achse ist eine urbane Buslinie anzustreben.
- Die Quartiere werden sowohl von Linien, die zusammen eine strukturierende Achse bilden (z.B. 3 und 4), als auch von Quartierlinien (5, 6, 8, 9, 11) erschlossen. Von diesen Verbindungen ist die Linie 11 die Einzige, die keinen Viertelstundentakt bis zur Endstation (Vingelz) anbietet.
- Für die Erschliessung der Quartiere ist die Fahrzeuggrösse ein einschränkender Faktor. Dies gilt insbesondere für Beaumont, Port, Klinik Linde und Fuchsried, wo nur 12 Meter lange Busse fahren können. Im Quartier Vingelz können nur 10 Meter lange Fahrzeuge zum Einsatz kommen.
- Die möglichen Synergien zwischen den Regionallinien und der Erschliessung des Agglomerationskerns sind kaum entwickelt. Hier besteht Verbesserungspotenzial.

## **4. Konzept öffentlicher Verkehr 2035 für das regionale Netz**

## 4.1. Gesamtkonzept für das regionale Netz 2035

Wie gesagt, unterscheidet das ÖV-Konzept urbane und regionale Linien des öffentlichen Verkehrs anhand des bedienten Radius. Mit «regionaler Linie» sind Linien gemeint, die Ortschaften ausserhalb des städtischen Gebiets von Biel, Nidau, Brugg, Port und Ipsach erschliessen. Diese Definition weicht also von der herkömmlichen Begrifflichkeit der «Orts-» und «Regionallinien» ab.

Das Grundkonzept für das regionale Netz wurde als Reaktion auf die bei der Analyse ermittelten Herausforderungen entwickelt. Die Anschlüsse an die Züge basieren auf dem Bahnfahrplan AS 2035 und dem neuen Bahnkonzept für den Berner Jura (siehe Kapitel 3.2 und 4.2).

Die folgende Abbildung zeigt das Grundkonzept (Nebenverkehrszeiten) für den gesamten Perimeter. Die verschiedenen Abschnitte werden in den folgenden Kapiteln ausführlich beschrieben. Anhang 1 enthält eine Netzgrafik des Fahrplans. Es sei darauf hingewiesen, dass für einige Korridore andere Vorschläge getestet, aber zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt wurden.

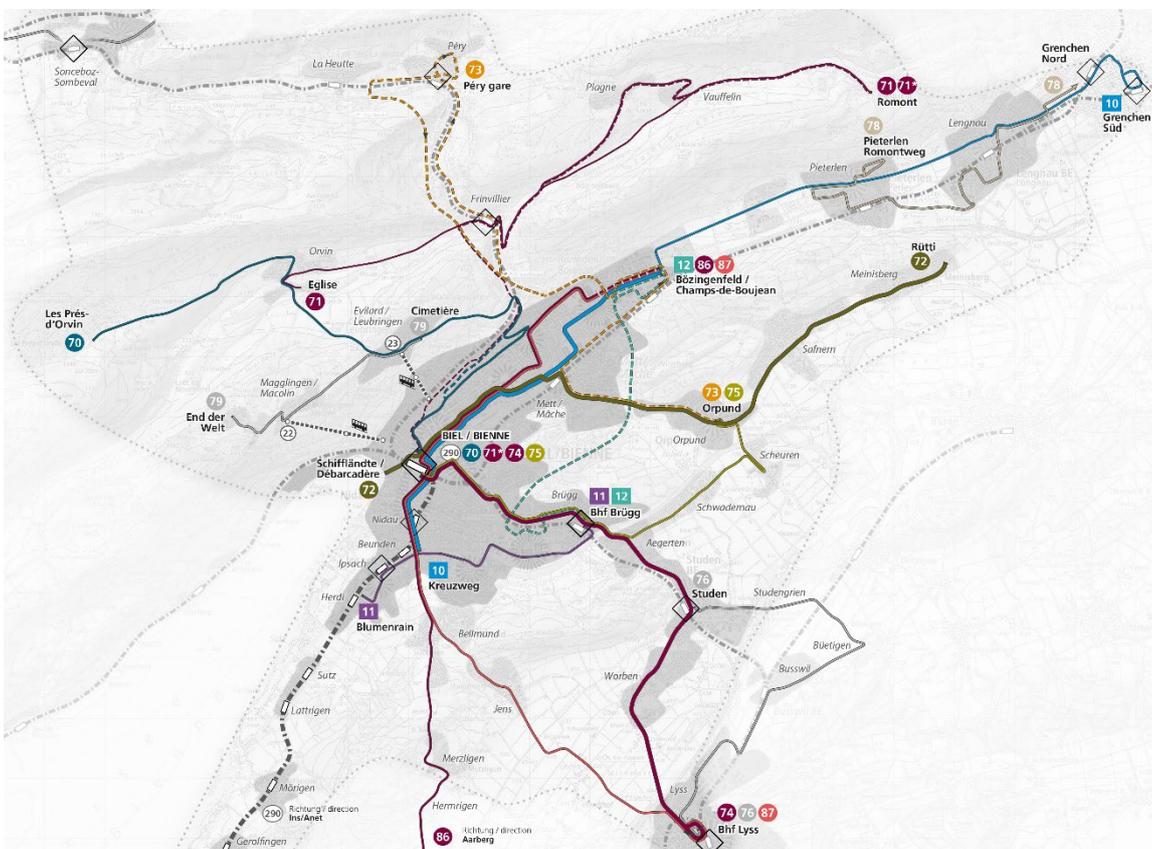


Abbildung 14: Regionales ÖV-Grundkonzept 2035

## 4.2. Achsen Frinvillier

Das Angebot des öffentlichen Verkehrs im Berner Jura wird sehr stark von der Topografie und der Struktur des Bahnangebots beeinflusst. Der Ausbau des Angebots zielt auf eine Taktverbesserung für die Verbindungen ins Bözingenfeld und ins Stadtzentrum sowie auf eine Ausweitung der Gebietsabdeckung.

### Angestrebte Funktionen

Das ÖV-Netz soll folgende Funktionen übernehmen:

- Bahnverbindung Richtung Agglomerationskern von Sonceboz-Sombeval, La Heutte, Reuchenette-Péry und Frinvillier.
- Direktere Verbindungen zwischen Orvin und Sauge/Romont, die auch bessere Bahnanschlüsse nach Frinvillier ermöglichen.
- Zusätzliche Verbindungen zu den Hauptverkehrszeiten (Pendlerverkehr) und an Wochenenden (Freizeitverkehr).



Abbildung 15: Achsen Frinvillier: Angestrebte Funktionen des ÖV-Netzes



Die folgende Abbildung zeigt einen Auszug aus dem provisorischen Fahrplan.

Type de train		R	R	R	R
Numéro de train		S 1	S 1	S 1	S 1
km	De:				
0	Biel/Bienne	15:19	15:49	16:19	16:49
5	Frinvillier-Taubenloch	15:23		16:23	
8	Reuchenette-Péry	15:28	15:57	16:28	16:57
10	La Heutte	15:30	15:59	16:30	16:59
14	Sonceboz-Sombeval	o 15:35	16:05	16:35	17:05
14	Sonceboz-Sombeval	15:39	16:09	16:39	17:09
16	Corgémont	15:41	16:11	16:41	17:11
19	Cortébert	15:45	16:15	16:45	17:15
23	Courtelay	o 15:47	16:17	16:47	17:17
23	Courtelay	15:47	16:17	16:47	17:17
24	Cormoret	15:49	16:19	16:49	17:19
27	Villeret	15:52	16:22	16:52	17:22
29	St-Imier	o 15:57	16:27	16:57	17:27
29	St-Imier	15:59	16:29	16:59	17:29
30	St-Imier La Clef	16:01		17:01	
31	Sonvilier	16:03		17:03	
35	Renan BE	16:08		17:08	
44	La Chaux-de-Fonds	o 16:17	16:43	17:17	17:43

Type de train		R	R	R	R
Numéro de train		S 1	S 1	S 1	S 1
km	De:				
0	La Chaux-de-Fonds	15:17	15:43	16:17	16:43
9	Renan BE		15:51		16:51
13	Sonvilier		15:54		16:54
14	St-Imier La Clef		15:56		16:56
15	St-Imier	o 15:29	15:59	16:29	16:59
15	St-Imier	15:32	16:02	16:32	17:02
17	Villeret	15:34	16:04	16:34	17:04
20	Cormoret	15:37	16:07	16:37	17:07
21	Courtelay	o 15:39	16:09	16:39	17:09
21	Courtelay	15:39	16:09	16:39	17:09
25	Cortébert	15:44	16:14	16:44	17:14
28	Corgémont	15:46	16:16	16:46	17:16
30	Sonceboz-Sombeval	o 15:50	16:20	16:50	17:20
30	Sonceboz-Sombeval	15:55	16:25	16:55	17:25
34	La Heutte	15:59	16:29	16:59	17:29
36	Reuchenette-Péry	16:02	16:32	17:02	17:32
39	Frinvillier-Taubenloch	16:05		17:05	
44	Biel/Bienne	o 16:11	16:41	17:11	17:41

Abbildung 17: Fahrplan Berner Jura 2035–2040 (Quelle: « Evaluation des variantes d’horaires des lignes 225-226 en lien avec le Programme de développement stratégique de l’infrastructure ferroviaire 2035 », RVK 1, Oktober 2021)

- Erschliessung von Reuchenette-Péry

Die Streckenführung der Linie 73 durch die Reuchenettestrasse wird gestrichen (Verkehr auf der Autobahn zwischen Péry und dem Bözingenfeld), um die Reisezeit zu verkürzen. Die Wartezeit an der Endstation von Reuchenette-Péry wird genutzt, um eine Schleife durch die Ortschaft zu fahren. Damit wird eine Erschliessungslücke geschlossen und eine interne Verbindung sowie ein Zubringer zum Bahnhof angeboten.



Die Erschliessung des Bözingenfelds mit der Linie 73 wird im Kapitel 4.9 beschrieben.

- Erschliessung des Regionalzentrums Sonceboz-Sombeval

Der Bahnhof Sonceboz-Sombeval liegt weit entfernt von einigen Wohngebieten. Ein Zubringerbus zum Bahnhof wäre wünschenswert, um die Attraktivität des Schienenverkehrs zu erhöhen. Eine Verlängerung der Linie 73 wurde geprüft, um diesen Zubringerdienst zu gewährleisten. Das würde bedeuten, dass der Verkehr ohne weiteren Erschliessungsaufwand genau parallel zum Zug verläuft und ein zusätzliches Fahrzeug benötigt wird. Diese Lösung wurde zum jetzigen Zeitpunkt nicht weiterverfolgt. Eine lokale Lösung ist anzustreben, wobei mögliche Synergien mit den benachbarten Gebieten zu prüfen sind, oder als Zwischentappe die Einrichtung einer provisorischen Linie bis Bözingenfeld zur Ergänzung des Taktes der Linie 73 (Siehe S. 76 und folgenden).

- Erschliessung des Tals von Sauge und Romont

Für dieses Gebiet wird vorgeschlagen, die Linie 71 als Bahnzubringer einzusetzen sowie eine direkte Verbindung nach Orvin mit möglichem Anschluss an die Linie 70 herzustellen. Bei diesem Vorschlag müssen die Nutzerinnen und Nutzer zwar auf den Zug in Frinvillier umsteigen. Dafür entsteht eine neue Direktverbindung zwischen Romont / Plagne und Orvin.

Der Fahrplanaufbau basiert auf einer Abstimmung mit dem Zug in Frinvillier von und nach Biel mit einer Anschlusszeit von 5 Minuten. Um den Anschluss zu erleichtern, wird empfohlen, die Bushaltestellen so nah wie möglich an den Bahnsteigen sowie einen direkten Zugang zu den Bahnsteigen zu bauen.

Aufgrund des Anschlusszwangs an den Zug und der Reisezeit ist die Zeit zum Umsteigen in Romont knapp bemessen. Um den Anschluss zu gewährleisten, soll Plagne nur in der Hauptrichtung durchfahren werden (morgens in Richtung Frinvillier, abends in Richtung Romont).

Während der Hauptverkehrszeiten wird eine Verbindung im Halbstundentakt mit zusätzlichen Fahrten zwischen Romont und Bahnhof Biel vorgeschlagen. Mit dieser Verstärkung während der Hauptverkehrszeiten wird auch ein Halbstundentakt zwischen Frinvillier und Biel in Abwärtsrichtung angeboten. In Aufwärtsrichtung wird aufgrund der Konfiguration des Autobahnanschlusses nicht durch das Zentrum von Frinvillier gefahren.

Wie erwähnt, müssen alle hier genannten Grundsätze im Laufe der Weiterentwicklung der Eisenbahnplanung für dieses Gebiet erneut geprüft werden.

### 4.3. Achsen Leubringen

Auf den Achsen Leubringen zielt der Ausbau des Angebots darauf ab, eine neue Verbindung zwischen Leubringen und Orvin zu ermöglichen, insbesondere um die Standseilbahn Leubringen aufzuwerten.

#### Angestrebte Funktionen

Das ÖV-Netz soll folgende Funktionen übernehmen:

- Verbindung Richtung Agglomerationskern von Les Prés-d'Orvin, Orvin und Leubringen mit Bahnanschluss in Biel.
- Anschluss von Orvin an die Leubringenbahn.
- Eine Verbindung zwischen Magglingen und Leubringen.



Abbildung 18: Achsen Leubringen: Angestrebte Funktionen des ÖV-Netzes

## Grundkonzept 2035

Die folgende Abbildung zeigt das Grundkonzept mit Zeithorizont 2035 (zum Vergleich: Das bestehende Netz wird in Kapitel 3.3 dargestellt).

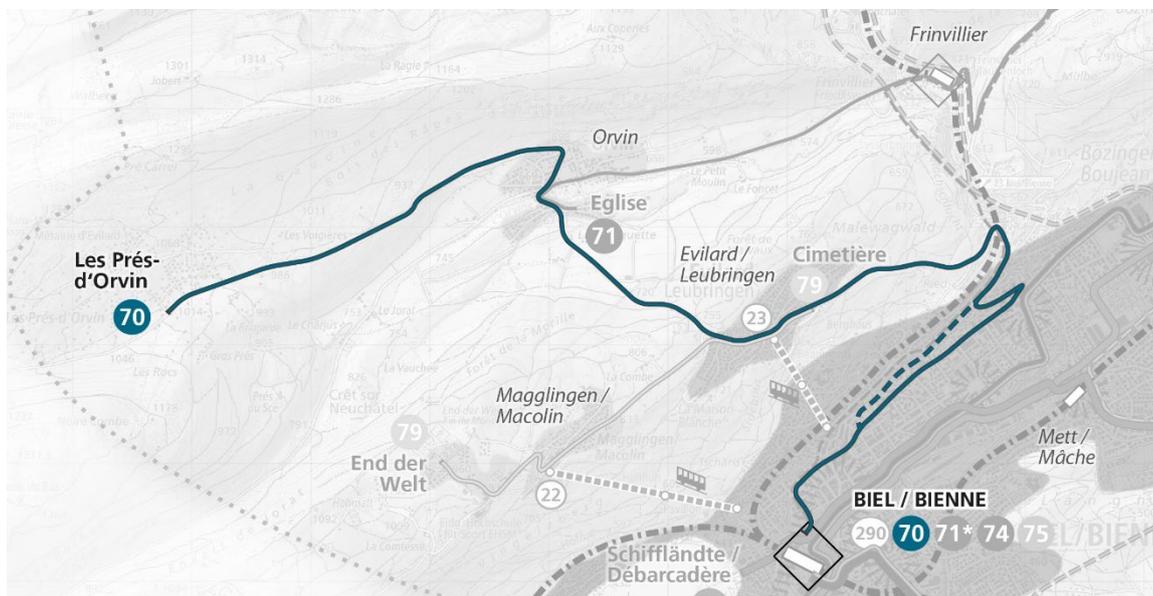


Abbildung 19: Achsen Leubringen: Linienplan des Grundkonzepts

Folgende Grundsätze werden vorgeschlagen.

- Erschließung des Orvin-Tals

Das Konzept schlägt vor, die Linie 70 auf eine geänderte Route über Leubringen fahren zu lassen. Durch diese Änderung entsteht eine neue Verbindung zwischen Orvin und Leubringen mit Anschluss an die Standseilbahn. Die Strecke Orvin - Frinvillier wird neu von der Linie 71 befahren. Während der Hauptverkehrszeiten beträgt der Grundtakt der Linie 70 30 Minuten, während der Nebenverkehrszeiten wird die Taktdichte auf 60 Minuten reduziert. Diese Angebotsdichte kann anhand der Nachfrageentwicklung neu bestimmt werden.

Im urbanen Teil der Linie kann eine nach Werktag/Wochenende differenzierte Streckenführung geprüft werden. So könnte an Werktagen eine Führung via Hermann-Lienhard-Strasse bei der Haltestelle Taubenloch einen direkten Anschluss an die Linie 1 und damit einen schnellere Verbindung Richtung Bözingenfeld ermöglichen. An Wochenenden bietet die aktuelle Führung durch die Reuchenettestrasse eine direktere Verbindung nach Les Prés-d'Orvin.

In Zeiten hoher touristischer Nachfrage sollten auch Verstärkungsfahrten durchgeführt werden. Auf die Linienführung und die Grundsätze für den Betrieb dieser Verstärkungsfahrten sollte noch genauer eingegangen werden (gleiche Linienführung wie die Basisstrecke, Verstärkungsfahrten zwischen Standseilbahn Leubringen und Les Prés-d'Orvin oder andere).

- Erschließung von Leubringen – Magglingen

Die Linie 79 zwischen Leubringen und Magglingen bleibt nahezu gleich, wird aber bis ins Unterdorf verlängert. Der Fahrplan kann unabhängig vom übrigen Netz geändert werden, um den besonderen Bedürfnissen der Schulen und Sportanlagen gerecht zu werden. Besondere Aufmerksamkeit kann dem Anschluss an die Linie 70 gewidmet werden, um an Werktagen eine effizientere Verbindung in Richtung Bözingen (danach Bözingenfeld) anzubieten.

## 4.4. Achse Grenchen

Auf der Achse Grenchen zielt das Angebot des öffentlichen Verkehrs vor allem auf einen Zubringerdienst zu den Bahnhöfen sowie auf einen direkten Zugang zum Bözingenfeld von Grenchen aus. In der Tat wird die Haltestelle Bözingenfeld derzeit und auch laut Fahrplan AS 2035 nicht von den Zügen aus Moutier – Delémont bedient, weshalb für die Fahrt von Grenchen aus eine Buslösung erforderlich ist.

### Angestrebte Funktionen

Das ÖV-Netz soll folgende Funktionen übernehmen:

- Eine direkte Verbindung zum Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld und nach Biel von Grenchen (Fernverkehrslinien und Regionalzentrum) und den Regionalzentren Lengnau und Pieterlen aus
- Verbindung mit den Regionalzügen in Biel
- Verbindung mit den Fernverkehrszügen in Grenchen Nord nach Delsberg, in Grenchen Süd nach Zürich
- Eine Erschliessung des nördlichen Teils der Regionalzentren Pieterlen und Lengnau (Entfernung zum Bahnhof knapp 1 km)
- Verbindung nach Lengnau Industrie von Grenchen und Pieterlen
- Ein Zubringerdienst zum Bahnhof Pieterlen vom Zentrum von Pieterlen aus

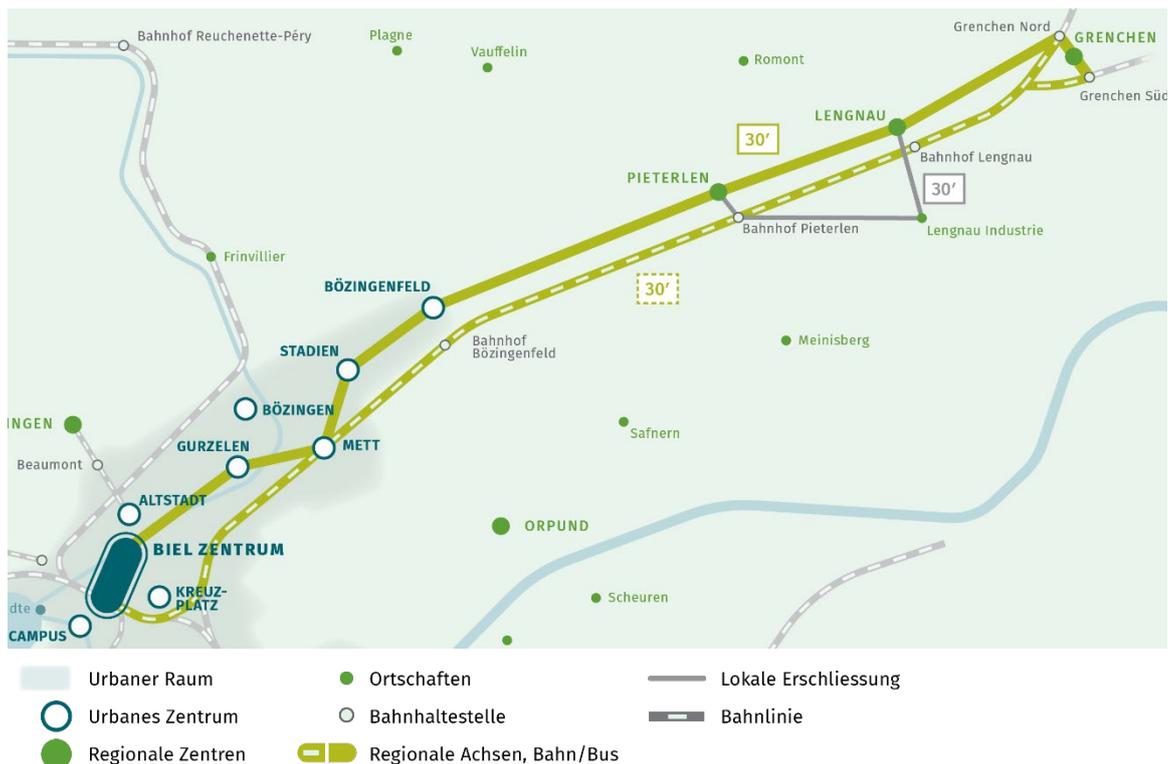


Abbildung 20: Achse Grenchen: Angestrebte Funktionen des ÖV-Netzes

## Grundkonzept 2035

Das Grundkonzept mit Zeithorizont 2035 wird im Folgenden dargestellt.

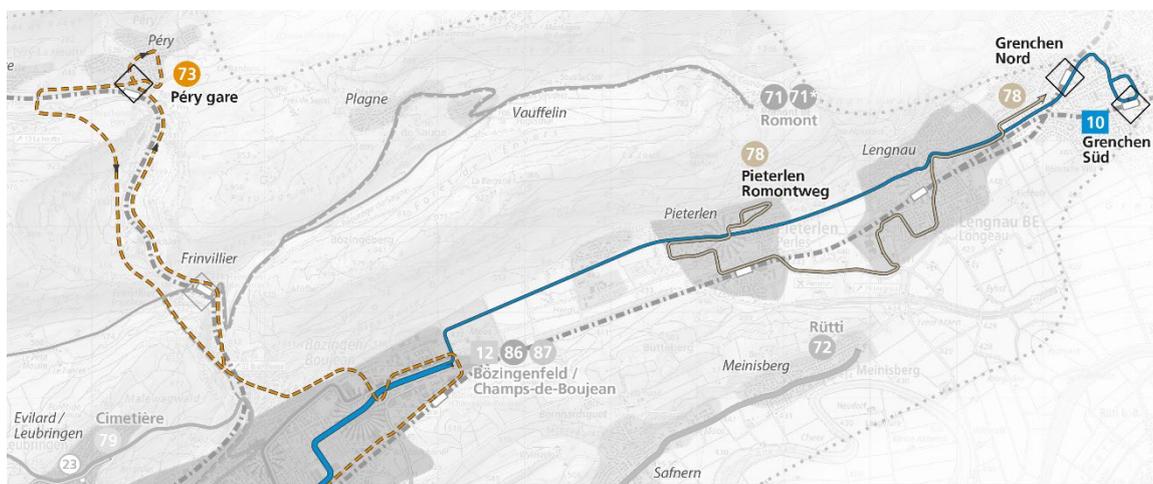


Abbildung 21: Achse Grenchen: Linienplan des Grundkonzepts

Folgende Grundsätze werden vorgeschlagen.

- Die aktuelle Linie 34 wird als Linie 10 via urbane Schnellachse (Kap. 5.3) bis Bahnhof Biel verlängert. Zwischen Bözingenfeld und Grenchen Süd wird die Streckenführung via Pieterlen, Lengnau und Grenchen Nord vereinfacht: Sie bleibt ohne Einbahnverkehr nördlich der Bahngleise. Dies schafft eine bessere Übersicht für die Reisenden und verkürzt die Fahrzeit.  
Eine Bedienung der Bahnhöfe Pieterlen und Lengnau durch die Linie 10 wird nicht als zweckmässig erachtet, da die Anschlüsse unattraktiv wären (weil sie auf Grenchen ausgerichtet sind).  
Auf dem Abschnitt zwischen Bözingenfeld und Grenchen wird die Frequenz auf den Halbstundentakt erhöht (mindestens während der Hauptverkehrszeiten). Ein Anschluss an die Fernverkehrslinien wird in den beiden Bahnhöfen in Grenchen angeboten, mit einer knapp bemessenen Umsteigezeit in Grenchen Süd (3 bis 4 Minuten) und einer recht langen Umsteigezeit in Grenchen Nord (10 Minuten).
- Im Bahnhof Biel sind die Anschlüsse an alle Regionalzüge gewährleistet. Für die Fernverkehrszüge besteht schon heute ein Anschluss an den Regionalzug, der das Bözingenfeld schneller erreicht.
- Die Erschliessung des Industriegebiets Lengnau erfolgt in Zukunft durch das erweiterte Ortsnetz Grenchen, die Linie 78 (s. o.), wie dies im «Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026» vorgesehen ist. Für eine Direktverbindung mit Pieterlen, Bahnhof Pieterlen und Lengnau Industrie schlägt das ÖV-Konzept 2035 vor, die Linie 78 zu verlängern. Die Streckenführung oben ist informativer Art und muss von den betroffenen Stellen noch geprüft und bewilligt werden.
- Die Linie 73 wird so angepasst, dass das Bözingenfeld von der Achse Orpund her besser erschlossen wird (Kap. 4.5 und 4.9). Pieterlen wird neu durch das Ortsbusnetz Grenchen erschlossen.

## 4.5. Achsen Orpund

Auf den Achsen Orpund zielt die Anpassung des Angebots des öffentlichen Verkehrs vor allem auf eine Taktverbesserung der Verbindungen zwischen dem regionalen Zentrum Orpund und dem Stadtzentrum sowie auf der Achse Brügg – Schwadernau – Scheuren – Orpund.

