

Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne

Konzept öffentlicher Verkehr 2035 Agglomeration Biel

Rapport de participation **Mitwirkungsbericht**

Approuvé par le comité de la CRT 1 le 27 juin 2023
Genehmigt vom Vorstand der RVK 1 am 27. Juni 2023

Impressum

Mandantes

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

Ville de Bienne, Urbanisme

Direction de projet

Thomas Berz, CRT 1 (Secrétariat Seeland)

Fanny Farron, RVK 1 (Secrétariat Jura bernois)

Daniel Girardin, Ville de Bienne, Urbanisme

Groupe d'accompagnement

Florence Schmoll, Ville de Bienne, Urbanisme

Roger Racordon, Ville de Bienne, Infrastructures

Michael Knecht, Canton de Berne, Office des transports publics et de la coordination des transports

Kilian Constantin, Canton de Berne, Office des transports publics et de la coordination des transports

Heinrich Matter, Aare Seeland mobil

Roland Graber, CarPostal

Bernd Leckebusch, Transports publics biennois

Andreas Mächler, Transports publics biennois

Elaboration

mrs partner sa, Zurich

Benoît Ziegler, Andreas Bernhardsgrütter

Impressum

Auftraggeberinnen

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

Bearbeitung

mrs partner ag, Zürich

Benoît Ziegler, Andreas Bernhardsgrütter

Sommaire

Procédure de participation publique	4
Changements apportés au concept suite à la procédure de participation publique	6
Remarques générales.....	8
Jura bernois	17
Axes Evilard	17
Axes Frinvillier.....	19
Axe régional rapide Péry - Champs-de-Boujean.....	21
Axe Granges.....	22
Axes Orpond	25
Axes Lyss.....	27
Axes Bellmund	28
Axe rive droite du lac	29
Axe rapide Brügg - Champs-de-Boujean ..	30
Axe fort nord	31
Axe fort central.....	34
Axe fort sud.....	35
Axe fort Nidau	37
Axe rapide urbain.....	38
Tangente Ipsach-Port-Brügg.....	41
Lignes de quartier	42

Inhaltsverzeichnis

Öffentliche Mitwirkung.....	4
Änderungen im ÖV-Konzept aufgrund des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens.....	6
Allgemeine Bemerkungen	8
Berner Jura	17
Achsen Leubringen	17
Achsen Frinvillier.....	19
Regionale Schnellachse Péry-Bözingenfeld	21
Achse Grenchen	22
Achsen Orpund	25
Achsen Lyss.....	27
Achsen Bellmund	28
Achse rechtes Seeufer.....	29
Schnellachse Brügg–Bözingenfeld	30
Hauptachse Nord	31
Hauptachse Zentrum.....	34
Hauptachse Süd.....	35
Hauptachse Nidau.....	37
Urbane Schnellachse	38
Tangente Ipsach–Port–Brügg	41
Quartierlinien.....	42

Procédure de participation publique

But

Informier la population et récolter les avis publics.

Concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne

La Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois (CRT 1) et la Ville de Bienne ont élaboré ensemble un concept pour l'amélioration et le développement futur des transports publics dans l'agglomération de Bienne, le « Concept transports publics 2035 de l'agglomération de Bienne ». Ce concept montre comment les transports publics peuvent relever les défis de l'avenir et devenir plus attrayants. Il couvre l'espace de l'agglomération de Bienne avec ses lignes de bus urbaines et régionales ainsi que les lignes de train à destination de Sonceboz-Sombeval, Granges et Lyss et le long de la rive droite du lac de Bienne jusqu'à Täuffelen.

Procédure d'information et de participation publique

La procédure d'information et de participation publique relative au concept TP 2035 de l'agglomération de Bienne s'est déroulée du 17 novembre 2022 au 17 février 2023. Durant ce délai, la Conférence régionale des transports Bienne-Seeland-Jura bernois et le Département de l'urbanisme ont mis en consultation les documents de planification (rapport et plan) en version papier à la rue Centrale 49 à Bienne, ainsi qu'en version numérique sur le site Internet tp2035.ch. La publication est parue dans la Feuille officielle de Bienne/Evilard du 22 novembre 2022.

Prises de position

Dans le cadre de la procédure de participation, 87 communes, organisations et personnes privées ont déposé un avis.

- 25 communes : Bellmund, Bienne, Brügg, Diessbach, Evilard, Champion, Anet, Jens, La Neuveville, Longeau, Lyss, Nidau, Orpond, Perles, Port, Rüti bei Büren, Saint-Imier, Safnern, Schwadernau, Studen, Sutz-Lattrigen,

Öffentliche Mitwirkung

Ziel

Die Bevölkerung informieren und die Meinung der Öffentlichkeit einholen.

ÖV-Konzept 2025 Agglomeration Biel

Die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura (RVK 1) und die Stadt Biel haben gemeinsam ein Konzept zur Optimierung und künftigen Entwicklung des ÖV-Netzes in der Agglomeration Biel erarbeitet: das «ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel». Dieses Konzept zeigt auf, wie der öffentliche Verkehr attraktiver und für die Herausforderungen der Zukunft fit gemacht werden kann. Das Konzept deckt den Raum der Agglomeration Biel ab samt den urbanen und regionalen Buslinien sowie den Bahnlinien bis Sonceboz-Sombeval, Grenchen und Lyss wie auch entlang des rechten Bielerseeufers bis Täuffelen.

Öffentliche Mitwirkung

Die öffentliche Mitwirkung zum ÖV-Konzept 2035 Agglomeration Biel erfolgte vom 17. November 2022 bis 17. Februar 2023. In diesem Zeitraum legten die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura und die Abteilung Stadtplanung die Planungsunterlagen (Bericht und Pläne) in Papierform an der Zentralstrasse 49 in Biel auf und stellten sie in digitaler Form auf der Website öv2035.ch bereit. Ausserdem wurde das Verfahren am 22. November 2022 im Amtlichen Anzeiger Biel/Leubringen publiziert.

Eingaben

Im Rahmen der Mitwirkung haben 87 Gemeinden, Organisationen und Privatpersonen eine Eingabe eingereicht:

- 25 Gemeinden: Bellmund, Biel, Brügg, Diessbach, Evilard, Gampelen, Ins, Jens, La Neuveville, Lengnau, Lyss, Nidau, Orpund, Pieterlen, Port, Rüti bei Büren, Saint-Imier, Safnern, Schwadernau, Studen, Sutz-Lattrigen, Täuffelen-

- Täuffelen-Gerolfingen, Tavannes, Douanne-Daucher, Worben
- 8 organisations et associations : Coopérative Migros Aare, Les Verts Bienne, CITraP Berne, Parc Chasseral, Fédération suisse des aveugles et malvoyants Section Biel/Bienne-Jura Bernois, TCS Section Biel/Bienne-Seeland, ATE Groupe régional Bienne-Seeland-Jura bernois, Guilde de Vigneules
 - 3 entreprises de transport : Aare Seeland mobil AG, CarPostal SA, Transports publics biennois
 - 51 personnes privées

Accueil favorable

Le concept TP 2035 a reçu un accueil largement favorable auprès des participants à la procédure de consultation. Ceux-ci soutiennent fondamentalement les objectifs et les orientations du concept.

Ils ont néanmoins formulé un certain nombre de demandes et de remarques sur divers éléments du concept. Les requêtes ont été examinées et celles qui se sont révélées pertinentes ont été prises en compte dans la mesure du possible.

Réponse aux prises de position

Les **demandes et remarques** des participants à la procédure de consultation sont résumées ci-dessous et suivies d'une brève réponse. Elles sont classées par thèmes, les remarques portant sur les mêmes sujets ayant été regroupées.

Les remarques et les réponses sont présentées sous forme de tableau. Lorsque des modifications ont été apportées au concept, elles sont brièvement décrites.

Modifications consécutives à la participation

Le concept TP 2035 a été revu et corrigé sur la base de la participation publique ainsi que de nouvelles connaissances et conditions-cadres. La version définitive figure dans le rapport final de juin 2023.

- Gerolfingen, Tavannes, Twann-Tüscherz, Worben
- 8 Organisations und Verbände: Genossenschaft Migros Aare, Grüne Biel, IGÖV Bern, Parc Chasseral, Schweizerischer Blinden- und Sehbehindertenverband Sektion Biel-Berner Jura, TCS Sektion Biel/Bienne-Seeland, VCS Regionalgruppe Biel-Seeland-Berner Jura, Vingelz-Leist
 - 3 Transportunternehmen: Aare Seeland mobil AG, PostAuto AG, Verkehrsbetriebe Biel
 - 51 Privatpersonen

Positive Resonanz

Das ÖV-Konzept 2035 ist bei den Mitwirkenden auf breite Zustimmung gestossen. Die Ziele und Stossrichtungen des Konzepts werden grundsätzlich unterstützt.

Gleichzeitig haben die Mitwirkenden zahlreiche Anliegen und Anträge zu einzelnen Konzeptinhalten eingebracht. Diese wurden geprüft und soweit zweckmässig und möglich im Konzept berücksichtigt.

Beantwortung der Eingaben

Die eingebrachten **Anliegen und Anträge** werden nachfolgend summarisch dokumentiert und beantwortet. Zu diesem Zweck wurden sie thematisch gegliedert; gleichlautende Eingaben wurden zusammengefasst.

Die Eingaben und Antworten werden in tabellarischer Form zusammengefasst. Wo Anpassungen am Konzept vorgenommen wurden, werden diese kurz umschrieben.

Anpassungen aufgrund der Mitwirkung

Das ÖV-Konzept 2035 wurde aufgrund der Mitwirkung sowie neuer Erkenntnisse und Rahmenbedingungen überprüft und bereinigt. Die definitive Fassung ist im Schlussbericht vom Juni 2023 dokumentiert.

Changements apportés au concept suite à la procédure de participation publique

La consultation publique met en lumière un large soutien du concept TP 2035 auprès de la population et des communes de manière générale. Les nombreuses remarques émises ont été évaluées et trouvent une réponse dans le rapport de participation.

Suite à la consultation publique, le concept a été adapté pour proposer de nouvelles améliorations, tout en garantissant une bonne adéquation avec les objectifs et principes de desserte fixés au départ. L'adaptation majeur est l'avancement de la mise en œuvre de nombreuses améliorations dès l'étape 2027. Les principales adaptations sont décrites ci-dessous.

- Avancement à l'**étape 2027-2030** de la cadence alternée à **7,5 minutes des lignes 2 et 5 de l'axe fort sud**.
- Déploiement à l'**étape 2027-2030** de nouveaux trolleybus à batterie pour remplacer une partie des bus à moteur à combustion, conformément à la stratégie de renouvellement et décarbonation de la flotte des Tpb et aux objectifs de neutralité carbone de la Ville de Bienne. À l'instar des lignes actuelles 3 et 4, **les nouveaux trolleybus à batterie des lignes 1, 2, 5 et 6** seront rechargés durant le déplacement sous les lignes aériennes existantes. Les nouveaux trolleybus à batterie pourront être déployés grâce à la réorganisation des lignes principales 1, 2 et 5.
- Maintien de la **ligne 3 par les Champs-du-Moulin**, afin d'optimiser le nombre de véhicules engagés.
- Maintien des **lignes 4 et 5 de l'axe fort sud par la place de la Croix** à l'horizon 2035, afin de réaliser un axe fort entre la place Centrale et la place de la Croix et d'offrir davantage de possibilités d'interconnexion avec d'autres lignes.
- Avancement à l'**étape 2027-2030** de la cadence à **15 minutes** de la nouvelle **ligne de quartier 7** desservant le **funiculaire de Macolin et Vigneules**.

Änderungen im ÖV-Konzept aufgrund des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens

Im öffentlichen Mitwirkungsverfahren hat sich gezeigt, dass das ÖV-Konzept 2035 in der Bevölkerung und den Gemeinden allgemein breit abgestützt ist. Die zahlreichen Eingaben wurden geprüft und im Mitwirkungsbericht beantwortet.

Im Anschluss an die öffentliche Mitwirkung wurde das Konzept angepasst und Verbesserungsvorschläge eingearbeitet, in Einklang mit den zu Beginn definierten Erschliessungszielen und -grundsätzen. Die Hauptanpassung betrifft das Vorziehen der Realisierung zahlreicher Verbesserungen ab Etappe 2027. Die wichtigsten Änderungen werden nachfolgend ausgeführt.

- Vorziehen des alternierenden **7,5-Minutentakts der Linien 2 und 5 auf der Hauptachse Süd** in die **Etappe 2027–2030**.
- Einführung von batteriebetriebenen Trolleybussen als teilweiser Ersatz der Dieselse in der **Etappe 2027–2030**, in Übereinstimmung mit der Flottenerneuerungs- und Dekarbonisierungsstrategie der VB sowie den Zielen der CO₂-Neutralität der Stadt Biel. Analog der Linien 3 und 4 werden **die neuen Batterie-Trolleybusse der Linien 1, 2, 5 und 6** während der Fahrt über die bestehenden Oberleitungen aufgeladen. Die neuen Batterie-Trolleybusse können dank einer Neuorganisation der Hauptlinien 1, 2 und 5 eingeführt werden.
- Beibehalten der **Linie 3 via Mühlefeld**, um die Zahl der eingesetzten Fahrzeuge zu optimieren.
- Beibehalten der **Linien 4 und 5 auf der Hauptachse Süd via Kreuzplatz** bis 2035, um zwischen Zentralplatz und Kreuzplatz eine Hauptachse zu schaffen und mehr Verbindungsmöglichkeiten mit anderen Linien zu bieten.
- Vorziehen des **Viertelstundentakts** der neuen **Quartierbuslinie 7**, welche die **Maggingenbahn und Vingelz** erschliesst, in die **Etappe 2027–2030**.

- **Maintien de la desserte à Beaumont**, grâce à la réorganisation des **lignes de quartier 6 et 7**. Après le déménagement de l'hôpital, les possibilités d'une réduction de la desserte à Beaumont devront à nouveau être évaluées en fonction des besoins et potentiels liés à la future affectation.
- **Prolongation de la nouvelle ligne rapide 10** entre la gare de Bienne et les Champs-de-Boujean **jusqu'à Granges**, afin d'améliorer la desserte de Lengnau et Pieterlen avec Bienne. Avancement à l'**étape 2027-2030** de la **cadence à 30 minutes**.
- Avancement à l'**étape 2027-2030** de la **nouvelle ligne 70 (Bienne – Evilard – Orvin – Prés-d'Orvin)** et de la cadence 60 minutes aux Prés d'Orvin le week-end. Proposition d'un itinéraire différencié la semaine par Boujean (arrêt Taubenloch) pour accéder plus rapidement aux Champs-de-Boujean et le week-end par la route de Reuchenette pour accéder plus rapidement aux Prés-d'Orvin.
- Avancement à l'**étape 2027-2030** de la cadence à **15 minutes heures de pointe de la ligne 72 jusqu'à Orpond** (Bienne – Orpond – Meinisberg).
- Adaptation et avancement à l'**étape 2027-2030** de la **nouvelle ligne 73** (Péry – Champs-de-Boujean – Orpond), afin d'offrir une nouvelle liaison entre Orpond et les Champs-de-Boujean aux heures de pointe.
- **Maintien de la la ligne 75 par Brügg** pour desservir Schwadernau et Scheuren (Bienne – Brügg – Orpond) et proposition de **connexion au train vers Bern** à la gare de Brügg.
- Avancement à l'**étape 2031-2034** de la **nouvelle ligne 76** (Studen – Studengrien – Lyss)
- Avancement à l'**étape 2027-2030** de la **nouvelle ligne 77** (Sonceboz – Champs-de-Boujean).
- Avancement à l'**étape 2027-2030** de la **cadence alternée à 15 minutes des lignes 86 et 87** entre Bienne et Bellmund.
- **Beibehalten der Erschliessung des Beaumontquartiers**, dank der Neuorganisation der **Quartierbuslinien 6 und 7**. Nach dem Wegzug des Spitalzentrums wird hinsichtlich Bedarf und Potenzial der künftigen Nutzung neu geprüft, ob eine reduzierte Erschliessung des Beaumontquartiers möglich ist.
- **Verlängerung der neuen Schnellbuslinie 10** zwischen Bahnhof Biel und Bözingenfeld **bis Grenchen** zur besseren Verbindung von Lengnau und Pieterlen mit Biel. Vorziehen des **Halbstundentakts** in die **Etappe 2027–2030**.
- Vorziehen der **neuen Linie 70 (Biel–Leubringen–Orvin–Les Prés-d'Orvin)** und des Stundentakts nach Les Prés-d'Orvin am Wochenende in die **Etappe 2027–2030**. Vorschlag einer unterschiedlichen Streckenführung: werktags via Bözingen (Haltestelle Taubenloch) für eine schnellere Verbindung ins Bözingenfeld und am Wochenende über die Reuchenettestrasse für eine schnellere Verbindung nach Les Prés-d'Orvin.
- Vorziehen des **Viertelstundentakts der Linie 72 bis Orpond zu den Hauptverkehrszeiten** (Biel–Orpond–Meinisberg) in die **Etappe 2027–2030**.
- Anpassen und Vorziehen der **neuen Linie 73** (Péry–Bözingenfeld–Orpond) in die **Etappe 2027–2030**, um neu eine Verbindung zwischen Orpond und Bözingenfeld zu den Hauptverkehrszeiten anzubieten.
- **Beibehalten der Linie 75 via Brügg** zur Erschliessung von Schwadernau und Scheuren (Biel–Brügg–Orpond) und Vorschlag für einen **Anschlusszug nach Bern** ab Bahnhof Brügg.
- Vorziehen der **neuen Linie 76** (Studen–Studengrien–Lyss) in die **Etappe 2031–2034**.
- Vorziehen der **neuen Linie 77** (Sonceboz–Bözingenfeld) in die **Etappe 2027–2030**.
- Vorziehen des **alternierenden Viertelstundentakts der Linien 86 und**

- Evaluation du potentiel des demandes de prolongation de lignes de train régionales et de nouvelles haltes ferroviaires dans le cadre de la **Vision RER Bienne 2045** présentée au chapitre 6.

Remarques générales

Remarque : Soutien global du projet.

Remarque : Demande de développer le **réseau ferroviaire**, notamment la prolongation de lignes, la réalisation de nouvelles haltes, les correspondances entre les trains régionaux et InterCity.

