

**CRT**                    **Conférence régionale des transports**  
**Bienne – Seeland – Jura bernois**

**RVK**                    **Regionale Verkehrskonferenz**  
**Biel – Seeland – Berner Jura**

**1994 - 2014**



*Photo: [www.seeland-biel-bienne.ch](http://www.seeland-biel-bienne.ch)*



## La CRT fête ses 20 ans

La CRT a été fondée le 6 décembre 1994. La CRT a 20 ans, et Rail 2000 en a 10. C'est donc l'occasion de jeter un regard sur le passé, et sur quelques aspects plus ou moins connus de l'histoire des transports publics dans notre région. Mais ce doit aussi être le moment de prendre un peu de recul, dans un monde où tout va très vite, et de s'interroger sur les enjeux actuels des transports publics et leur évolution future. Lors des 10 ans de la CRT, l'introduction de la brochure de l'époque se concluait par un souhait : « que la brochure contribue au développement futur des transports publics dans le Seeland et dans le Jura bernois ». Ces vœux gardent toute leur pertinence 10 ans après, et surtout après une période qui a vu une amélioration marquée des transports publics dans notre région. Le public l'a reconnu ; l'augmentation du taux d'utilisation des transports publics en est la meilleure preuve.

C'est une satisfaction, mais aussi un défi. Les usagers ont des attentes élevées vis-à-vis des transports publics ; les comportements de mobilité changent. Ce n'est pas le moment de se reposer sur ses lauriers. La satisfaction du client doit être au centre des préoccupations des entreprises de transport, et il appartient aussi à la collectivité de créer les conditions permettant à la mobilité d'être assurée dans la perspective du développement durable, dans un monde où les ressources se raréfient.



*Flirt Triebzug, train automoteur Flirt, Pieterlen*

## 20 Jahre RVK

*Die RVK Biel – Seeland – Berner Jura wurde am 6. Dezember 1994 gegründet. 20 Jahre RVK: Anlass für einen Rückblick auf einige mehr oder weniger*

*bekannte Aspekte der ÖV-Geschichte in unserer Region. Und gleichzeitig der Moment, um etwas Abstand zu nehmen und sich im schnell verändernden Umfeld Fragen zu den aktuellen Zielsetzungen und zur künftigen Entwicklung des öffentlichen Verkehrs zu stellen.*

*Als die RVK 10-jährig wurde, schloss die Einleitung zur damaligen Broschüre mit einem Wunsch: « Möge diese Broschüre zum weiteren Gedeihen des öffentlichen Verkehrs in unserer Region beitragen ». Dieser Wunsch gilt 10 Jahre später, nach einer Periode mit markanten ÖV-Verbesserungen im Seeland und Berner Jura, genauso. Die Öffentlichkeit anerkennt diese Attraktivitätssteigerung – die deutliche Nachfragesteigerung bei Bahn und Bus ist der beste Beweis hierfür.*

*Dies erfüllt mit Befriedigung, stellt aber auch eine Herausforderung dar. Ein Ausruhen auf den Lorbeeren wäre nicht angebracht; denn das Mobilitätsverhalten verändert sich und die Öffentlichkeit hat hohe Erwartungen an den ÖV. Die Kundenzufriedenheit muss im Zentrum der Bemühungen der Transportunternehmungen stehen, und die öffentliche Hand muss angesichts der sich verknappenden Ressourcen dafür sorgen, dass die steigenden Mobilitätsbedürfnisse auf möglichst nachhaltige Art und Weise befriedigt werden können.*

## L'Arc jurassien et la vision réseau

Le peuple a fixé en février 2014 le cadre financier des gros investissements ferroviaires à long terme. L'heure est maintenant au choix du rythme et des priorités: c'est ce que prévoit le projet « PRODES ». L'OFT a déterminé les règles et les délais à l'intention des cantons. La synthèse sera élaborée jusqu'à la fin 2016, puis transmise au Parlement pour décision finale en 2018.