### Angestrebte Funktionen

Das ÖV-Netz soll folgende Funktionen übernehmen:

- Ein direkter Zugang zum Agglomerationskern sowie zum regionalen Zentrum Orpund für die Korridore Meinisberg – Safnern – Orpund und Schwadernau – Scheuren – Orpund
- Bahnanschluss in Biel von Meinisberg, Safnern und Orpund
- Bahnanschluss in Brügg Richtung Bern von Scheuren, Schwadernau und Orpund



Abbildung 22: Achsen Orpund: Angestrebte Funktionen des ÖV-Netzes

## Grundkonzept 2035

Das Grundkonzept mit Zeithorizont 2035 wird im Folgenden dargestellt.

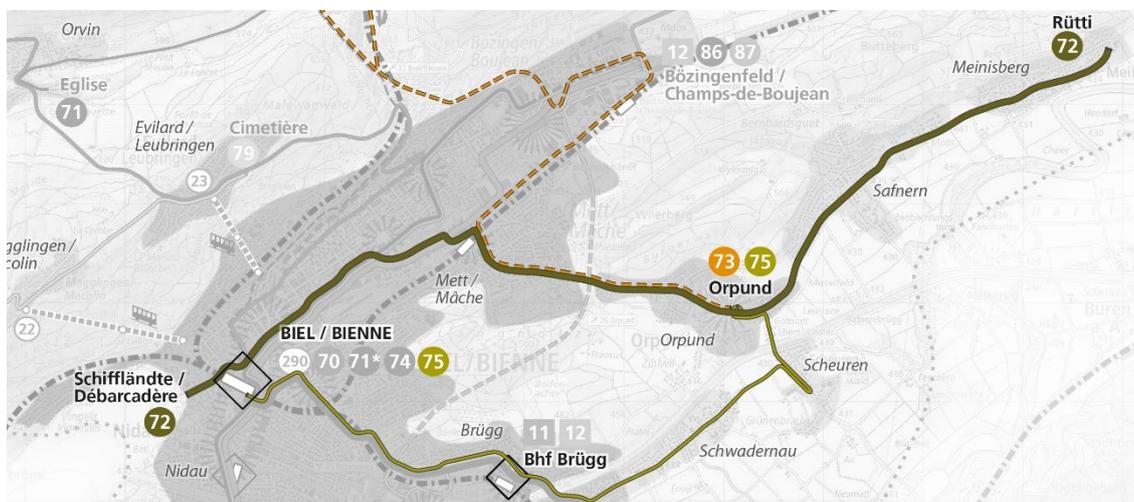


Abbildung 23: Achsen Orpund: Linienplan des Grundkonzepts

Folgende Grundsätze werden vorgeschlagen.

- Die Linie 72 verkehrt wie bisher zwischen Meisberg und Bahnhof Biel. Sie verkehrt längerfristig ganztags zwischen Biel und Orpund im Viertelstundentakt. Zwischenschritte sind möglich, mit z.B. einem Viertelstundentakt in den Nebenzeiten nur bis Orpund (Meisberg Halbstundentakt). Der Fahrplan ist auf die Fernverkehrszüge in Biel abgestimmt. Die Umsteigezeit beträgt 5 bis 7 Minuten in Richtung Neuenburg (Bus-Bahn und Bahn-Bus) und 7 bis 8 Minuten in Richtung Solothurn (Bahn-Bus und Bus-Bahn).

Im Agglomerationskern wird die Linie 72 bis zur Schiffpländte verlängert und übernimmt damit die Erschliessung dieses kurzen Linienasts des urbanen Netzes. Dadurch entsteht eine direkte Verbindung zwischen der urbanen Achse entlang der Schüss und dem See. So lässt sich vermeiden, dass die auf den Regionallinien eingesetzten Fahrzeuge während der Wartezeit auf dem Bahnhofplatz stehen. Aufgrund dieser Verlängerung beträgt die Fahrzeit auf 55 Minuten, was eine hohe Fahrplanstabilität voraussetzt.

- Die Linie 73 wird umgestaltet und verkehrt neu bis zur Endstation Orpund. Sie bietet eine neue Direktverbindung nach Bözingenfeld im Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten.
- Die Linie 75 wird neu im Halbstundentakt betrieben. In Brugg gewährleistet sie den Anschluss an die Züge Richtung Bern.

## 4.6. Achsen Lyss

Auf den Achsen Lyss zielt die Anpassung des Angebots des öffentlichen Verkehrs auf eine bessere Erschliessung der als «Agglomerationsachsen» identifizierten Siedlungsgebiete von Brügg, Aegerten, Studen und Worben.

### Angestrebte Funktionen

Das ÖV-Netz soll folgende Funktionen übernehmen:

- Ein direkter Zugang zum Agglomerationskern für den ganzen Korridor zwischen Biel und Lyss
- Bahnanschluss in Brügg
- Ein direkter Zugang zum Regionalzentrum Studen
- Bahnanschluss in Studen
- Ein Zugang zum Regionalzentrum sowie Anschlüsse am Bahnhof Lyss



Abbildung 24: Achsen Lyss: Angestrebte Funktionen des ÖV-Netzes

## Grundkonzept 2035

Das Grundkonzept mit Zeithorizont 2035 wird im Folgenden dargestellt.

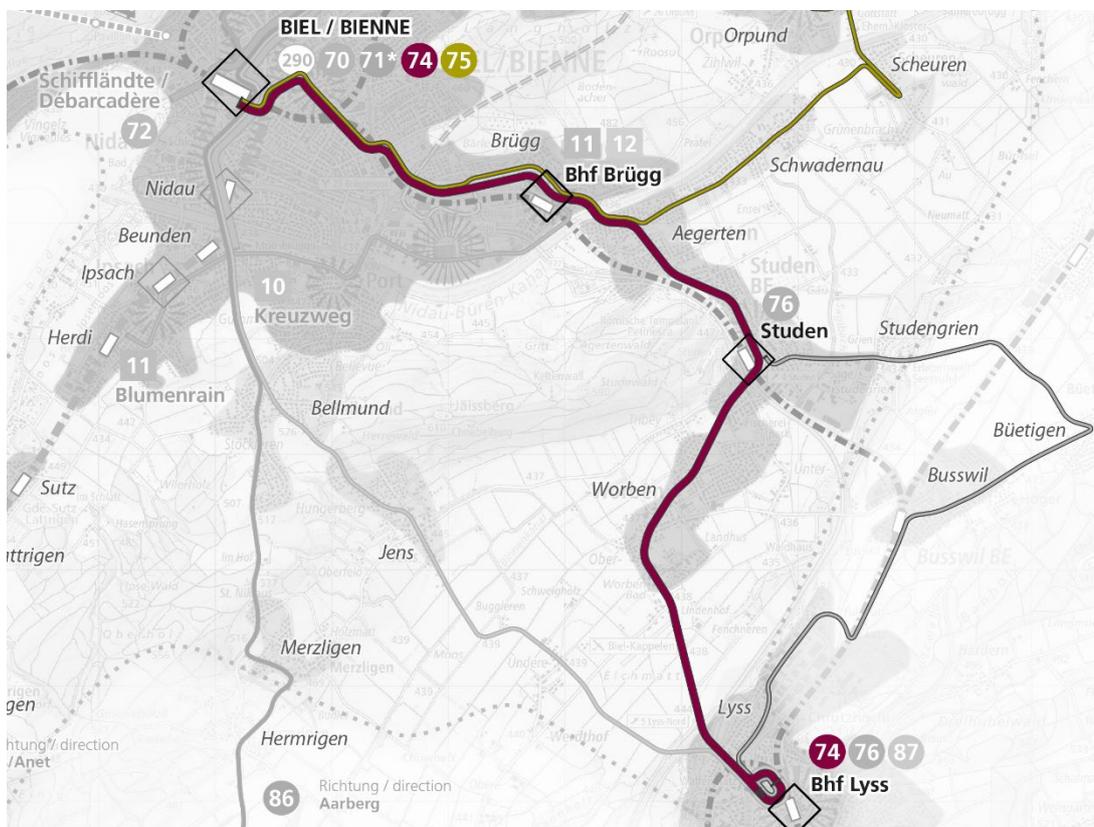


Abbildung 25: Achsen Lyss: Linienplan des Grundkonzepts

Folgende Grundsätze werden vorgeschlagen.

- Die direkte Linie 74 Biel – Lyss wird von den Linienästen nach Studengrien und Orpund entkoppelt und verkehrt neu im Viertelstundentakt. Damit werden die Erschliessungsziele für die Agglomerationsachse zwischen Brugg und Worben erfüllt. Der Fahrplan der Linie 74 ist auf die IC5-Bahnverbindungen in Biel, auf die IR65-Bahnverbindungen in Lyss Richtung Bern und auf die Bahn Linie S3 in Brugg in Richtung Bern abgestimmt.
- Die Linie 75 wird neu im Halbstundentakt betrieben. In Brugg gewährleistet sie den Anschluss an die Züge Richtung Bern.
- Die zwischen Studen und Lyss neu eingerichtete Linie 76 ist in Studen auf den Fahrplan der Bahnlinie S3 in Richtung Biel mit einer Umsteigezeit von 6 Minuten abgestimmt. Obwohl das Umsteigen in Studen notwendig ist, wird Studengrien dank des neuen Halbstundentakts besser erschlossen. Somit wird Busswil neu von einer Buslinie in Richtung Studen mit Anschluss nach Biel bedient.

Es ist schwierig, die Endstation in Studen auf dem Bahnhofplatz zu realisieren (zu wenig Platz und umständliche Anfahrt). Eine Haltestelle kann auf der Hauptstrasse eingerichtet werden, wobei der Kreislauf auf der Hauptstrasse als Wendeschleife für die Fahrzeuge dient. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt dann über den Dammweg.

Die geplante Streckenführung zwischen Busswil und Lyss muss noch auf ihre Machbarkeit (Erschliessung) geprüft werden. Eine provisorische Lösung mit Endstation beim Bahnhof Busswil ist möglich.

## 4.7. Achsen Bellmund

Auf den Achsen Bellmund zielt die Erweiterung des Angebots des öffentlichen Verkehrs insbesondere auf die Vereinheitlichung der Erschliessungsqualität und auf die Taktverdichtung zwischen Bellmund, dem Stadtzentrum und dem Bözingenfeld.

### Angestrebte Funktionen

Das ÖV-Netz soll folgende Funktionen übernehmen:

- Ein direkter Zugang zum Agglomerationskern über die beiden Korridore Aarberg – Merzligen – Bellmund und Lyss – Jens – Bellmund
- Erhalt und Verbesserung der Verbindung von Bellmund zum Bahnhof Biel
- Ein Zubringer von Bellmund über Jens zum Regionalzentrum Lyss und zu den Fernverkehrslinien nach Bern
- Eine Direktverbindung aus dem Süden des Agglomerationskerns Richtung Entwicklungsschwerpunkt Bözingenfeld.



Abbildung 26: Achsen Bellmund: Angestrebte Funktionen des ÖV-Netzes

## Grundkonzept 2035

Das Grundkonzept mit Zeithorizont 2035 wird im Folgenden dargestellt.

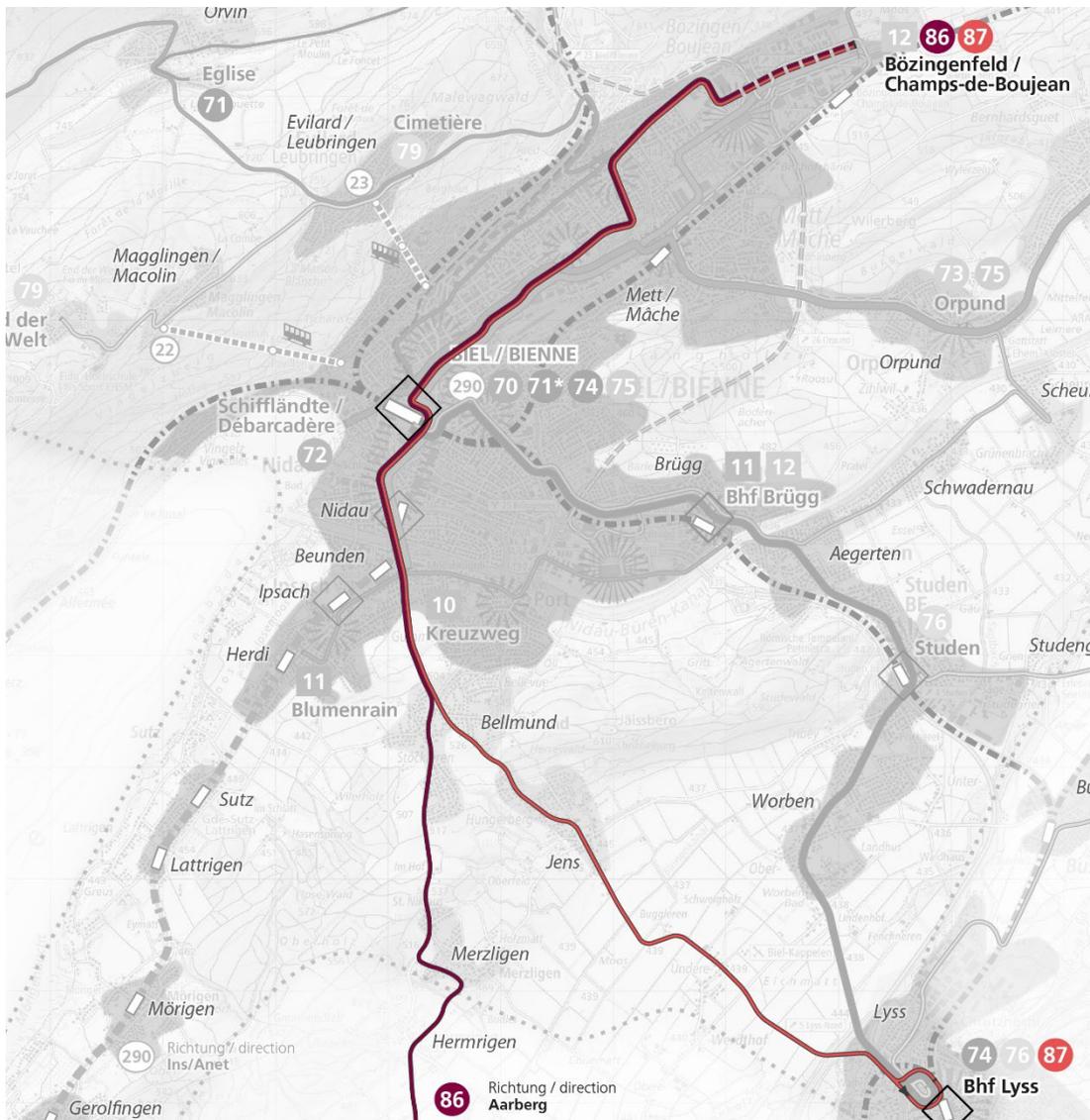


Abbildung 27: Achsen Bellmund: Linienplan des Grundkonzepts

Folgende Grundsätze werden vorgeschlagen.

- Die Linien 86 und 87 werden in Form einer Y-Buslinie mit einer Teilstrecke nach Lyss (Linie 87) und einer Teilstrecke nach Aarberg (Linie 86) geführt. Derzeit ist die Linie 87 mit Linie 369 Bellmund-Lyss verknüpft, die aufgehoben wird. Die Linie 86 wird in ihrer jetzigen Form beibehalten. Sie fährt neu über Merzligen, um die Erschliessungslücke zu füllen, die durch die Aufhebung der Schlaufe entsteht, die gegenwärtig von der Linie 87 bedient wird.

- Zwischen Bellmund und Biel verkehren beide Linien auf der gleichen Strecke. Neu wird vorgeschlagen, die Fahrpläne so aufeinander abzustimmen, dass zwischen Bellmund und Biel ein Viertelstundentakt entsteht. Heute haben beide Linien Anschluss an die Fernverkehrszüge in Biel, was zu Folge hat, dass die Fahrzeuge beider Linien hintereinanderfahren.
- Der vorgeschlagene Viertelstundentakt wird genutzt, um die Linien innerhalb des Agglomerationskerns bis zu den Stadien und während der Hauptverkehrszeiten bis zum Centre Boujean zu verlängern. Die Busse 86/87 bieten eine zusätzliche Verbindung vom südlichen Agglomerationskern zum Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld.

Der Gestaltung des Fahrplans der Linien 86 und 87 ist eine komplexe Aufgabe, da mehrere Koordinationsmöglichkeiten angestrebt werden können:

- Eine Fahrplanabstimmung zwischen der Linie 86 in Aarberg und dem Regionalbus nach Bern;
- Eine Fahrplanabstimmung zwischen der Linie 87 in Lyss und einer der Bahnlinien;
- Eine Fahrplanabstimmung im Bahnhof Biel mit den Fernverkehrslinien oder den Regionalzügen;
- Einen Viertelstundentakt zwischen Bellmund und dem Bahnhof und dann dem Bözingenfeld.

Angesichts dieser Vorgaben sind mehrere Varianten für die Gestaltung des Fahrplans möglich. Eine davon wird im Netzdiagramm in Anhang 1 vorgeschlagen. Sie ermöglicht einen Betrieb mit 6 Bussen auf beiden Linien zu den Stadien und 7 Bussen auf beiden Linien bis zum Centre Boujean (während der Hauptverkehrszeiten). Es können betriebliche Optimierungen eruiert werden, wie sich die Zahl der Fahrzeuge zu den Nebenverkehrszeiten senken lässt.

Dabei gilt zu beachten, dass verschiedene betriebliche Fragen, namentlich zur Länge der Linien, noch offen sind. Es könnte beispielsweise nötig werden, im Zuge der Elektrifizierung bei der Haltestelle Stadien eine Ladestation zu errichten. Diese Infrastruktur wäre eine ideale Gelegenheit, um den planerischen Blick an diesem Standort zu erweitern, namentlich was die Aufenthaltsqualität anbelangt.

## 4.8. Achse rechtes Seeufer

Am rechten Seeufer zielt die Erweiterung des Angebots des öffentlichen Verkehrs insbesondere auf die Vereinheitlichung der Erschließungsqualität.

### Angestrebte Funktionen

Das ÖV-Netz soll folgende Funktionen übernehmen:

- Erhalt und Ausbau des Zugangs zum Agglomerationskern.



Abbildung 28: Achse rechtes Seeufer: Angestrebte Funktionen des ÖV-Netzes

## Grundkonzept 2035

Das Grundkonzept mit Zeithorizont 2035 wird im Folgenden dargestellt.

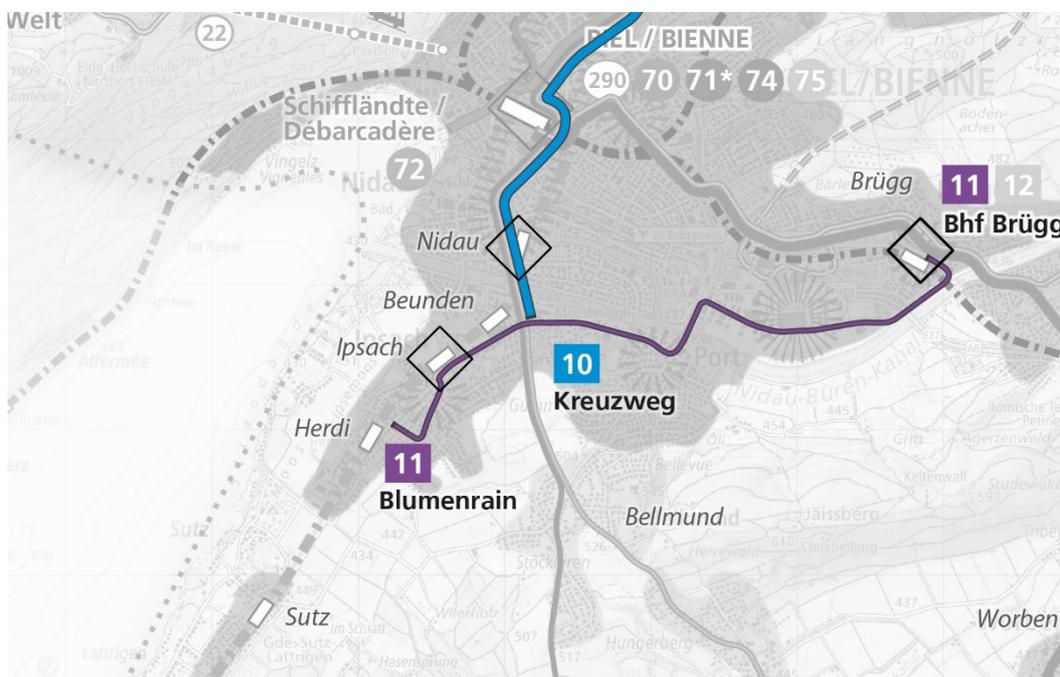


Abbildung 29: Achse rechtes Seeufer: Linienplan des Grundkonzepts

Folgende Grundsätze werden vorgeschlagen.

- Für den Zugang zum Agglomerationskern spielt die Biel-Täuffelen-Ins-Bahnlinie (BTI) weiterhin eine zentrale Rolle. Für den Zugang zum Bözingenfeld vom rechten Seeufer aus ist neu ein Umsteigen am Bahnhof von Nidau oder Biel auf die während der Hauptverkehrszeiten verkehrenden schnellen innerstädtischen Buslinien möglich (Linie 10, siehe Kapitel 5.3).
- Zwischen Biel und Täuffelen wird neu den ganzen Tag im Viertelstundentakt gefahren.

Mit den neuen Buslinien, insbesondere Linie 10 und 11, profitiert das rechte Seeufer von effizienten Verbindungen ins Bözingenfeld und nach Brügg. Die Verbindung vom rechten Ufer des Bielersees ins Bözingenfeld wird durch die optimalen Anschlüsse entweder am Bahnhof Nidau oder am Bahnhof Biel erleichtert.

Die Verbindung vom rechten Seeufer ins Brüggmoos und zum neuen Spitalzentrum ist ebenfalls effizient mit kurz bemessenen, aber attraktiven Anschlüssen am Bahnhof Ipsach auf die neue tangentielle Linie Ipsach-Brügg (Linie 11, siehe Kapitel 5.4). Der Qualität der Fusswege für dieses Anschlussangebot muss besondere Aufmerksamkeit gewidmet werden.

## 4.9. Schnelle regionale Achsen

Um einen schnellen Zugang von Bern und aus dem Berner Jura in den Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld anzubieten, wird das Bahnangebot durch Buslinien ergänzt, die nicht über den Hauptbahnhof verkehren und die Autobahn benützen.

### Angestrebte Funktionen

Das ÖV-Netz soll folgende Funktionen übernehmen:

- Ein direkter Zugang zum Bözingenfeld von den Bahnhöfen Reuchenette-Péry, Brugg und der Achse Orpund aus.



Abbildung 30: Schnelle regionale Achsen: Angestrebte Funktionen des ÖV-Netzes

## Grundkonzept 2035

Das Grundkonzept mit Zeithorizont 2035 wird im Folgenden dargestellt.

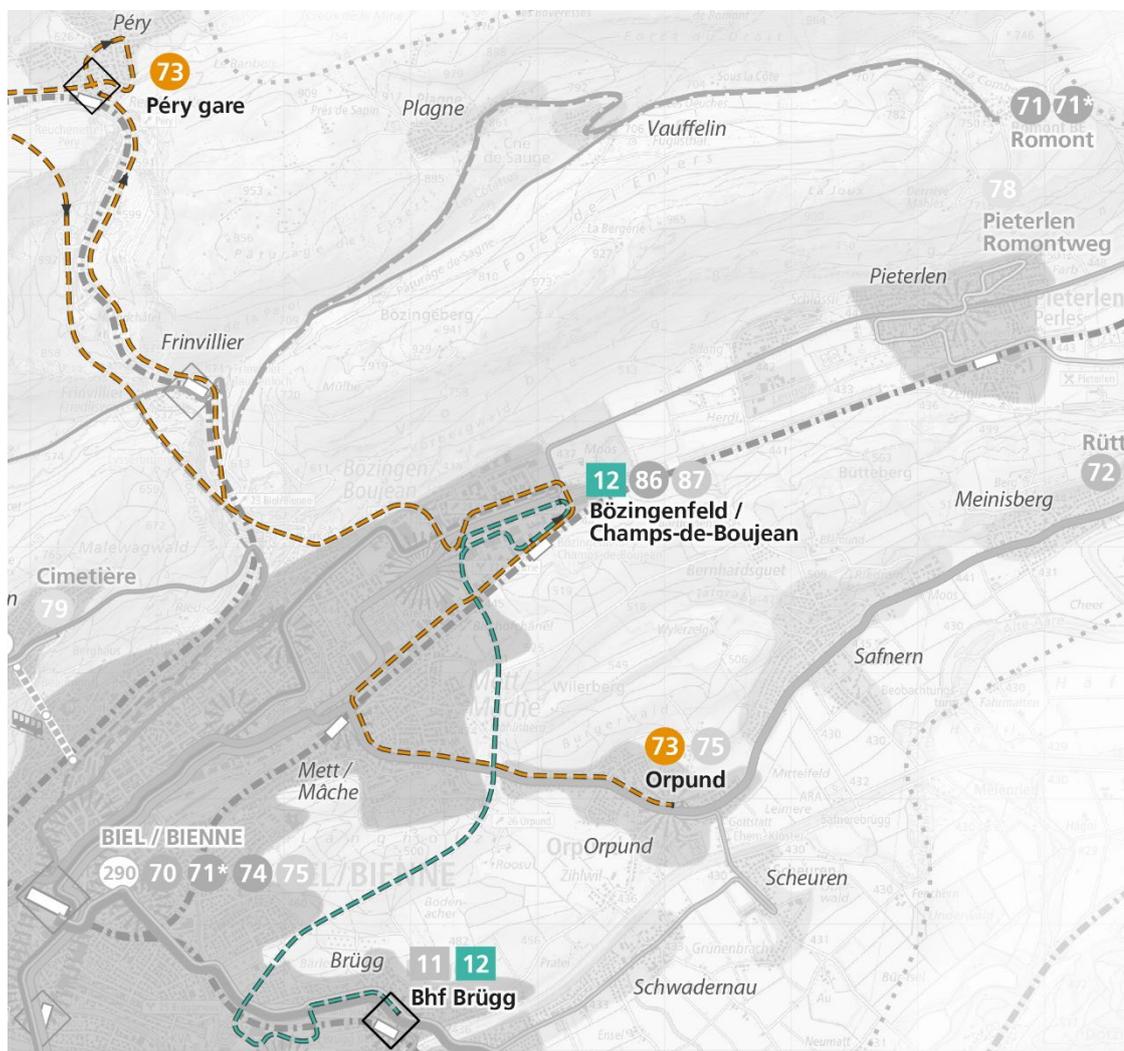


Abbildung 31: Schnelle regionale Achsen: Linienplan des Grundkonzepts

Folgende Grundsätze werden vorgeschlagen.