Réponse : Les potentiels d'amélioration de la desserte ferroviaire sont développés dans le cadre de la vision RER Bienne 2045. La vision propose des cadences augmentées, la prolongation de lignes et de nouvelles haltes.

Modification : La **vision RER Bienne 2045** a été complétée pour répondre aux diverses attentes.

Remarque : Demande de réalisation de **tramway** à l'horizon 2035.

Réponse : Le concept ne prévoit pas de tramway. L'avantage principal du tramway est sa capacité à transporter plus de personnes par véhicule. Une telle infrastructure n'est toutefois pas nécessaire à l'horizon de développement 2035. Le concept TP 2035 permet de renforcer efficacement les transports publics avec un système d'axes forts, des fréquences plus élevées, des places suffisantes et une bonne stabilité horaire. La cadence des bus pourra être augmentée de manière flexible en fonction de la demande.

Remarque : Risque de manque de **punctualité** sur les axes à fort trafic et demande de séparer les transports publics du trafic individuel motorisé.

87 zwischen Biel und Bellmund in die **Etappe 2027–2030**.

- Potentialabklärung der Eingaben für die Verlängerung von Regionalbahnlinien und für neue Bahnhaltstellen im Rahmen der in Kapitel 6 aufgeführten **Vision S-Bahn Biel 2045**.

Allgemeine Bemerkungen

Eingabe: Gesamthafte Unterstützung des Projekts.

Eingabe: **Das Bahnnetz** ist auszubauen, namentlich sollten Linien verlängert, neue Haltepunkte geschaffen sowie Anschlüsse zwischen Regional- und InterCity-Zügen ermöglicht werden.

Antwort: Das Verbesserungspotenzial der Bahnerschliessung wird im Rahmen der Vision S-Bahn Biel 2045 erörtert. Diese sieht Taktverdichtungen, Linienverlängerungen und neue Haltepunkte vor.

Anpassung: Die **Vision S-Bahn Biel 2045** wurde angepasst, um den unterschiedlichen Erwartungen zu genügen.

Eingabe: Im Zeithorizont 2035 ist **ein Tram** zu bauen.

Antwort: Das Konzept sieht kein Tram vor. Der Hauptvorteil eines Trams ist das grosse Fassungsvermögen der Fahrzeuge. Im Entwicklungshorizont 2035 ist eine solche Infrastruktur nicht erforderlich. Das Konzept ÖV 2035 ermöglicht mit einem Hauptachsensystem, häufigeren Kursen, ausreichendem Platzangebot und guter Fahrplanstabilität eine effiziente Stärkung des öffentlichen Verkehrs. Zudem kann die Busfrequenz nachfrageabhängig flexibel gesteigert werden.

Eingabe: Die **Pünktlichkeit** könnte auf den verkehrsreichen Achsen leiden; motorisierter Individualverkehr und öffentlicher Verkehr sind zu trennen.

Réponse : La ponctualité doit être assurée par la priorisation des transports publics comme cela est indiqué au chapitre 7.3 du rapport. Le concept TP ne traite pas de mesures spécifiques. À noter que de nombreuses mesures de priorisation sont planifiées et réalisées notamment dans le cadre des projets d'agglomération ou du plan directeur des mesures d'accompagnement en matière de circulation à l'ouverture de la branche Est de l'A5.

Remarque : Demande de prendre en compte les effets des **zones 30** et d'en décrire les éventuelles conséquences financières.

Réponse : Le régime de circulation n'est pas traité dans le cadre du concept TP. À noter que celui-ci prévoit de renforcer principalement la desserte des axes urbains structurants qui sont généralement en dehors des zones 30. À noter aussi que les problèmes de ponctualité ne sont pas liés au régime de vitesse, mais plutôt aux embouteillages durant les heures de pointe. Les autorités compétentes développent continuellement les mesures de gestion du trafic et de priorisation des transports publics. De nombreuses mesures de priorisation sont planifiées et réalisées dans le cadre des projets d'agglomération ou du plan directeur des mesures d'accompagnement en matière de circulation à l'ouverture de la branche Est de l'A5.

Remarque : Soutien de l'**électrification et de la décarbonation** de la flotte.

Remarque : Demande qu'un **objectif climatique** soit fixé, pour que d'ici 2040, tous les véhicules à énergie fossile soient remplacés par des véhicules à énergie renouvelable, conformément au règlement sur la protection du climat de la Ville de Bienne.

Modification : Les objectifs sont complétés dans ce sens.

Antwort: Die Pünktlichkeit soll, wie in Kapitel 7.3 des Berichts ausgeführt, durch Priorisierung des öffentlichen Verkehrs gewährleistet werden. Spezifische Massnahmen werden im ÖV-Konzept nicht behandelt. Hinweis: Planung und Umsetzung zahlreicher Priorisierungsmassnahmen erfolgen namentlich im Zusammenhang mit den Agglomerationsprojekten und dem Richtplan Verkehrlich flankierende Massnahmen (vfM) bei Eröffnung des A5-Ostasts.

Eingabe: Antrag, die Auswirkungen von **Tempo 30-Zonen** zu berücksichtigen und allfällige Kostenfolgen zu beschreiben.

Antwort: Das Verkehrsregime wird im Rahmen des ÖV-Konzepts nicht behandelt. Hinweis: Das Konzept sieht hauptsächlich eine verstärkte Bedienung der strukturierenden Achsen vor, die generell ausserhalb der Tempo-30-Zonen liegen. Zudem gehen Pünktlichkeitsprobleme nicht auf Temporegelungen zurück, sondern vielmehr auf Verkehrsstaus in den Hauptverkehrszeiten. Die zuständigen Behörden arbeiten ständig an Massnahmen des Verkehrsmanagements und der Priorisierung des öffentlichen Verkehrs. Planung und Umsetzung zahlreicher Priorisierungsmassnahmen erfolgen im Zusammenhang mit den Agglomerationsprojekten und dem Richtplan Verkehrlich flankierende Massnahmen (vfM) bei Eröffnung des A5-Ostasts.

Eingabe: Unterstützung der **Elektrifizierung und Dekarbonisierung** der Fahrzeugflotte.

Eingabe: Ein **Klimaziel** ist so zu setzen, dass bis 2040 in Übereinstimmung mit dem Klimaschutzreglement der Stadt Biel alle fossil betriebenen Fahrzeuge durch solche mit erneuerbarem Antrieb ersetzt werden.

Anpassung: Die Ziele werden entsprechend ergänzt.

Remarque : Demande de clarification concernant les **lignes aériennes des trolleybus**.

Réponse : Le concept TP 2035 prévoit d'utiliser les lignes aériennes existantes et propose d'étendre l'infrastructure si nécessaire, afin de renouveler la flotte de bus urbains par des trolleybus. Le besoin effectif en infrastructures devra être déterminé ultérieurement avec les exploitants.

Remarque : Demande d'accompagner le développement TP par des mesures de **réduction des nuisances sonores**.

Réponse : La question des nuisances sonores n'est pas traitée dans le cadre du concept TP. À noter que celui-ci prévoit de remplacer les bus à moteur à combustion par des trolleybus à batterie et des bus électriques plus silencieux.

Remarque : Demande concernant la **taille des bus**. Notamment des bus plus petits dans les quartiers en dehors des heures de pointe.

Réponse : Le concept organise la desserte bus de manière différenciée selon les axes forts et les lignes de quartier, afin que la taille des bus soit le mieux adaptée aux quartiers. De manière générale, une différenciation de la taille des bus selon les heures de pointe et les heures creuses n'est pas envisageable. Cela nécessiterait que les entreprises de transport acquièrent, entretiennent et entreposent la nuit deux fois plus de véhicules que prévu, ce qui n'est pas un modèle de développement durable.

Remarque : Demande de réduction ou d'augmentation des **cadences**. Demande de **courses supplémentaires** pour renforcer ponctuellement la capacité sur certains tronçons.

Réponse : Les cadences proposées servent d'orientation dans le but de rendre les transports publics plus attractifs. Il s'agit d'un standard minimum à offrir. Des cadences

Eingabe: Bezüglich **Trolleybus-Fahrleitungen** sind Klärungen anzubringen.

Antwort: Das ÖV-Konzept 2035 sieht vor, die bestehenden Fahrleitungen weiterzuverwenden und die Infrastruktur bedarfsweise zu ergänzen, um die Stadtbusflotte durch Trolleybusse zu ersetzen. Der effektive Infrastrukturbedarf wird mit den Betreiberinnen zu einem späteren Zeitpunkt abgeklärt.

Eingabe: Die Entwicklung des ÖV ist mit **Lärmreduktionsmassnahmen** zu begleiten.

Antwort: Die Frage der Lärmimmissionen wird im Rahmen des ÖV-Konzepts nicht behandelt. Hinweis: Das Konzept sieht vor, die Dieselbusse durch leisere Batterie-Trolleybusse und E-Busse zu ersetzen.

Eingabe: Die **Grösse der Busse** ist anzupassen. Insbesondere in den Nebenverkehrszeiten sind in den Quartieren kleinere Busse einzusetzen.

Antwort: Das Konzept organisiert das Busangebot auf den Hauptachsen und Quartierlinien unterschiedlich, sodass die Busgrösse optimal den Quartieren angepasst ist.

Generell lässt sich für Haupt- und Nebenverkehrszeiten keine unterschiedlichen Busgrössen planen. Dies würde bedeuten, dass die Transportunternehmen doppelt so viele Fahrzeuge beschaffen, unterhalten und in der Nacht abstellen müssten als geplant. Das wäre nicht nachhaltig.

Eingabe: Die **Angebotsdichte** ist zu steigern oder zu senken. Es sind **Zusatzfahrten** vorzusehen, um die Kapazität gewisser Linienabschnitte punktuell zu erhöhen.

Antwort: Die vorgeschlagene Angebotsdichte dient als Anhaltspunkt, um den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten. Dabei handelt es sich um einen Mindeststandard. Dichtere Frequenzen und Zusatzfahrten für

plus denses ou des courses de renfort pour augmenter la capacité de transport en fonction de la demande pourront être évaluées ultérieurement avec le commanditaire et les exploitants.

Des réductions selon les profils horaires, les types de jours ou sur certains tronçons avec une demande moindre pourront être évaluées ultérieurement avec le commanditaire et les exploitants.

Remarque : Demande d'adapter les **horaires** des bus urbains pour assurer de meilleures correspondances avec les trains.

Réponse : Les horaires des bus urbains ne sont pas planifiés dans le cadre du concept TP. Ils seront planifiés dans le cadre des schémas d'offre régionaux des transports publics (tous les 4 ans) et des changements horaires (chaque année).

Remarque : Demande de réalisation de **P+R** pour le transbordement de la voiture aux transports publics.

Réponse : Selon de nombreuses études sur les P+R, l'effet de report modal est souvent contre-productif lorsqu'ils sont situés dans le cœur d'agglomération, voire négligeable (par rapport au trafic global) lorsqu'ils sont situés correctement en dehors du cœur d'agglomération. Le concept TP ne prévoit donc pas d'emplacement spécifique aux P+R.

L'objectif du concept TP 2035 est d'offrir une desserte en transports publics attrayante pour l'ensemble du bassin versant de Bienne et des correspondances optimales aux gares régionales avec le train pour les trajets plus longs. Il favorise ainsi un déplacement en transports publics pour l'ensemble du trajet.

Remarque : Demande d'intégrer le concept TP dans un **concept global de mobilité** et une **stratégie de développement urbain**.

Réponse : Le concept TP s'appuie sur les planifications d'ordre supérieur d'urbanisation et de mobilité globale, telles que les conceptions régionales des

die nachfrageorientierte Kapazitätssteigerung können zu einem späteren Zeitpunkt zwischen Bestellerin und Betreiberinnen abgeklärt werden.

Dasselbe gilt für eine Ausdünnung der Frequenzen nach Fahrplanprofil, Wochentag und Linienabschnitt.

Eingabe: **Die Fahrpläne** der urbanen Linien sind für die Bahnanschlüsse zu optimieren.

Antwort: Die Fahrpläne der urbanen Linien werden im Rahmen des ÖV-Konzepts nicht behandelt. Ihre Planung erfolgt im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts öffentlicher Verkehr (4-jährlich) und des Fahrplanwechsels (jährlich).

Eingabe: Für das Umsteigen vom Auto auf den öffentlichen Verkehr sind **P+R** zu bauen.

Antwort: Zahlreiche Studien belegen, dass die Umsteigewirkung oft negativ ist, wenn die P+R im Agglomerationskern liegen. Wenn sie angemessen ausserhalb des Kerns liegen, ist die Umsteigewirkung (auf den Gesamtverkehr gesehen) vernachlässigbar. Daher sieht das ÖV-Konzept keine spezifischen Standorte für P+R vor.

Ziel des ÖV-Konzepts 2035 ist ein attraktives Angebot durch den öffentlichen Verkehr für das gesamte Einzugsgebiet Biel sowie für längere Reisen optimale Bahnanschlüsse bei den regionalen Bahnhöfen. So wird der öffentliche Verkehr für die ganze Reise gefördert.

Eingabe: Das ÖV-Konzept ist in ein **Gesamtmobilitätskonzept** und in eine **Siedlungsentwicklungsstrategie** zu integrieren.

Antwort: Das ÖV-Konzept fusst auf den übergeordneten Planungskonzepten wie den Regionalen Gesamtverkehrs- und

transports et de l'urbanisation et la stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne.

Remarque : Demande d'**équiper les interfaces multimodales**, notamment les offres pour la mobilité partagée.

Réponse : L'équipement des interfaces multimodales n'est pas traité dans le cadre du concept TP.

Remarque : Demande de prendre en compte le **trafic cycliste** et l'amélioration de l'infrastructure cyclable.

Réponse : Le trafic cycliste n'est pas traité dans le cadre du concept TP. À noter que le concept TP s'appuie sur les planifications d'ordre supérieur d'urbanisation et de mobilité globale, telles que les conceptions régionales des transports et de l'urbanisation et la stratégie globale de mobilité de la Ville de Bienne. À noter aussi que le concept TP est compatible avec le Plan régional du réseau de pistes cyclables et le plan sectoriel vélo de la Ville de Bienne.

Remarque : Demande de **réorganiser les lignes 1 et 2 actuelles dès l'étape 2027**, afin de pouvoir remplacer les bus diesel actuels par des **trolleybus à batterie**. Les batteries seront rechargées lorsque le bus est en mouvement sur les lignes électriques existantes. La ligne 6 pourra être exploitée par des trolleybus à batterie sans devoir réorganiser l'itinéraire actuel.

Réponse : En coordination avec la stratégie d'électrification et de renouvellement de la flotte des Tpb, la première étape 2027 du concept TP est adaptée afin de pouvoir remplacer plus rapidement les bus diesel actuels par des trolleybus à batterie plus respectueux de l'environnement.

Modification : Mise en œuvre du nouvel itinéraire des lignes 1 et 5 et modification provisoire de la ligne 2 dès 2035, afin de permettre le renouvellement de la flotte vers des trolleybus à batterie dès 2027.

Siedlungskonzepten sowie der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel.

Eingabe: Die **multimodalen Umsteigeknoten** sind namentlich mit «Shared Mobility»-Angeboten auszurüsten.

Antwort: Die Ausrüstung der multimodalen Umsteigeknoten wird im Rahmen des ÖV-Konzepts nicht behandelt.

Eingabe: **Der Veloverkehr** und die Optimierung der Veloinfrastruktur ist zu berücksichtigen.

Antwort: Der Veloverkehr wird im Rahmen des ÖV-Konzepts nicht behandelt. Hinweis: Das ÖV-Konzept fusst auf den übergeordneten Planungskonzepten wie den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten sowie der Gesamtmobilitätsstrategie der Stadt Biel. Zudem ist das ÖV-Konzept mit dem Regionalen Velonetzplan und dem Sachplan Velo der Stadt Biel kompatibel.

Eingabe: Die **aktuellen Buslinien 1 und 2** sind **ab Etappe 2027 zu reorganisieren**, um die Dieselbusse durch **Batterie-Trolleybusse** ersetzen zu können. Die Batterien werden aufgeladen, wenn der Bus auf den bestehenden elektrifizierten Abschnitten unterwegs ist. Die Linie 6 könnte ohne Änderung der aktuellen Streckenführung mit Batterie-Trolleybussen betrieben werden.

Antwort: In Koordination mit der Elektrifizierungs- und Flottenerneuerungsstrategie der VB wird die Etappe 2027 des ÖV-Konzepts angepasst, um die aktuellen Dieselbusse schneller durch umweltfreundlichere Batterie-Trolleybusse zu ersetzen.

Anpassung: Realisierung der neuen Streckenführung der Linien 1 und 5 sowie provisorische Änderung der Linie 2 ab 2035, um die Flottenerneuerung mit Batterie-Trolleybussen ab 2027 zu ermöglichen.

Remarque : Demandes spécifiques concernant les **arrêts** (aménagement ou organisation)

Réponse : Les arrêts ne sont pas traités dans le cadre du concept TP. Le Concept TP 2035 donne une orientation à long terme qui sera concrétisée par étapes dans le cadre des schémas d'offre régionaux (SOR) élaborés tous les 4 ans. Les arrêts sont précisés dans le cadre des SOR qui feront également l'objet d'une consultation publique. Les aménagements sont de la responsabilité des instances concernées.

Remarque : Demande de desservir à nouveau l'arrêt **Place du Jura** qui dispose de possibilités pour s'asseoir. Demande de réaliser plus d'**abris et possibilités de s'asseoir** aux arrêts de bus.

Réponse : L'arrêt Place du Jura et l'arrêt Heilmann étaient desservis auparavant par la ligne 1 uniquement dans un sens de circulation. La boucle effectuée par la place du Jura permettait au bus d'éviter les embouteillages en entrée de ville. Depuis le réaménagement de la rue Georg-Friedrich-Heilmann avec une voie bus, l'arrêt Place du Jura n'est plus desservi au profit d'une meilleure lisibilité (desserte symétrique de l'arrêt Rue Heilmann) et aussi une meilleure ponctualité des bus qui gagnent un temps précieux. Le nouvel itinéraire est conforme au principe de renforcer la desserte des axes urbains structurants du concept TP. À noter aussi que les arrêts Funi Evillard et Rue Heilmann sont accessibles à seulement 200 mètres de la place du Jura.