Il s'agit fondamentalement d'augmenter la capacité du réseau pour permettre le principe de la cadence au quart d'heure pour toutes les catégories de trains voyageurs, tout en préservant bien sûr les capacités actuelles pour le transport de marchandises. Logiquement, il faut commencer par les tronçons aujourd'hui les plus saturés. Mais le Conseil fédéral impose le principe de « l'étapisation », c'est-à-dire des tranches financières plus ou moins importantes seront allouées, générant des

chantiers successifs durant 10-15 ans au moins sur des lignes déjà surchargées. Une approche politique typiquement fédéraliste, certes, mais qui néglige les impératifs d'efficacité du réseau et les conséquences négatives à court terme pour les usagers-contribuables. Pour eux, les points noirs se cumuleront, en particulier les hausses tarifaires.

Trois exemples pour illustrer les inconvénients de « l'étapisation ». Tout d'abord, le tronçon central de l'axe structurant national Léman – Bodan: le tronçon Olten-Zurich, le plus chargé du pays avec ses 450 trains par jour. La généralisation de la 4ème voie avec l'évitement d'Olten prévoit 4 étapes s'étendant sur 16 ans, pour un total d'investissements variant entre 12,7 et 15,9 milliards (soit l'équivalent du budget des NLFA).

Après les 16 ans de travaux, de multiples ralentissements et des coûts d'exploitation supplémentaires considérables (provoquant obligatoirement des hausses tarifaires répétées), les clients devraient bénéficier enfin d'un horaire stabilisé et, peut-être, d'un gain de 15 minutes si les CFF ont les moyens d'acquérir comme prévu, en plus, un nouveau matériel roulant IC apte à rouler 250 km / h.

Pour comparaison, la prolongation de la « nouvelle » ligne actuelle Matstetten- Rothrist (réalisée sans « etapisation » au coût 2010 de 1,9 milliard), de Roggwil jusqu'à Zurich-Altstetten (55 km), plus un raccordement direct au tunnel du Hauenstein (Bâle) coûterait dans les 6-7 milliards au pire (en comptant très largement 100 mios le km pour 60 / 70 % en tunnels, afin de diminuer les oppositions locales). Mais cette option n'engendre pas de coût d'exploitation supplémentaire et les multiples inconvénients sur le réseau existant durant les travaux. De plus, le gain d'un quart d'heure serait acquis avec le matériel roulant existant ou en cours de livraison apte à rouler à 200 km / h, la nouvelle ligne étant plus courte que le tracé historique.

Sur l'axe fondamental du Plateau, un autre tronçon est également saturé, celui de Renens-Genève. Et ce tronçon doit faire face à la plus forte prévision de trafic de + 58 %. Avec une particularité aggravante : c'est le seul tronçon qui ne dispose pas d'un itinéraire de détournement en cas

d'interruption de trafic. Là-aussi l'idée d'une ligne nouvelle Intercity, sans arrêt, tronc commun lémanique vers le Pied-du-Jura, Berne / Zurich / St-Gall et Simplon, probablement souterraine plutôt que collée à l'autoroute, semble de loin être une meilleure solution qu'un long rafistolage du tracé actuel avec des bouts de troisième et de quatrième voies.



**Buslinie, ligne de bus Tramelan - Saint-Imier.**  
**Document Chemins de fer du Jura**

Dernier exemple : la ligne diamétrale de Zurich (10 km) qui, avec sa gare souterraine, vient d'être ouverte au trafic S-Bahn, les Intercity suivront en 2016. Elle a coûté, sans « etapisation », 2,031 milliards, sans dépassement malgré l'extrême complexité de la situation. Au contraire, sa conception globale a permis de diminuer les coûts financiers de 25 mios. L'ensemble des 3 nouveaux tronçons, avec les améliorations déjà prévues entre Lausanne et Berne, permettrait de gagner une demi-heure entre Genève et St-Gall, cette ligne constituant la colonne vertébrale du réseau. Cela représente en coûts d'exploitation, un gain d'au moins deux compositions (à 29 mios pièce) pour des prestations égales.