- Die Linie 12 ist auf den Fahrplan der Bahn in Brügge abgestimmt, fährt dann auf der Autobahn bis zum Bözingenfeld und bietet damit den Nutzerinnen und Nutzern der Bahnachse Biel - Bern attraktive Reisezeiten. Diese Linie fährt nur während der Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt. Je nach Entwicklung der Nachfrage und des Bahnangebots kann der Fahrplan erweitert und der Takt verdichtet werden. Dies ist aber nur sinnvoll, wenn der Bahnhof Brügge im Viertelstundentakt bedient wird.
- Die Linie 73 wird neu organisiert und bietet auf ihrem Südast eine Verbindung zwischen der Achse Orpund und dem Bözingenfeld. Auf dem Nordast gewährleistet sie die Anschlüsse zwischen Bahn und Bus in Reuchenette-Péry in beide Richtungen mit einer Umsteigezeit von 4 bis 5 Minuten (der Busperron ist nur wenige Dutzend Meter vom Bahnsteig entfernt). Das neue Fahrplankonzept der Bahn im Berner Jura (2035/2040) sieht in La Heutte und in Reuchenette-Péry einen Halbstundentakt vor. Dieses neue Angebot wird genutzt, um den Takt der Linie 73 (derzeit nur stündlich) auf 30 Minuten zu verdichten. Da diese Linie lediglich der Erschliessung des Bözingenfelds dient, ist es naheliegend, sie auf die Hauptverkehrszeiten zu beschränken.

## **5. Konzept öffentlicher Verkehr 2035 für das urbane Netz**

## 5.1. Gesamtkonzept für das urbane Netz 2035

Wie erwähnt, unterscheidet das ÖV-Konzept urbane und regionale Linien des öffentlichen Verkehrs anhand des bedienten Radius. Mit «urbaner Linie» sind Linien gemeint, welche die städtischen Gebiete von Biel, Nidau, Brugg, Port und Ipsach erschliessen. Diese Definition weicht also von der herkömmlichen Begrifflichkeit der «Orts-» und «Regionallinien» ab.

Das Grundkonzept wurde entwickelt, um auf die in der Analyse identifizierten Schwächen zu reagieren, indem man auf die Stärken des bestehenden Netzes aufbaut und die Entwicklungspotenziale aktiviert:

- Aufbau auf den bereits weitgehend vorhandenen Hauptachsen (Nord, Zentrum und Süd) und Neugestaltung der stärksten strukturierenden Linien;
- Behebung des Mangels an direkten und effizienten Verbindungen zwischen dem südlichen Teil der Agglomeration, dem Stadtzentrum und dem Bözingenfeld;
- Verstärkung der strukturierenden Wirkung des Netzes des öffentlichen Verkehrs (die urbanen strukturierenden Linien sind gut erkennbar und verkehren auf den urbanen Hauptachsen, anstatt einen Umweg durch die Quartiere zu machen);
- Aktivierung des Optimierungspotenzials der Quartierlinien;
- Weiterer Ausbau des Netzes parallel zur Verlegung des Spitalzentrums ins Brüggmoos;
- Entwicklung von Synergien mit dem regionalen Netz;
- Ausbau des Knotenpunkts Mett als Umsteigeknoten in alle Richtungen.

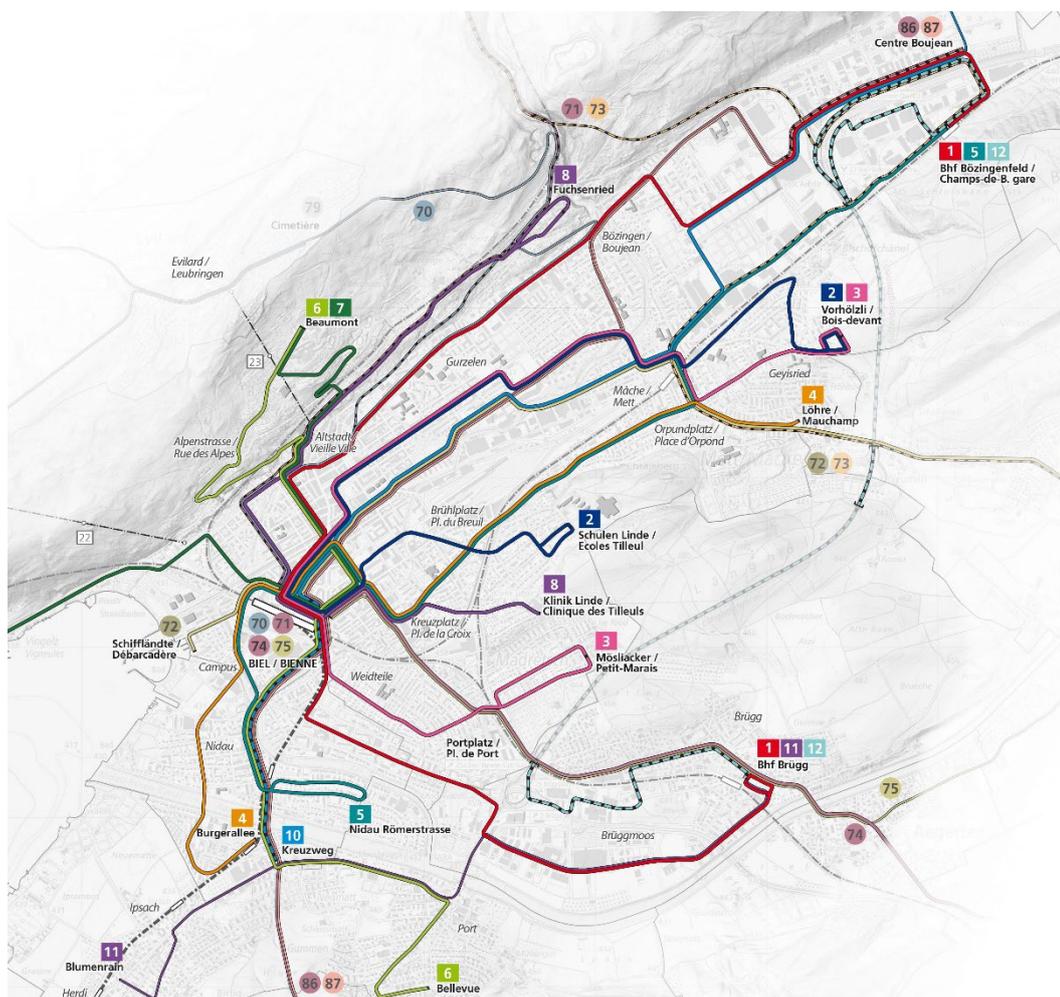


Abbildung 32: ÖV-Konzept 2035, urbanes Netz

Die nachfolgende Abbildung zeigt die vier Funktionen des Grundkonzepts im Agglomerationskern. Diese werden in den folgenden Kapiteln näher erläutert. Die Nummerierung ist im Zuge der Umsetzung zu bestätigen.

- Linien der Hauptachsen: Es handelt sich dabei um die strukturierenden urbanen Linien, die auf den wichtigsten urbanen Achsen verkehren. Es wird vorgeschlagen, diese Linien neu von 1 bis 5 zu nummerieren.
- Quartierlinien: Sie ergänzen das strukturierende Netz in den Quartieren. Sie werden neu von 6 bis 8 nummeriert. Die tangentielle Quartierlinie 11 verkehrt im südlichen Teil des Agglomerationskerns (*Neue Tangente*).
- Urbane und regionale Schnellverbindungen: Die Linien 10 und 12 haben spezielle Fahrpläne, die sich nach der Nachfrage richten. Die regionale Linie 73 erfüllt ebenfalls diese Funktion.
- Regionale Linien mit urbaner Funktion: Sie ergeben sich aus den Synergien zwischen dem regionalen und dem urbanen Netz.

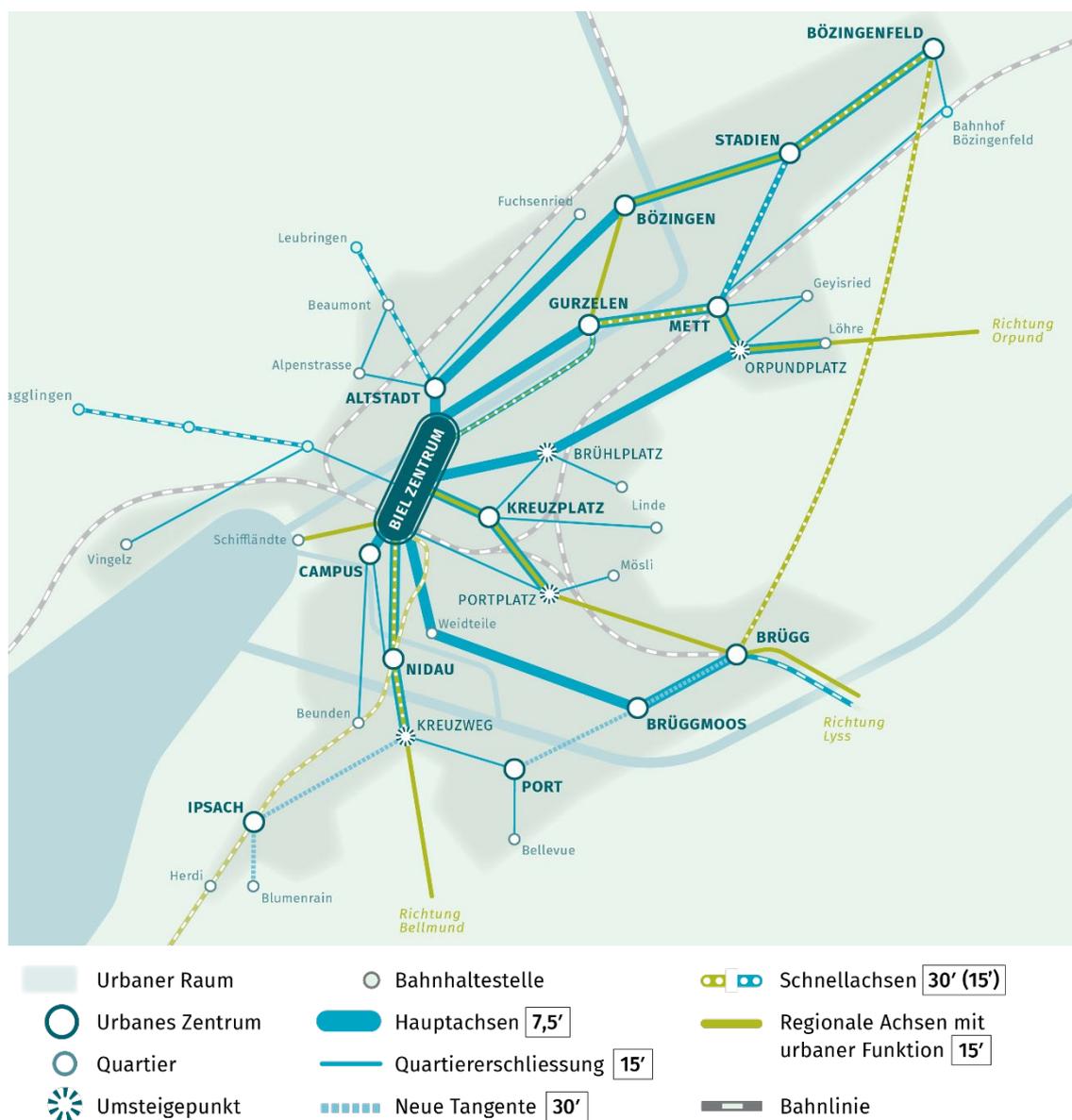


Abbildung 33: Funktionen des urbanen Netzes gemäss ÖV-Konzept 2035

## 5.2. Hauptachsen

Die wichtigsten urbanen Achsen des Agglomerationskerns werden durch die strukturierenden Hauptlinien des urbanen Busnetzes erschlossen. Diese Linien werden neu geordnet, um «Hauptachsen» zu bilden, die einerseits auf den wichtigsten urbanen Achsen eine hohe Taktdichte und andererseits direkte Verbindungen zwischen den wichtigsten Quartieren und Entwicklungsschwerpunkten des Agglomerationskerns bieten.

Das System der Hauptachsen besteht in Zukunft aus drei Elementen, die im Folgenden beschrieben werden.

### Hauptachse Nord

Die am stärksten strukturierende Linie wird in Zukunft einen grossen Teil der wichtigsten urbanen Gebiete des Agglomerationskerns erschliessen. Im Norden wird die Linie 1 bis in den Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld verlängert (evtl. nur für einige Kurse bis Bahnhof Bözingenfeld).

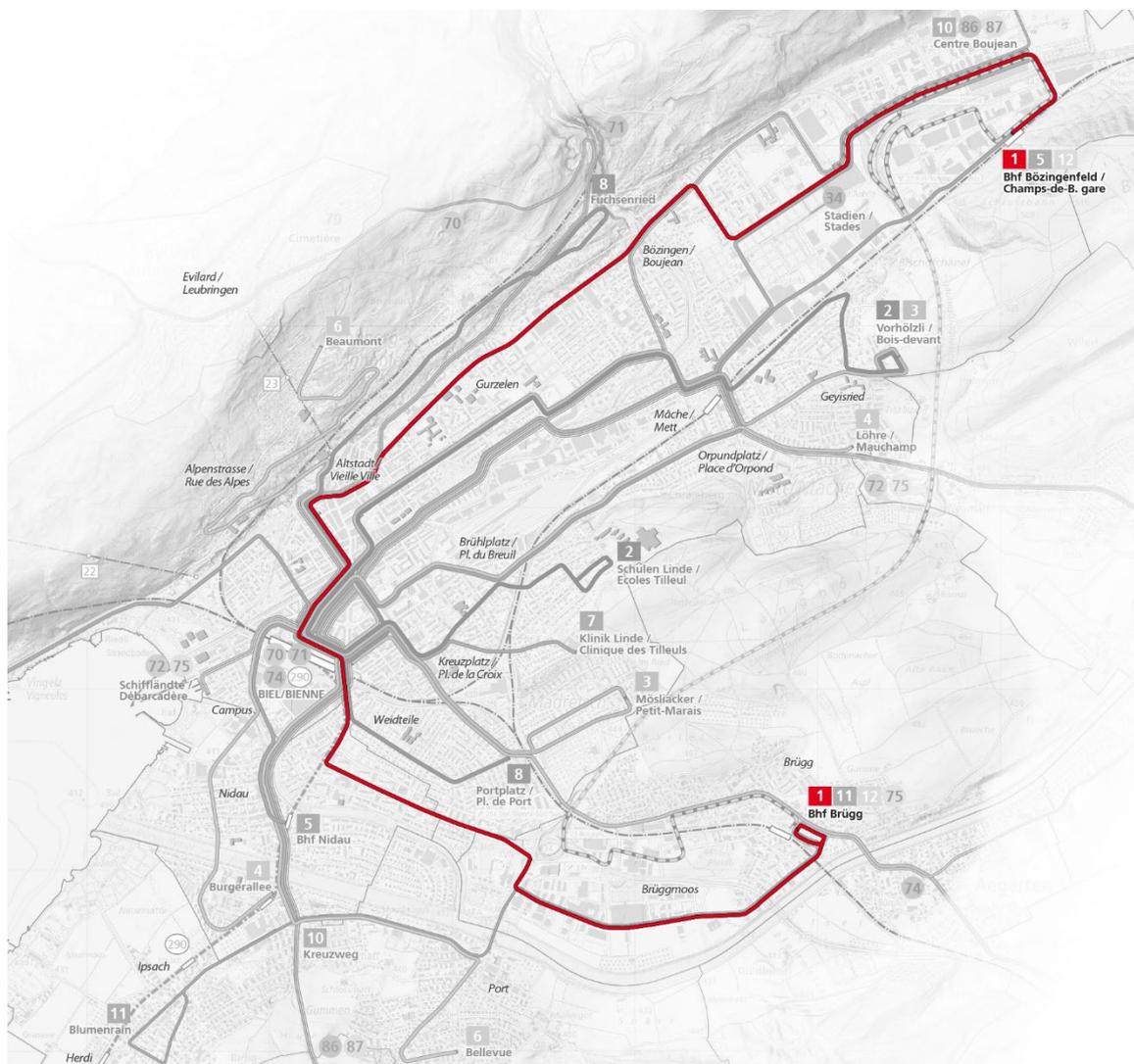


Abbildung 34: Hauptachse Nord

Diese Linie erschliesst den Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld, die Stadien, das Quartierzentrum Bözingen, die Nordachse der Stadt Biel (Bözingenstrasse), die Altstadt, das Stadtzentrum (Zentralstrasse und Zentralplatz), den Hauptbahnhof, die neu zu gestaltende Bernstrasse, den Arbeitsschwerpunkt Brüggmoos mit dem neuen Spitalzentrum und das Zentrum Brügg mit Anschluss an die Bahn.

Von dieser Streckenführung profitieren ungefähr 40% der Bevölkerung und 55% der Beschäftigten. Als Antwort auf die starke Nachfrage kann die Linie 1 mit Fahrzeugen mit hoher Kapazität (z.B. Doppelgelenk-Trolleybusse) oder langfristig als Tramlinie betrieben werden. Auf der Linie 1 kann der Takt auf 7,5 Minuten oder, je nach Nachfrageentwicklung, mehr verdichtet werden.

Die Linie 1 verkehrt im südlichen Teil des Agglomerationskerns auf Strassen, die für die Stadtentwicklung eine strukturierende Rolle spielen werden: die neu zu gestaltende Bernstrasse, die zum Bindeglied der umliegenden Quartiere wird, und die Erlenstrasse, die durch die Inbetriebnahme des neuen Spitals zu einer Strasse mit urbanem Charakter wird.

Bei der Realisierung dieser Linie sind folgende Punkte zu beachten:

- Um auf den Abschnitten ohne Oberleitung fahren zu können, sind neue Fahrzeuge erforderlich (batteriebetriebene Trolleybusse) oder die Abschnitte müssen nachgerüstet werden.
- Die Änderungen der bestehenden Linie 1 und der Linie auf der Hauptachse Südmüssen gleichzeitig erfolgen.
- Die Strecke über die Bernstrasse muss vorher neugestaltet und auf der Brügger Seite befahrbar gemacht werden.
- Die direkte Route über die Keltenstrasse zwischen Bielstrasse und Alexander-Moser-Strasse erfordert eine neue Businfrastruktur. Die Fahrt durch die Salzhausstrasse wäre eine mögliche Alternative.

### Hauptachse Zentrum

Die zentrale urbane Achse in der Stadt Biel (General-Dufour-Strasse) wird wie bisher durch eine Kombination von zwei Linien (neu Linien 2 und 3) erschlossen. Dadurch wird es möglich, auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt eine hohe Taktdichte und verschiedene Endstationen anzubieten.

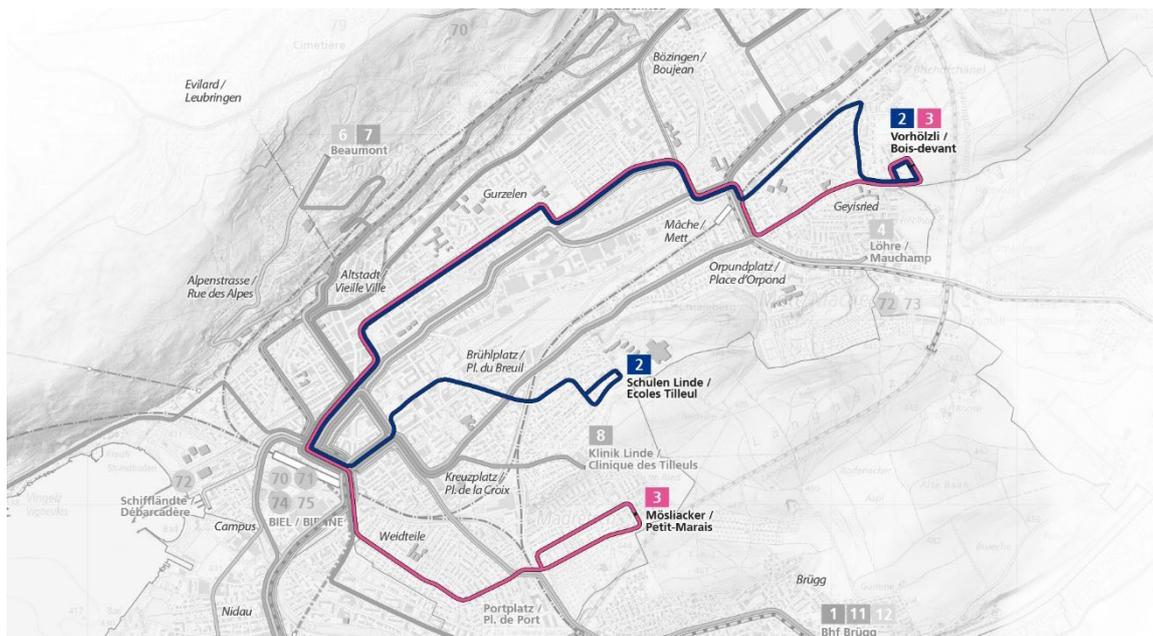


Abbildung 35: Hauptachse Zentrum, bestehend aus den Linien 2 und 3

Der gemeinsame Abschnitt erstreckt sich vom Quartierzentrum Mett bis zum Bahnhof Biel. Mit der Überlagerung der beiden Linien wird ein Taktangebot von 7,5 Minuten ermöglicht. Somit wird die Linienführung Bahnhof – Stadtzentrum – zentrale Achse – Mett in ihrer heutigen Form fortgesetzt.

Im Norden werden die Linien 2 und 3 unverändert weitergeführt und bedienen das Quartier Geysried mit Endstation Vorhölzli.

Im Süden fährt die Linie 2 via Silbergasse und Brühlstrasse zu den Schulen Linde. Die Linie 3 erreicht die Endstation Möslweg wie bisher via Mühlefeldquartier.

Bei der Realisierung dieser Linie sind folgende Punkte zu beachten:

- Auf den Linien müssen batteriebetriebene Trolleybusse eingesetzt werden, um auf den Abschnitten ohne Oberleitung verkehren zu können.
- Aufgrund ihrer Streckenführung muss die Einrichtung dieser Linien gleichzeitig mit der Anpassung der Linien der Hauptachse Süd und des Astes Schulen Linde erfolgen.

### Hauptachse Süd

Die urbane Südachse der Stadt Biel wird von einer Kombination aus zwei Linien (Linien 4 und 5) gebildet. Dadurch wird es möglich, auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt eine hohe Taktdichte anzubieten und verschiedene Endstationen zu bedienen.

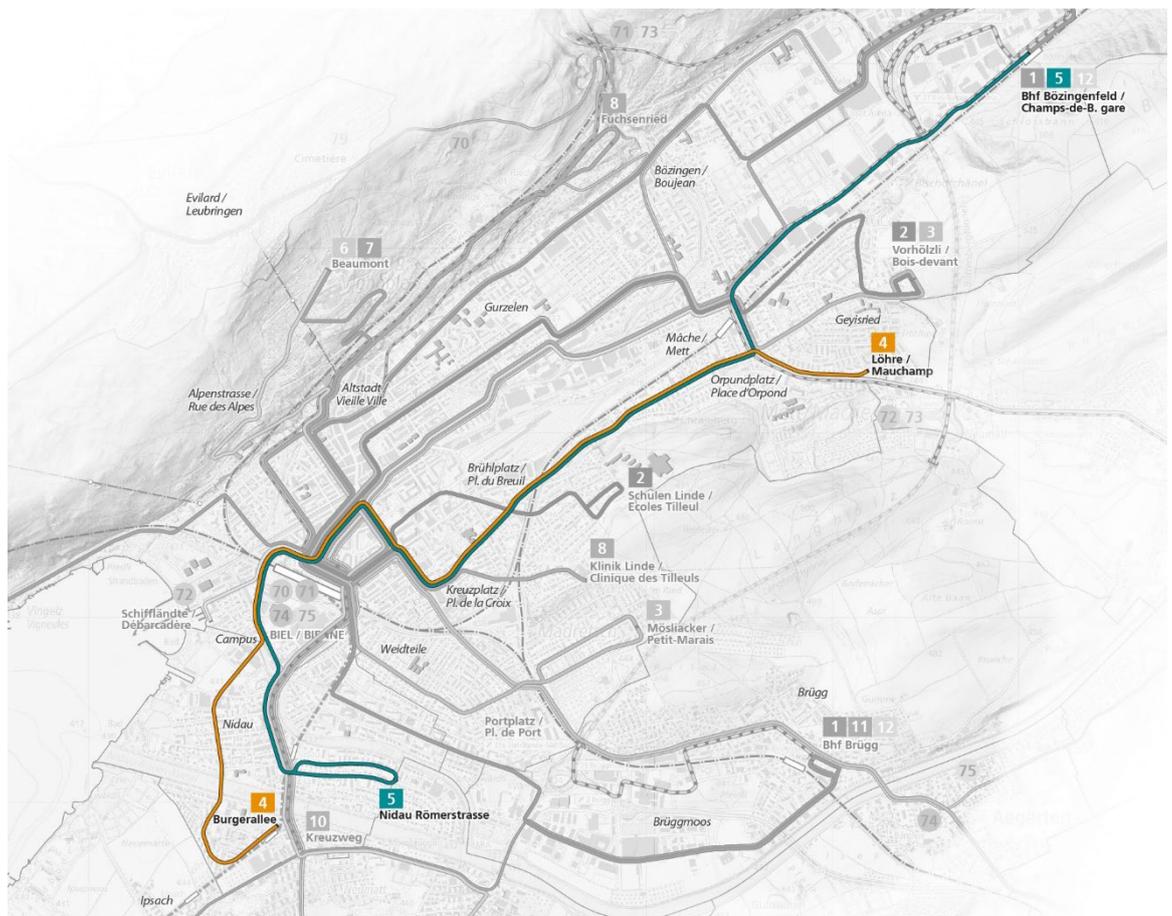


Abbildung 36: Hauptachse Süd, bestehend aus den Linien 4 und 5

Der gemeinsame Abschnitt erstreckt sich vom Quartierzentrum Mett bis zur Ländtestrasse. Die Überlagerung der beiden Linien ermöglicht ein Taktangebot von 7,5 Minuten. Im Vergleich zur aktuellen Situation wird eine Grundsatzänderung vorgeschlagen: Aus Mett kommend führt die Hauptachse vom Kreuzplatz durch die Zentralstrasse über den Zentralplatz bis zum Bahnhof. Damit ergibt sich eine direktere Anbindung der Südachse an die Innenstadt.

Im Norden erschliesst eine der beiden Linien der Hauptachse Süd die Endstation Löhre. Dank der Erschliessung durch die Linie 4 und die regionalen Linien 72 und 75 wird die Haltestelle Löhre ca. im 7,5 Minuten Takt bedient<sup>4</sup>. Die andere Linie übernimmt via Längfeldweg die Verbindung zwischen Mett und dem Bahnhof Bözingenfeld und sorgt damit für eine direkte Verbindung zwischen dem südlichen Agglomerationskern und dem südlichen Teil des Bözingenfelds. Diese Verbindung, von der hauptsächlich die Arbeitszonen profitieren, könnte nur an Werktagen betrieben werden.