L'aménagement des arrêts n'est pas traité dans le cadre du concept TP. Les aménagements sont de la responsabilité des instances concernées.

Remarque : Soutien d'une nouvelle **interface multimodale bus-train à l'est de la gare** au niveau de la rue de Morat, à condition de réaliser aussi un nouvel accès aux quais.

Réponse : C'est exactement ce que prévoit le concept TP 2035. Des réflexions plus

Eingabe: Spezifische Anträge zu **den Haltestellen** (Gestaltung und Organisation).

Antwort: Die Haltestellen werden im Rahmen des ÖV-Konzepts nicht behandelt. Das ÖV-Konzept 2035 verschafft eine Orientierung auf lange Frist, die im Rahmen der 4-jährlichen Regionalen Angebotskonzepte öffentlicher Verkehr (RAK) schrittweise konkretisiert wird. Die Haltestellen werden im Rahmen der RAK präzisiert, für die ebenfalls eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt wird. Für die Ausgestaltung sind die betroffenen Instanzen zuständig.

Eingabe: **Die Haltestelle Juraplatz** mit den vorhandenen Sitzgelegenheiten ist wieder in Betrieb zu nehmen. Bei den Bushaltestellen sind mehr **Unterstände und Sitzgelegenheiten** zu realisieren.

Antwort: Die Haltestellen Juraplatz und Heilmannstrasse wurden von der Linie 1 ursprünglich nur in einer Richtung bedient. Dank der Schlaufe via Juraplatz konnte der Bus die Verkehrsstaus bei der Stadteinfahrt vermeiden. Seit der Neugestaltung der Georg-Friedrich-Heilmann-Strasse mit Busspur wird der Juraplatz nicht mehr bedient. So ergibt sich eine verständlichere Organisation der Bushaltestellen (Haltestelle Heilmannstrasse in beiden Richtungen) und die Busse gewinnen wertvolle Zeit, was die Pünktlichkeit steigert. Die neue Streckenführung entspricht dem Grundsatz des ÖV-Konzepts, das Angebot auf den strukturierenden Achsen zu stärken. Die Haltestellen Leubringenbahn und Heilmannstrasse liegen zudem nur 200 Meter vom Juraplatz entfernt. Die Ausgestaltung der Haltestellen wird im Rahmen Haltestellen ÖV-Konzepts nicht behandelt. Für die Ausgestaltung sind die betroffenen Instanzen zuständig.

Eingabe: Unterstützung eines neuen **Umsteigeknotens Bus/Bahn östlich des Bahnhofs** bei der Murtenstrasse, sofern ein neuer Perronzugang gebaut wird.

Antwort: Genau das sieht das ÖV-Konzept 2035 vor. Weiterführende Arbeiten

approfondies seront menées dans le cadre du concept d'utilisation du secteur gare.

Remarque : Demande d'une meilleure desserte de la **gare sud** pour délester la gare nord de Bienne.

Réponse : C'est exactement ce que prévoit le concept TP 2035, avec une meilleure desserte de la gare par le sud à la hauteur du Campus. Il prévoit aussi une meilleure desserte de la gare par l'est à la hauteur de la rue de Morat / rue de la Gabelle et par l'ouest à la hauteur de la rue des Bains. Autant de possibilité de délester la partie nord de la gare. Des réflexions plus approfondies seront menées dans le cadre du concept d'utilisation du secteur gare.

Remarque : Demande d'adapter l'**infrastructure à la gare de Bienne** pour accueillir l'augmentation du nombre de bus.

Réponse : Les arrêts ne sont pas traités dans le cadre du concept TP. Des réflexions approfondies seront menées ultérieurement, notamment dans le cadre du concept d'utilisation du secteur gare.

Remarque : Questionnement sur la **dénomination de lignes urbaines ou régionales**.

Réponse : La présente étude différencie les lignes de transports publics urbaines et régionales selon leur rayon de desserte. La dénomination de ligne urbaine indique une desserte concentrée dans l'aire urbaine de Bienne, Nidau, Brügg, Port et Ipsach. La dénomination de ligne régionale indique la desserte d'autres localités en dehors de l'aire urbaine précitée. À noter que pour des raisons de simplification, cette définition varie de la définition usuelle de lignes locales et régionales.

Modification : La définition de lignes urbaines et régionales est complétée dans le rapport.

werden im Rahmen des Nutzungskonzepts Bahnhofgebiet vorgenommen.

Eingabe: Der **Bahnhof Süd** in Biel ist besser anzubinden, um den Bahnhof Nord zu entlasten.

Antwort: Genau das sieht das ÖV-Konzept 2035 vor, indem der Bahnhof Süd beim Campus besser angebunden wird. Es sieht zudem eine Erschliessung des Bahnhofs im Osten, bei der Murtenstrasse/Salzhausstrasse, und im Westen bei der Badhausstrasse vor. So bestehen mehrere Möglichkeiten, um den Norden des Bahnhofs zu entlasten. Weiterführende Arbeiten werden im Rahmen des Nutzungskonzepts Bahnhofgebiet vorgenommen.

Eingabe: **Die Infrastruktur beim Bahnhof Biel** ist den wachsenden Buszahlen anzupassen.

Antwort: Die Haltestellen werden im Rahmen des ÖV-Konzepts nicht behandelt. Weiterführende Arbeiten werden zu einem späteren Zeitpunkt, namentlich im Rahmen des Nutzungskonzepts Bahnhofgebiet vorgenommen.

Eingabe: Frage zur **Bezeichnung «städtische» und «regionale» Linien**.

Antwort: Die vorliegende Studie unterscheidet städtische und regionale Linien des öffentlichen Verkehrs anhand des bedienten Radius. Mit städtischer Linie sind Linien gemeint, welche die städtischen Gebiete von Biel, Nidau, Brügg, Port und Ipsach erschliessen. Mit regionaler Linie sind Linien gemeint, die Ortschaften ausserhalb dieses städtischen Gebiets erschliessen. Zur Vereinfachung weicht diese Definition also von der herkömmlichen Begrifflichkeit der «Orts-» und «Regionallinien» ab.

Anpassung: Die Definition «städtische» und «regionale Linien» wird im Bericht ergänzt.

Remarque : À combien se montent les coûts de cet étoffement de l'offre de transports publics et comment seront-ils couverts ?

Réponse : On estime à 20 % la hausse des coûts d'exploitation d'ici 2035. Le financement est assuré par une augmentation des recettes ainsi que par des contributions des pouvoirs publics (Confédération, Canton, communes). La clé de répartition des coûts définie par le Canton de Berne s'applique.

Remarque : L'extension de l'offre de transports publics dans l'agglomération entraîne des coûts supplémentaires considérables pour des communes telles que Brügg et Nidau. La clé de répartition doit être réexaminée et une réduction des coûts par point TP doit être envisagée.

Remarque : Les coûts supplémentaires à la charge des communes sont considérables. Certains projets devraient être reportés pour parvenir à un rapport raisonnable entre les coûts et les bénéfices.

Réponse : L'extension de l'offre se fera progressivement jusqu'en 2035. Dans le cadre des schémas d'offre régionaux pour les transports publics, des étapes d'aménagement sont prévues tous les quatre ans. Les réalités financières seront prises en considération. Le financement est régi par les dispositions légales du Canton de Berne. Celles-ci prévoient déjà d'alléger la charge assumée par les communes centrales en répartissant une partie des coûts sur l'ensemble de la population. Un cofinancement des offres par des personnes et organisations privées est possible sur une base volontaire.

Remarque : Intégrer dans le concept les possibilités du numérique, telles que la mise en réseau des services de transport, les applications de mobilité, les modèles de partage ou les véhicules sans pilote.

Réponse : Le numérique peut effectivement permettre d'améliorer la mise en réseau et l'attractivité des transports publics. Le

Eingabe: Wie hoch sind die Kosten dieses ÖV-Ausbaus und wie werden diese finanziert?

Antwort: Das Konzept führt zu einer geschätzten Erhöhung der Betriebskosten bis 2035 um 20 %. Die Finanzierung erfolgt durch höhere Einnahmen sowie Beiträge der öffentlichen Hand (Bund, Kanton, Gemeinden). Diese richten sich nach dem ÖV-Kostenteiler des Kantons Bern.

Eingabe: Der Ausbau des ÖV-Angebots in der Agglomeration hat für Gemeinden wie Brügg und Nidau erhebliche Mehrkosten zur Folge. Der Kostenteiler ist zu überdenken und eine Reduktion der Kosten pro ÖV-Punkt zu prüfen.

Eingabe: Die Mehrkosten zu Lasten der Gemeinden sind beträchtlich. Nötigenfalls müssen einzelne Vorhaben zurückgestellt werden, damit Kosten und Nutzen in einem vernünftigen Verhältnis bleiben.

Antwort: Der Ausbau des Angebots erfolgt schrittweise bis 2035. Die einzelnen Ausbauschnitte werden vierjährlich im Rahmen der regionalen Angebotskonzepte geplant und an die finanziellen Möglichkeiten angepasst. Die Finanzierung richtet sich nach den gesetzlichen Bestimmungen des Kantons Bern. Diese sehen bereits vor, dass Zentrumsgemeinden entlastet werden, indem ein Teil der Kosten auf die gesamte Bevölkerung verteilt wird. Eine Mitfinanzierung von Angeboten durch Private ist auf freiwilliger Basis möglich.

Eingabe: Möglichkeiten der Digitalisierung wie Vernetzung von Verkehrsdienstleistungen, Mobilitäts-Apps, Sharing-Modelle, fahrerlose Fahrzeuge ins Konzept einbeziehen.

Antwort: Die Digitalisierung bietet ein grosses Potenzial für die Vernetzung und Attraktivierung des ÖV. Die Entwicklung und

développement et la mise en œuvre des outils correspondants incombent toutefois aux communautés tarifaires et aux entreprises de transport. Le concept TP 2035 est ouvert aux futurs développements dans ce domaine.

Remarque : L'offre de nuit devrait être développée.

Réponse : Une révision de l'offre de nuit est prévue pour 2024.

Remarque : La population de Diessbach ne profite malheureusement que de manière limitée des mesures prévues, car les correspondances avec la zone concernée ne sont pas satisfaisantes. Le réexamen de la ligne de bus 362 revêt une grande importance pour l'avenir.

Réponse : Il est pris note de cette remarque. La nécessité d'agir sera examinée dans le cadre du schéma d'offre régional 2027–2030.

Remarque : Si des places de stationnement doivent être supprimées au profit des TP (et de la mobilité douce), il faut préalablement en aménager de nouvelles à des emplacements centraux incluant une correspondance directe avec les TP. Le ticket de stationnement doit permettre d'utiliser gratuitement les transports publics.

Réponse : La gestion des places de stationnement ne relève pas du concept TP 2035. La CRT 1 soutient les mesures tarifaires visant à rendre les transports publics plus attrayants, mais n'a pas d'influence directe sur celles-ci.

Remarque : Le concept est plausible, mais le volume d'informations est trop important. Une carte interactive en ligne avec des possibilités de sélection améliorerait la lisibilité du concept.

Réponse : Il est pris note de cette remarque. Le concept est brièvement résumé sur le site

Umsetzung ist Aufgabe der Tarifverbände und Transportunternehmen. Das ÖV-Konzept 2035 ist offen für künftige Entwicklungen in diesem Bereich.

Eingabe: Das Nachtangebot sollte ausgebaut werden.

Antwort: Eine Überprüfung des Nachtangebots ist für 2024 vorgesehen.

Eingabe: Die Bevölkerung aus Diessbach profitiert von den geplanten Massnahmen leider nur beschränkt, da die Anschlüsse zum betroffenen Gebiet unbefriedigend sind. Eine Überprüfung der Buslinie 362 ist für die Zukunft von hoher Bedeutung.

Antwort: Kenntnisnahme. Der Handlungsbedarf wird im regionalen Angebotskonzept 2027–2030 geprüft.

Eingabe: Wenn durch Aufhebung von Parkplätzen Platz für den ÖV (und den Langsamverkehr) geschaffen werden soll/muss, sind zuvor zusätzliche zentrale Parkierungsanlagen zu erstellen mit direkter Anbindung an den ÖV. Das Parkticket soll dabei die unentgeltliche Benützung des ÖV ermöglichen.

Antwort: Der Umgang mit Parkplätzen ist nicht Gegenstand des Konzepts. Die RVK 1 unterstützt tarifliche Massnahmen für die Attraktivierung des ÖV, hat darauf aber keinen direkten Einfluss.

Eingabe: Das Konzept ist plausibel, aber der Umfang an Informationen ist zu gross. Eine interaktive Online-Karte mit Auswahlmöglichkeiten würde die Verständlichkeit verbessern.

Antwort: Kenntnisnahme. Auf der Website www.öv2035.ch wurde das Konzept in wenigen Seiten zusammengefasst. Eine

www.tp2035.ch. Le budget à disposition n'a pas permis d'entrer davantage dans le détail.

Jura bernois

Remarque : Au vu de la desserte, la plupart des habitants doivent se déplacer en TIM, d'autant plus que les places de parc des gares n'ont actuellement pas assez de capacité pour absorber la future stratégie.

Réponse : L'aménagement de places de parc aux gares est du ressort des communes et des CFF et n'entre pas dans le cadre de ce concept. En lien toutefois avec les développements envisagés de ce dernier et des travaux prévus dans de nombreuses gares du Jura bernois, il peut s'agir d'une occasion pour les communes de réfléchir à un nouveau trafic modal.

Remarque : L'importance du « nœud » de Sonceboz est essentiellement due à la desserte de la vallée de Tavannes, d'où l'importance d'améliorer le service général sur cet axe en prenant en compte la vallée de Tavannes.

Réponse : Le périmètre du concept TP 2035 couvre l'agglomération de Bienne et inclut la Commune de Sonceboz-Sombeval pour avoir une meilleure image d'ensemble. La desserte spécifique de la vallée de Tavannes peut faire l'objet d'autres études.

Axes Evilard

Remarque : Soutien des liaisons proposées vers Bienne et Orvin :

- nouvelle liaison Evilard - Orvin ;
- nouvelle liaison de bus directe Evilard - gare de Bienne ;
- meilleure desserte d'Evilard Cimetière ;
- liaison Orvin - Evilard.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

weitergehende Aufbereitung war aus Kostengründen nicht möglich.

Berner Jura

Eingabe: Wegen der unzureichenden Erschliessung ist die Bevölkerung mehrheitlich auf den MIV angewiesen. Zudem weisen die Parkplätze bei den Bahnhöfen für die künftige Strategie nicht die erforderliche Kapazität auf.

Antwort: Der Bau von Parkplätzen bei den Bahnhöfen ist Sache der Gemeinden und der SBB und wird im ÖV-Konzept nicht behandelt. Doch könnten der im Konzept vorgesehene Ausbau und die zahlreichen geplanten Bauarbeiten bei den Bahnhöfen des Berner Juras für die Gemeinden eine Gelegenheit darstellen, sich mit einem neuen Modalsplit zu befassen.

Eingabe: Die grosse Bedeutung des «Knotens» Sonceboz hängt hauptsächlich von der Erschliessung des Vallée de Tavannes ab. Darum wäre es wichtig, das Angebot auf dieser Achse generell unter Berücksichtigung des Vallée de Tavannes auszubauen.

Antwort: Der Perimeter des ÖV-Konzepts 2035 erstreckt sich auf die Agglomeration Biel und auch die Gemeinde Sonceboz-Sombeval, um eine bessere Gesamtsicht zu erhalten. Die Erschliessung des Vallée de Tavannes kann Gegenstand anderer Arbeiten sein.

Achsen Leubringen

Eingabe: Die vorgeschlagenen Verbindungen nach Biel und Orvin werden unterstützt:

- neue Verbindung Leubringen–Orvin
- neue direkte Busverbindung Leubringen–Bahnhof Biel
- bessere Erschliessung von Leubringen Friedhof
- Verbindung Orvin–Leubringen.

Antwort: Kenntnisnahme.

Remarque : Doutes sur la faisabilité de la nouvelle liaison Orvin et Evilard, notamment via la ligne 70. Proposition est faite (1) de prolonger la ligne 79 de Macolin à Orvin via Evilard et en partie vers les Prés d'Orvin, (2) la ligne 70 devrait conduire comme aujourd'hui aux Prés d'Orvin via Frinvillier ou (3) la nouvelle ligne 71 devrait être prolongée à des fins de loisirs jusqu'aux Prés d'Orvin le week-end.

Réponse : Depuis avril 2023, en raison de la fermeture des entrées et sorties d'autoroute à Frinvillier (chantier A16), la ligne 70 est déviée et une liaison entre Orvin et Evilard est assurée. Cela permet d'ores et déjà de tester la faisabilité de cette liaison par la ligne 70. Un itinéraire différencié la semaine et le week-end peut également être envisagé, pour offrir des liaisons plus rapides respectivement aux Champs-de-Boujean et aux Prés-d'Orvin.

Remarque : L'utilité des trajets parallèles bus-train entre Evilard et Bienne est remise en question.

Si cela devait être maintenu, demande de prolonger l'actuelle ligne 79 jusqu'à Bienne, afin d'éviter la construction d'une place de rebroussement très coûteuse à Evilard.

Réponse : Le funiculaire d'Evilard présente des limites de capacité en période de pointe. De plus, le tracé de la ligne 70 dans sa partie urbaine peut être différencié la semaine et le week-end, ce qui permettrait d'offrir des liaisons plus rapides respectivement aux Champs-de-Boujean et aux Prés-d'Orvin (notamment cadence de 30 minutes aux heures de pointe entre Prés-d'Orvin et Bienne).

Les tracés des lignes 70 et 71, et en fonction, de la ligne 79, pourront encore être vérifiés au besoin après la phase « test » de l'actuelle déviation de la ligne 70 (voir ci-dessus).

Remarque : Demande que la liaison entre Macolin et Evilard ne soit pas assumée par le réseau TP, car assumée par la municipalité d'Evilard et l'OFSP.