Mais surtout les retombées sur l'horaire cadencé national apporteront par le biais des correspondances des améliorations sensibles sur tout le réseau. Ce qui toucherait bien sûr l'Arc jurassien par l'intermédiaire de son artère fondamentale, la ligne du Pied-du-Jura, elle-même composante de l'axe ouest-est.

Il est indispensable que la « vision réseau » triomphe de la très coûteuse « etapisation ».

*Michel Béguelin, ancien conseiller aux Etats du Canton de Vaud, membre du comité d'Oustrail*

## Le triangle des Bermudes

région rurale, urbanisme et transports publics

Dans le triangle thématique qui illustre les relations entre l'aménagement du territoire (urbanisme) et les transports publics dans les zones limitrophes et rurales, certaines choses échappent au radar. Les deux votations récentes, dans le domaine de l'aménagement du territoire, peuvent être interprétées comme un changement de direction vers une réelle reconnaissance du sol comme ressource limitée, avec des conséquences pour l'espace rural et limitrophe.

Les régions rurales se considèrent comme les premières victimes de ce changement de direction, car elles voient leur base économique menacée. Cette base est constituée par la construction d'appartements secondaires et de maisons, quatre façades à un prix « raisonnable », avec un peu de verdure autour, dans un paysage magnifique où le monde est encore en ordre. Evidemment, ce tableau certes caricatural, n'est pas complètement à côté de la réalité. Il faut également admettre qu'une grande partie de l'économie dans les zones rurales est basée sur une bulle artificielle, l'urbanisation du sol, éloignée de tous services, transports publics inclus.



**Bahnhofplatz Biel, Triebwagen der Biel - Meinisberg Bahn, Place de la Gare de Bienne, automotrice du chemin de fer Bienne - Meinisberg.**

**Document [www.eingestellte-bahnen.ch](http://www.eingestellte-bahnen.ch)**

Depuis assez longtemps, on se plaint du recul de certains services et offres dans l'espace rural et limitrophe. Il faut admettre que ces critiques se fondent sur des faits réels. Les écoles ayant fermé sont nombreuses, ainsi que des bureaux de poste, des gares, des magasins alimentaires, des restaus

<sup>1</sup> Rieder Markus

villageois etc., etc. Mais il manque une analyse sérieuse des raisons ayant conduit à ces fermetures, à la suppression des services et des prestations très nombreuses, et leurs répercussions sur les transports publics.



**Bahnhof Meinisberg mit Dampftriebwagen, gare de Meinisberg avec une automotrice à vapeur.**

**Document [www.eingestellte-bahnen.ch](http://www.eingestellte-bahnen.ch)**

Un problème de fond des régions limitrophes est l'étalement et le mitage de l'habitat et des implantations engendrant des flux importants. C'est-à-dire l'échec de l'aménagement du territoire en dehors des zones urbaines, un thème tabou dans les régions rurales, qui échappe au radar. On entend souvent l'argument selon lequel les zones limitrophes et rurales sont très peu peuplées, pour expliquer la faible fréquentation des transports publics. Mes analyses ont plutôt montré que ces régions souffrent d'une densité trop faible, précisément dans un rayon restreint autour des gares et haltes, plutôt que du nombre total de la population<sup>1</sup>.

Des choix d'aménagement du territoire, comme par exemple la construction d'une école ou d'un gymnase excentré par rapport au centre ville, peut déjà affaiblir considérablement la fréquentation d'une ligne ferroviaire dans les zones limitrophes. Pour justifier l'implantation de services publics et d'autres services, comme un magasin d'alimentation, une crèche, une boulangerie etc., il faut une certaine masse critique. Dans les régions limitrophes et rurales, on arrive à créer cette masse critique seulement en appliquant une politique d'aménagement du territoire ayant comme objectif l'utilisation d'une ligne de chemin de fer comme outil structurant. Par conséquent, pour sortir du triangle des Bermudes il faut briser certains tabous dans le domaine de l'aménagement du territoire des régions rurales.