Im Süden bedient eine Linie das Zentrum von Nidau über die Hauptstrasse. Sie lässt sich bis Römerstrasse verlängern. Die andere Linie erschliesst das Beundenquartier.

Folgende Punkte sind bei der Realisierung dieser Linien zu beachten:

- Auf den Strecken müssen batteriebetriebene Trolleybusse eingesetzt werden, um auf den Abschnitten ohne Oberleitung fahren zu können.
- Aufgrund ihrer Streckenführung sollte die Realisierung dieser Linien gleichzeitig mit der Anpassung der urbanen Hauptlinie auf der Hauptachse Nord, der Linien auf der Hauptachse Zentrum und der Linie Richtung Schulen Linde erfolgen.

---

<sup>4</sup> Die Fahrplanabstimmung zwischen der urbanen Linie und der regionalen Linie 72 soll ein Taktangebot von ca. 7,5 Minuten ermöglichen. Um diese Fahrplanabstimmung zu erleichtern, könnten die Linienäste 2, 3 und 4 abgetauscht werden.

### 5.3. Urbane Schnellachse

Der Zugang zum Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld erfordert einerseits höhere Kapazitäten während der Hauptverkehrszeiten, um das enorme Passagieraufkommen zu bewältigen, und andererseits schnellere Verbindungen aus dem südlichen Teil der Agglomeration. Um diesen Bedarf zu decken, wird eine schnelle Linie zwischen dem südlichen Teil des Agglomerationskerns, dem Stadtzentrum und dem Bözingenfeld vorgeschlagen. Diese neue Linie 10 ergibt sich aus der Verlängerung der bisherigen Linie 34 Grenchen–Bözingenfeld bis in den Agglomerationskern (Kap. 4.4).

Um eine attraktive Reisezeit zu gewährleisten, ist die Verbindung möglichst direkt und mit weniger Haltestellen als bei den anderen urbanen Linien. Die Linie verkehrt auf der Achse der bestehenden Linie 2 zwischen Zentralplatz und Mett und fährt dann direkt in Richtung Bözingenfeld durch den Längfeldweg, den Boulevard des Sports und die Zürichstrasse. Die Durchfahrt Bahnhofgebiet – Stadtzentrum muss im Hinblick auf die Schnelligkeit noch genauer geprüft werden. Der Fahrplan dieser Linie soll gute Anschlüsse an die Regionalzüge (BTI, Neuenburg, Berner Jura, Bern) ermöglichen.

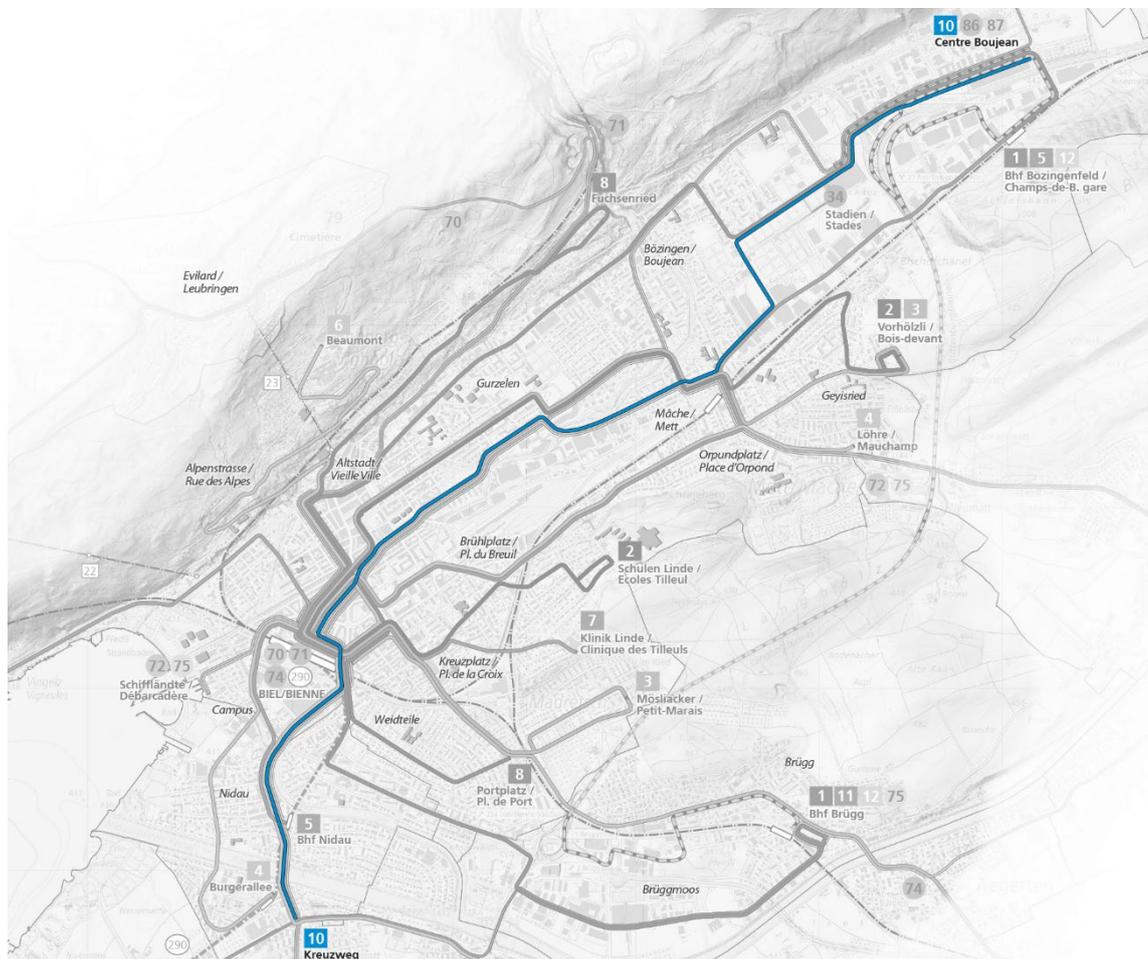


Abbildung 37: Linie 10, die einen schnellen Zugang zum Bözingenfeld ermöglicht

In ihrem urbanen Teil lässt sich diese Linie an die besonderen Bedürfnisse des Bözingenfelds anpassen, die sich durch Nutzerspitzen und variable Wachstumsraten auszeichnen. Die Taktdichte und die Betriebszeiten können schrittweise gesteigert werden: beispielsweise Halbstundentakt, dann Viertelstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten, dann Viertelstundentakt ganztags. Der regionale Teil der Linie kann im Halbstundentakt verbleiben und für einige Fahrten bereits in Centre Boujean enden.

Im Süden kann die Linie 10 bis Nidau verlängert werden (Endstation Kreuzweg). Auch hier lässt sich die Linie bedarfs- und nachfrageweise betreiben: beispielsweise nur zu den Hauptverkehrszeiten und aufgrund der effektiven Siedlungsentwicklung.

## 5.4. Quartierlinien

Diese Linien sollen die Mobilitätsbedürfnisse der Quartiere abdecken, indem sie insbesondere eine Verbindung zum nächstgelegenen Quartierzentrum und ins Stadtzentrum anbieten. Im Gegensatz zu den Hauptachsen führen sie in die Quartiere hinein und ermöglichen die Feinerschliessung. Auf den Quartierlinien kommen kleinere Fahrzeuge zum Einsatz (maximal 12 m), um sich dem räumlichen Gefüge anzupassen. Im Bahnhofgebiet verkehren die Quartierlinien nicht über die Bahnhofstrasse. Sie können mit Elektrofahrzeugen betrieben werden, die dezentral oder zentral im Depot aufgeladen werden.

Das Quartiernetz besteht aus vier Linien. Sie werden im Folgenden beschrieben. Die Quartierlinien verkehren im Viertelstundentakt, mit Ausnahme der Linie Ipsach – Brügg.

### Linie 6: Port – Beaumont

Die Linie 6 verändert sich im Vergleich zur aktuellen Situation kaum. Die Änderungen betreffen das Beaumont-Quartier sowie die Durchfahrt durch das Stadtzentrum.

Im Beaumont-Quartier wird die Streckenführung mit der anderen Buslinie des Quartiers (neu Linie 7) und deren weiteren Entwicklung koordiniert. Sie folgt neu der bestehenden Linie 5. Das Betriebsprinzip der beiden Linien wird aufgrund der künftigen Umnutzung des aktuellen Spitalzentrums neu zu beurteilen sein.

Im Stadtzentrum fährt die Linie neu durch die Salzhäuserstrasse, die Mattenstrasse und die Zentralstrasse. Der letztgenannte Abschnitt entlastet die Bahnhofstrasse und ermöglicht die Diversifizierung der Umsteigemöglichkeiten im Bahnhofgebiet.

Auf dem Südast wird die Streckenführung in Port vereinfacht und so übersichtlicher gemacht.

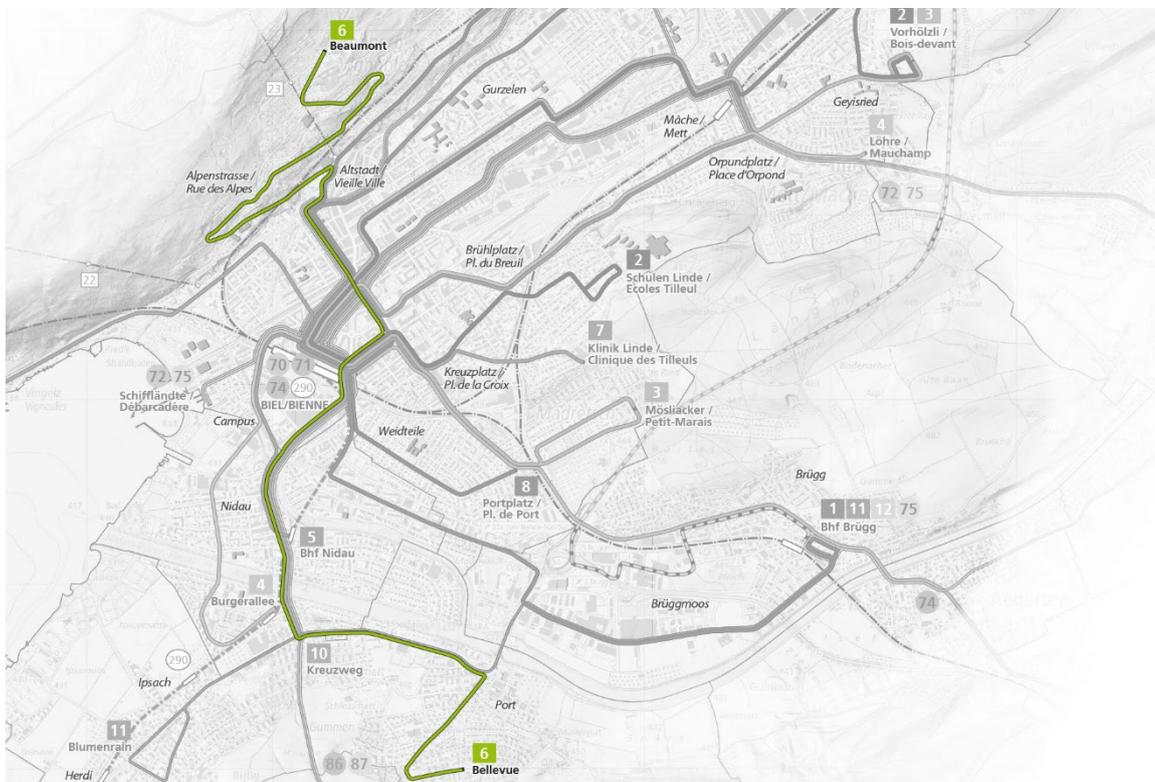


Abbildung 38: Quartierlinie 6

## Linie 7: Vingelz – Beaumont

Der westliche Ast der Linie 7 übernimmt die Strecke der bestehenden Linie 11 zwischen Vingelz und dem Bahnhof, fährt aber direkter via Viaduktstrasse. Der andere Ast erschliesst das Beaumont-Quartier auf der Strecke der aktuellen Linie 6. In der Innenstadt ergibt sich durch diese Kombination eine u-förmige Streckenführung via Bahnhof, Kongresshaus und Zentralplatz.

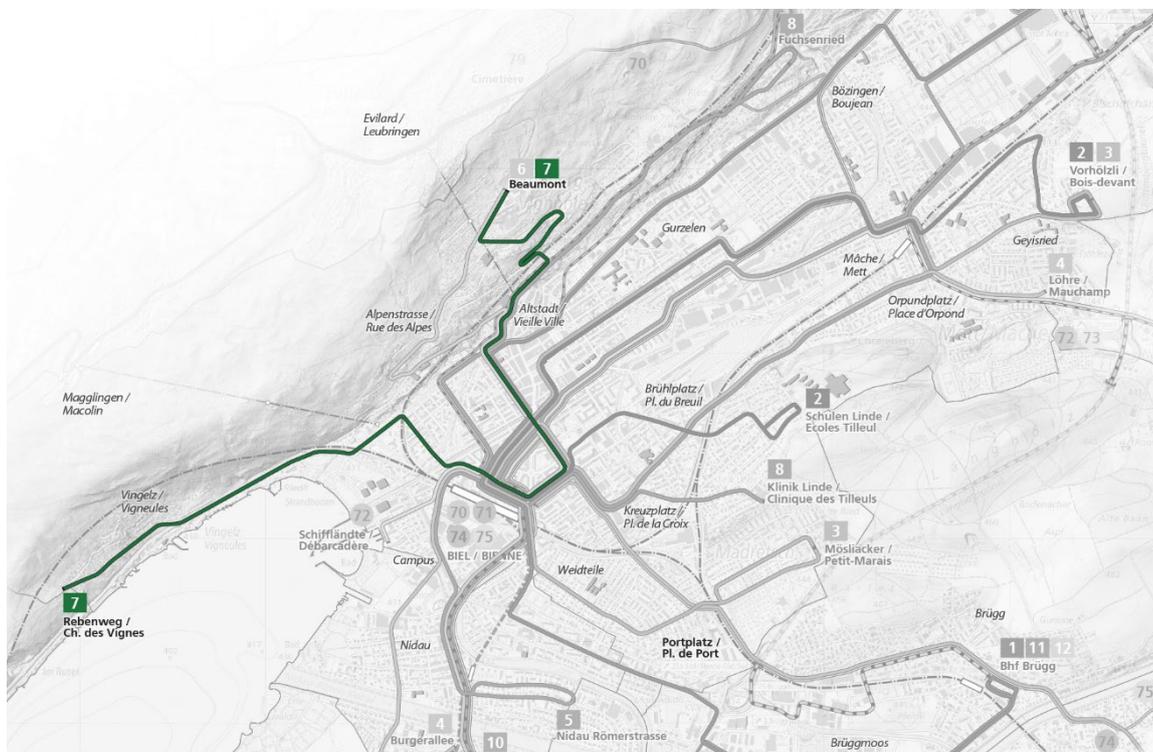


Abbildung 39: Quartierlinie 7

Im Zusammenhang mit der Realisierung dieser Linie sind folgende Punkte zu beachten:

- Angesichts der zu erschliessenden Gebiete ist der Einsatz von kleineren Fahrzeugen (10 m) zweckmässig.
- Die Realisierung der Linie 7 sollte gleichzeitig mit der Änderung der Linie 6 im Beaumont-Quartier erfolgen.

## Linie 8: Fuchsenried – Klinik Linde

Der nördliche und südliche Ast der Linie 8 bleibt unverändert.

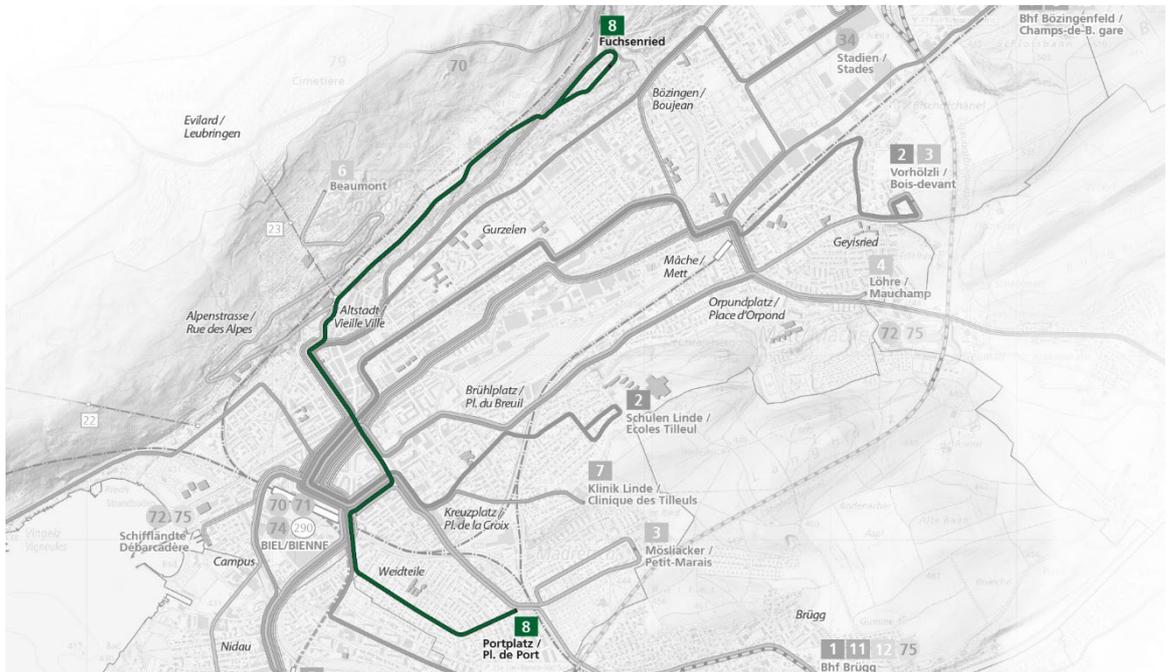


Abbildung 40: Quartierlinie 8

### Linie 11: Tangente Ipsach – Port – Brugg

Im südlichen Agglomerationskern wird eine neue Linie vorgeschlagen, um eine tangentielle Verbindung zwischen den Gemeinden Ipsach, Port und Brugg anzubieten. Sie ermöglicht die Erschliessung des Spitalzentrums im Bruggmoos und gewährleistet am Bahnhof Brugg einen effizienten Anschluss an die S-Bahn von und nach Bern.

Die Fahrzeiten müssen überprüft werden, insbesondere im Hinblick auf die allgemeinen Verkehrsverhältnisse auf diesem Streckenabschnitt. Voraussichtlich werden Massnahmen zur Priorisierung der Busse werden erforderlich sein.

Eine Optimierung des Fahrplans könnte noch weitere Abstimmungen und Umsteigebeziehungen ermöglichen, insbesondere mit der Bahnlinie 290 Biel-Täuffelen-Ins (BTI) am Bahnhof Ipsach und/oder mit den Linien 86 und 87, um dadurch attraktive Verbindungen z.B. zwischen Nidau und Bruggmoos anzubieten.

Die Machbarkeit dieser Linie, ihr genauer Fahrplan sowie ihre Betriebsstabilität, insbesondere durch Priorisierungsmassnahmen, müssen noch genauer geprüft werden.

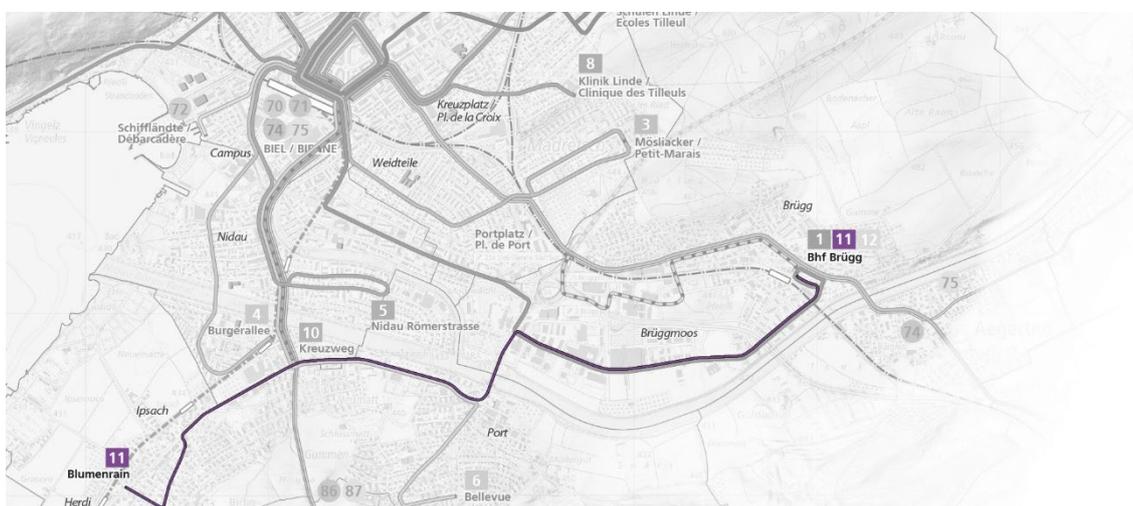


Abbildung 41: Linie 11: Tangente Ipsach – Port - Brugg

## 5.5. Regionallinien mit urbaner Funktion

Die Regionallinien spielen künftig eine stärkere Rolle für den Agglomerationskern. Vier Linien oder Kombinationen von Regionallinien haben im Agglomerationskern eine spezielle Funktion.

### Achse Bellmund

Die Linien 86 und 87 aus dem südlichen Teil der Agglomeration (Aarberg – Bellmund und Lyss – Bellmund) werden neu aufeinander abgestimmt, um einen Viertelstundentakt anzubieten. Um diese hohe Verkehrsdichte in der Innenstadt zu nutzen, werden die Linien Richtung Bözingenfeld über die Schösslistrasse, das Zentrum von Bözingen und die Roger-Federer-Allee verlängert. Es ist möglich, den letzten Abschnitt bis Centre Boujean lediglich zu den Hauptverkehrszeiten zu betreiben.

Diese Verlängerung bietet eine zusätzliche Verbindung zum Bözingenfeld (durchgehend über den ganzen Tag, was bei der urbanen Schnellachse nicht der Fall ist, siehe Kapitel 5.3.) und übernimmt einen Teil der Strecke, die von der bestehenden Linie 2 bedient wird (Schösslistrasse und Swiss Tennis).

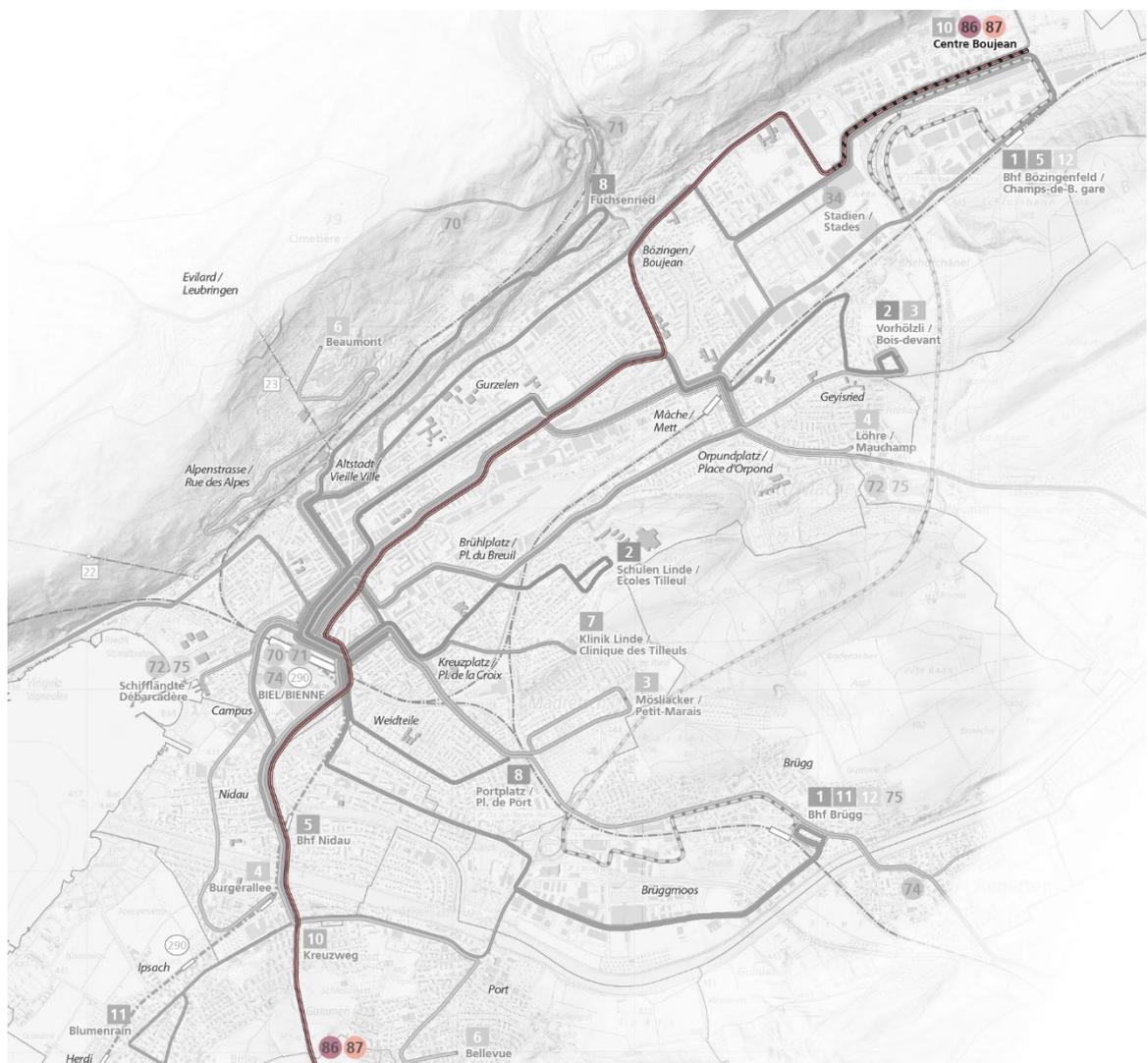


Abbildung 42: Die verlängerten Linien 86 und 87 im Agglomerationskern

## Achse Lyss

Die Linie aus Lyss, die im Viertelstundentakt verkehrt, sorgt als Ergänzung zur Linie 75 mit sechs Bussen pro Stunde für eine dichtere Bedienung der Brüggstrasse. Doch ergibt sich kein 10-Minuten-Takt, weil sich je eine Linie im Viertelstunden- und im Halbstundentakt überlagern.

Die Verstärkung der Achse auf der Brüggstrasse bleibt zu einem späteren Zeitpunkt möglich, etwa mit der Einführung einer Linie auf der Achse Zentralstrasse–Brüggstrasse–Portstrasse–Wehrbrücke.