Eingabe: Zweifel an der Machbarkeit der neuen Verbindung nach Orvin und Leubringen, insbesondere mit der Linie 70. Vorschläge: 1. Linie 79 von Magglingen via Leubringen bis Orvin, teils bis Les Prés-d'Orvin verlängern; 2. Linie 70 wie bislang via Frinvillier bis Les Prés-d'Orvin; oder 3. neue Linie 71 am Wochenende für den Freizeitverkehr bis Les Prés-d'Orvin verlängern.

Antwort: Seit April 2023 wird die Linie 70 wegen der Schliessung der Autobahnein- und -ausfahrt in Frinvillier (Bauarbeiten A16) umgeleitet, wobei die Verbindung zwischen Orvin und Leubringen gewährleistet ist. Damit lässt sich die Machbarkeit dieser Verbindung mit der Linie 70 prüfen. Auch eine unterschiedliche Streckenführung werktags und am Wochenende kann in Betracht gezogen werden, um schnellere Verbindungen ins Bözigenfeld bzw. nach Les Prés-d'Orvin anzubieten.

Eingabe: Der Nutzen einer parallelen Betriebsführung Bahn/Bus zwischen Leubringen und Biel wird in Frage gestellt. Falls dies so bleiben sollte, ist die aktuelle Linie 79 bis Biel zu verlängern, um den teuren Bau eines Wendeplatzes in Leubringen zu vermeiden.

Antwort: Die Leubringenbahn stösst zu den Hauptverkehrszeiten an ihre Kapazitätsgrenzen. Zudem lässt sich der urbane Abschnitt der Linie 70 werktags und am Wochenenden unterscheiden, womit schnellere Verbindungen ins Bözigenfeld bzw. nach Les Prés-d'Orvin möglich sind (insb. 30-Min.-Takt zwischen Les Prés-d'Orvin und Biel zu den Hauptverkehrszeiten).

Die Streckenführung der Linien 70 und 71, je nachdem auch der Linie 79, kann nach der aktuellen «Testphase» der Linie 70 (s. o.) bedarfsweise noch geprüft werden.

Eingabe: Die Verbindung zwischen Magglingen und Leubringen ist nicht durch den ÖV zu gewährleisten, weil dies bereits durch die Gemeinde Leubringen und das BASPO geschieht.

Réponse : La ligne 79 entre Macolin et Evillard reste semblable à son état actuel.

Remarque : Il est identifié qu'au bas du funiculaire de Macolin, la liaison à la gare n'est pas optimale (correspondance avec la ligne 11 peu efficace). Lors de l'introduction du nouvel horaire au 11 décembre 2022, la correspondance de la ligne 11 a été optimisée avec l'horaire du funiculaire de Macolin. Cette problématique est donc résolue.

Modification : Le rapport est adapté.

Remarque : Il est noté que le bas du village d'Evillard est trop éloigné du funiculaire. Une place à tourner à l'entrée du village d'Evillard (côté est) est prévue dans les 4 prochaines années afin de permettre au bus local de desservir le bas du village. Cette lacune devrait ainsi être résolue à moyen terme.

Réponse : Cet enjeu est constaté pour l'état actuel, mais nous prenons note de cette information.

Remarque : Demande d'un Moonliner pour Evillard.

Réponse : Les horaires ne sont pas planifiés dans le cadre de ce concept. Plus spécifiquement, les horaires de nuit sont à traiter dans le cadre du schéma d'offre pour les lignes de nuit et les communes ont la possibilité de faire part de leurs besoins en ce sens.

Axes Frinvillier

Remarque : Demande de desservir le quartier de la rue de l'Octroi et le parc animalier, par exemple en modifiant l'itinéraire de la ligne de bus régionale de Romont ou avec une nouvelle ligne jusqu'à la montagne de Boujean.

Réponse : L'itinéraire de la ligne de Romont par la route des Romains est emprunté

Antwort: Die Linie 79 zwischen Magglingen und Leubringen bleibt ähnlich wie bislang.

Eingabe: Es wird festgehalten, dass die Talstation der Magglingenbahn nicht optimal an den Bahnhof angeschlossen ist (ineffizienter Anschluss an Linie 11). Mit dem neuen Fahrplan vom 11. Dezember 2022 wurde die Linie 11 besser auf die Fahrzeiten der Magglingenbahn abgestimmt. Damit ist dieses Problem gelöst.

Anpassung: Der Bericht wird entsprechend angepasst.

Eingabe: Es wird festgehalten, dass das Unterdorf von Leubringen zu weit von der Standseilbahn liegt. In den nächsten 4 Jahren ist bei der östlichen Dorfeinfahrt ein Wendeplatz geplant, damit die Ortsbusse das Unterdorf bedienen können. Diese Lücke sollte also mittelfristig geschlossen sein.

Antwort: Die Problematik gilt für den Ist-Zustand, doch wird die Information zur Kenntnis genommen.

Eingabe: Für Leubringen ist ein Moonliner einzuführen.

Antwort: Die Fahrpläne werden im Rahmen des ÖV-Konzepts nicht geplant. Konkret werden die Nachtfahrpläne im Rahmen des Nachtlinien-Angebotskonzepts behandelt. In diesem Zusammenhang können die Gemeinden ihre Bedürfnisse anmelden.

Achsen Frinvillier

Eingabe: Das Zollhausstrasse und der Tierpark sind mit dem ÖV zu erschliessen, beispielsweise mit einer neuen Linienführung des regionalen Busses von/nach Romont oder einer neuen Buslinie bis zum Bözingenberg.

Antwort: Die Romont-Linie verkehrt während der Bauarbeiten an der A16 ausnahmsweise

exceptionnellement pendant la phase de chantier de la N16. Cet itinéraire n'est pas adapté aux bus pour être pérennisé et la cadence horaire serait peu attractive. La Ville de Bienne prévoit la réalisation d'une passerelle réservée à la mobilité douce pour relier la rue de l'Octroi au Fuchsenried. Le quartier de la rue de l'Octroi sera ainsi accessible depuis l'arrêt Fuchsenried qui est desservi à une cadence urbaine de 15 minutes.

Le concept TP ne prévoit pas de desservir la montagne de Boujean à l'horizon 2035, son potentiel d'utilisation étant jugé insuffisant.

Remarque : La nouvelle liaison entre Orvin, Plagne, Vauffelin et Romont, avec rabattement au train à Frinvillier, est saluée.

Remarque : La nouvelle ligne de bus Romont - Orvin est critiquée principalement en raison de l'incertitude quant aux correspondances des trains et, inversement, des bus, ainsi que pour la construction plutôt onéreuse de la gare routière à Frinvillier et de l'importance d'une liaison directe sur Bienne plutôt qu'une liaison transversale sur Orvin.

Réponse : La liaison transversale sur Orvin a été saluée et le rabattement à Frinvillier n'a pas suscité de critiques.

Concernant les correspondances, la construction de l'horaire est basée sur une coordination avec le train à Frinvillier en direction et en provenance de Bienne avec un temps de correspondance de 5 minutes. Le concept ne propose pas d'horaires précis à ce stade, car cela sera à vérifier dans le cadre des schémas d'offre régionaux établis tous les 4 ans. Cela devra également être vérifié selon l'évolution de la planification ferroviaire du Jura bernois (changement de produits pour un horizon 2035–2040, voir rapport chapitre 4.2).

Remarque : Il est bien d'avoir des courses de renfort (élèves) directement vers la Vieille Ville, mais demande qu'elles soient prolongées jusqu'au campus via la gare de Bienne - gymnase du Lac.

via Römerstrasse. Cette Streckenführung ist als definitive Lösung für die Buslinie ungeeignet; der Studentakt wäre unattraktiv. Die Stadt Biel plant den Bau einer Langsamverkehrspasserelle zwischen Schützengassquartier und Fuchsenried. So wird die Zollhausstrasse von der Haltestelle Fuchsenried erschlossen, die im urbanen 15-Minuten-Takt bedient wird.

Das ÖV-Konzept sieht für den Zeithorizont 2035 keine Erschliessung des Bözingenbergs vor, dessen Nutzungspotenzial als ungenügend erachtet wird.

Eingabe: Die neue Verbindung zwischen Orvin, Plagne, Vauffelin und Romont mit Bahnanschluss in Frinvillier wird begrüsst.

Eingabe: Die neue Buslinie Romont–Orvin wird hauptsächlich wegen der ungewissen Bahn- bzw. Busanschlüsse kritisiert sowie wegen des relativ teuren Neubaus eines Busbahnhofs in Frinvillier. Es sei zudem wichtiger, eine Direktverbindung nach Biel herzustellen als eine Tangentiale nach Orvin.

Antwort: Die Tangentiale nach Orvin wurde begrüsst und der Bahnanschluss in Frinvillier wurde nicht kritisiert.

Was die Anschlüsse anbelangt, so ist die Fahrplanstruktur mit dem Eisenbahnfahrplan in Frinvillier von/nach Biel abgestimmt, wobei eine Umsteigezeit von 5 Minuten vorgesehen ist. Das ÖV-Konzept sieht in diesem Stadium keine genauen Fahrpläne vor, weil diese im Rahmen der 4-jährlichen Angebotskonzepte geklärt werden. Zudem ist auch die Bahnplanung im Berner Jura zu berücksichtigen (Änderung der Produkte im Zeithorizont 2035–2040, vgl. Bericht Ziff. 4.2).

Eingabe: Die Verstärkungskurse direkt zur Altstadt werden begrüsst (Schulverkehr), doch sollten sie via Bahnhof Biel–Gymnasium bis zum Campus verlängert werden.

Modification : Les tracés seront encore à affiner lors de la commande des offres. Le rapport est néanmoins modifié.

Anpassung: Die Linienführung muss bei der Angebotsbestellung noch präzisiert werden. Doch wird der Bericht diesbezüglich angepasst.

Remarque : Comme Plagne ne peut toujours pas être desservi des deux côtés, la lisibilité de l'horaire reste insuffisante. Un tracé vers la gare des Champs-de-Boujean aurait un sens, afin de permettre une liaison directe vers les lieux de travail et, en raison du temps de trajet plus court, une desserte bilatérale de Plagne.

Eingabe: Weil Plagne noch immer nicht von beiden Seiten erschlossen werden kann, ist und bleibt der Fahrplan schwer verständlich. Es könnte sinnvoll sein, die Linie über den Bahnhof Bözingenfeld zu führen, um die Arbeitsorte direkt anzubinden und dank kürzerer Fahrzeit die beidseitige Erschliessung von Plagne zu ermöglichen.

Réponse : La liaison entre Romont et les Champs-de-Boujean a été analysée mais semble difficilement réalisable. La proposition des tracés des lignes 70 et 71 permet de répondre au mieux aux principaux enjeux de renforcement de l'offre, avec une liaison (saluée) entre Romont, Sauge et Orvin, une plus grande stabilité de la desserte et une nette amélioration en heures de pointe (cadence de 30 minutes à Romont et Sauge, un bus sur deux vers Bienne, l'autre en rabattement sur la gare de Frinvillier).

Antwort: Die Verbindung zwischen Romont und Bözingenfeld wurde analysiert, scheint aber kaum umsetzbar. Die vorgeschlagene Führung der Linien 70 und 71 ermöglicht es, optimal auf die unterschiedlichen Bedürfnisse einzugehen: Angebotssteigerung mit einer (begrüßten) Verbindung zwischen Romont, Sauge und Orvin, grössere Fahrplanstabilität und deutlicher Ausbau zu den Hauptverkehrszeiten (30-Min.-Takt in Romont und Sauge; abwechslungsweise nach Biel und Bahnhof Frinvillier).

Remarque : Soutien de la mise à profit des temps de battement à Sonceboz et Reuchenette.

Eingabe: Unterstützung Ausnützung der Standzeiten in Sonceboz und Reuchenette.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Antwort: Kenntnisnahme.

Remarque : Desserte de Frinvillier considérée comme suffisante

Eingabe: Unterstützung. Bedienung von Frinvillier ausreichend.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Antwort: Kenntnisnahme.

Axe régional rapide Péry - Champs-de-Boujean

Regionale Schnellachse Péry-Bözingenfeld

Remarque : Cette liaison rapide est saluée et la proposition est soutenue.

Eingabe: Diese Schnellverbindung wird begrüßt und unterstützt.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Antwort: Kenntnisnahme.

Remarque : Demande que les horaires soient synchronisés avec les trains à Péry et les billets proposés avec un ticket de parking à Péry.

Réponse : Le concept TP 2035 s'appuie effectivement sur une coordination des bus avec le train. Concernant une coordination avec le parking, cela est du ressort des communes et des CFF (création d'un P+R).

Remarque : La circulation en boucle à Péry semble critique en fonction de la structure de l'horaire.

Réponse : La construction précise des horaires sera à affiner lors de la commande de l'offre, dans le cadre des schémas d'offres régionaux élaborés tous les 4 ans ; ces derniers seront soumis à une consultation publique.

Axe Granges

Remarque : La prolongation de la ligne 34 jusqu'à la gare de Bienne et aux Marais-de-Brügg (déménagement du Centre hospitalier) doit être examinée.

Réponse : La prolongation de la ligne 34 jusqu'à la gare de Bienne est considérée comme judicieuse. Dans le cadre du concept TP 2035, aucune solution appropriée n'a été trouvée pour une prolongation jusqu'aux Marais-de-Brügg.

Modification : La ligne 34 (Granges - Bienne Boujean) sera reliée à la ligne rapide 10 (Bienne Boujean - gare de Bienne). Il en résultera une liaison sans changement entre Granges, Longeau, Perles et la gare de Bienne.

Remarque : La ligne 34 doit desservir les deux gares à Granges pour assurer la correspondance avec le trafic grandes lignes vers Bâle et Zurich.

Eingabe: Der Fahrplan ist in Péry mit der Bahn abzustimmen. Kombi-Billette mit Parkticket für Péry sind anzubieten.

Antwort: Das ÖV-Konzept 2035 beruht tatsächlich auf einer Koordination zwischen Bus und Bahn. Doch ist die Koordination mit dem Parkieren Sache der Gemeinden und der SBB (Schaffung eines P+R).

Eingabe: Die Ringlinie in Péry scheint angesichts der Fahrplanstruktur heikel.

Antwort: Die effektive Fahrplangestaltung muss bei der Angebotsbestellung im Rahmen der 4-jährlichen Regionalen Angebotskonzepte präzisiert werden, für die eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt wird.

Achse Grenchen

Eingabe: Die Verlängerung der Linie 34 zum Bahnhof Biel und ins Brügemoos (neuer Standort Spitalzentrum) ist zu prüfen.

Antwort: Die Verlängerung der Linie 34 bis Biel Bahnhof wird als sinnvoll erachtet. Für eine Verlängerung bis Brügemoos ergab sich im Rahmen des ÖV-Konzepts 2035 kein zweckmässiger Ansatz.

Anpassung: Die Linie 34 (Grenchen–Biel Bözingen) wird mit der schnellen Linie 10 (Biel Bözingen–Biel Bahnhof) verknüpft. Dadurch entsteht eine umsteigefreie Verbindung von Grenchen, Lengnau und Pieterlen nach Biel Bahnhof.

Eingabe: Die Linie 34 muss in Grenchen beide Bahnhöfe erreichen für den Anschluss an den Fernverkehr nach Basel und Zürich.

Réponse : La correspondance avec le trafic grandes lignes est assurée à Granges Nord et Granges Sud.

Remarque : La ligne 34 devrait également circuler le dimanche.

Réponse : Les horaires ne relèvent pas du concept TP 2035. Ils sont planifiés dans le cadre des schémas d'offre régionaux des transports publics (tous les 4 ans) et des modifications de l'horaire (chaque année).

Remarque : Perles doit être mieux reliée au centre-ville de Bienne. La ligne 73 doit desservir la gare de Bienne au lieu de Péry.

Réponse : Cette demande est prise en compte. Les lignes 73 et 34 seront réorganisées.

Modification : La ligne 73 reliera Péry à Orpund. La ligne 34 (Granges - Bienne Boujean) sera couplée à la ligne rapide 10 (Bienne Boujean - gare de Bienne), créant ainsi une liaison sans changement entre Granges, Longeau, Perles et la gare de Bienne.

Remarque : L'arrêt de bus adapté aux personnes handicapées aménagé en 2022 à la rue de la gare de Perles sera-t-il toujours desservi ?

Réponse : La ligne 34 (nouvelle ligne 10) ne desservira plus la gare de Perles, car aucune correspondance avec le train n'est possible. La desserte de la gare de Perles sera assurée par la prolongation de la ligne de bus Granges - Longeau Industrie conformément au concept de bus Granges et environs 2026. Cette ligne a vocation à servir de bus local à Longeau et à Perles.

Modification : Prolongation de la ligne Granges - Longeau via Pieterlen Bahnhof et Pieterlen Romontweg. Le tracé doit encore être examiné avec la commune.

Antwort: Der Anschluss an den Fernverkehr in Grenchen Nord und Grenchen Süd ist gewährleistet.

Eingabe: Die Linie 34 soll auch am Sonntag verkehren.

Antwort: Die Fahrpläne sind nicht Gegenstand des ÖV-Konzepts 2035. Sie werden im Rahmen der regionalen Angebotskonzepte für den öffentlichen Verkehr (alle 4 Jahre) und der Fahrplanänderungen (jährlich) geplant.

Eingabe: Pieterlen muss besser an das Stadtzentrum von Biel angebunden werden. Die Linie 73 soll zum Bahnhof Biel statt nach Péry verkehren.

Antwort: Das Anliegen wird unterstützt. Die Linien 73 und 34 werden neu organisiert.

Anpassung: Die Linie 73 verkehrt neu von Péry nach Orpund. Die Linie 34 (Grenchen–Biel Bözingen) wird mit der schnellen Linie 10 (Biel Bözingen–Biel Bahnhof) verknüpft und schafft so eine umsteigefreie Verbindung von Grenchen, Lengnau und Pieterlen nach Biel Bahnhof.

Eingabe: Wird die 2022 neu erstellte behindertengerechte Bushaltestelle an der Bahnhofstrasse in Pieterlen auch künftig bedient?

Antwort: Die Linie 34 (neu Linie 10) wird den Bahnhof Pieterlen künftig nicht mehr bedienen, da keine Anschlüsse an die Bahn möglich sind. Das Konzept sieht die Anbindung des Bahnhofs Pieterlen durch die Verlängerung der Buslinie Grenchen–Lengnau Industrie gemäss Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026 vor. Diese Linie soll in Lengnau und in Pieterlen die Funktion eines Ortsbusses übernehmen.

Anpassung: Verlängerung der Linie Grenchen–Lengnau Industrie via Pieterlen Bahnhof und Pieterlen Romontweg. Die Linienführung ist mit der Gemeinde noch zu überprüfen.

Remarque : Soutien de la prolongation de la ligne de bus Granges - Longeau Industrie vers Perles.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Remarque : Aucune connaissance de la future desserte de Longeau Industrie depuis Granges.

Réponse : La desserte de Longeau Industrie est planifiée dans le concept de bus Granges et environs 2026.

Remarque : L'accès à la zone industrielle de Longeau doit être amélioré.

Réponse : Selon le concept de bus Granges et environs 2026, la desserte de la zone industrielle de Longeau est assurée par une nouvelle ligne de bus Bettlach - Granges - Longeau Industrie avec une correspondance à Granges Sud et Granges Nord avec le trafic grandes lignes et régional (aux heures de pointe).

Remarque : Pour Longeau, un aménagement de l'infrastructure ferroviaire avec une cadence de 15 minutes et des temps de changement réduits à Bienne serait plus judicieux et à considérer en priorité.

Réponse : La Vision RER Bienne 2045 va dans ce sens. Néanmoins, l'amélioration de l'offre ferroviaire ne peut s'effectuer que sur le moyen ou le long terme. À court terme, c'est l'offre de bus qui est améliorée.

Remarque : Au lieu de proposer une ligne de bus parallèle au train, il conviendrait de renforcer le rôle de plaque tournante du trafic de la halte Champs-de-Boujean.

Réponse : La Vision RER Bienne 2045 va dans ce sens. Néanmoins, l'amélioration de l'offre ferroviaire ne peut s'effectuer que sur le moyen ou le long terme. À court terme, c'est l'offre de bus qui est améliorée.

Eingabe: Die Verlängerung der Buslinie Grenchen–Lengnau Industrie nach Pieterlen wird begrüsst.

Antwort: Kenntnisannahme.

Eingabe: Die neu ab Grenchen vorgesehene Erschliessung der Industrie Lengnau ist nicht bekannt.

Antwort: Die Erschliessung der Industrie Lengnau erfolgt gemäss Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026.

Eingabe: Es braucht eine verbesserte Anbindung des Industriegebiets in Lengnau.

Antwort: Gemäss Buskonzept Grenchen und Umgebung 2026 erfolgt die Erschliessung des Industriegebiets Lengnau durch eine neue Buslinie Bettlach–Grenchen–Lengnau Industrie mit Anschluss in Grenchen Süd und Grenchen Nord an den Fern- und Regionalverkehr (in den Hauptverkehrszeiten).

Eingabe: Für Lengnau ist ein Ausbau der Bahninfrastruktur und damit ein 15-Minuten-Takt mit verkürzten Umsteigezeiten in Biel zielführender und prioritär anzustreben.

Antwort: Das Anliegen wird unterstützt, siehe Vision S-Bahn Biel 2045. Die Verbesserung des Bahnangebots ist erst mittel- bis langfristig möglich. Bis dahin soll das Busangebot verbessert werden.

Eingabe: Anstelle einer parallelen Buslinie zur Bahn muss die Haltestelle Bözingenfeld als Verkehrsdrehscheibe gestärkt werden.

Antwort: Das Anliegen wird unterstützt, siehe Vision S-Bahn Biel 2045. Die Verbesserung des Bahnangebots ist erst mittel- bis langfristig möglich. Bis dahin soll das Busangebot verbessert werden.

Remarque : Les trains RegioExpress en provenance de Delémont doivent faire halte aux Champs-de-Boujean.

Réponse : La Vision RER Bienne 2045 va dans ce sens.

Axes Orpond

Remarque : Pas d'accord avec le nouveau tracé de la ligne 75, car la liaison directe Schwadernau - Bienne Gare disparaît.

Remarque : Conserver le concept actuel et densifier l'offre sur la ligne 72 aux heures de pointe. Assurer le raccordement du centre régional d'Orpond à la ville de Bienne et à l'agglomération.

Remarque : Le tracé parallèle des lignes 72 et 75 au départ d'Orpond n'est pas optimal pour la desserte du débarcadère. La cadence irrégulière n'est guère adaptée à la fonction de ligne urbaine.

Remarque : Le concept est pertinent dès lors que les questions d'exploitation en suspens peuvent être résolues (praticabilité du pont de Gottstatt, temps de rebroussement à la gare de Brügg, concept de réduction de la cadence pour les heures creuses et le week-end).

Réponse : Le concept relatif à l'axe d'Orpond a été revu et modifié.

Modification : Le tracé actuel de la ligne 72 (Bienne Gare - Meinisberg) est maintenu. La ligne est prolongée jusqu'au débarcadère de Bienne. Le concept prévoit la cadence de 15 minutes entre Bienne et Orpond et la cadence de 30 minutes entre Orpond et Meinisberg (cadence de 15 minutes aux heures de pointe). Le tracé actuel de la ligne 75 (Orpond - Bienne Gare) est également maintenu. Le nouveau tracé de la ligne 73 (Péry - Orpond) permettra

Eingabe: Die RegioExpress Züge aus Delémont müssen im Bözingenfeld halten.

Antwort: Das Anliegen wird unterstützt, siehe Vision S-Bahn Biel 2045.

Achsen Orpond

Eingabe: Nicht einverstanden mit der neuen Führung der Linie 75, da keine direkte Verbindung Schwadernau–Biel Bahnhof mehr.

Eingabe: Das heutige Konzept beibehalten und das Angebot auf der Linie 72 in den Hauptverkehrszeiten verdichten. Anschluss des teilregionalen Zentrums Orpond an die Stadt Biel und die Agglomeration gewährleisten.

Eingabe: Die parallele Führung der Linien 72 und 75 ab Orpond ist nicht optimal für die Bedienung der Schiffländte. Der unregelmässige Takt erschwert die Funktion als städtische Linie.

Eingabe: Das Konzept ist sinnvoll, sofern die offenen betrieblichen Fragen geklärt werden können (Befahrbarkeit Gottstattbrücke, Wendezeit am Bahnhof Brügg, Ausdünnungskonzept für Randstunden und Wochenende).

Antwort: Das Konzept für die Achse Orpond wurde überprüft und angepasst.

Anpassung: Die heutige Führung der Linie 72 (Biel Bahnhof–Meinisberg) wird beibehalten. Die Linie wird bis Biel Schiffländte verlängert. Das Konzept sieht einen 15-Minuten-Takt zwischen Biel und Orpond und einen 30-Minuten-Takt zwischen Orpond und Meinisberg (15-Minuten-Takt in den Hauptverkehrszeiten) vor. Ebenso wird die heutige Führung der Linie 75 (Orpond–Biel Bahnhof) beibehalten. Mit der neuen Führung der Linie 73 (Péry–Orpond) wird die

d'améliorer la liaison entre Orpond et les Champs-de-Boujean.

Remarque : La ligne 75 doit permettre une correspondance avec le S3 à Brügg. À défaut, elle n'est pas attrayante et guère compréhensible pour Scheuren, Schwadernau et Aegerten.

Réponse : Le concept relatif à l'axe d'Orpond a été réexaminé et modifié.

Modification : Le tracé de la ligne 75 (Orpond - Bienne Gare) est maintenu avec une correspondance à Brügg avec le S3 en direction de Berne.

Remarque : À Place d'Orpond, la correspondance avec l'axe fort sud doit être assurée dans les deux sens pour permettre une liaison entre le nord et le sud de la gare de triage.

Remarque : À Place d'Orpond, la correspondance entre la ligne 72 et l'axe sud doit être assurée dans les deux sens.

Réponse : La cadence de 15 minutes de la ligne 72 et la cadence de 7,5 minutes des lignes 4 et 5 (axe sud) offrent de bonnes correspondances.

Remarque : Le concept est soutenu, y compris la proposition de courses de renfort sur la ligne 72 à destination des Champs-de-Boujean aux heures de pointe et la densification de l'horaire.

Remarque : Proposer des courses de renfort sur la ligne 72 à destination des Champs-de-Boujean aux heures de pointe et examiner l'opportunité d'emprunter l'A5 (itinéraire rapide).

Réponse : Le concept relatif à l'axe d'Orpond a été réexaminé et modifié.

Modification : La liaison entre Orpond et les Champs-de-Boujean est désormais assurée

Verbindung von Orpund ins Bözigenfeld verbessert.

Eingabe: Anschluss der Linie 75 in Brügg an die S3 nach Bern gewährleisten, da sonst für Scheuren/Schwadernau/Aegerten nicht attraktiv und nicht verständlich.

Antwort: Das Konzept für die Achse Orpund wurde überprüft und angepasst.

Anpassung: Die Führung der Linie 75 (Orpund–Biel Bahnhof) wird beibehalten mit Anschluss in Brügg an die S3 Richtung Bern.

Eingabe: Am Orpundplatz muss der Anschluss der Linie 72 an die Hauptachse Süd in beiden Richtungen gewährleistet sein, um die Verbindung zwischen Nord- und Südseite des Rangierbahnhofs zu ermöglichen.

Eingabe: Am Orpundplatz muss der Anschluss der Linie 72 an die Hauptachse Süd in beiden Richtungen gewährleistet sein.

Antwort: Durch den 15-Minuten-Takt der Linie 72 und den 7,5-Minuten-Takt der Linien 4 und 5 (Hauptachse Süd) ergeben sich gute Umsteigebeziehungen.

Eingabe: Das Konzept wird unterstützt inkl. vorgeschlagene Verstärkungskurse der Linie 72 in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) nach Bözigenfeld und verdichtetem Fahrplan.

Eingabe: Vorgeschlagene Verstärkungskurse der Linie 72 in den HVZ bis Bözigenfeld führen und via A5 prüfen (Schnellroute).

Antwort: Das Konzept für die Achse Orpund wurde überprüft und angepasst.

Anpassung: Die Verbindung zwischen Orpund und Bözigenfeld erfolgt neu durch die Linie 73 (Péry–Orpund) via Biel Mett.

par la ligne 73 (Péry - Orpond) via Bienne Mâche.

Remarque : Réexaminer la ligne de bus directe Orpond - Granges dans les prochaines années.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Remarque : Prolonger la ligne 72 jusqu'à Büren an der Aare.

Réponse : Cette liaison se situe hors du périmètre du concept TP 2035 ; elle devrait faire l'objet d'une étude séparée.

Remarque : Examiner la possibilité d'introduire des distributeurs de billets dans les bus. L'achat des billets auprès du conducteur n'est pas idéal et nuit à la ponctualité.

Réponse : Il est pris note de cette remarque. La vente des billets relève de la responsabilité des entreprises de transport et ne fait pas l'objet du concept TP 2035.

Axes Lyss

Remarque : Accueil favorable du nouveau concept de la ligne 74 avec une amélioration de l'offre grâce à une cadence de 15 minutes.

Remarque : Une mise en œuvre rapide dans le cadre du schéma d'offre régional 2027–2030 avec une cadence de 15 minutes aux heures de pointe et de 30 minutes jusqu'à la fin du service est souhaitée.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Remarque : Accueil favorable de la nouvelle ligne 76 et de sa prolongation optionnelle jusqu'à la gare de Lyss.

Remarque : Mettre rapidement en œuvre la prolongation optionnelle de la ligne 76 entre Buswil et Lyss et prévoir des arrêts

Eingabe: Direkte Buslinie Orpund–Grenchen in den nächsten Jahren erneut prüfen.

Antwort: Kenntnisnahme.

Eingabe: Verlängerung der Linie 72 nach Büren an der Aare.

Antwort: Die Verbindung liegt ausserhalb des Perimeters des ÖV-Konzepts 2035 und müsste in einer separaten Studie geprüft werden.

Eingabe: Billettautomaten in den Bussen prüfen. Der Verkauf beim Chauffeur ist nicht ideal und verschlechtert die Pünktlichkeit.

Antwort: Kenntnisnahme. Der Billetverkauf ist Sache der Transportunternehmen und nicht Gegenstand des ÖV-Konzepts 2035.

Achsen Lyss

Eingabe: Neues Konzept für die Linie 74 mit Angebotsverbesserung durch 15-Minuten-Takt wird begrüsst.

Eingabe: Rasche Umsetzung im regionalen Angebotskonzept 2027–2030 mit 15-Minuten-Takt in Hauptverkehrszeiten und 30-Minuten-Takt bis Betriebsschluss wird gewünscht.

Antwort: Kenntnisnahme.

Eingabe: Neue Linie 76 mit optionaler Verlängerung zum Bahnhof Lyss wird begrüsst.

Eingabe: Optionale Verlängerung der Linie 76 von Buswil nach Lyss rasch umsetzen und weitere Haltestellen im Gebiet Industrie Lyss Nord vorsehen.

supplémentaires dans la zone industrielle de Lyss Nord.

Réponse : Il est pris note de cette remarque. La prolongation jusqu'à Busswil est possible avec l'infrastructure routière existante. La faisabilité de la poursuite jusqu'à Lyss doit être étudiée.

Remarque : Optimiser la nouvelle ligne 76 entre Studen et Busswil et assurer de bonnes correspondances à Studen ou à Busswil avec le RER en direction de Bienne et de Berne.

Réponse : La ligne 76 est axée sur les correspondances RER à Studen. Elle ne peut pas assurer simultanément des correspondances à Busswil. Les possibilités d'optimisation doivent être examinées en relation avec la prolongation de la ligne vers Lyss.

Axes Bellmund

Remarque : Accueil favorable du concept, avec un nouveau tracé pour les lignes 86 et 87, une cadence de 15 minutes au départ de Bellmund et une prolongation jusqu'aux Champs-de-Boujean.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Remarque : La prolongation des lignes 86 et 87 multiplie les lignes à cadence irrégulière sur l'axe Bienne Gare - Champs-de-Boujean et nuit à la lisibilité de l'offre. Elle entraîne par ailleurs une réduction de l'offre pour les arrêts Champs-du-Châtelet, Octroi et Swiss Tennis.

Remarque : Ne prolonger les lignes régionales que jusqu'à la zone de la place Centrale de manière à désengorger la place de la Gare.

Réponse : Le tracé des lignes 86 et 87 jusqu'aux Champs-de-Boujean est considéré comme approprié. Les liaisons directes et rapides depuis le sud de l'agglomération vers les Champs-de-Boujean constituent un objectif important du concept.

Antwort: Kenntnisnahme. Die Verlängerung bis Busswil ist mit der bestehenden Strasseninfrastruktur möglich. Für die Weiterführung bis Lyss muss die Machbarkeit geprüft werden.

Eingabe: Neue Linie 76 zwischen Studen und Busswil optimieren und gute Anschlüsse in Studen oder Busswil auf die S-Bahn nach Biel und Bern.

Antwort: Die Linie 76 ist auf die S-Bahn-Anschlüsse in Studen ausgerichtet und kann nicht gleichzeitig Anschlüsse in Busswil gewährleisten. Optimierungsmöglichkeiten sind im Zusammenhang mit der Verlängerung der Linie nach Lyss zu prüfen.

Achsen Bellmund

Eingabe: Das Konzept mit neuer Führung der Linien 86 und 87, 15-Minuten-Takt ab Bellmund und Verlängerung ins Bözingenfeld wird begrüsst.

Antwort: Kenntnisnahme.

Eingabe: Verlängerung der Linien 86 und 87 führt zu einer Vielzahl von Linien mit unregelmässigem Takt auf der Achse Bahnhof Biel-Bözingenfeld und erschwert die Lesbarkeit des Angebots. Zudem resultiert eine Angebotsreduktion für die Haltestellen Schösslifeld, Zollhaus und Swiss Tennis.

Eingabe: Regionallinien nur bis in den Raum Zentralplatz verlängern, um den Bahnhofplatz zu entlasten.

Antwort: Die Führung der Linien 86 und 87 bis Bözingenfeld wird als zweckmässig erachtet. Ein wichtiges Ziel des Konzepts sind direkte und schnelle Verbindungen aus der südlichen Agglomeration in das Bözingenfeld.

Remarque : Pour la mise en œuvre, les risques suivants doivent être pris en considération :

1. Sensibilité aux retards et ruptures de correspondance (Bienne et Aarberg)
2. Surcapacité entre Jens et Lyss.
3. Différentes fonctions des lignes sur le réseau régional/urbain (correspondances, capacités).

Réponse : Il est pris note de cette remarque. Les points soulevés seront examinés dans le cadre de la planification ultérieure de l'offre.

Remarque : Prévoir des possibilités de recharge occasionnelle pour les bus à batterie aux Stades de Bienne et aux Champs-de-Boujean.

Réponse : La coordination de l'infrastructure relève de la planification ultérieure de l'offre.

Remarque : Nidau est un pôle d'enseignement secondaire pour Ipsach, Port, Bellmund, Jens, Hermrigen et Merzligen. Dans l'idéal, les horaires de bus doivent être alignés sur les horaires blocs de l'école.

Réponse : Les horaires ne relèvent pas du concept TP 2035. Ils sont planifiés dans le cadre des schémas d'offre régionaux des transports publics (tous les 4 ans) et des modifications de l'horaire (chaque année).

Axe rive droite du lac

Remarque : Accueil favorable de la cadence continue à 15 minutes entre Täuffelen et Bienne et de la ligne tangentielle vers les Marais-de-Brügg.

Remarque : Soutien de la correspondance avec la ligne 10 en direction des Champs-de-Boujean.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Eingabe: Für die Umsetzung ist das Augenmerk auf folgende Risiken zu legen:

1. Verspätungsanfälligkeit und Anschlussbrüche (Biel und Aarberg);
2. Überkapazität zwischen Jens und Lyss;
3. unterschiedliche Funktionen der Linien im regionalen bzw. städtischen Netz (Anschlüsse, Kapazitäten).

Antwort: Kenntnisnahme. Die aufgeworfenen Punkte sind in der weiteren Angebotsplanung zu prüfen.

Eingabe: Gelegenheitslademöglichkeiten für batteriebetriebene Busse in Biel Stadien / Bözingenfeld vorsehen.

Antwort: Die Abstimmung der Infrastruktur ist Gegenstand der weiteren Angebotsplanung.