Es gilt zu beachten, dass die Endstation der Regionallinien 74 und 75 im Bahnhofgebiet noch genau festzulegen ist. Ein Standort südlich vom Bahnhof wäre denkbar, um den nördlichen Teil (Bahnhofplatz) zu entlasten.

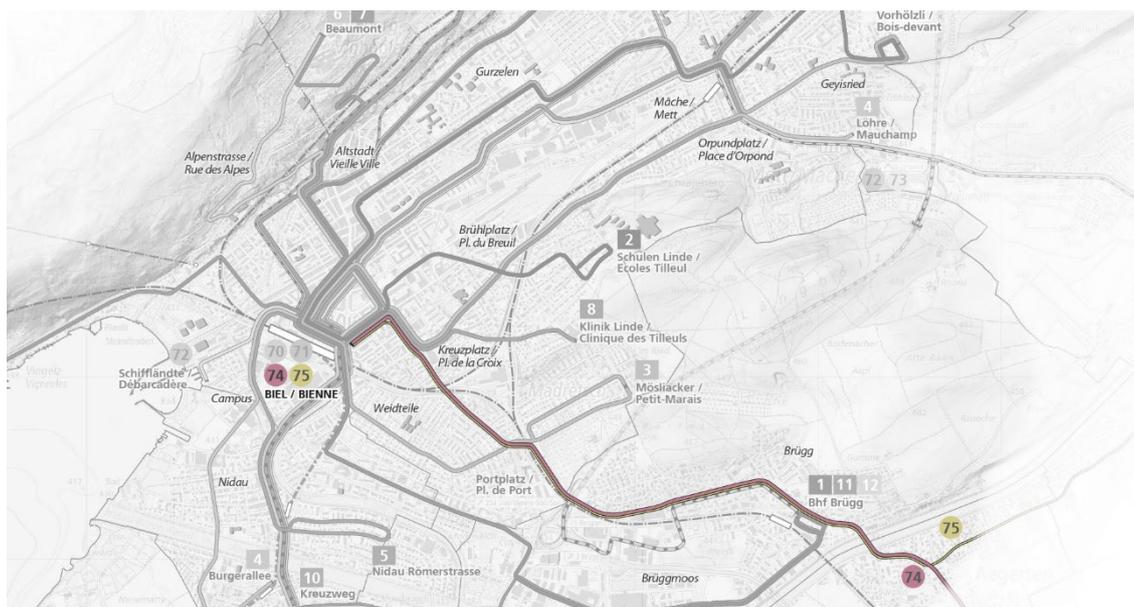


Abbildung 43: Linie 74, die als Ergänzung zur Linie 3 eine Rolle bei der Erschliessung und der Strukturierung der urbanen Gebiete spielt

## Achse Orpund

Die Linie 72 auf der Achse Orpund bietet neu den Viertelstundentakt. Damit bietet sie im Agglomerationskern eine zusätzliche Verbindung zwischen Mett, dem Stadtzentrum und dem Bahnhof.

Diese Linie wird bis zur Schiffländte verlängert, um eine direkte Verbindung zum Bielersee anzubieten und um das Bahnhofgebiet von den parkenden Bussen zu befreien, deren Wartezeit an der Endstation mehrere Minuten beträgt.

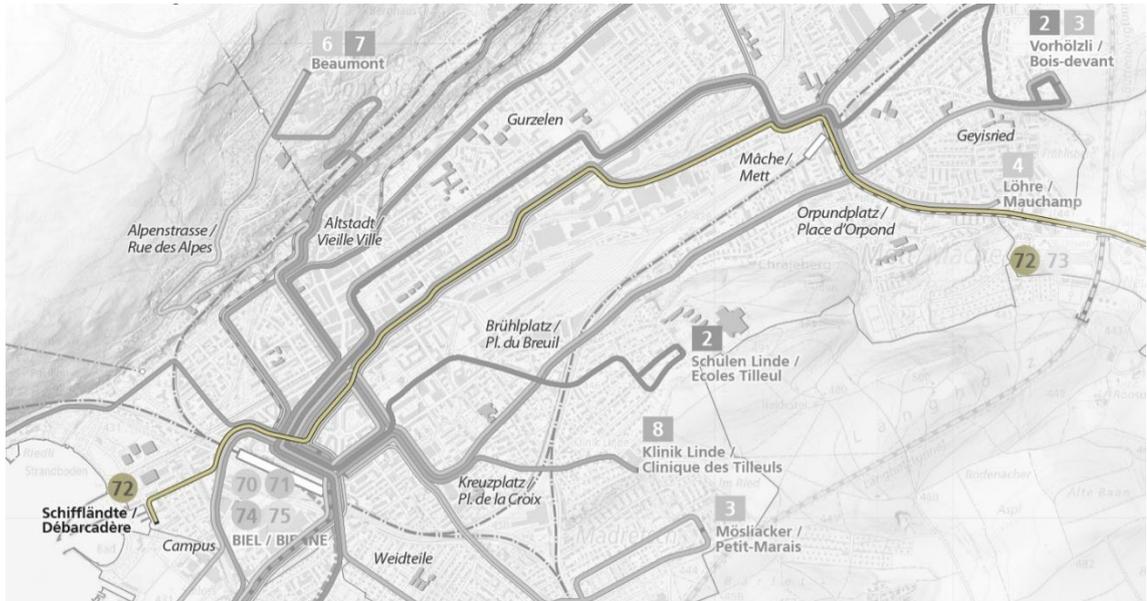


Abbildung 44: Linien 72 und 75, die ebenfalls eine Rolle im Agglomerationskern bei der Erschliessung des Gebietes zwischen zentraler Achse und Schiffländte spielen

## Achse rechtes Seeufer

Die Biel-Täuffelen-Ins-Bahnlinie (BTI) spielt eine wichtige Rolle für den Zugang zum Zentrum Biel von den Gemeinden des südlichen Agglomerationskerns.

Der Takt auf dieser Linie soll langfristig (nach 2035) auf 7,5 Minuten erhöht werden.

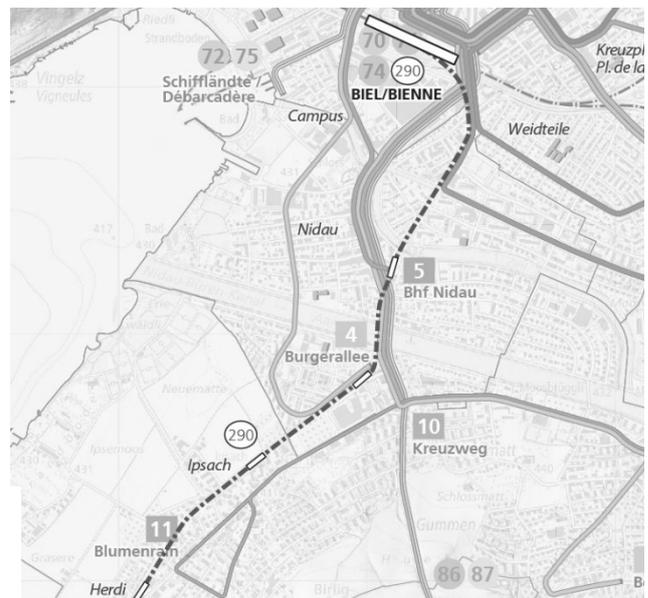


Abbildung 45: Die BTI-Linie stellt die Anbindung der Gemeinden des Agglomerationskerns an die Innenstadt sicher

## **6. Zeitplan für die Umsetzung**

## Rahmenbedingungen

Das ÖV-Konzept 2035 wird im Rahmen des alle vier Jahre von der RVK 1 erarbeiteten **regionalen Angebotskonzepts für den öffentlichen Verkehr** umgesetzt. Der Bearbeitungsrythmus dieses Instruments ist in Kapitel 2.1 (Abbildung 1) dargestellt. Das nächste regionale Angebotskonzept für den Zeitraum 2027 – 2030 muss im Februar 2025 beim Kanton eingereicht werden.

Eine erste Etappe der Umsetzung kann im Zeitraum 2027 – 2030 vorgesehen werden, muss aber bis etwa Mitte 2024 inhaltlich noch klar definiert werden. Somit können in die erste Etappe nur die breit akzeptierten Grundsätze integriert werden.

Falls Infrastrukturmassnahmen notwendig sind, können sie in das **Agglomerationsprogramm Biel/Lyss** 5. Generation (Umsetzung der Massnahmen im Zeitraum 2028 – 2031) oder 6. Generation (Umsetzung der Massnahmen im Zeitraum 2032 – 2035) aufgenommen werden. Infrastrukturmassnahmen, die bis ca. 2030 umgesetzt werden sollen, müssen daher mit Priorität A der 5. Generation zugewiesen werden. Massnahmen, die bis ungefähr 2035 umgesetzt werden sollen, müssen mit Priorität B der 5. Generation und danach mit Priorität A der 6. Generation zugewiesen werden.

Ein wichtiger Meilenstein für die Anpassung des ÖV-Angebots im Agglomerationskern ist die Verlegung des Spitalzentrums vom Quartier Beaumont ins Brüggmoos. Dieser Umzug wird voraussichtlich ab 2030 erfolgen.

## Eine Umsetzung in drei Etappen

Angesichts der oben beschriebenen Rahmenbedingungen und der Einschränkungen bei der Realisierung der Linien (hauptsächlich die gegenseitigen Abhängigkeiten bei der Einrichtung der neuen urbanen Linien) erscheint es sinnvoll, das Konzept 2035 in drei Etappen umzusetzen: 2027, 2031 und 2035.

Die Etappe 2035 entspricht dem in den Kapiteln 4 und 5 erläuterten Konzept. Die Etappen 2027 und 2031 werden im Folgenden beschrieben.

## 6.1. Etappe 2027

### Urbanes Busnetz

Mehrere Anpassungen am urbanen Busnetz tragen zu einem ersten Entwicklungsschritt bei:

- Die urbane Hauptlinie im Agglomerationskern ergibt sich durch die Zusammenlegung der Linien 1 und 2. Die Linie 2 benutzt während einiger Jahre eine provisorische Streckenführung.
- Die Linie 5 wird deutlich umgestaltet und wird zu einer Hauptachse quer durch den Agglomerationskern via die Südachse.
- Eine neue Linie 7 bedient das Beaumont-Quartier und wird mit dem Ersatz der aktuellen Linie 11 zur Durchmesserlinie. Damit wird das Angebot namentlich in Vingelz verdichtet.
- Die Erschließung des Bözingenfelds wird dank der neuen Linie 10, welche die Verbindung ab Bahnhof Biel beschleunigt, und der geänderten Linie 73 deutlich verbessert.
- Die Einführung des Viertelstundentakts auf der Linie 72 trägt in der Innenstadt ebenfalls zu einer Kapazitätssteigerung bei.

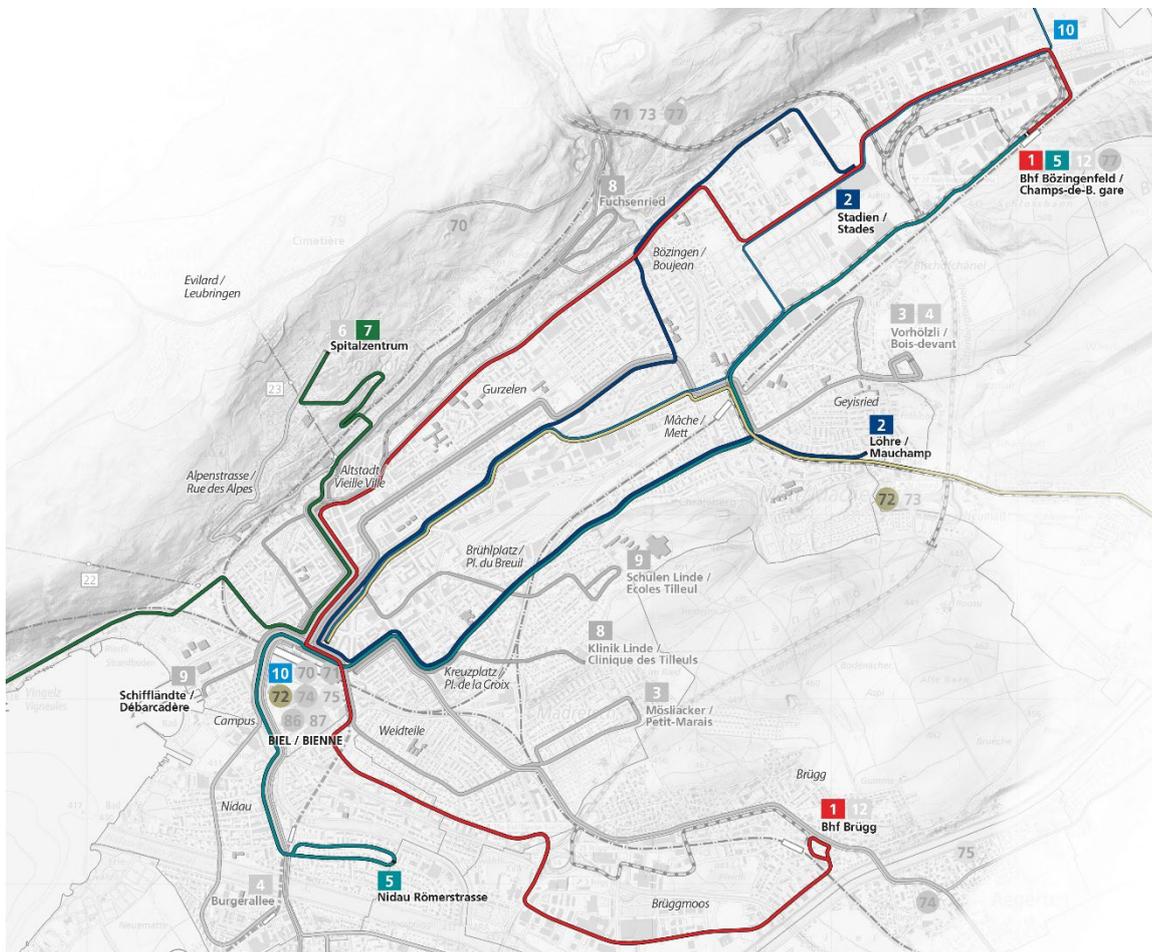


Abbildung 46: Änderungen am urbanen Busnetz im Zeithorizont 2027

## Regionales Busnetz

Zahlreiche umfassende Änderungen werden umgesetzt:

- Mit der Schaffung der Linie 10 (geänderte Linie 34, Verlängerung bis in den Agglomerationskern) ergibt sich auf der Achse Grenchen eine deutliche Angebotssteigerung.
- Die Linie 70 wird neu über Leubringen geführt (Anschluss an Standseilbahn).
- Die Linie 72 verkehrt neu im Viertelstundentakt bis Orpund (zu den Hauptverkehrszeiten bis Meinisberg).
- Die Linie 73 schafft neu eine Verbindung zwischen der Achse Orpund und Bözingenfeld.
- Die neue Linie 77 ergänzt die Taktfolge zwischen Berner Jura und Bözingenfeld.
- Das Ortsbusnetz in Grenchen wird ausgedehnt, um Lengnau und Pieterlen besser zu erschliessen.
- Die Fahrzeiten der Linien 86 und 87 werden koordiniert, um zwischen Bellmund und Biel den Viertelstundentakt einzuführen.

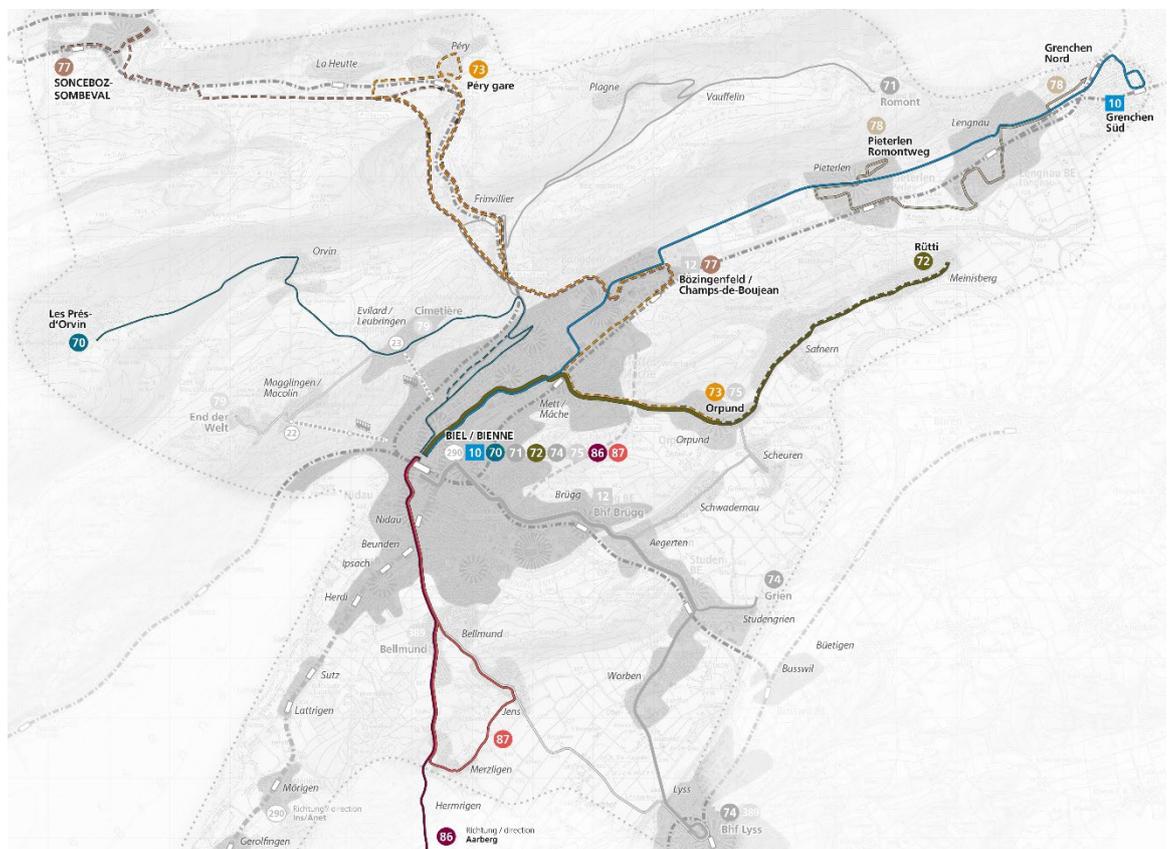


Abbildung 47: Änderungen am regionalen Busnetz im Zeithorizont 2027

Eine der geplanten Änderungen, die Erschliessung von Sonceboz-Sombeval im Halbstundentakt, wird im ÖV-Konzept 2035 nicht weiter ausgeführt, weil sie provisorisch ist.

Die bestehende Verbindung zwischen Reuchenette-Péry und Bözingenfeld via Linie 73 ist nur im Stundentakt möglich, weil der zweite Zug als RE ohne Halt zwischen Sonceboz-Sombeval und Biel fährt. Um den Takt zwischen Berner Jura und Bözingenfeld auf 30 Minuten zu verdichten, besteht eine kurzfristige Lösung darin, zwischen Sonceboz-Sombeval und Bözingenfeld eine neue Linie via Autobahn zu schaffen, die mit den Fahrplanteilen des RE in Sonceboz-Sombeval abgestimmt ist.

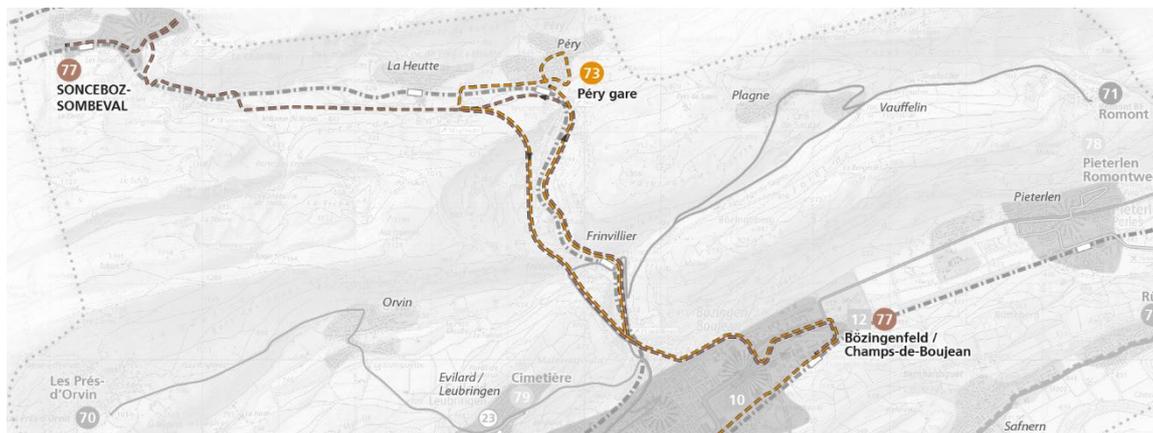


Abbildung 48: Konzept einer neuen Linie Bözingenfeld–Sonceboz-Sombeval

Diese Linie mit Stundentakt stellt eine ideale Ergänzung zur Linie 73 dar. Zusammen bieten sie den Halbstundentakt vom Bözingenfeld Richtung Berner Jura.

Der Fahrplan ist so auszugestalten, dass sich in Sonceboz-Sombeval ein attraktiver Anschluss ergibt; ein rund 3-minütiger Aufenthalt reicht, weil Buskanten und Perrons nahe beieinanderliegen. Die geschätzte Reisezeit bis Bahnhof Bözingenfeld via Autobahn beträgt etwa 22 Minuten, womit sich an beiden Endstationen optimale Aufenthaltszeiten ergeben.

Diese Linie lässt sich kurzfristig einführen, obschon das Wenden im Bahnhof Sonceboz-Sombeval noch klärungsbedürftig ist und möglicherweise eine Schleife rund um den Bahnhof notwendig ist.

Die Einführung dieses Angebots würde namentlich die Siedlungsgebiete von Sonceboz an den Bahnhof anschliessen, was in der Folge aufrecht zu erhalten wäre. Weil diese Linie nach der Einführung des neuen Eisenbahn-Betriebskonzepts Berner Jura hinfällig wird, wird für den Anschluss von Sonceboz an den Bahnhof ein neues Konzept fällig.

## 6.2. Etappe 2031

### Urbanes Busnetz

Die Zwischenetappe kann bis zur Verlegung des Spitalzentrums umgesetzt werden. Sie umfasst:

- Abschluss der Neugestaltung des urbanen Netzes mit der Einrichtung der drei Achsen Nord, Zentrum und Süd mit der Neugestaltung der Linien 2 und 4
- die Verlängerung der Linie 72 bis Schiffländte als Ersatz für die Linie 9
- die Verlängerung der regionalen Linien 86 und 87 mit kombiniertem Viertelstundentakt bis Stadien
- die Erschliessung des neuen Spitalzentrums durch die Süd-Tangentenlinie
- die Taktverdichtung für die Linie 75 auf der Brüggestrasse

Diese Angebotsänderungen können für das Angebotskonzept 2031 – 2034 vorgesehen werden.

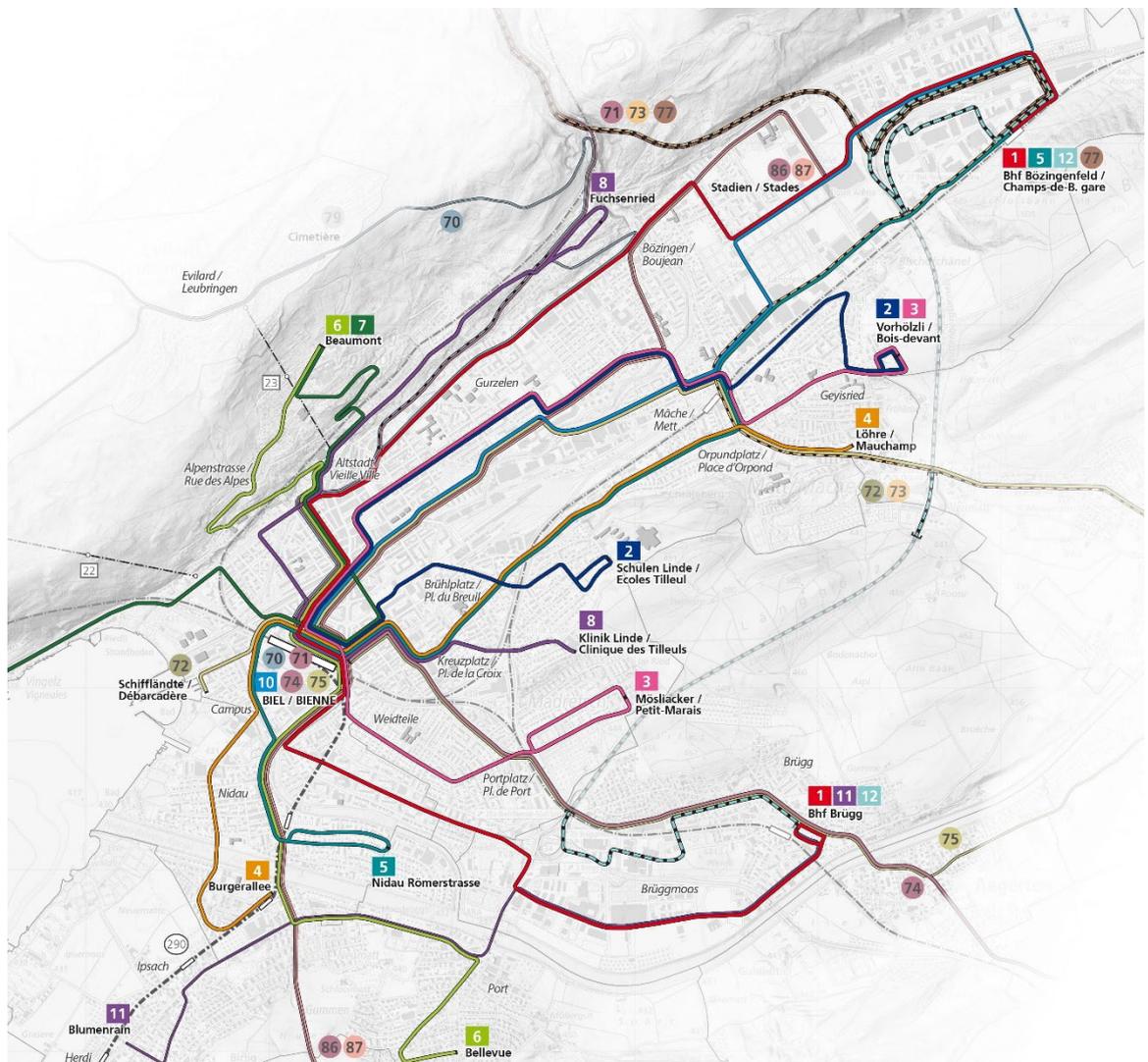


Abbildung 49: Das vorgeschlagene Liniennetz im Zeithorizont 2031

## Regionales Busnetz

Das für die Zwischenetappe 2031 vorgeschlagene regionale Netz wird in der untenstehenden Abbildung dargestellt.