Eingabe: Nidau ist Oberstufenzentrum für Ipsach, Port, Bellmund, Jens, Hermrigen und Merzligen. Der Busfahrplan wird idealerweise auf die Blockzeiten der Schule abgestimmt.

Antwort: Die Fahrpläne sind nicht Gegenstand des ÖV-Konzepts 2035. Sie werden im Rahmen der regionalen Angebotskonzepte für den öffentlichen Verkehr (alle 4 Jahre) und der Fahrplanänderungen (jährlich) geplant.

Achse rechtes Seeufer

Eingabe: Der durchgehende 15-Minuten-Takt zwischen Täuffelen und Biel und die Tangentialverbindung ins Brüggmoss werden begrüsst.

Eingabe: Der Anschluss an die Linie 10 Richtung Bözingenfeld wird unterstützt.

Antwort: Kenntnisnahme.

Remarque : La cadence de 7 minutes entre Sutz-Lattrigen et Bienne n'est pas nécessaire.

Réponse : Le concept prévoit une cadence de 15 minutes entre Täuffelen et Bienne.

Remarque : L'augmentation de la cadence, avec les nécessaires fermetures de barrières, intensifiera encore le trafic sur la place Guido-Müller. Est-il possible de réduire la durée de fermeture des barrières par des moyens techniques ?

Réponse : L'optimisation des horaires de fermeture sera examinée dans le cadre de la planification ultérieure de l'axe Marais-de-Brügg - Faubourg du Lac.

Axe rapide Brügg - Champs-de-Boujean

Remarque : Accueil favorable ; cet axe rapide a déjà fait ses preuves et présente encore un important potentiel de développement.

Remarque : Demande de prolonger la ligne 12 pour relier le quartier Champs-du-Moulin.

Réponse : La fonction de la ligne 12 est d'offrir une liaison plus directe et rapide aux Champs-de-Boujean le train régional S3 depuis Berne. Une modification de l'itinéraire avec un détour par les Champ-du-Moulin rendrait cette ligne moins attractive. Afin de faciliter la liaison entre les Champs-de-Boujean et le quartier des Champs-du-Moulin, le concept prévoit désormais une possibilité de transbordement à la place de la Croix.

Modification : Le bus 5 dessert la place de la Croix, afin de mieux relier le quartier du Champs-du-Moulin aux Champs-de-Boujean.

Remarque : Proposer des lignes rapides via l'A5 vers les Champs-de-Boujean et, pour les

Eingabe: Ein 7-Minuten-Takt zwischen Sutz-Lattrigen und Biel ist nicht nötig.

Antwort: Das Konzept sieht zwischen Täuffelen und Biel einen 15-Minuten-Takt vor.

Eingabe: Durch die Taktverdichtung mit entsprechenden Barriereschliessungen wird die Stausituation auf dem Guido-Müller-Platz zunehmen. Kann man mit technischen Mitteln die Schliesszeiten der Barrieren kürzen?

Antwort: Die Optimierung der Schliesszeiten ist im Rahmen der weiteren Planung für die Achse Brüggmoos-Seevorstadt zu prüfen.

Schnellachse Brügg-Bözingenfeld

Eingabe: Unterstützung. Diese Schnellachse hat sich bereits heute bewährt und hat noch grosses Steigerungspotential

Eingabe: Die Linie 12 ist zu verlängern, um das Mühlefeldquartier zu erschliessen.

Antwort: Die Funktion der Linie 12 besteht darin, eine direktere, schnellere Verbindung mit dem Bözingenfeld herzustellen und den Anschluss an den Regionalzug S3 von Bern zu gewährleisten. Eine veränderte Streckenführung via Mühlefeld würde ihre Attraktivität beeinträchtigen. Um die Verbindung zwischen Bözingenfeld und Mühlefeld zu erleichtern, sieht das ÖV-Konzept die Möglichkeit vor, am Kreuzplatz umzusteigen.

Anpassung: Bus 5 bedient den Kreuzplatz, um das Mühlefeld besser mit dem Bözingenfeld zu verbinden.

Eingabe: Schnelllinien via A5 ins Bözingenfeld anbieten, für Anlässe in der

événements à la Tissot Arena, aussi depuis Nidau, Port et Orpund.

Réponse : Le concept TP développe l'offre de base et ne traite pas d'offres spécifiques en cas d'évènementiel.

Pour ce qui est de l'offre de base, la nouvelle ligne 10 propose déjà un accès rapide de Nidau aux Champs-de-Boujean. Le potentiel d'usagers d'une liaison entre Port et les Champs-de-Boujean par l'autoroute est faible. Le transbordement sur la nouvelle ligne 10 ou le train régional offre déjà des relations efficaces. Pour Orpund situé à proximité des Champs-de-Boujean, le potentiel d'une nouvelle liaison directe est important.

Modification : L'itinéraire de la ligne 73 est modifié pour relier directement les Champs-de-Boujean à Orpund.

Remarque : Proposition d'un nouvel axe rapide Mâche - Marais-de-Brügg - Brügg centre - Studen via l'autoroute.

Réponse : Le réseau planifié offre une multitude de possibilités de se déplacer entre ces lieux avec transbordement. Le concept TP ne prévoit pas de ligne spécifiquement pour cette liaison.

À noter que l'offre existante et l'offre prévue à Mâche fait de cette centralité un des lieux d'agglomération les mieux desservis en transports publics, y compris par le train.

Axe fort nord

Remarque : Soutien de la nouvelle ligne principale 1, qui relie directement et sans changement des zones présentant une forte demande en transports publics.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Remarque : La nouvelle ligne principale 1 peut être mise en œuvre rapidement grâce

Tissot Arena auch von Nidau, Port und Orpund.

Antwort: Das ÖV-Konzept entwickelt das Grundangebot, es behandelt keine Spezialangebote bei Anlässen.

Im Grundangebot gewährt die neue Buslinie 10 bereits eine Schnellverbindung zwischen Nidau und Bözingenfeld. Das Nutzungspotenzial einer Verbindung zwischen Port und Bözingenfeld via Autobahn ist gering. Das Umsteigen auf die neue Linie 10 oder den Regionalzug bietet bereits effiziente Verbindungen. Für Orpund, das nahe des Bözingenfelds liegt, ist das Potenzial einer neuen Direktverbindung gross.

Anpassung:

Die Führung der Linie 73 wird angepasst, um das Bözingenfeld direkt mit Orpund zu verbinden.

Eingabe: Antrag neue Schnellachse Mett-Brüggmoos-Centre Brügg-Studen via Autobahn.

Antwort: Das geplante Netz bietet bereits zahlreiche Verbindungen mit Umsteigen zwischen diesen Orten. Dafür sieht das ÖV-Konzept keine eigene Linie vor.

Hinweis: Das bestehende und geplante Angebot macht Mett zu einem Agglomerationszentrum, das am besten mit dem ÖV (inkl. Bahn) erschlossen ist.

Hauptachse Nord

Eingabe: Die neue Hauptlinie 1 wird unterstützt. Sie verbindet Gebiete mit besonders hoher ÖV-Nachfrage direkt und umsteigefrei.

Antwort: Kenntnisnahme.

Eingabe: Die neue Hauptlinie 1 lässt sich mit Batterie-Trolleybussen auf Basis einer leicht

aux trolleybus à batterie sur la base d'une infrastructure LAC légèrement étoffée.

Réponse : En coordination avec la politique de décarbonation de la flotte de la Ville de Bienne et des Tpb, la ligne 1 sera mise en œuvre plus rapidement dans le cadre du prochain schéma d'offre régional TP 2027–2030. Cela permet de réorganiser la ligne 2 afin de remplacer les bus diesel par des trolleybus à batterie.

Modification : Avancement de la mise en œuvre à l'étape 2027.

Remarque : En attendant l'aménagement d'une place de rebroussement à la gare des Champs-de-Boujean, un tracé jusqu'à Centre Boujean est envisageable. Mais ce « raccourcissement » ne change rien au nombre de véhicules nécessaires aux heures de pointe.

Réponse : Afin d'offrir de meilleures correspondances avec le train régional entre la gare des Champs-de-Boujean et les stades, le terminus de la ligne 1 à la gare des Champs-de-Boujean sera mis en œuvre plus rapidement dans le cadre du prochain schéma d'offre régional TP 2027–2030.

Modification : Avancement de la mise en œuvre à l'étape 2027.

Remarque : Soutien du tracé via la route de Berne.

Remarque : Soutien de l'aménagement du nouveau tronçon routier de la Keltenstrasse pour les bus dans le but de transférer le trafic des quartiers résidentiels aux axes principaux. L'horizon 2035 ne semble toutefois pas réaliste. Or la solution provisoire via la place Guido-Müller est assez problématique au vu de la forte fréquentation du nœud.

Réponse : La réalisation d'ici 2035 du nouvel itinéraire via la Keltenstrasse et le tronçon du train est un objectif important afin de garantir une meilleure stabilité horaire. Tant que ce tronçon n'est pas réalisé, la ligne principale 1

élargies de l'infrastructure de la ligne 1 et de l'élargissement de l'infrastructure de la ligne 2

Antwort: In Koordination mit der Dekarbonisierungsstrategie der Fahrzeugflotte der Stadt Biel und der VB wird die Linie 1 schneller, bereits im Rahmen des nächsten Regionalen Angebotskonzepts öffentlicher Verkehr 2027–2030 umgesetzt. Damit lässt sich die Linie 2 so organisieren, dass die Diesel- durch Batterie-Trolleybusse ersetzt werden können.

Anpassung: Die Umsetzung wird auf die Etappe 2027 vorgezogen.

Eingabe: Bis zur Erstellung einer Wendeschleife am Bahnhof Bözingenfeld ist eine Linienführung bis zum Centre Boujean denkbar. Selbst diese «Verkürzung» ändert allerdings nichts an der Anzahl der notwendigen Fahrzeuge in der HVZ.

Antwort: Um beim Bahnhof Bözingenfeld für die Busse von/zur den Stadien bessere Anschlüsse an die Regionalzüge zu gewährleisten, wird die Endstation der Linie 1 beim Bahnhof Bözingenfeld schneller, bereits im Rahmen des nächsten Angebotskonzepts öffentlicher Verkehr 2027–2030 in Betrieb genommen.

Anpassung: Die Umsetzung wird auf die Etappe 2027 vorgezogen.

Eingabe: Unterstützung Linienführung via Bernstrasse.

Eingabe: Ausbau des neuen Strassenabschnitts Keltenstrasse für den Busbetrieb wird unterstützt, um die Verlagerung des Verkehrs aus den Wohnquartieren auf die Hauptachsen voranzutreiben. Ein Ausbau bis 2035 erscheint allerdings nicht realistisch. Eine alternative Wegführung via Guido-Müller-Platz ist aufgrund des stark belasteten Knotens eher fragwürdig.

Antwort: Die Umsetzung der neuen Linienführung via Keltenstrasse und Bahntrasse ist ein vorrangiges Ziel, um die Fahrplanstabilität zu steigern. Bis dieser

continuera dans une première étape à emprunter les rues de quartier ; dans une deuxième étape, il empruntera la route de Berne et traversera la place Guido-Müller.

Remarque : L'axe fort nord devrait desservir dans la majorité des cas la gare des Champs-de-Boujean pour en renforcer le rôle de plaque tournante du trafic.

Réponse : Le concept TP 2035 prévoit la desserte de la gare des Champs-de-Boujean à une cadence de 15 minutes, en garantissant des correspondances optimales avec le train. Une cadence plus élevée n'est pas envisagée, car elle n'offrirait pas de correspondance supplémentaire avec le train.

Remarque : Une cadence de 10 minutes avec des courses qui se superposent dans le centre-ville (gare-CFP) pourrait se révéler plus efficace.

Réponse : À l'horizon 2031, avec la construction du nouvel hôpital régional aux Marais-de-Brügg et la poursuite du développement des Champs-de-Boujean, la cadence de 7,5 minutes est appropriée. À l'horizon 2027, une cadence différenciée avec des courses qui se superposent dans le centre-ville constitue une bonne option.

Remarque : L'aménagement du tronçon de la Keltenstrasse doit être réalisé par la Ville de Bienne. L'horizon 2035 ne semble toutefois pas réaliste. Or la solution provisoire via la rue de la Gabelle est problématique au vu de la forte fréquentation de la place Guido-Müller.

Réponse : Le concept TP 2035 identifie les besoins d'intervention. La mise en œuvre des mesures incombera ensuite aux autorités compétentes. L'horizon de réalisation devrait idéalement correspondre au réaménagement de la route de Berne prévue pour 2030. Cet horizon étant relativement court, le concept montre la possibilité d'un itinéraire (provisoire) via la rue de la Gabelle et la place Guido-Müller.

Abschnitt gebaut ist, verkehrt die Hauptlinie 1 in einem ersten Schritt via Quartierstrassen, in einem zweiten Schritt via Bernstrasse und Guido-Müller-Platz.

Eingabe: Die Hauptachse Nord sollte in den meisten Fällen bis zum Bahnhof Bözingenfeld führen, um den Bahnhof als Verkehrsdrehscheibe zu stärken.

Antwort: Das ÖV-Konzept 2035 sieht beim Bahnhof Bözingenfeld den 15-Minuten-Takt mit optimalem Bahnanschluss vor. Eine Taktverdichtung ist nicht geplant, weil damit keine zusätzlichen Anschlüsse an die Bahn erzielt würden.

Eingabe: Ein 10-Minuten-Takt mit überlagernden Kursen im Innenstadtbereich (Bahnhof-BBZ) könnte sich als effizienter erweisen.

Antwort: Für den Zeithorizont 2031 mit dem neuen Regionalspital im Brüggmoos und der weiteren Entwicklung des Bözingenfelds ist der 7,5-Minuten-Takt angemessen. Für den Zeithorizont 2027 ist ein differenzierter Takt mit überlagernden Kursen im Innenstadtbereich eine gute Option.

Eingabe: Der Ausbau des Abschnitts Keltenstrasse soll durch die Stadt Biel erfolgen. Ein Ausbau bis 2035 erscheint allerdings nicht realistisch. Eine alternative Wegführung via Salzhausstrasse ist aufgrund des stark belasteten Guido-Müller-Platzes eher fragwürdig.

Antwort: Das ÖV-Konzept ermittelt den Handlungsbedarf. Die Umsetzung der vorgeschlagenen Massnahmen obliegt den zuständigen Behörden. Der Zeithorizont für die Umsetzung entspricht idealerweise der auf 2030 geplanten Neugestaltung der Bernstrasse. Da dies relativ zeitnah ist, nennt das ÖV-Konzept die mögliche (provisorische) Linienführung via Salzhausstrasse und Guido-Müller-Platz.

Remarque : L'aménagement du tronçon de la Keltenstrasse doit être planifié le plus rapidement possible. Il pourrait être envisagé, dans une première phase, de s'en tenir à un tracé jusqu'à la Bielstrasse. Cela permettrait déjà d'améliorer notablement la stabilité de l'horaire (plus de conflits avec la ligne BTI) et le temps de trajet.

Réponse : Le concept TP illustre la possibilité de mettre en œuvre la ligne 1 par étapes et la nécessité de réaliser le nouvel itinéraire via la Keltenstrasse pour rendre le système le plus performant. La réalisation de cette mesure incombera ensuite aux autorités compétentes.

Axe fort central

Remarque : Soutien de l'axe fort central. La jonction des deux lignes de trolleybus a déjà fait ses preuves aujourd'hui et les nouveaux terminus sont également judicieux.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Remarque : Le potentiel de renforcement de la desserte de la **route de Brügg** est limité. Dans les faits, la route de Brügg est un axe fort du TIM et non des transports publics.

Réponse : Le renforcement de la desserte de la route de Brügg comme axe fort TP est maintenu comme évolution ultérieure en fonction de la demande. L'objectif est de favoriser un report modal sur les accès principaux à la ville.

Modification : La ligne 3 continue de desservir le quartier des Champs-du-Moulin à l'horizon 2035. Le renforcement de la route de Brügg pourra être réalisé ultérieurement en fonction de la demande.

Remarque : Pour pouvoir prolonger ultérieurement la ligne 4 jusqu'au centre d'Ipsach, il faudrait aménager un passage au-dessus ou au-dessous des voies BTI pour

Eingabe: Der Ausbau des Abschnitts Keltenstrasse soll schnellstmöglich projektiert werden. Selbst wenn dieses Trasse in einer ersten Phase nur bis zur Bielstrasse geführt werden könnte, ergibt sich damit bereits eine signifikante Verbesserung der Fahrplanstabilität (keine Konflikte mehr mit BTI) und der Reisezeit.

Antwort: Das ÖV-Konzept zeigt, dass die Linie 1 neu via Keltenstrasse zu führen ist, um das System effizienter zu machen, wobei die Möglichkeit einer schrittweisen Umsetzung besteht. Die Umsetzung dieser Massnahme obliegt den zuständigen Behörden.

Hauptachse Zentrum

Eingabe: Die Hauptachse Zentrum wird grundsätzlich unterstützt. Die Verknüpfung der zwei Trolleybuslinien hat sich schon heute bewährt und die neuen Endpunkte machen ebenfalls Sinn.

Antwort: Kenntnissnahme.

Eingabe: Das Potenzial für eine verstärkte Erschliessung der **Brüggstrasse** ist begrenzt. Die Brüggstrasse stellt keine starke ÖV-Achse sondern im Gegenteil eine starke MIV-Achse dar.

Antwort: Die verstärkte Bedienung der Brüggstrasse als ÖV-Hauptachse wird als nachfrageabhängige Entwicklungsmöglichkeit berücksichtigt. Ziel ist die Entfaltung einer Umsteigewirkung auf den Haupteinfallsachsen der Stadt.

Anpassung: Die Linie 3 bedient im Zeithorizont 2035 auch weiterhin das Mühlefeldquartier. Die Stärkung auf der Brüggstrasse kann nachfrageabhängig später in Betracht gezogen werden.

Eingabe: Für eine spätere Verlängerung der Linie 4 in das Zentrum von Ipsach müsste eine Über- oder Unterführung der BTI-Gleise für den Bus erstellt werden, was aus heutiger Perspektive unrealistisch erscheint.

le bus, ce qui ne semble actuellement pas réaliste.

Réponse : La prolongation de la ligne 4 à Ipsach indiquée dans le rapport comme évolution ultérieure possible est prévue sans traverser la voie ferroviaire. La ligne ne desservirait plus les arrêts Nidau Beunden ni Burgerallee. Elle serait prolongée directement depuis l'arrêt Herrenmoosweg vers le développement du quartier Brünmatten.

Remarque : Soutien de la prolongation de la ligne de la Mine-d'Or au chemin Mettlen, particulièrement en cas de changement de régime à 30 km/h dans le quartier.

Réponse : La prolongation de la ligne de la Mine-d'Or au chemin Mettlen n'est pas prévue d'ici 2035, afin de ne pas réduire l'offre au quartier Bois-devant. Cette option est indiquée dans le rapport comme développement ultérieur possible à plus long terme et nécessitera certainement un renforcement de la ligne restante au quartier du Bois-devant.

Remarque : Demande que le quartier des Tilleuls soit relié plus directement au centre-ville sans passer par la place de la Croix.

Réponse : L'itinéraire prévu par la gare et la place Centrale est la meilleure option afin d'optimiser au mieux le réseau urbain et de créer un système d'axes forts performants.

Axe fort sud

Remarque : Soutien de la superposition des lignes 4 et 5 pour augmenter la cadence.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Remarque : Demande de modifier l'itinéraire des lignes 4 et 5 par la rue de la Gabelle.

Antwort: Die Verlängerung der Linie 4 in Ipsach als längerfristige Entwicklungsmöglichkeit gemäss ÖV-Konzept ist ohne Bahnquerung geplant. Die Linie würde die Haltestellen Nidau Beunden und Burgerallee nicht mehr bedienen. Sie würde von der Haltestelle Herrenmoosweg direkt Richtung Entwicklungsgebiet Brünmatten verlängert.

Eingabe: Die Verlängerung der Linie der Goldgrube bis Mettlenweg wird unterstützt, insbesondere wenn sie mit der Tempo-30-Zone im Quartier einhergeht.

Antwort: Die Verlängerung der Linie der Goldgrube bis Mettlenweg ist bis 2035 nicht geplant, um das Angebot im Vorhölzli-Quartier nicht zu beeinträchtigen. Diese Option wird im ÖV-Konzept als längerfristige Entwicklungsmöglichkeit geführt und würde zweifellos eine Stärkung der verbleibenden Linie im Vorhölzli erfordern.

Eingabe: Das Lindenquartier ist direkter, ohne Umweg über den Kreuzplatz mit der Innenstadt zu verbinden.

Antwort: Die Linienführung via Bahnhof und Zentralplatz ist die beste Option für die optimale Gestaltung des urbanen Netzes, um ein leistungsfähiges Hauptachsen-System zu erzielen.

Hauptachse Süd

Eingabe: Unterstützung der Überlagerung der beiden Linien 4 und 5 hinsichtlich Taktverdichtung.

Antwort: Kenntnisnahme.

Eingabe: Die Linien 4 und 5 sind neu über die Salzhausstrasse zu führen.

Réponse : Le concept TP prévoit de maintenir une desserte forte des arrêts Campus et Rue des Bains comme interfaces d'accès rapide et direct à la gare, afin de revaloriser ces espaces et de mieux répartir les flux de passager en lien avec la gare de Bienne. Des réflexions plus approfondies seront menées dans le cadre du concept d'utilisation du secteur gare.

Remarque : Le projet de gare à Nidau ne prévoit pas d'arrêt terminus.

Réponse : Le concept est adapté, afin d'effectuer le terminus plus loin.

Modification : La ligne 5 est prolongée jusqu'au quartier Aalmatten.

Remarque : Prolongation de la ligne 5 jusqu'au quartier d'Aalmatten.

Réponse : La prolongation de la ligne 5 pour desservir le quartier Aalmatten est intéressante. Cela nécessiterait toutefois un réaménagement de l'espace-rue.

Modification : La ligne 5 est prolongée jusqu'au quartier Aalmatten.

Remarque : Demande de maintenir une desserte forte à la place de la Croix, en modifiant l'itinéraire des lignes 4 et 5 par ce carrefour.

Réponse : La modification de l'itinéraire de l'axe sud est intéressante afin de renforcer la place de la Croix comme interface d'échange, de créer une nouvelle liaison directe entre la place de la Croix et les Champs-de-Boujean, ainsi que de créer une nouvelle liaison forte entre la place Centrale et la place de la Croix.

Modification : L'itinéraire de l'axe sud est modifié par la place de la Croix.

Antwort: Das ÖV-Konzept sieht die verstärkte Bedienung der Haltestellen Campus und Badhausstrasse vor, die als direkte und schnelle Zugänge zum Bahnhof fungieren. So werden diese Räume aufgewertet und die Passagierströme rund um den Bahnhof Biel verteilen sich besser. Weiterführende Arbeiten werden im Rahmen des Nutzungskonzepts Bahnhofgebiet vorgenommen.

Eingabe: Das Bahnhofprojekt Nidau sieht keine Bus-Endstation vor.

Antwort: Das ÖV-Konzept wird so angepasst, dass die Endstation nach hinten verschoben wird.

Anpassung: Die Linie 5 wird bis zum Aalmattenquartier verlängert.

Eingabe: Verlängerung der Linie 5 ins Aalmattenquartier.

Antwort: Die Verlängerung der Linie 5 zur Erschliessung des Aalmattenquartiers ist interessant. Dies erfordert aber eine Neugestaltung des Strassenraums.

Anpassung: Die Linie 5 wird bis zum Aalmattenquartier verlängert.

Eingabe: Am Kreuzplatz ist ein dichtes Angebot aufrechtzuerhalten, indem die Linien 4 und 5 neu hier durchgeführt werden.

Antwort: Die Anpassung der Hauptachse Süd ist interessant, um den Kreuzplatz als Umsteigeknoten zu stärken, eine neue Direktverbindung zwischen Kreuzplatz und Bözingenfeld herzustellen sowie eine neue Hauptverbindung zwischen Zentralplatz und Kreuzplatz zu schaffen.

Anpassung: Die Hauptachse Süd wird neu über den Kreuzplatz geführt.

Remarque : Risque de manque de capacité à l'arrêt Bärenhof aux heures de pointe s'il n'est plus desservi par l'axe sud.

Réponse : La desserte de Bärenhof par l'axe sud est maintenue, notamment afin de créer une nouvelle liaison forte entre la place Centrale et la place de la Croix.

Modification : L'itinéraire de l'axe sud est modifié par la place de la Croix.

Remarque : Demande de modifier l'itinéraire de l'axe sud par la place de la Croix et d'éviter la place Centrale, respectivement la rue de la Gare.

Réponse : La modification de l'itinéraire de l'axe sud par la place de la Croix est intéressante afin de renforcer cette centralité comme interface d'échange. Un évitement de la place Centrale est exclu, car le principe des axes forts est de garantir une desserte forte des centralités principales et d'offrir plus de capacité sur le tronçon le plus fréquenté entre la gare et la place Centrale.

Modification: L'itinéraire de l'axe sud est modifié par la place de la Croix et maintenu à la place Centrale.

Axe fort Nidau

Remarque : Augmenter la capacité des bus qui n'offrent pas assez d'espace notamment pour les poussettes.

Réponse : Le concept prévoit d'augmenter de manière conséquente l'offre à Nidau. La ligne urbaine 5 et la nouvelle ligne 10 seront exploitées avec des bus offrant davantage d'espace pour les voyageuses et voyageurs. Les lignes régionales 86 et 87 déjà exploitées par des bus à grande capacité offriront une cadence augmentée à 15 minutes.

Remarque : Soutien de l'amélioration de la desserte.

Eingabe: Bei der Haltestelle Bärenhof besteht zu den Hauptverkehrszeiten das Risiko einer Überlastung, wenn sie nicht mehr von der Hauptachse Süd bedient wird.

Antwort: Die Bedienung von Bärenhof durch die Hauptachse Süd wird berücksichtigt, namentlich um eine neue Hauptverbindung zwischen Zentralplatz und Kreuzplatz zu schaffen.

Anpassung: Die Hauptachse Süd wird neu über den Kreuzplatz geführt.

Eingabe: Die Hauptachse Süd ist über den Kreuzplatz zu führen, um den Zentralplatz bzw. die Bahnhofstrasse zu umfahren.

Antwort: Die geänderte Führung der Hauptachse Süd über den Kreuzplatz ist interessant, um diesen Zentrumsort als Umsteigeknoten zu stärken. Eine Umfahrung des Zentralplatzes ist ausgeschlossen, denn das Prinzip der Hauptachsen besteht darin, für die Hauptzentren eine starke Erschliessung zu gewährleisten und auf dem meistgenutzten Abschnitt zwischen Bahnhof und Zentralplatz zusätzliche Kapazitäten zu schaffen.

Anpassung: Die Hauptachse Süd wird neu via Kreuzplatz geführt und bedient weiterhin den Zentralplatz.

Hauptachse Nidau

Eingabe: Das Fassungsvermögen der Busse ist zu steigern, weil sie insbesondere für Kinderwagen nicht genug Platz bieten.

Antwort: Das ÖV-Konzept sieht vor, das Angebot in Nidau deutlich zu steigern. Die urbane Buslinie 5 und die neue Linie 10 werden mit grossräumigeren Bussen bedient werden. Auf den regionalen Buslinien 86 und 87, auf denen bereits Grossraumfahrzeuge verkehren, wird der 15-Minuten-Takt eingeführt.

Eingabe: Die bessere Erschliessung wird unterstützt.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Remarque : Risque de sur-offre ou de redondance à Nidau.

Réponse : La ligne rapide 10 sera mise en œuvre par étapes, en fonction de la demande. La politique d'arrêts pour les lignes urbaines et régionales pourra aussi être adaptée en fonction des besoins.

Axe rapide urbain

Soutien : Accueil favorable de la création de liaisons rapides pour améliorer la desserte des Champs-de-Boujean.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Remarque : Risque de sur-offre ou de redondance à Nidau.

Réponse : La ligne rapide 10 sera mise en œuvre par étapes et prolongée à Nidau en fonction de la demande. Elle complète notamment l'offre lors des pics d'affluence liés à l'arrivée et aux départs des trains régionaux à Bienne et permet de délester la ligne de quartier 6 sur un tronçon déjà surchargé.

Remarque : Demande de modifier la ligne rapide par la rue des Prés pour éviter le trafic.

Réponse : La ligne rapide 10 a pour fonction de relier les Champs-de-Boujean et de renforcer l'offre de centralités majeures à forte affluence, à savoir la place Centrale, le centre de Gurzelen (arrêt Oméga) et le centre de Mâche, qui accueillent une densité importante de population et d'emplois. Un itinéraire différent manquerait de desservir ces centralités et le potentiel d'usagers et d'utilisateurs serait beaucoup plus faible.

Antwort: Kenntnisnahme.

Eingabe: Risiko von Überangebot und Doppelspurigkeiten in Nidau.

Antwort: Die Schnelllinie 10 wird schrittweise und nachfrageabhängig umgesetzt. Auch für die urbanen und regionalen Linien kann die Haltestellenpolitik bedarfsweise angepasst werden.

Urbane Schnellachse

Unterstützung: Die Schaffung von Schnellverbindungen zur Verbesserung der Bedienung ins Bözigenfeld wird begrüsst.

Antwort: Kenntnisnahme.

Eingabe: Risiko von Überangebot und Doppelspurigkeiten in Nidau.

Antwort: Die Schnelllinie 10 wird schrittweise und nachfrageabhängig umgesetzt und in Nidau verlängert. Sie ergänzt das Angebot namentlich zu den Stosszeiten, wenn die Regionalzüge in Biel ankommen oder abfahren. Sie entlastet die Quartierbuslinie 6 auf einem schon überlasteten Abschnitt.

Eingabe: Die Schnelllinie ist via Mattenstrasse zu führen, um sie aus dem Verkehr zu nehmen.

Antwort: Die Funktion der Schnelllinie 10 besteht darin, das Bözigenfeld zu erschliessen und das Angebot in den Hauptzentren mit grossem Passagieraufkommen – Zentralplatz, Gurzelen Zentrum (Haltestelle Omega) und Mett Zentrum – zu stärken, weil hier die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte gross ist. Mit einer geänderten Linienführung würden diese Zentren nicht bedient, und das Nutzungspotenzial wäre deutlich geringer.

Remarque : Demande de transformer la ligne 5 en ligne rapide.

Réponse : La ligne 5 est dédiée à renforcer l'axe fort sud et desservant tous les arrêts et régulièrement sur toute la journée. La ligne rapide 10 vient renforcer les capacités de transport en fonction de la demande spécifique liée à la zone d'activité des Champs-de-Boujean et ne dessert que les arrêts des centralités les plus fréquentées. Les deux lignes 5 et 10 se complètent parfaitement pour desservir les différentes centralités du cœur urbain et différents secteurs des Champs-de-Boujean.

Remarque : Un arrêt de bus au rond-point du Kreuzweg nécessite une adaptation de l'infrastructure difficilement réalisable.

Réponse : Bien que la réalisation d'un arrêt bus comme nouvelle interface multimodale soit complexe, elle est toutefois envisageable et pertinente. Le carrefour Kreuzweg est déjà actuellement une centralité d'agglomération qui accueille trois stations services et un restaurant. La réalisation d'une interface multimodale serait l'occasion de revaloriser cette centralité et de transformer l'image d'entrée en ville en faveur d'une mobilité urbaine efficace et durable.

Remarque : Accueil favorable de l'abandon du projet de Tram régional.

Remarque : Le conflit avec l'itinéraire cyclable du quai du Haut représente un risque.

Réponse : Sur le tronçon des quais du Haut entre la rue du Jura et les écluses, les cyclistes ont le choix d'emprunter soit la voie de la rive droite de la Suze où circulent les bus, soit la voie de la rive gauche avec peu de trafic.

Une séparation complète des modes de transport nécessiterait la réalisation d'un nouveau pont au niveau des écluses. Plutôt que d'investir dans une infrastructure complexe et coûteuse, la Ville de Bienne prévoit de réduire le trafic sur la rive droite

Eingabe: Antrag Linie 5 als Schnelllinie.

Antwort: Die Linie 5 soll die Hauptachse Süd stärken und alle Haltestellen ganztags regelmässig bedienen. Die Schnelllinie 10 stärkt die Transportkapazitäten angesichts der spezifischen Nachfrage der Arbeitszone Bözingenfeld und bedient lediglich die Haltestellen der meistfrequentierten Zentrumsorte. Beide Linien ergänzen sich ideal, um die verschiedenen urbanen Zentren und die verschiedenen Sektoren im Bözingenfeld zu erschliessen.

Eingabe: Eine Bushaltestelle beim Kreuzwegkreisel bedingt eine Infrastrukturanpassung und ist schwierig zu realisieren.

Antwort: Obschon der Bau einer Bushaltestelle und eines Umsteigeknotens komplex ist, ist er doch möglich und zweckmässig. Der Kreuzwegkreisel ist schon heute ein Agglomerationszentrum mit drei Tankstellen und einem Restaurant. Der Bau eines Umsteigeknotens ist eine Chance, um diesen Zentrumsort aufzuwerten und das Image der Stadteinfahrt zugunsten einer effizienten, nachhaltigen Stadtmobilität zu verbessern.

Eingabe: Verzicht auf Regiotram wird begrüsst.

Eingabe: Der Konflikt mit der Veloroute am Oberen Quai stellt ein Risiko dar.

Antwort: Auf dem Oberen Quai zwischen Jurastrasse und Hauserwehr haben die Velos die Wahl zwischen rechtem Schüssufer mit Busverkehr und linkem Schüssufer mit geringem Verkehrsaufkommen.

Eine komplette Verkehrstrennung würde den Bau einer neuen Brücke beim Hauserwehr erfordern. Statt in eine komplexe, kostspielige Infrastruktur zu investieren, plant die Stadt Biel gemäss ihrer Gesamtmobilitätsstrategie eine Entlastung des rechten Ufers, das neu der aktiven

conformément à sa stratégie globale de mobilité, afin de privilégier la mobilité active et les transports publics pour qui cet espace serait dédié.

Remarque : Le réseau de bus dispose déjà de trois axes, à savoir l'axe nord, l'axe central et l'axe sud. Un quatrième est-il vraiment nécessaire ?

Réponse : Cet itinéraire est le moyen le plus efficace pour offrir une liaison bus plus rapide entre la gare de Bienne et les Champs-de-Boujean sans desservir chaque arrêt.

Remarque : Il est possible d'optimiser la ligne rapide pour économiser un bus et réduire les coûts d'exploitation. En modifiant le terminus à la gare de Bienne au lieu de Nidau et en desservant les arrêts uniquement dans le sens le plus chargé (course retour à vide), il serait possible d'économiser un bus.

Réponse : Afin d'optimiser les coûts, la nouvelle ligne 10 et la ligne 34 actuelle (Granges – Champs de Boujean) sont fusionnées en une seule ligne. Cela permet d'éviter un doublon entre les arrêts Stades et Centre Boujean et d'économiser un bus.

La desserte est offerte dans les deux sens, afin de proposer une nouvelle liaison attrayante sur tout l'axe de développement urbain entre Bienne et Granges. La prolongation à Nidau est prévue uniquement à long terme en fonction de la demande. Le renforcement ponctuel à Nidau permettra d'augmenter la capacité des transports publics sur cet axe aux heures de pointe et de favoriser ainsi les TP comme mode de transport efficace et durable pour accéder en ville.

Remarque : Aux heures normales de trafic, il serait possible de renoncer à la ligne 10. Une cadence de 30 minutes en relation avec la ligne BTI et l'IR65 en provenance de Berne suffirait. En l'absence d'arrivées de trains, la capacité de la ligne 1 est suffisante.

Réponse : En offrant une liaison directe et rapide aux Champs-de-Boujean, des correspondances optimales avec les trains

Mobilité und dem öffentlichen Verkehr vorbehalten sein soll.

Eingabe: Das Busnetz verfügt mit der Nord-, Zentrums- und Südachse bereits über drei Achsen. Braucht es wirklich noch eine vierte?

Antwort: Diese Linienführung ist am effizientesten, um ein Schnellbusangebot mit Halt an ausgewählten Haltestellen zwischen Bahnhof Biel und Bözingenfeld zu führen.