Im Folgenden die wichtigsten Änderungen für diesen Zeithorizont:

- Die Linie 74 fährt neu im Viertelstundentakt bis Lyss.
- Die Linie 76 wird von Studen bis Lyss verlängert.
- Die Linie 72 wird bis Schiffländte verlängert.
- Die Linien 86 und 87 werden via Agglomerationskern bis Stadien verlängert
- Die Linie 11 wird im Süden des Agglomerationskerns in Betrieb genommen.

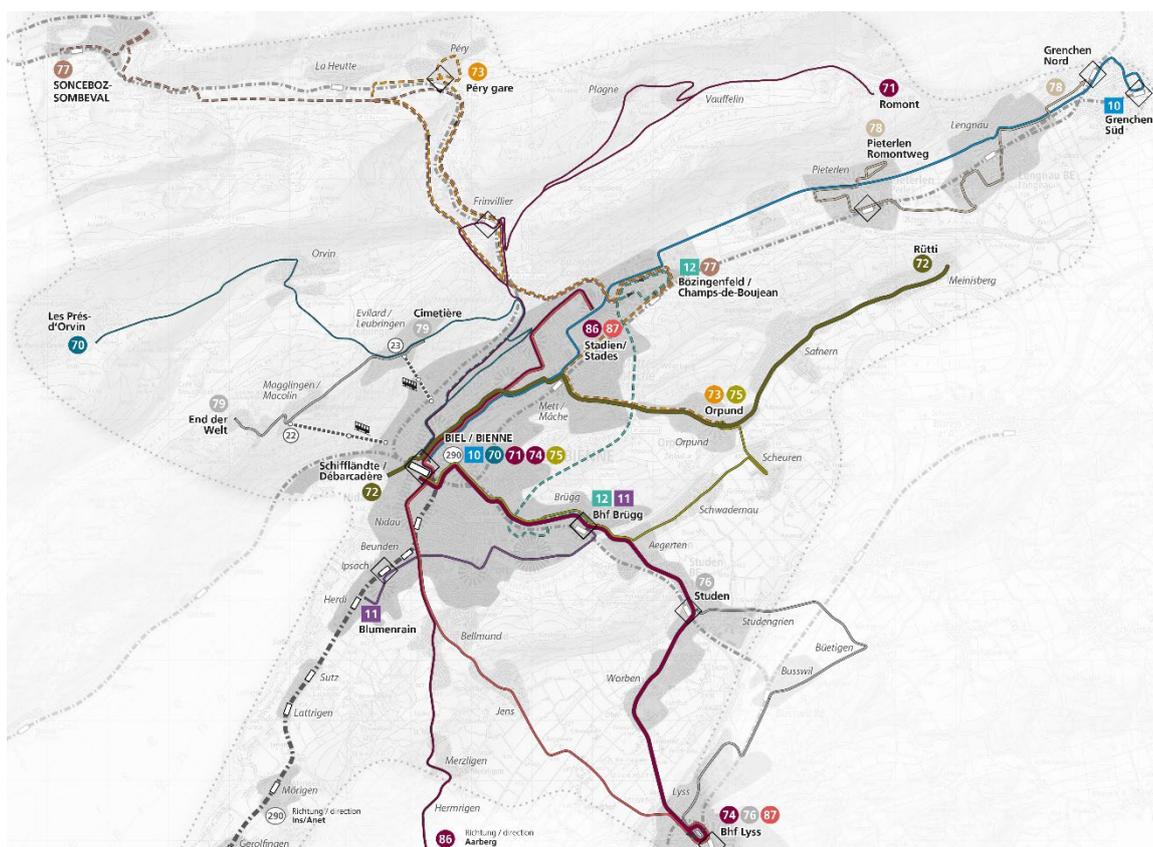


Abbildung 50: Das vorgeschlagene regionale Netz im Zeithorizont 2031

### 6.3. Weitere Optionen und Entwicklung S-Bahn Biel

Das in den Kapiteln 4 und 5 erläuterte Konzept basiert auf dem heutigen Kenntnisstand der Entwicklung der Agglomeration Biel bis 2035. Im Rahmen der Erarbeitung wurden weitere, längerfristige Entwicklungsmöglichkeiten berücksichtigt.

#### Entwicklung des urbanen Busnetzes

Im Zusammenhang mit möglichen künftigen Siedlungserweiterungen bestehen folgende Entwicklungsmöglichkeiten der Hauptachsen:

- Im Bözingenfeld kann die urbane Hauptlinie 1 in Fortsetzung der Zürichstrasse verlängert werden, falls die strategische Arbeitszone (SAZ) städtebaulich entwickelt wird. Für die Bedienung des Bahnhofs Bözingenfeld müsste ein Liniensplitting oder eine andere Linie geprüft werden.
- Im Bözingenfeld kann auch die Linie 5 bis zur strategischen Arbeitszone (SAZ) verlängert werden. Die Lage der Endstation muss noch festgelegt werden.
- In Geyisried kann die Linie 2 auf dem Mettlenweg verlängert werden, falls das Stadterweiterungsgebiet Bischofchänel entwickelt wird.
- In Nidau kann die Linie 5 oder die Linie 10 bis zum Zentrum von Ipsach verlängert werden, wenn die Nachfrage oder die städtebauliche Entwicklung dies rechtfertigen.
- In Nidau Beunden kann die Linie 4 mit Endstation in Nidau Bürgerallee verlängert werden, falls das Siedlungsentwicklungsgebiet Ipsemoos/Weiermatte gegenüber dem Bahnhof Ipsach entwickelt wird.
- Je nach Siedlungsentwicklung kann eine verstärkte Bedienung der Bruggstrasse geplant werden, etwa mit einer neuen Linie Richtung Port.

#### Entwicklung des regionalen Busnetzes

- Je nach Entwicklung des Bahnangebots in Frinwillier ist eine Verstärkung der Achsen Frinwillier oder auch Leubringen möglich und wünschenswert.
- Die neue Linie 76 kann von Busswil nach Lyss verlängert werden und das Industriegebiet Lyss Nord erschliessen. Die Verlängerung erfordert Infrastrukturanpassungen, die noch vertieft abzuklären sind.

#### Entwicklung der S-Bahn Biel

Ergänzend zur Verbesserung des Busangebots muss das Bahnangebot verstärkt werden, um die Veränderung der Verkehrspraxis und des Modalsplits in der Agglomeration Biel zu fördern und einen Teil des Agglomerationsverkehrs auf die Bahn zu verlagern. In diesem Zusammenhang haben die RVK 1 und die Stadt Biel eine «Vision S-Bahn Biel 2045» erarbeitet, um der Entwicklung des Bahnangebots in der Agglomeration eine Richtung vorzugeben. Dieses Angebot soll sowohl auf regionaler Ebene (Fahrten im regionalen Bereich) als auch auf urbaner Ebene (Erschliessung strategischer Sektoren und Fahrten im Agglomerationskern) gestärkt und aufgewertet werden. Die «Vision S-Bahn Biel 2045» wird gleichzeitig mit dem vorliegenden Schlussbericht veröffentlicht.

Die Ziele und Entwicklungsprinzipien der S-Bahn sind die folgenden:

- Stärkung der Erschliessung der Entwicklungsachsen der Agglomeration mit einem 15-Minuten-Takt Richtung Bözingenfeld bis Grenchen, Richtung Berner Jura bis Sonceboz-Sombeval und Richtung Brügg bis Lyss sowie einen 7,5-Minuten-Takt Richtung Nidau und Ipsach.
- Verbinden der Entwicklungsschwerpunkte durch direkte und schnelle Verbindungen mit der Verlängerung der Bahnlinie von Neuenburg (S2) Richtung Bözingenfeld bis Grenchen Nord und optimalen Anschlüssen in Grenchen Nord auf den IC 51 sowie eine Tangente Bern–Lyss–Bözingenfeld.
- Planung neuer Haltestellen, um die Erschliessung der städtischen Zentrumsorte und Polaritäten zu verbessern und die regionalen engmaschiger mit den lokalen Netzen zu verknüpfen.

Die «Vision S-Bahn Biel 2045» wird nachstehend vorgestellt. Dabei handelt es sich um eine Absichtserklärung mit einer Zusammenstellung der zweckmässigsten Ausbaupotenziale für das regionale Bahnangebot der Agglomeration Biel. Zum aktuellen Arbeitsstand wurde die technische Machbarkeit der genannten Aspekte nicht geprüft.

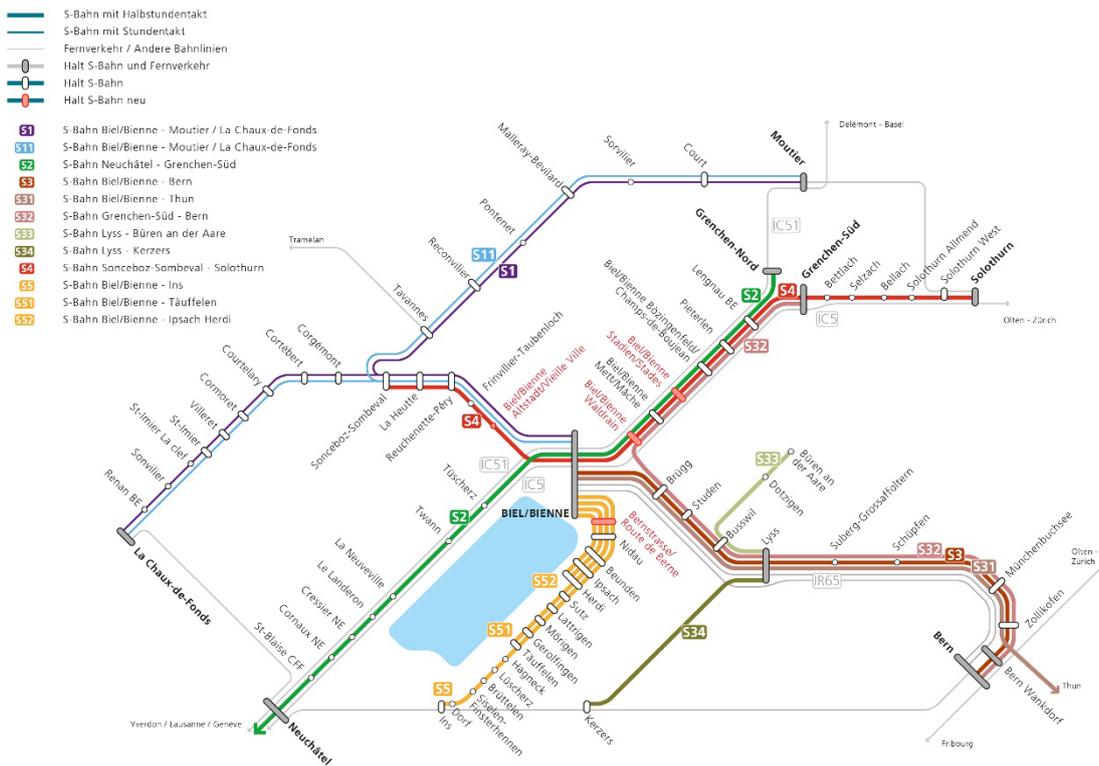


Abbildung 51: Vision S-Bahn Biel 2045

## **7. Themenspezifische Vertiefungen**

## 7.1. Anzahl der eingesetzten Fahrzeuge

### Regionales Netz

Das Konzept für das regionale Netz wird in Kapitel 4 erläutert. Die folgende Tabelle fasst den im Konzept vorgeschlagenen Fahrzeugbedarf zusammen. Die Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand sind orange hinterlegt.

Linie	Bustyp	Nebenverkehrszeiten		Hauptverkehrszeiten	
		Takt	Anzahl Busse	Takt	Anzahl Busse
10	18m (24m) Elektr.	30'	3	<b>15'</b>	<b>5</b>
70	12m Elektr.	60'	2	<b>30'</b>	<b>4</b>
71	12m Elektr.	60'	1	60	1
71'	12m Elektr.			<b>60</b>	<b>1</b>
72	18m Elektr.	15'	5	15'	5
73	12m Elektr.			<b>30'</b>	<b>2</b>
74	18m Elektr.	15'	4	15'	4
75	18m Elektr.	30'	2	30'	2
76	12m Elektr.	30'	2	30'	2
79	10m Elektr.	30'	1	30'	1
86	18m Elektr.	30'	4	30'	4
87	18m Elektr.	30'	3	30'	3
Total			27		34

Während der Nebenverkehrszeiten verkehren im regionalen Netz 27 Busse (während der Hauptverkehrszeiten 34 Busse), was in den Nebenverkehrszeiten einer Zunahme von 14 Bussen im Vergleich zum heutigen Stand entspricht (13 Busse im Jahr 2021). Doch muss diese Zunahme ergänzend zur Entwicklung des urbanen Busnetzes betrachtet werden, denn bestimmte Funktionen sind im Netzkonzept 2035 enger ineinander verzahnt als heute. Dies trifft insbesondere auf die Linie 10 zu, deren Taktverdichtung zu den Hauptverkehrszeiten der Erschliessung des Agglomerationskerns dient.

Daneben können die Kurse der Linie 10 mit Bahnanschluss in Grenchen und in Biel je nach Angebotsentwicklung mit 24-Meter-Bussen gewährleistet werden.

Während der Hauptverkehrszeiten sorgen 7 Busse für eine Verdichtung des Grundtaktes (die Unterschiede im Vergleich zu den Nebenverkehrszeiten sind in der obenstehenden Tabelle fett gedruckt).

Diese Zunahme ist auf folgende Verbesserungen der Erschliessung zurückzuführen:

- Linie 10 (ehem. 34): Statt Stundentakt zu den Nebenverkehrszeiten neu Halbstundentakt, Verlängerung bis Bahnhof Biel mit Taktverdichtung auf dem urbanen Abschnitt zu den Hauptverkehrszeiten; erfordert zwei zusätzliche Busse zu den Nebenverkehrszeiten.
- Linien 70 und 71: verstärkte Erschliessung während der Hauptverkehrszeiten.
- Linie 73: Verdichtung von Stunden- zu Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten; Beschränkung der Betriebszeit auf die Hauptverkehrszeiten; zu den Nebenverkehrszeiten - 1 Bus, zu den Hauptverkehrszeiten +1 Bus erforderlich.
- Linie 74: Übergang von einem Halbstundentakt zu einem Viertelstundentakt; erfordert zwei zusätzliche Busse.
- Linie 75: Übergang von einem Stundentakt während der Nebenverkehrszeiten zu einem Halbstundentakt; erfordert einen zusätzlichen Bus (die Änderung der Strecke erfordert kein zusätzliches Fahrzeug).
- Linie 76: Ersetzt die Linie 74' nach Studengrien und erschliesst neu Buswil und Lyss; +1 Bus erforderlich.
- Linie 86: Verlängerung bis Centre Boujean und neuer Fahrplan; +2 Busse erforderlich.
- Linie 87: Verlängerung bis Centre Boujean, Halbstundentakt und Zusammenlegung mit der Linie 369; erfordert zwei zusätzliche Busse während der Nebenverkehrszeiten und einen zusätzlichen Bus während der Hauptverkehrszeiten.

## Urbanes Netz

Das Konzept für das urbane Netz wird in Kapitel 5 erläutert. Die folgende Tabelle fasst den im Konzept vorgeschlagenen Fahrzeugbedarf zusammen. Die Veränderungen gegenüber dem Ist-Zustand sind orange hinterlegt. Es sei darauf hingewiesen, dass die Liniennummern grösstenteils geändert wurden. Ein Vergleich mit den heutigen Linien, die in Anhang 2 dargestellt sind, ist daher nicht möglich.

Linie	Bustyp	Nebenverkehrszeiten		Hauptverkehrszeiten	
		Takt	Anzahl Busse	Takt	Anzahl Busse
1	25m Trolley	7,5'	11	<b>7.5'</b>	<b>11</b>
2	18m Trolley	15'	4	15'	4
3	18m Trolley	15'	4	15'	4
4	18m Trolley	15'	4	15'	4
5	18m Trolley	15'	4	15'	4
6	12m Trolley	15'	4	15'	4
7	10m Elektr.	15'	3	15'	3
8	12m Elektr.	15'	2	15'	2
11	18m Elektr.	30'	2	30'	2
12	18m Elektr.			<b>30'</b>	<b>1</b>
Total			39		40

Während der Nebenverkehrszeiten verkehren 39 Busse im urbanen Netz, was im Vergleich zum aktuellen Stand 3 Busse mehr sind.

Während der Hauptverkehrszeiten sorgt 1 Bus für die Verdichtung des Grundtaktes. Diese Taktverdichtung fällt weniger stark aus als bisher, da zugleich neu die Linie 1 mit ganztags gleichem Takt in Betrieb geht.

## Gesamtes Netz

Die folgende Tabelle zeigt die Zahl der Busse, die nach dem aktuellen Stand und laut Grundkonzept für das Netz 2035 im Studienperimeter benötigt werden.

	Regionales Netz		Urbanes Netz		Total Agglomeration Biel	
	NVZ	HVZ	NVZ	HVZ	NVZ	HVZ
Aktueller Stand	13	17	36	40	49	57
Stand Konzept 2035	27	34	39	40	66	74
Absolute Zunahme	14	17	3	0	17	17
Relative Zunahme	108%	100%	8%	0%	35%	30%

NVZ: Nebenverkehrszeit    HVZ: Hauptverkehrszeit

## 7.2. Verteilung der ÖV-Punkte pro Gemeinde

### Finanzierung des Angebots

Die mit dem Angebot 2035 verbundenen zusätzlichen Kosten werden zum Teil durch die steigende Zahl der Nutzerinnen und Nutzer (Verkauf der Fahrkarten) gedeckt. Vor der Pandemie haben die Erträge<sup>5</sup> ungefähr die Hälfte der Ausgaben der Verkehrsbetriebe gedeckt. Die restlichen Kosten werden von der öffentlichen Hand übernommen.

Der Bund beteiligt sich an der Hälfte der Kosten des Regionalverkehrs. Der Kanton Bern und die Gemeinden teilen sich die Kosten des Stadtverkehrs (Ortsverkehr) und die Hälfte der Kosten des Regionalverkehrs. Zwei Drittel der im Kanton für den öffentlichen Verkehr anfallenden Kosten gehen zu Lasten des Kantons und ein Drittel zu Lasten der Gemeinden<sup>6</sup>.

Der Anteil jeder Gemeinde wird durch den Kostenverteilungsschlüssel<sup>7</sup> bestimmt. Er wird zu zwei Dritteln nach dem Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV-Punkte) und zu einem Drittel nach der Wohnbevölkerung<sup>8</sup> festgelegt.

Für die besonderen Bedürfnisse der Arbeitszonen im Bözingenfeld und in Brüggmoos bzw. des Wintersportorts Les Prés-d'Orvin kann der Busbetrieb durch eine Partnerschaft mit privaten lokalen Akteurinnen und Akteuren mitfinanziert werden. Shuttlebusse könnten auch vollständig von privaten Akteurinnen und Akteuren finanziert werden.

<sup>5</sup> Die Einnahmen stammen hauptsächlich aus dem Verkauf von Fahrkarten und Abonnements und teilweise auch aus der Vermietung von Werbeflächen.

<sup>6</sup> Gemäss Artikel 29 des Gesetzes über den Finanz- und Lastenausgleich (FILAG).

<sup>7</sup> Die Einzelheiten zur Berechnung der Gemeindebeiträge sind in der Verordnung vom 23. August 1995 über die Beiträge der Gemeinden an die Kosten des öffentlichen Verkehrs (KBV) geregelt.

<sup>8</sup> Bei der Einwohnerzahl als Faktor für die Berechnung des Kostenverteilungsschlüssels wird davon ausgegangen, dass alle Einwohnerinnen und Einwohner über ein Grundangebot des öffentlichen Verkehrs im gesamten Kanton verfügen und dieses auch dann nutzen können, wenn sie sich weit entfernt von ihrem Wohnort befinden.

## Schätzung der ÖV-Punkte pro Gemeinde

Das Verkehrsangebot wird anhand der gewichteten Anzahl der Abfahrten von den Haltestellen festgelegt. Jede Abfahrt eines öffentlichen Verkehrsmittels von jeder Haltestelle im Gemeindegebiet wird mit einem Faktor gewichtet, der sich auf die Kategorie des Verkehrsmittels bezieht. Daraus ergibt sich die Anzahl der ÖV-Punkte pro Gemeinde. Der Kostenbeitrag der Gemeinden an den ÖV wird anhand der ÖV-Punkte (2/3) und der Einwohnerzahl (1/3) berechnet.

Die folgende Tabelle zeigt die geschätzten zusätzlichen ÖV-Punkte pro Gemeinden, die aus der Umsetzung des ÖV-Konzepts 2035 resultieren, sowie die prozentuale Veränderung gegenüber dem heutigen Total der ÖV-Punkte. Die Berechnung der ÖV-Punkte erfolgte anhand der während der Haupt- und Nebenverkehrszeiten festgelegten Taktzeiten auf der Basis des zukünftigen Angebots.

Gemeinden	ÖV-Punkte 2022	Differenz ÖV-Punkte 2035 - 2022			Differenz % 2035 - 2022
		Bus	Bahn	Total	
Aarberg	508	136	0	136	27%
Aegerten	198	152	0	152	77%
Bellmund	222	324	0	324	146%
Bienne	27'925	2'694	68	2'762	10%
Brügg BE	1'539	1'140	0	1'140	74%
Büetigen	60	76	0	76	127%
Bühl bei Aarberg	60	51	0	51	85%
Evilard (y.c. Macolin)	166	192	0	192	116%
Hermrigen	52	13	0	13	25%
Ipsach	434	241	272	513	118%
Jens	37	221	0	221	605%
Kappelen	85	102	0	102	120%
Lengnau BE*	466	286	0	286	61%
Lyss (y.c. Busswil BE)	2'216	930	0	930	42%
Meinisberg	253	266	0	266	105%
Merzligen	36	57	0	57	159%
Mörigen	216	0	136	136	63%
Nidau	1'929	858	272	1'130	59%
Orpund	390	446	0	446	114%
Orvin (y.c. Prés d'Orvin)	102	137	0	137	135%
Péry-La Heutte	215	-7	95	88	41%
Pieterlen*	323	209	0	209	65%
Port	372	117	0	117	31%
Romont BE	12	4	0	4	30%
Safnern	360	380	0	380	106%
Sauge	201	54	0	54	27%
Scheuren	54	114	0	114	213%
Schwadernau	80	95	0	95	119%
Sonceboz-Sombeval*	290	0	0	0	0%

Studen BE	548	342	0	342	62%
Sutz-Lattrigen	432	0	272	272	63%
Täuffelen	420	0	204	204	49%
Worben	325	380	0	380	117%
Total	40'522	10'069	1'319	11'388	28%

\*Die lokalen Linien in Sonceboz und Lengnau sind nicht in den zusätzlichen ÖV-Punkten eingerechnet, da sie ausserhalb des Studienperimeters liegen

### 7.3. Bus-Priorisierung

Um die Betriebsstabilität der Buslinien ebenfalls während der Hauptverkehrszeiten zu gewährleisten, aber auch ganz allgemein, um die Attraktivität des Netzes zu steigern, muss dem öffentlichen Verkehr eine höhere Priorität im Strassenverkehr eingeräumt werden. Diese Priorisierung kann durch verschiedene Massnahmen erfolgen. Dazu gehören:

- eine Busbevorzugung an lichtsignalgesteuerten Kreuzungen;
- eine von den Buslinien abhängige Anpassung des Vortrittsregimes an unregelmässigen Kreuzungen;
- die Einrichtung von separaten Busspuren;
- die Einführung von Bushaltestellen auf der Fahrbahn.

Diese Massnahmen können selbstverständlich kombiniert werden.

Innerhalb der Stadt Biel wurden bereits zahlreiche Priorisierungsmassnahmen getroffen oder sind in Planung, insbesondere im Rahmen des Richtplans verkehrlich flankierende Massnahmen zum Ostast der A5. Insbesondere sollen folgende Massnahmen umgesetzt werden:

- Neugestaltung der Nord- und Südachse
- Streckenabschnitt Mett
- Orpundstrasse
- Kreuzplatz
- Bahnhofgebiet.

Unter Berücksichtigung des Konzepts 2035 und der Funktionsfähigkeit des Strassennetzes werden die folgenden Streckenabschnitte als kritisch für die Betriebsstabilität und / oder die Attraktivität des ÖV-Angebots identifiziert.

- **Ipsach – Port – Brüggmoos / Bellmund – Nidau**

Im südlichen Teil der Agglomeration kommt es während der Hauptverkehrszeiten zu Stausituationen, vor allem mit Warteschlangen auf Portstrasse, Allmendstrasse, Ipsachstrasse, Huebstrasse und Hauptstrasse Nidau. Um ein reibungsloses Vorankommen der Linien 86 und 87, der zukünftigen Linie 1 sowie der zukünftigen Linie 11 zu gewährleisten, sind Massnahmen zur Buspriorisierung erforderlich.

Ein Verkehrsmanagement ist in Vorbereitung und wird mit dem ÖV-Konzept 2035 und den laufenden Abklärungen zu einem allfälligen Porttunnel abgestimmt

- **Bözingenfeld**

Die verstärkte Erschliessung des Bözingenfeldes durch den öffentlichen Verkehr wird besondere Massnahmen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs erfordern. Besondere Aufmerksamkeit sollte vor allem auf folgende Aspekte gerichtet werden:

- Aus- und Einfahrt auf die Autobahn der Linie 73 von / nach Reuchenette-Péry
- Aus- und Einfahrt auf die Autobahn der Linie 12 von / nach Brügg
- Vorankommen aller Linien auf der Zürichstrasse, insbesondere an der Kreuzung mit der Johann-Renfer-Strasse

- **Streckenabschnitt Seevorstadt und Neuenburgstrasse**

Die Taktverdichtung auf der Linie 7 nach Vingelz aber auch die Streckenführung der Linien 8, 70 und 71 via Spitalstrasse erfordert eine Priorisierung der Busse an der Kreuzung Seevorstadt / Viaduktstrasse, um während des ganzen Tages stabile Fahrpläne zu gewährleisten. Auf der Neuenburgstrasse stadteinwärts scheinen verstärkte Zufahrtskontrollen erforderlich zu sein.

## 7.4. Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und Infrastrukturen

Wie in allen Städten wird aus Gründen der Luftreinhaltung und des Lärmschutzes eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotte angestrebt. Das Klimaziel der Stadt Biel ist, dass bis 2040 alle fossil betriebenen Fahrzeuge durch solche mit erneuerbarem Antrieb ersetzt werden.