Eingabe: Es ist möglich, die Schnelllinie zu optimieren, um einen Bus einzusparen und die Betriebskosten zu senken. Dazu müsste die Endstation beim Bahnhof Biel statt in Nidau liegen und der Bus dürfte nur in der höher belasteten Richtung halten (Leerfahrt in Gegenlastrichtung).

Antwort: Zur Kostenoptimierung werden die neue Linie 10 und die bestehende Linie 34 (Grenchen–Bözingenfeld) fusioniert. So lässt sich zwischen den Haltestellen Stadien und Centre Boujean eine Doppelführung vermeiden und ein Bus einsparen.

Damit die neue Verbindung für die ganze städtebauliche Entwicklungsachse zwischen Biel und Grenchen attraktiv ist, hält der Bus in beiden Richtungen. Eine Verlängerung nach Nidau ist nur langfristig geplant, wenn es die Nachfrage erfordert. Die punktuelle Verstärkung in Nidau ermöglicht zu den Hauptverkehrszeiten eine Kapazitätssteigerung auf dieser Achse und begünstigt den öffentlichen Verkehr als effiziente, nachhaltige Mobilitätsart auf dem Weg in die Stadt.

Eingabe: In den Normalverkehrszeiten kann auf die Linie 10 verzichtet werden. Ein Halbstundentakt, der sowohl die BTI als auch den IR65 aus Bern abnimmt, würde ausreichen. In Zeiten ohne Zugankünfte reicht die Kapazität der Linie 1.

Antwort: Mit einer direkten Schnellverbindung ins Bözingenfeld, optimalen Anschlüssen an die Regionalzüge in Biel und die InterCity-

régionaux à Bienne et le train InterCity à Granges Nord, ainsi que sur tout l'axe de développement urbain entre Bienne et Granges, la ligne 10 est très attrayante et son potentiel d'utilisation (taux de couverture) est très élevé. La ligne 10 n'a pas seulement pour vocation de renforcer la capacité du réseau aux heures de pointe, mais aussi de compléter l'offre globale durant la semaine, afin de favoriser un report modal conséquent de la voiture aux transports publics.

La cadence pourra être augmentée à 15 minutes en fonction de la demande. Dès l'horizon 2030, le train BTI devrait aussi circuler à la cadence de 15 minutes entre Täuffelen et Bienne.

Remarque : Si le tracé passe par l'axe nord, il serait possible de renoncer à de nouvelles bordures d'arrêt à la rue de la Poste et de desservir en plus les arrêts Octroi et Swiss Tennis, l'École suisse du bois et la société Georges Fischer SA étant des destinations importantes.

Réponse : L'itinéraire prévu par le concept TP 2035 est le plus efficace pour relier la gare de Bienne aux Champs-de-Boujean de manière directe et rapide. L'accès aux Champs-de-Boujean serait moins intéressant avec un détour par l'arrêt Swiss Tennis. L'itinéraire plus direct est plus attrayant pour sa rapidité et aussi pour le confort et la simplicité du voyage.

Tangente Ipsach-Port-Brügg

Remarque : Soutien de la ligne tangentielle 11 (désormais 13), qui comble une lacune importante de l'offre, notamment en prévision du nouveau centre hospitalier des Marais-de-Brügg.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Remarque : Si le tunnel de Port est réalisé, la ligne tangentielle 11 (désormais 13) doit être prolongée jusqu'à Ipsach Herdi.

Réponse : Il est pris note de cette remarque.

Züge in Grenchen Nord sowie einer Erschliessung der gesamten städtebaulichen Entwicklungsachse zwischen Biel und Grenchen ist die Linie 10 äusserst attraktiv und weist ein äusserst grosses Nutzungspotenzial (Deckungsgrad) auf. Zweck der Linie 10 ist nicht nur, die Netzkapazität zu den Hauptverkehrszeiten zu steigern, sondern auch, das Gesamtangebot unter der Woche zu ergänzen, um einen erheblichen Umsteigeeffekt vom Auto zum öffentlichen Verkehr zu erzielen.

Die Busfrequenz kann nachfrageabhängig bis zum 15-Minuten-Takt verdichtet werden. Ab dem Zeithorizont 2030 sollte auch der BTI-Zug zwischen Täuffelen und Biel im 15-Minuten-Takt verkehren.

Eingabe: Bei einer Linienführung über die Nordachse könnten auf neue Haltekanten auf der Poststrasse verzichtet und die Haltestellen Zollhaus und Swiss Tennis mit den Zielorten Holzfachschule und Georg Fischer AG zusätzlich bedient werden.

Antwort: Für eine direkte Schnellverbindung zwischen Bahnhof Biel und Bözingenfeld ist die Streckenführung gemäss ÖV-Konzept 2035 am effizientesten. Die Erschliessung des Bözingenfelds würde durch einen Umweg über Swiss Tennis weniger interessant. Die direkte Linienführung ist wegen ihrem grossen Tempo, ihrem Komfort und ihrer Einfachheit attraktiver.

Tangente Ipsach-Port-Brügg

Eingabe: Die Tangentiallinie 11 (neu 13) schliesst eine wichtige Angebotslücke, auch im Hinblick auf das neue Spitalzentrum im Brüggmoos, und wird unterstützt.

Antwort: Kenntnissnahme.

Eingabe: Im Falle der Realisierung des Porttunnels ist die Tangentiallinie 11 (neu 13) bis Ipsach Herdi zu verlängern.

Antwort: Kenntnissnahme.

Remarque : La position d'attente à la gare de Brügg est contestable.

Réponse : Le tracé et les arrêts seront examinés dans le cadre de la planification ultérieure.

Remarque : Accueil favorable de la jonction des lignes 11 (désormais 13) et 75, qui permet d'offrir une liaison directe entre Orpond et le futur centre hospitalier des Marais-de-Brügg.

Réponse : Le concept relatif à l'axe d'Orpond a été revu et modifié (voir plus haut). La ligne 75 ira jusqu'à la gare de Bienne, comme aujourd'hui. L'option d'une correspondance avec la ligne 13 est donc abandonnée.

Lignes de quartier

Remarque : Demande de modification de l'itinéraire des lignes de quartier pour desservir l'arrêt gare.

Réponse : Les lignes de quartier (exploitées par des bus à capacité limitée pour des contraintes de giration dans les rues étroites) arrivent actuellement à la limite de capacité sur le tronçon entre la gare et la Vieille Ville où les affluences de voyageuses et voyageurs sont les plus fortes. Afin de mieux répartir les flux de voyageuses et voyageurs entre la gare et la Vieille Ville, le concept TP prévoit de renforcer la desserte de la rue de la Gare par des bus de plus grande capacité (axes forts et lignes régionales) et de modifier l'itinéraire des lignes de quartier en évitant la rue de la Gare. L'avantage étant d'offrir plus de places dédiées aux voyageuses et voyageurs qui utilisent les lignes de quartier au-delà de la Vieille Ville.

Jusqu'à 2035, toutes les lignes de quartier desserviront l'arrêt Gare. À partir de 2035, une nouvelle interface multimodale bus-train à l'est de la gare au niveau de la rue de Morat offrira un nouvel accès direct aux quais pour la ligne 6.

Eingabe: Die Warteposition am Bahnhof Brügg ist fraglich.

Antwort: Die Linienführung und die Haltestellen sind in der weiteren Planung zu prüfen.

Eingabe: Die Verknüpfung der Linien 11 (neu 13) und 75 wird begrüsst, um eine direkte Verbindung von Orpond zum künftigen Spitalzentrum im Brüggmoos anzubieten.

Antwort: Das Konzept für die Achse Orpond wurde überprüft und angepasst (siehe oben). Die Linie 75 wird wie heute bis Biel Bahnhof geführt. Somit entfällt die Option für eine Verknüpfung mit der Linie 13.

Quartierlinien

Eingabe: Die Quartierlinien sind so zu ändern, dass sie die Haltestelle Bahnhof bedienen.

Antwort: Die Quartierlinien, auf denen wegen der engen Kurven Busse mit beschränktem Fassungsvermögen verkehren, stossen bereits heute zwischen Bahnhof und Altstadt, wo das grösste Passagieraufkommen herrscht, an ihre Kapazitätsgrenzen. Um die Passagierströme auf diesem Abschnitt besser zu verteilen, sieht das ÖV-Konzept vor, die Bedienung der Bahnhofstrasse mit grossräumigeren Bussen (Hauptachsen und Regionallinien) zu verstärken und die Quartierlinien nicht mehr via Bahnhofstrasse zu führen. Für die Reisenden, die mit den Quartierlinien über die Altstadt hinaus fahren, ergibt sich so mehr Platz.

Bis 2035 werden alle Quartierlinien die Haltestelle Bahnhof bedienen. Ab 2035 wird ein neuer Umsteigeknoten Bus/Bahn östlich des Bahnhofs bei der Murtenstrasse für die Buslinie 6 einen direkten Perronzugang bieten.

Remarque : Prolonger la ligne 6 de Port à Bellmund (cadence de 15 minutes) et renoncer à l'arrêt Bellevue.

Réponse : La prolongation de la ligne 6 jusqu'à Bellmund est une option à plus long terme. Le concept TP 2035 se base provisoirement sur le tracé actuel.

Remarque : Conserver le tracé actuel de la ligne 6 à Port (via l'Allmendstrasse ou la Hauptstrasse), au moins jusqu'à ce que la question du tunnel de Port soit clarifiée.

Réponse : La suppression de la boucle améliore la lisibilité de l'offre. Mais le concept peut aussi être mis en œuvre avec le tracé actuel.

Remarque : Absence de desserte par bus de la zone résidentielle Rusel sur la rive gauche du lac. Il serait souhaitable de proposer une offre sur demande, par exemple en prolongeant la ligne du chemin des Vignes.

Réponse : Le potentiel d'usagères et d'usagers est trop faible dans ce secteur pour une desserte en transports publics. Le concept TP ne traite pas de bus sur demande.

Remarque : Conserver la ligne 6 dédoublée à Port afin de continuer à desservir les arrêts Dorf, Gummen et Porthof.

Réponse : Actuellement, les arrêts Dorf, Gummen et Porthof sont nettement moins fréquentés que les arrêts situés sur l'Allmendstrasse, selon les comptages automatiques des autobus. De plus, ces arrêts ne sont pas desservis dans le sens de circulation vers Bienne. Afin de maximiser la fréquentation de la ligne 6, le concept prévoit donc de mieux desservir les arrêts sur l'Allmendstrasse dans les deux sens. À noter que l'arrêt Dorf pourrait être déplacé sur la Lohngasse et que l'arrêt Nidau Friedhof Schürilrain situé à proximité du quartier de Neumatt sera desservi à la cadence de 15 minutes.

Eingabe: Linie 6 von Port nach Bellmund weiterführen (15-Minuten-Takt) und auf Haltestelle Bellevue verzichten.

Antwort: Die Verlängerung der Linie 6 nach Bellmund ist eine längerfristige Option. Das ÖV-Konzept 2035 geht vorläufig von der heutigen Linienführung aus.

Eingabe: Heutige Führung der Linie 6 in Port (via Allmendstrasse bzw. Hauptstrasse) beibehalten, mindestens bis zur Klärung des Porttunnels.

Antwort: Die Aufhebung der Schlaufe erhöht die Verständlichkeit des Angebots. Das Konzept kann aber auch mit der heutigen Linienführung umgesetzt werden.

Eingabe: Fehlende Buserschliessung des Wohngebiets Rusel am linken Seeufer. Ein Angebot nach Bedarf wäre erwünscht, z. B. mit Verlängerung der Linie Rebenweg.

Antwort: In diesem Sektor ist das Nutzungspotenzial für eine ÖV-Erschliessung zu klein. Das ÖV-Konzept befasst sich nicht mit Rufbussen.

Eingabe: Gesplittete Linie 6 in Port beibehalten, damit die Haltestellen Dorf, Gummen und Porthof weiter erschlossen sind.

Antwort: Gemäss automatischer Frequenzerhebung in den Bussen werden die Haltestellen Dorf, Gummen und Porthof zurzeit deutlich weniger genutzt als diejenigen auf der Allmendstrasse. Zudem werden diese Haltestellen in Fahrtrichtung Biel nicht bedient. Um die Passagierzahlen auf der Linie 6 zu steigern, sieht das ÖV-Konzept vor, die Haltestellen auf der Allmendstrasse in beiden Richtungen besser zu bedienen. Zudem könnte die Haltestelle Dorf auf die Lohngasse verlegt werden. An der Haltestelle Nidau, Friedhof Schürilrain, die beim Neumattquartier liegt, könnte der 15-Minuten-Takt eingeführt werden.

Remarque : Nouvelle liaison de bus axée sur les sites touristiques, par exemple Vieille Ville - musées - Funiculaire Macolin - Faubourg du Lac.

Réponse : Le potentiel d'une nouvelle ligne touristique dédiée à Bienne est faible. La réorganisation des lignes de quartier 7 et 8 permettront toutefois de mieux connecter les arrêts Vieille Ville, Musée et Beau-Rivage sans devoir créer de nouvelle ligne de bus. À noter que Macolin est accessible depuis la Vieille Ville via le funiculaire d'Evilard et la ligne de bus 79. (1 privé)

Modification : Les lignes 7 et 8 sont modifiées et offrent de meilleures connections entre les arrêts Vieille Ville, Musée et Beau-Rivage. À noter que cette modification relève avant tout de l'intention de mieux répartir les flux de passagers entre les bus articulés à grande capacité qui desservent les centralités majeures entre elles et les petits bus de quartier (dont les lignes 7 et 8) dont la capacité limitée sera réservée principalement pour les habitantes et habitants des quartiers.

Remarque : Demande d'amélioration de l'offre à Beaumont. Le tracé proposé à Beaumont n'est pas compréhensible. Il faut s'attendre à un allongement du temps de trajet de 3 à 4 minutes avec les nouveaux itinéraires.

Réponse : Afin de simplifier le réseau de bus de quartier, la desserte à Beaumont est revue avec un système identique à l'état actuel. À noter que les principes d'exploitation de ces deux lignes seront à réévaluer selon l'affectation qui remplacera le centre hospitalier.

Modification : La desserte à Beaumont est maintenue par deux lignes de bus.

Remarque : Demande de maintenir une bonne desserte à Beaumont après le déménagement de l'hôpital régional. Que cette zone proche du centre soit affectée à une utilisation intermédiaire ou à un usage d'habitation, un raccordement optimal aux transports publics est requis.

Eingabe: Neue Busverbindung Tourismus-Achse, zum Beispiel Altstadt–Museen–Maggingenbahn–Seevorstadt.

Antwort: Das Potenzial einer neuen Tourismus-Linie in der Stadt Biel ist klein. Doch können die Haltestellen Altstadt, Museen und Beau-Rivage auch ohne neue Buslinie besser angebunden werden, wenn die Quartierlinien 7 und 8 neu organisiert werden. Hinweis: Maggingen wird von der Altstadt aus via Leubringenbahn und Buslinie 79 erschlossen. (1 privé)

Anpassung: Die Linien 7 und 8 werden so angepasst, dass sie neu bessere Verbindungen zwischen den Haltestellen Altstadt, Museen und Beau-Rivage bieten. Hinweis: Diese Anpassung bezweckt in erster Linie, die Passagierströme besser zwischen den grossräumigen Gelenkbussen, welche die Hauptzentren miteinander verbinden, und den Quartierbussen (u. a. Linien 7 und 8), deren begrenzte Kapazität hauptsächlich für die Quartierbevölkerung bestimmt ist, zu verteilen.

Eingabe: Antrag besseres Angebot in Beaumont. Die vorgeschlagene Linienführung im Beaumont ist nicht nachzuvollziehen. Mit den neuen Fahrtrouten ist mit einer Fahrzeitverlängerung von 3 bis 4 Minuten zu rechnen.

Antwort: Um das Quartierbusnetz zu vereinfachen, wird für die Erschliessung des Beaumontquartiers der Ist-Zustand beibehalten. Hinweis: Das Betriebsprinzip der beiden Linien wird aufgrund der künftigen Nutzung des aktuellen Spitalzentrums neu zu beurteilen sein.

Anpassung: Die Erschliessung des Beaumontquartiers mit zwei Linien wird beibehalten.

Eingabe: Für das Beaumontquartier ist auch nach Wegzug des Spitalzentrums eine gute Erschliessung beizubehalten. Sowohl eine Zwischennutzung als auch eine Nutzung als Wohnraum dieses zentrumnahen Gebiets bedürfen eines optimalen Anschlusses an den öffentlichen Verkehr.

Réponse : Afin de simplifier le réseau de bus de quartiers, la desserte à Beaumont est revue avec un système identique à l'état actuel. À noter que selon l'affectation qui remplacera le centre hospitalier une réduction de la desserte à Beaumont devra être réévaluée, par exemple en avançant le terminus de la future ligne 7 à l'arrêt Chemin du Clos.

Modification : La desserte à Beaumont est maintenue par deux lignes de bus.

Remarque : Soutien de la cadence de 15 minutes à Vigneules. Une réalisation le plus tôt possible et une correspondance avec la place Centrale sont souhaitées.

Réponse : Le doublement de l'offre à 15 minutes et une meilleure connexion au centre-ville devraient favoriser une meilleure fréquentation de la ligne, à la fois pour les habitants de Vigneules, mais aussi pour les déplacements touristiques.

Modification : Avancement de la mise en œuvre à l'étape 2027.

Antwort: Um das Quartierbusnetz zu vereinfachen, wird für die Erschließung des Beaumontquartiers der Ist-Zustand beibehalten. Hinweis: Je nach Nutzungsart des ehemaligen Spitalzentrums ist eine Ausdünnung der Bedienfrequenz im Beaumontquartier in Betracht zu ziehen, indem etwa die Linie 7 nur bis Kloosweg verkehrt.

Anpassung: Die Erschließung des Beaumontquartiers mit zwei Linien wird beibehalten.

Eingabe: 15-Minuten-Takt in Vingelz wird unterstützt. Realisierung so früh wie möglich und Anschluss an Zentralplatz gewünscht.

Antwort: Die Verdoppelung der Frequenz (15-Minuten-Takt) und die verbesserte Anbindung an die Innenstadt sollten das Passagieraufkommen bei der Wohnbevölkerung des Vingelzquartiers, aber auch im touristischen Segment steigern.

Anpassung: Die Umsetzung wird auf die Etappe 2027 vorgezogen.