Folgende Betriebsarten sind zurzeit möglich:

- Trolleybusse: benötigen Oberleitungen auf der ganzen Strecke der Linie
- Batteriebetriebene Trolleybusse: können einen Teil der Strecke auch ohne Oberleitung zurücklegen
- Elektrobusse mit punktueller dezentraler Aufladung: Der Betrieb erfordert eine oder mehrere Ladestationen an der Endstation der Linie (wie z.B. bei der Linie 9 in Biel) oder auf der Strecke (z.B. TOSA-System)
- Elektrobusse mit zentraler Aufladung: Das Fahrzeug wird im Depot aufgeladen, wodurch die vom Fahrzeug zurückgelegte Strecke vor einer neuen Fahrt zum Depot begrenzt wird.

Im Jahr 2022 kommen im urbanen Netz der Stadt Biel drei Systeme zum Einsatz. Die Linie 1 wird mit herkömmlichen Trolleybussen betrieben. Die Linien 3 und 4 werden mit batteriebetriebenen Trolleybussen befahren. Auf der Linie 9 werden Elektrobusse mit dezentraler Aufladung eingesetzt (die Ladestation befindet sich an der Haltestelle «Schulen Linde»).

### Empfehlungen für das urbane Netz 2035

Angesichts der bestehenden Infrastruktur (Oberleitung) auf den drei strukturierenden Achsen des Netzes wird empfohlen, auf den Hauptlinien (Linien 1 bis 5 im Konzept 2035) weiterhin batteriebetriebene Trolleybusse einzusetzen. Dies erfordert den Ersatz der bestehenden Trolleybusflotte. Eine Erweiterung der Infrastruktur kann bei der Neugestaltung der Strassen in Betracht gezogen werden, wie z.B. auf der Bernstrasse.

Die für die Quartierlinien, die schnellen Linien und die Regionallinien verwendeten Technologien sollten bei der Erneuerung der Fahrzeuge nochmals geprüft werden.

## 7.5. Antwort auf die Ziele des Projekts «Regiotram»

Das Agglomerationsprogramm 1. Generation stützte sich auf die Verlängerung der Biel-Täuffelen-Ins-Bahnlinie (BTI) im Agglomerationskern in Form einer Tramlinie bis ins Bözingenfeld. Mit diesem Vorschlag sollten die folgenden Ziele erreicht werden:

- Verkürzung der Fahrzeiten zwischen dem südlichen Teil des Agglomerationskerns und dem rechten Ufer des Bielersees sowie dem Arbeitsschwerpunkt Bözingenfeld
- Erhöhung der Transportkapazitäten ins Bözingenfeld

Das ÖV-Konzept 2035 weist nach, wie diese beiden Zielsetzungen mit einer Weiterentwicklung des Busnetzes erreicht werden und erst noch das Angebot vielfältiger ausgestaltet werden kann.

### Reisezeit

Dank der schnellen, zwischen Bahnhof und Bözingenfeld eingerichteten Buslinie 10 kann die Fahrzeit um mehrere Minuten verkürzt werden. Ihre Reisezeit könnte sogar kürzer sein, als dies in den Planungsarbeiten für das Tram vorgesehen war. Die konkreten Verbesserungen werden in Kapitel 9 dargestellt.

### Angebotene Kapazität

Dank der Vielfalt der angebotenen Linien kann die Transportkapazität zu den Arbeitsschwerpunkten der Agglomeration, insbesondere zum Bözingenfeld, gestärkt werden. Durch diese Stärkung wird zudem eine Diversifizierung des Angebots ermöglicht, die der Nachfrage auf mehreren Korridoren und nicht nur auf der zentralen Achse gerecht wird. Folgende Angebote werden entwickelt:

- Verlängerte Linie 1, die eine direkte Verbindung zwischen der Nordachse und dem Bözingenfeld anbietet
- Linie 5, die eine direkte Verbindung zwischen der Südachse und dem Bözingenfeld anbietet
- Linie 10, die eine schnelle Verbindung vom Stadtzentrum und von der Achse Grenchen ins Bözingenfeld bietet
- Neugestaltete Linie 73, die zu den Hauptverkehrszeiten im Halbstundentakt eine Verbindung von Reuchenette-Péry und neu auch von der Achse Meinisberg bietet
- Linien 86+87, die eine Verbindung zwischen der zentralen Achse und den Stadien anbieten und zu den Hauptverkehrszeiten bis Centre Boujean verlängert werden können.

Die Transportkapazitäten, die das ÖV-Konzept 2035 Richtung Bözingenfeld vorsieht, werden nachstehend beschrieben. Hierbei handelt es sich um eine theoretische Kapazität, da die Linien auch von anderen Personen genutzt werden. Dies ist insbesondere bei der Linie 1 der Fall, die noch zahlreiche andere Funktionen im Agglomerationskern erfüllt. Es sei jedoch darauf hingewiesen, dass die Nutzerinnen und Nutzer, die ins Bözingenfeld unterwegs sind, grösstenteils in die entgegengesetzte Richtung der anderen Personen fahren (morgens ins Stadtzentrum und abends zurück), was eine einigermassen ausgewogene Nutzung der Kapazitäten ermöglicht.

Linie	Fahrzeuge	Passagiere / Fahrzeug	Fahrten / Stunde	Stundenkapazität
1	24 m	140	8	1120
5	18 m	100	4	400
10 (von Zentrum)	18 m	100	4	400
10 (von Grenchen)	24 m	140	4	280
12	18 m	100	2	200
73 (von Orpund)	18 m	100	2	200
73 (von Péry)	18 m	100	2	200
86 + 87	18 m	100	4	400
S-Bahn	Flirt, 2 Züge	~800	2	1600
<b>Total</b>				<b>4800</b>

Die Stundenkapazität stellt die Gesamtkapazität der Fahrzeuge dar, die das Bözigenfeld bedienen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass ein Teil der Passagiere vor oder nach dem Bözigenfeld ein- oder aussteigt. Die nutzbare Kapazität ist daher geringer und wird auf 2/3 der Gesamtkapazität geschätzt (ca. 3'200 Personen pro Stunde).

Während der Hauptverkehrszeit könnte die Nachfrage in Richtung Bözigenfeld bis 2035 je nach Entwicklungspotenzial der Arbeitszone und den Zielen der Verkehrsverlagerung auf 3'200 Personen pro Stunde ansteigen. Das vorgeschlagene Angebot ermöglicht es also, diese Nachfrage zu befriedigen. Das Konzept 2035 beinhaltet eine grössere Auswahl an Ost-West-Verbindungen ins Bözigenfeld als das Regiotram. Es ist ausserdem flexibler, da die Taktzeiten entsprechend der Nachfrage auf den verschiedenen Linien angepasst werden können. Es besteht vor allem die Möglichkeit, den Takt entweder auf den strukturierenden Linien oder auf den schnellen Linien zu verdichten (insbesondere Linie 10). Zudem lässt sich das Strassen-Rollmaterial (Busse und Trolleybusse) besser an die sich wandelnde Nachfrage anpassen als das Schienen-Rollmaterial.

### Weitere Diversifizierung und Optimierung dank S-Bahn

Mit dem Ausbau des S-Bahn-Angebots gemäss «Vision S-Bahn Biel 2045» (Kap. 6.3) kommt das Bözigenfeld zudem in den Genuss weiterer Verbindungen aus dem Agglomerationskern und der gesamten Region mit grosser Kapazität und attraktiven Reisezeiten. Die schweizweit erprobte Komplementarität zwischen Bahn und Bus eröffnet eine Reihe von Lösungsmöglichkeiten, mit denen sich die Zielsetzungen des Regiotrams optimal erreichen lassen, wobei die Kapazitäten grösser, die Verbindungen schneller und die Fahrplandichte grösser sind als auf den Hauptverkehrsachsen.

Dazu kommt ein Paradigmenwechsel bei der Stadtplanung Biel: Die Siedlungsentwicklung geht nicht mehr von starkem Wachstum auf dem rechten Seeufer aus, sondern von einer Verdichtung des Agglomerationskerns. Dieser Wandel ist sowohl im ÖV-Angebot gemäss ÖV-Konzept 2035 als auch in der «Vision S-Bahn Biel 2045» berücksichtigt. Beide Planungsinstrumente sind so ausgestaltet, dass sie Flexibilität zulassen, Ressourcen sparen und sich rasch umsetzen lassen. Bei Bedarf lässt sich das Angebot (Kapazität und Streckenführung) für besonders belastete Zentren und Achsen schnell anpassen.

## 7.6. Fahrzeugaufkommen in der Bahnhofstrasse

Die Stadt Biel hat sich zum Ziel gesetzt, die Attraktivität ihres Stadtzentrums zu verbessern, wobei die Erreichbarkeit mit dem öffentlichen Verkehr ein wesentlicher Faktor ist. Sie möchte jedoch verhindern, dass die Zahl der Fahrzeuge zunimmt, die auf der Bahnhofstrasse unterwegs sind, um die Aufenthaltsqualität in dieser Einkaufsmeile zu gewährleisten.

Im Jahr 2021 verkehrten auf der Bahnhofstrasse während der Hauptverkehrszeiten auf dem Abschnitt Zentralplatz – General-Guisan-Platz 76 Stadtbusse pro Stunde sowie 12 Regionalbusse in beide Richtungen (insgesamt 88 Fahrzeuge pro Stunde).

Das ÖV-Konzept 2035 sieht vor, dass während der Spitzenverkehrszeit auf der Bahnhofstrasse auf dem Abschnitt Zentralplatz – General-Guisan-Platz 56 Stadtbusse und 16 Regionalbusse in beide Richtungen (insgesamt 72 Fahrzeuge pro Stunde) unterwegs sind.

Obwohl die Erschliessung der Agglomeration insgesamt verbessert wird, ermöglicht das Konzept 2035, den öffentlichen Verkehr auf der Bahnhofstrasse zu reduzieren (von 88 auf 72 Busse pro Stunde in beide Richtungen).

## **8. Fazit der Verbesserungen**

Das Konzept öffentlicher Verkehr 2035 der Agglomeration Biel beruht auf dem gemeinsamen Willen der Regionalen Verkehrskonferenz Biel – Seeland – Berner Jura (RVK 1) und der Stadt Biel, die Rolle des öffentlichen Verkehrs für die Mobilität der Stadt, der Agglomeration und der Region zu stärken. Zu diesem Zweck wurden Ziele für die Erschliessung (Takt und Entfernungen zu den Haltestellen) und die Erreichbarkeit (vor allem Reisezeiten) für die unterschiedlichen Agglomerationsräume festgelegt (siehe Kapitel 2).

Eine gründliche Analyse der aktuellen Funktionsweise (Stand 2021) des regionalen sowie des urbanen Netzes im Hinblick auf die Erschliessungsziele hat es ermöglicht, die Herausforderungen für die Verbesserung oder Umstrukturierung des Angebots zu identifizieren.

## 8.1. Verbesserungen im regionalen Netz

### Achsen Leubringen und Frinvillier

Neue Direktverbindungen werden eingerichtet:

- Orvin verfügt über eine Verbindung zur Standseilbahn in Leubringen (Linie 70)
- Romont und Sauge verfügen über eine Verbindung nach Orvin (Linie 71)

Die Taktdichte wird erhöht:

- Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten in Romont und La Sauge (jeder zweite Bus fährt nach Biel, der andere verkehrt als Zubringer zum Bahnhof Frinvillier)
- Halbstundentakt während der Hauptverkehrszeiten zwischen Les Prés-d'Orvin und Biel
- Halbstundentakt zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Bahnhof Reuchenette-Péry (mit Abstimmung der Fahrpläne zwischen den beiden Bahnprodukten) und Bözingenfeld.

Damit wird auf die wichtigsten Herausforderungen für die Verbesserung des Angebots reagiert. Ein Nachteil des Konzepts besteht darin, dass die Nutzerinnen und Nutzer aus Romont und Plagne während der Nebenverkehrszeiten auf den Zug umsteigen müssen, was durch eine grössere Angebotsstabilität und eine deutliche Verbesserung zu den Hauptverkehrszeiten ausgeglichen wird.

### Achse Grenchen

In Lengnau und Pieterlen wird eine neue Direktverbindung auf der Bielstrasse und der Solothurnstrasse geschaffen (die Linie 10 – ehem. 34 – verkehrt auf einem direkten Trassee nördlich der Bahnlinie). Eine Erweiterung des lokalen Netzes von Grenchen ermöglicht eine strukturiertere Erschliessung von Lengnau Süd und Pieterlen.

Damit wird auf die Herausforderung reagiert, die heutige Linie 34 zu vereinfachen und ihre Lesbarkeit zu verbessern.

## **Achse Orpund**

Neue Direktverbindungen werden eingerichtet:

- Direktverbindung zu den Hauptverkehrszeiten zwischen Orpund und Bözingenfeld dank Neugestaltung der Linie 73.

Die Taktdichte wird erhöht:

- Viertelstundentakt zwischen Orpund und dem Stadtzentrum (und später bis Meisberg).
- Halbstundentakt auf der Linie 75.

Gewisse Verbindungen werden vereinfacht:

- Scheuren und Schwadernau erhalten zu den Hauptverkehrszeiten einfachere Verbindungen Richtung Bözingenfeld, mit Umsteigen auf die Linie 73. Zudem bietet die Linie 75 in Brugg einen besseren Anschluss an die S-Bahnlinie S3 nach Bern.

Damit wird auf die wichtigste Herausforderung reagiert, die Taktdichte zwischen Orpund und dem Stadtzentrum zu erhöhen. Einige Fahrten ab den Gemeinden Schwadernau und Scheuren werden kürzer.

## **Achse Lyss**

Neue Verbindungen werden geschaffen:

- Neue Linie Lyss – Buswil - Studen mit Umsteigen auf die Bahn in Studen
- Erschliessung des Quartiers «Bärgli» in Aegerten

Die Taktdichte wird erhöht:

- Viertelstundentakt auf der Linie 74
- Halbstundentakt zwischen Brugg und den Gemeinden Scheuren und Schwadernau mit Umsteigen auf den Zug in Brugg
- Halbstundentakt zwischen Studen, Buswil und Lyss über Studengrien.

Durch eine Reorganisation der Linien, die auch eine neue flächendeckende Versorgung ermöglicht, wird auf die wichtigste Herausforderung reagiert, die Taktdichte zu erhöhen (um die Erschliessungsziele zu erreichen).

## **Achsen Bellmund**

Die Taktdichte wird erhöht:

- Viertelstundentakt Biel – Bellmund, die Linien 87 und 87 fahren abwechselnd
- Halbstundentakt auf der Achse Bellmund – Jens – Lyss

Neue Reiseziele ohne Umsteigen:

- Das neue Fahrplankonzept wird genutzt, um die Linien im Agglomerationskern zu verlängern, was umsteigefreie Verbindungen bis in Stadtzentrum und sogar bis ins Bözingenfeld ermöglicht.

Damit wird auf die Herausforderung reagiert, die Taktdichte zu vereinheitlichen und zu vereinfachen, und es werden neue Direktverbindungen möglich.

## 8.2. Verbesserungen im urbanen Netz

### Mehr Direktverbindungen und Durchmesserlinien im Agglomerationskern

Das Konzept 2035 ermöglicht eine Diversifizierung der Durchmesserlinien, die durch das Bahnhofgebiet führen.

- Die strukturierende Linie 1: Brüggmoos – Nordachse – Bözingenfeld; sie bietet insbesondere eine Verbindung zwischen dem Stadtzentrum und dem zukünftigen Spitalzentrum
- Linien 4 und 5: Nidau (zwei Achsen) – Südachse – Mett – Bözingenfeld / Geyisried; sie bieten insbesondere eine neue Direktverbindung zwischen der Südachse und dem Zentralplatz; Linie 5 bedient Nidau Römerstrasse
- Linien 6 und 8: Die neue Linienführung im Stadtzentrum bietet neue Direktverbindungen zwischen den Quartieren, insbesondere zwischen Altstadt und Kongresshaus, die nicht durch das Bahnhofgebiet führen
- Linie 7: Vingelz – Bahnhof – Zentralplatz – Beaumont; schnellere Fahrt von Vingelz zum Bahnhof, bietet neue Verbindungen in der Innenstadt und übernimmt die Erschliessung des Beaumont-Quartiers
- Linien 72: Mett – Zentralplatz – Schiffländte
- Linien 86 und 87: Bellmund – Zentralplatz – Bözingen – Bözingenfeld

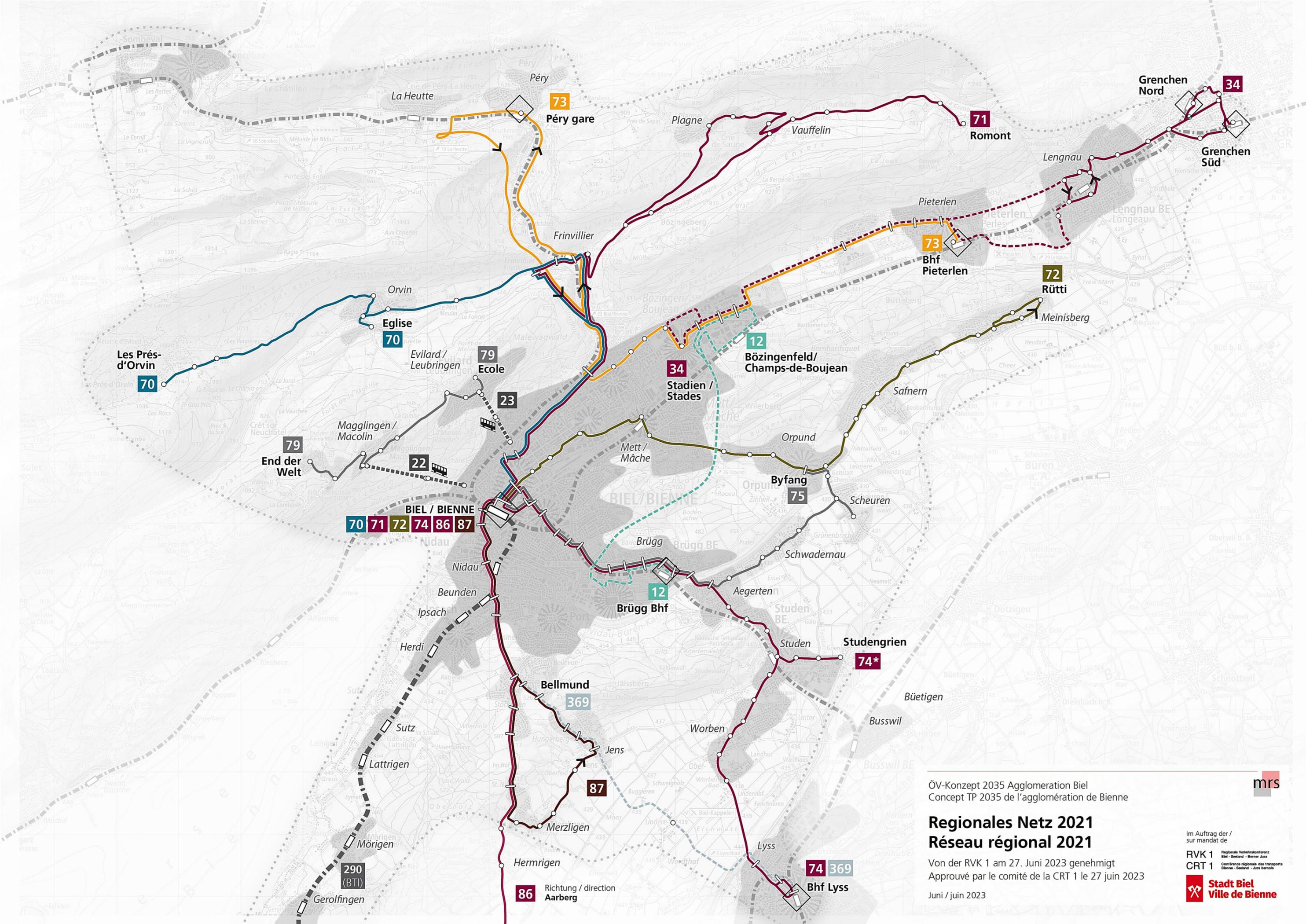
### Verkürzung der Reisezeiten im Agglomerationskern

Das Konzept 2035 ermöglicht eine Verkürzung der Reisezeiten im Agglomerationskern, insbesondere durch weniger Umsteigevorgänge und die schnelleren Nord-Süd-Verbindungen dank einer direkteren Linienführung (hauptsächlich Linie 10 Richtung Bözingenfeld).

Die Reisezeiten auf fünf repräsentativen Strecken des Agglomerationskerns verändern sich wie folgt:

- Strecke Bahnhof Biel – Bözingenfeld (Rolex): Mit der neuen Linie 10 verkürzt sich die Reisezeit von derzeit 18 Minuten (laut offiziellem Kursbuch) auf etwa 15 Minuten (Gewinn etwa 15%).
- Strecke Ipsach Herdi – Bözingenfeld (Rolex): Mit einer bequemen Umsteigemöglichkeit in Nidau verkürzt sich die Reisezeit von derzeit 29 bis 34 Minuten (je nach Verbindung) auf etwa 27 Minuten (Gewinn 2 bis 7 Minuten).
- Strecke Ipsach – Brüggmoos: Mit der neuen Tangentialverbindung verkürzt sich die Reisezeit von derzeit 22 Minuten (beste Verbindung) auf etwa 11 Minuten (Gewinn 50%).
- Strecke Port – Bözingenfeld (Rolex): Die Reisezeit verkürzt sich von derzeit 37 bis 42 Minuten (mit der besten Verbindung) auf etwa 27 Minuten mit Umsteigen in Nidau (Gewinn 27%).

# Anhänge



ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel  
 Concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne



**Regionales Netz 2021**  
**Réseau régional 2021**

Von der RVK 1 am 27. Juni 2023 genehmigt  
 Approuvé par le comité de la CRT 1 le 27 juin 2023

Juni / juin 2023

im Auftrag der /  
 sur mandat de  
 RVK 1  
 CRT 1  
 Regionale Verkehrskonferenz  
 Biel - Seeland - Berner Jura  
 Confédération régionale des transports  
 Bienne - Seeland - Jura bernois  
**Stadt Biel**  
**Ville de Bienne**

**86** Richtung / direction  
 Aarberg

**74 369**  
 Bhf Lyss

**70 71 72 74 86 87**  
 BIEL / BIENNE

**34**  
 Stadien / Stades

**34**

**72**  
 Rütli

**73**  
 Bhf Pieterlen

**12**  
 Bözingenfeld/  
 Champs-de-Boujean

**79**  
 Ecole

**70**  
 Eglise

**73**  
 Péry gare

**70**  
 Les Prés-d'Orvin

**79**  
 End der Welt

**369**  
 Bellmund

**87**  
 Merzlingen

**74\***  
 Studengrien

**290**  
 (BTI)  
 Gerolfingen

**12**  
 Brugg Bhf

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

**369**

**86**

**74**

**86**

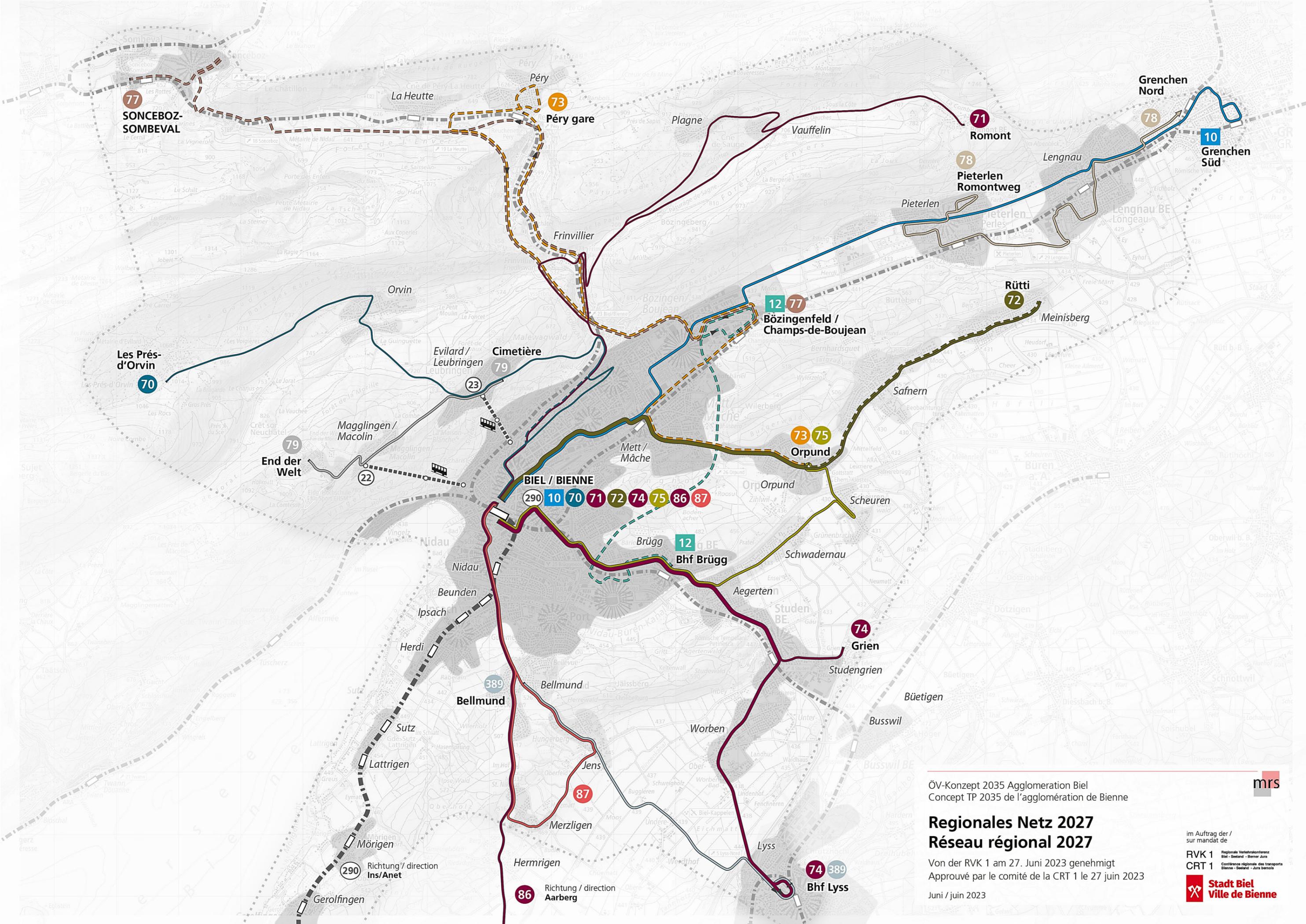
**369**

**86**

**74**

**86**

**369**



**77**  
SONCEBOZ-  
SOMBEVAL

**73**  
Péry gare

**71**  
Romont

**78**  
Grenchen  
Nord

**10**  
Grenchen  
Süd

**78**  
Pieterlen  
Romontweg

**12 77**  
Bözigenfeld /  
Champs-de-Boujean

**72**  
Rütli

**70**  
Les Prés-  
d'Orvin

**79**  
Cimetière

**79**  
End der  
Welt

**73 75**  
Orpund

**BIEL / BIENNE**

**290 10 70 71 72 74 75 86 87**

**12 g BE**  
Bhf Brugg

**74**  
Grien

**389**  
Bellmund

**87**  
Merzligen

**74 389**  
Bhf Lyss

**290** Richtung / direction  
Ins/Anet

**86** Richtung / direction  
Aarberg

ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel  
Concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne



**Regionales Netz 2027**  
**Réseau régional 2027**

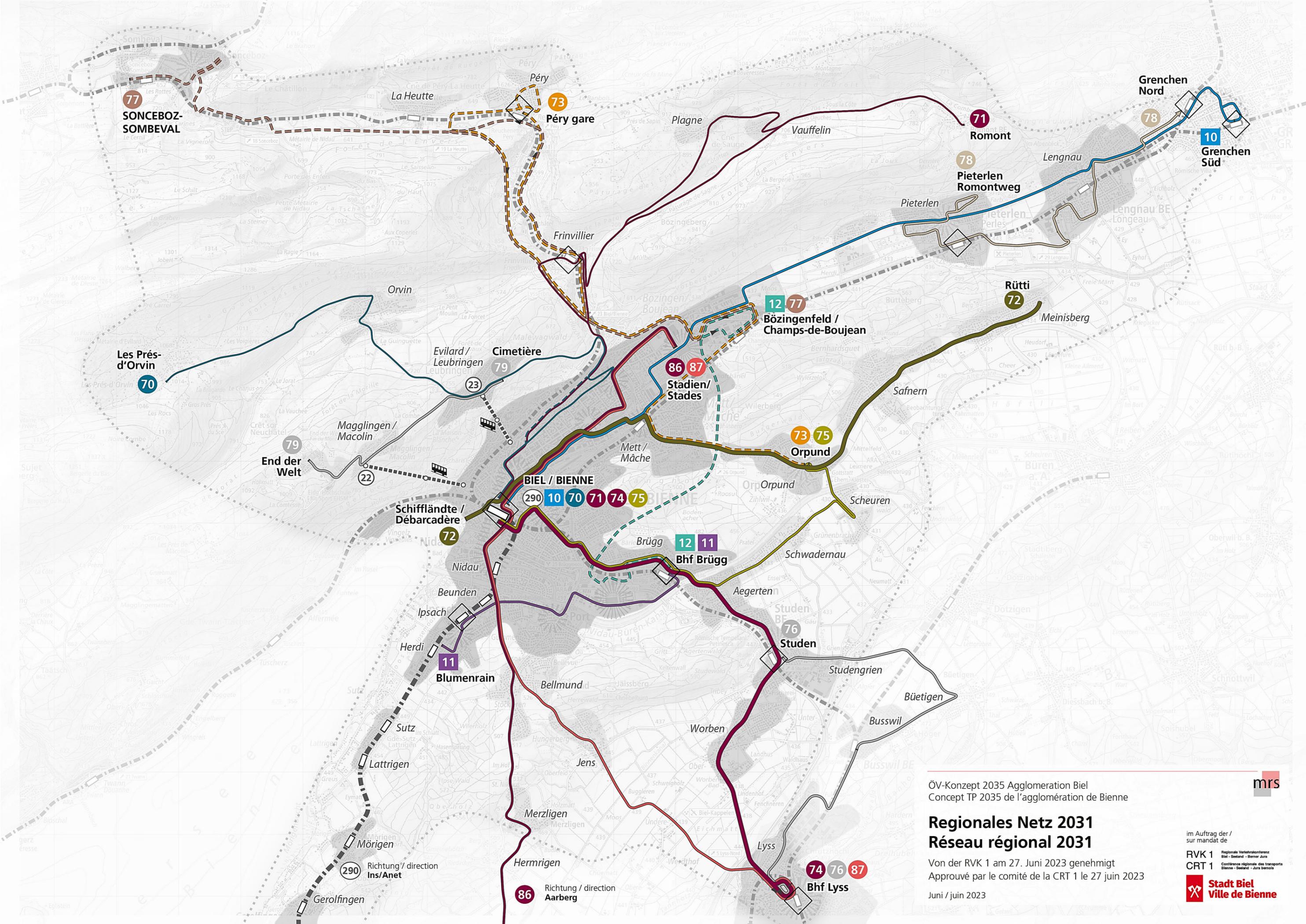
Von der RVK 1 am 27. Juni 2023 genehmigt  
Approuvé par le comité de la CRT 1 le 27 juin 2023

Juni / juin 2023

im Auftrag der /  
sur mandat de

RVK 1 Regionale Verkehrskonferenz  
CRT 1 Biel - Seeland - Berner Jura  
Conférence régionale des transports  
Bienne - Seeland - Jura bernois





ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel  
 Concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne

**Regionales Netz 2031**  
**Réseau régional 2031**

Von der RVK 1 am 27. Juni 2023 genehmigt  
 Approuvé par le comité de la CRT 1 le 27 juin 2023

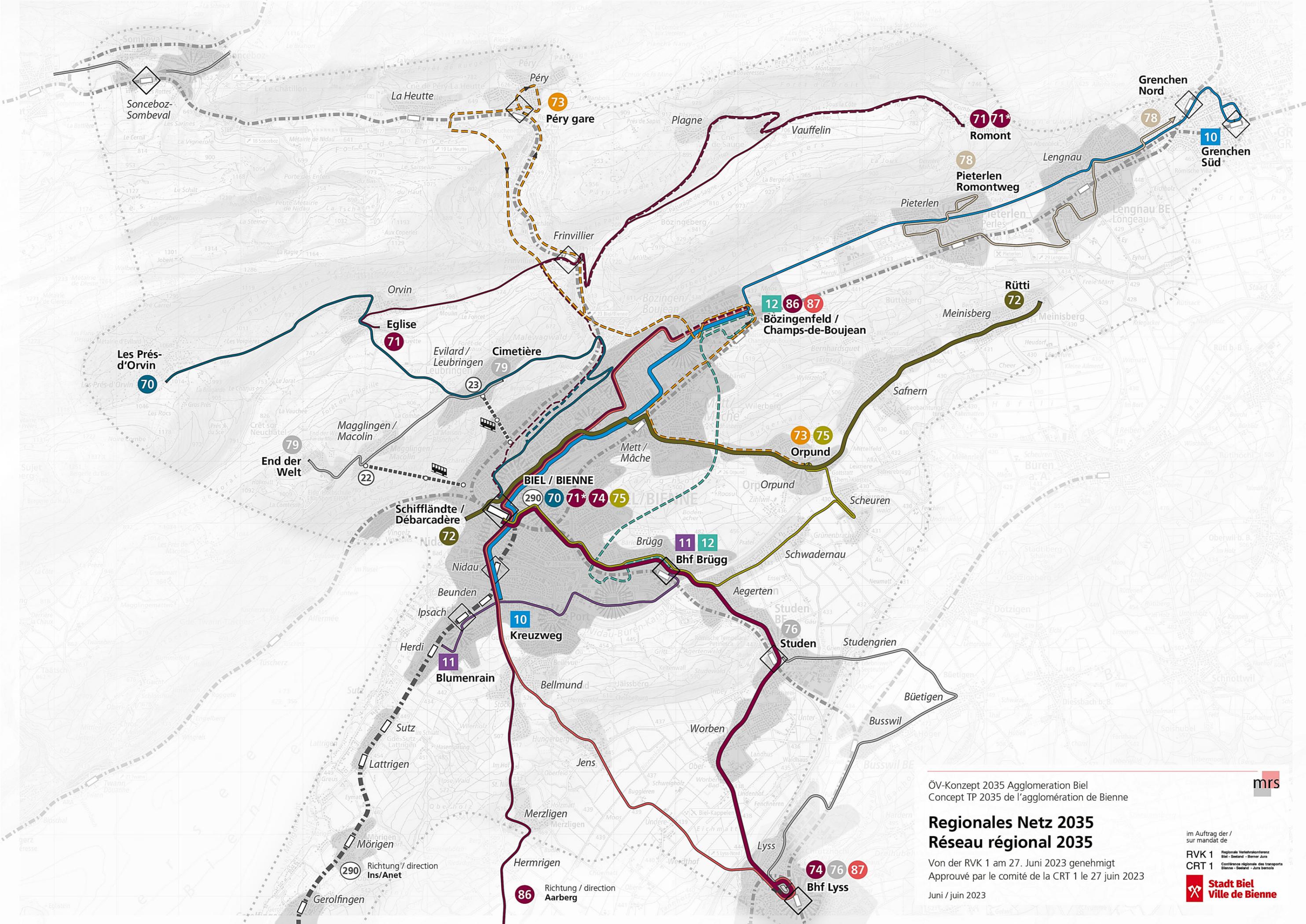
Jun / juin 2023

im Auftrag der /  
 sur mandat de

RVK 1 Regionale Verkehrskonferenz  
 CRT 1 Biel - Seeland - Berner Jura  
 Confédération régionale des transports  
 Bienne - Seeland - Jura bernois

**Stadt Biel**  
**Ville de Bienne**

mrs



ÖV-Konzept 2035 Agglomération Biel  
 Concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne



## Regionales Netz 2035 Réseau régional 2035

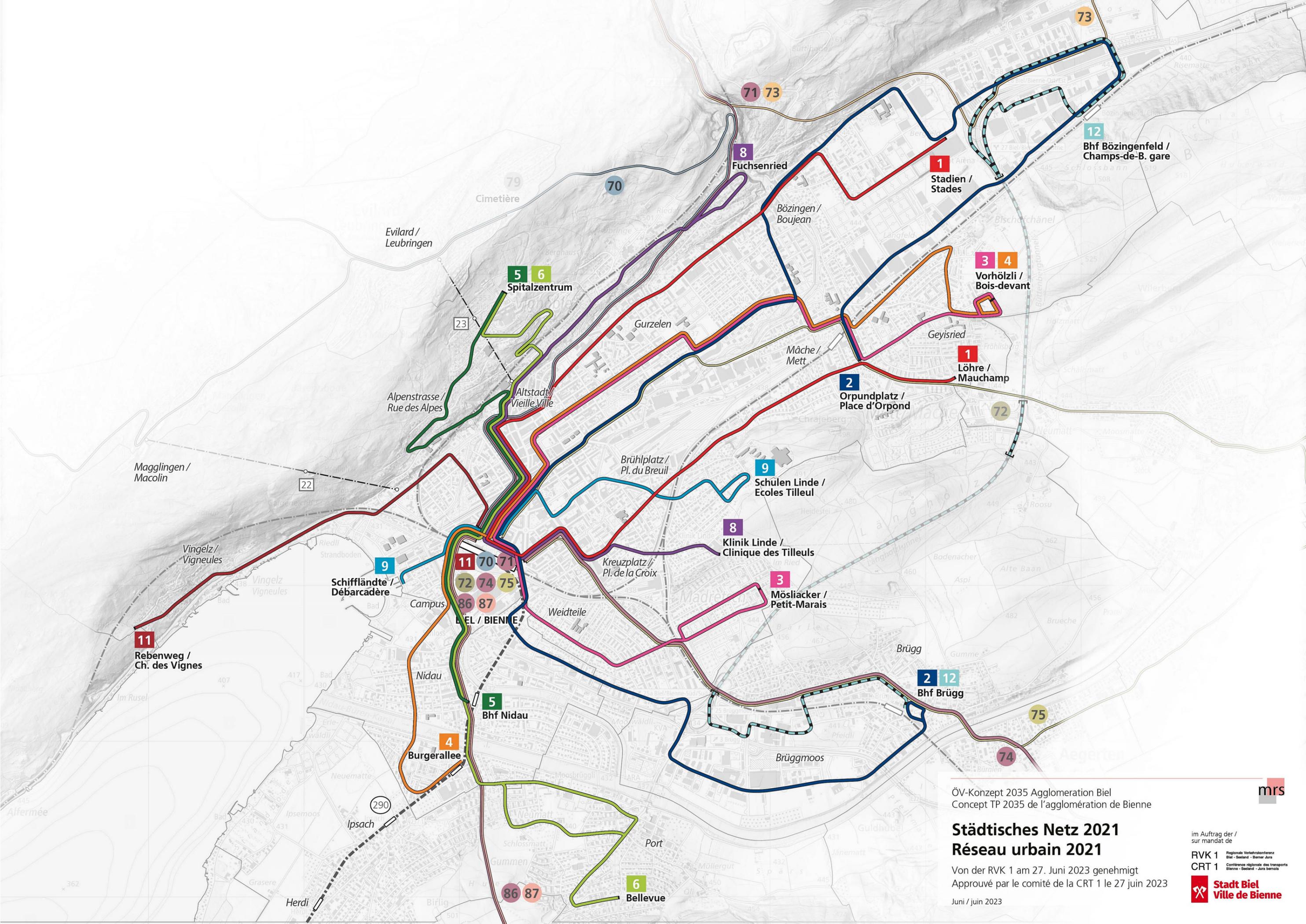
Von der RVK 1 am 27. Juni 2023 genehmigt  
 Approuvé par le comité de la CRT 1 le 27 juin 2023

Juni / juin 2023

im Auftrag der /  
 sur mandat de

RVK 1 Regionale Verkehrskonferenz  
 CRT 1 Biel - Seeland - Berner Jura  
 Confédération régionale des transports  
 Bienne - Seeland - Jura bernois





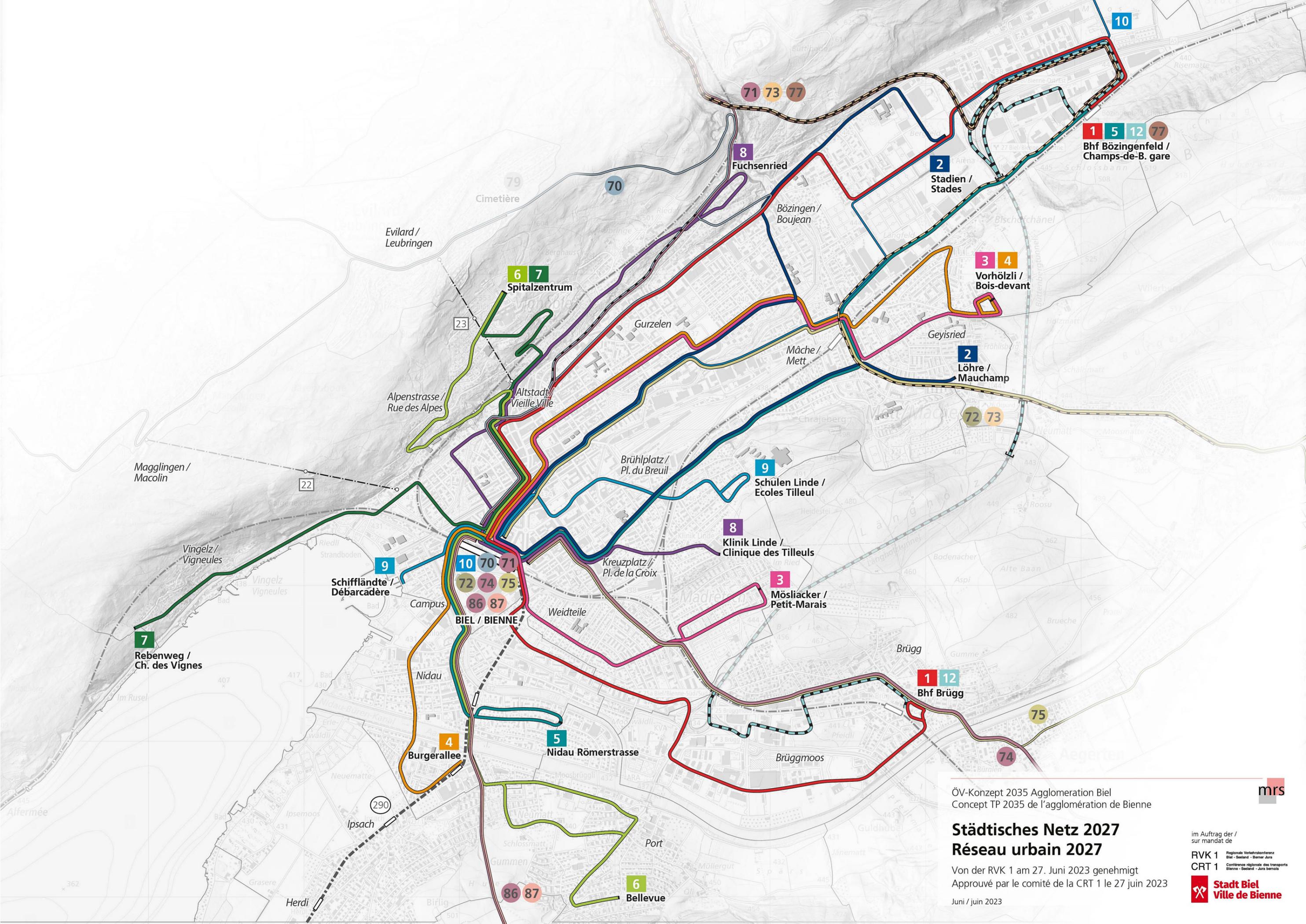
ÖV-Konzept 2035 Agglomération Biel  
 Concept TP 2035 de l'agglomération de Biennet



**Städtisches Netz 2021**  
**Réseau urbain 2021**

Von der RVK 1 am 27. Juni 2023 genehmigt  
 Approuvé par le comité de la CRT 1 le 27 juin 2023  
 Juni / juin 2023

im Auftrag der /  
 sur mandat de  
 RVK 1  
 CRT 1  
 Regionale Verkehrskonferenz  
 Biel - Seeland - Berner Jura  
 Confédération régionale des transports  
 Biennet - Seeland - Jura bernois  
**Stadt Biel**  
**Ville de Biennet**



ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel  
 Concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne



### Städtisches Netz 2027 Réseau urbain 2027

Von der RVK 1 am 27. Juni 2023 genehmigt  
 Approuvé par le comité de la CRT 1 le 27 juin 2023

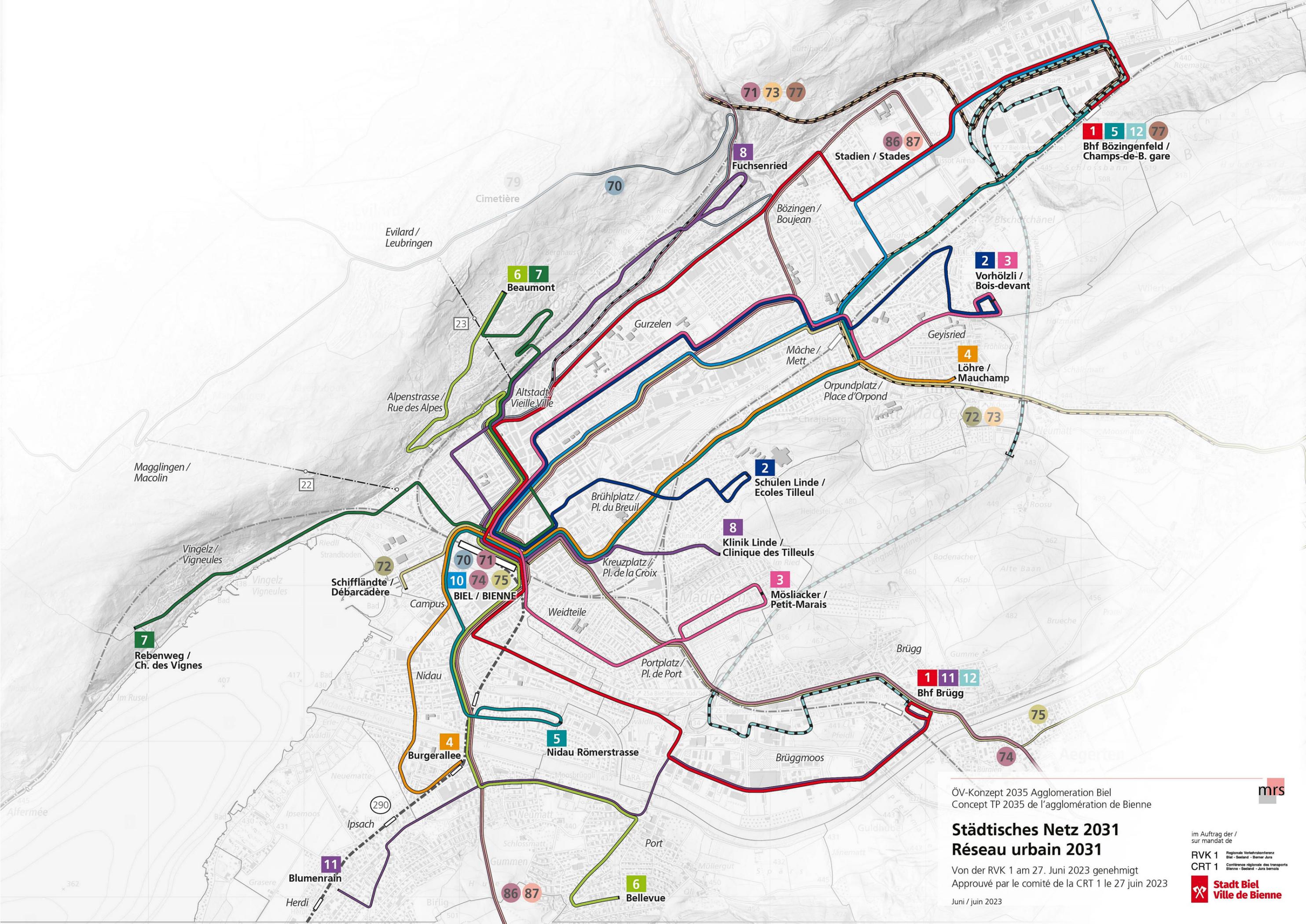
Juni / juin 2023

im Auftrag der /  
 sur mandat de

RVK 1  
 CRT 1

Regionale Verkehrskonferenz  
 Biel - Seeland - Berner Jura  
 Confédération régionale des transports  
 Bienne - Seeland - Jura bernois

**Stadt Biel  
 Ville de Bienne**



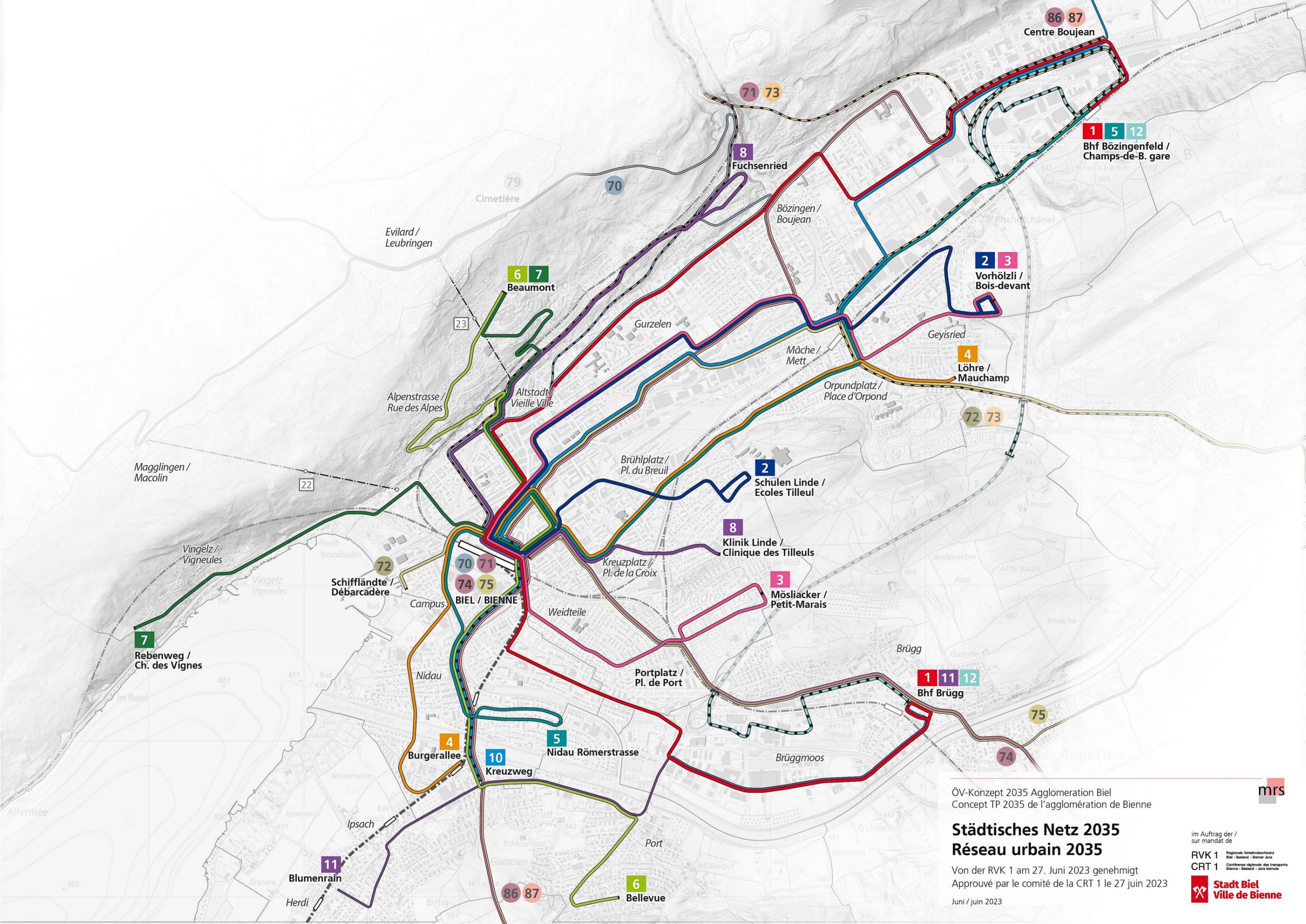
ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel  
 Concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne



### Städtisches Netz 2031 Réseau urbain 2031

Von der RVK 1 am 27. Juni 2023 genehmigt  
 Approuvé par le comité de la CRT 1 le 27 juin 2023  
 Juni / juin 2023

im Auftrag der /  
 sur mandat de  
 RVK 1 Regionale Verkehrskonferenz  
 Biel - Seeland - Berner Jura  
 CRT 1 Confédération régionale des transports  
 Bienne - Seeland - Jura bernois



ÖV-Konzept 2035 Agglomération Biel  
 Concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne



### Städtisches Netz 2035 Réseau urbain 2035

Von der RVK 1 am 27. Juni 2023 genehmigt  
 Approuvé par le comité de la CRT 1 le 27 juin 2023

Juni / juin 2023

im Auftrag der /  
 sur mandat de

RVK 1  
 CRT 1

Regionale Verkehrskonferenz  
 Biel - Seeland - Berner Jura  
 Confédération régionale des transports  
 Bienne - Seeland - Jura bernois

**Stadt Biel  
 Ville de Bienne**

- Légende**
- Chiffres en rouge : calculé (par exemple heure d'arrivée sur la base du temps de trajet)
  - Chiffres en noir : durée (temps de trajet, ou heure précisée pour une correspondance)

Horaire ferroviaire Jura bernois selon étude sma 2021