Nous constatons souvent que dans les discussions autour des transports publics, et particulièrement autour des lignes ferroviaires régionales dans les zones limitrophes et rurales, l'acceptation de certaines réalités manque. Il est bien connu que le moyen de transport «chemin de fer» est lourd en terme de coûts fixes. Une exploitation ferroviaire de voyageurs ne se justifie que si on offre au moins 16, voire 18, A/R par jour. Si les Cantons et Communes ne sont pas prêts à financer une telle offre ferroviaire, il faut avoir le courage de remettre en question ce moyen de transport et de chercher d'autres solutions.



**Place de la Gare de Bienne, 2014. Bahnhofplatz Biel**

Dans le triangle des Bermudes, le thème de la masse critique a disparu du radar autour des haltes et gares, pas seulement pour justifier des transports publics performants. Il faut se souvenir que nos ancêtres ont vécu dans un espace rural à une époque où les ressources étaient encore plus rares qu'aujourd'hui. Ils ont pratiqué un aménagement du territoire concentré autour d'un noyau urbain que l'on retrouve encore aujourd'hui dans de très petits villages du Moyen Âge.

L'étalement et le mitage de l'habitat sont une manière récente d'urbaniser l'espace rural, même si des maisons isolées ont toujours existé dans les zones limitrophes, mais liées à un modèle économique de subsistance. Un style de vie respectant des ressources limitées donc digne de XXI<sup>e</sup> siècle est un urbanisme rural concentré autour des haltes et gares des transports publics dans un rayon maximal de 750 mètres.

Une coordination stricte entre aménagement du territoire et service des transports publics est une obligation qui ne doit pas disparaître dans le triangle des Bermudes.

Markus Rieder, spécialiste du trafic régional, Winterthur, auteur d'une thèse de doctorat : Lignes ferroviaires régionales – ouvrir, fermer ou moderniser ? Obstacles juridiques, techniques, géopolitiques ou absence de volonté politique ? Études de quatre lignes ferroviaires franco-belges et franco-suisse, Schulthess Médias Juridiques SA, Genève, Zurich, Bâle 2014.

## **Pour Neuchâtel, prendre le bateau à Nidau**

Une infrastructure ferroviaire est à première vue quelque chose de stable. Une ligne de chemin de fer est construite pour longtemps, et c'est dans la durée qu'elle se justifie. Mais un réseau de chemin de fer, c'est quelque chose de vivant, qui se transforme et qui évolue. C'est aussi parfois les conséquences d'événements proches ou lointains. Prenons quelques exemples sur le périmètre de la CRT :

Bienne a été desservi par le chemin de fer à partir de 1857. C'est en effet le 1er juin de cette année que fut mise en service la ligne Herzogenbuchsee – Soleure – Bienne. En 1857 pour se rendre à Zurich, on passait donc par Herzogenbuchsee. La ligne directe Soleure – Olten date seulement de 1876.



**Büren, Endstation, früher fuhr die Linie weiter nach Solothurn, Büren terminus**

La ligne de Herzogenbuchsee perdit alors toute fonction de transit. Ne desservant pas les localités traversées de façon optimale, c'était une candidate toute désignée pour être remplacée par un service de bus, ce qui fut le cas dès 1992. Mais cette ligne, ou du moins une partie, n'avait pas encore dit son dernier mot, puisque le tronçon situé entre Soleure et Wanzwil a été réhabilité dans le cadre

de Rail 2000 et de la variante dite Sud + de la ligne nouvelle Mattstetten – Rothrist. Chaque heure, elle voit passer une paire d'ICN. La ligne par Niederbipp, quant à elle, voit chaque heure passer un Interregio et deux trains régionaux, sans compter les nombreux trains de marchandises.



**Modernes Rollmaterial, aber kein Güterverkehr mehr. Matériel roulant moderne, mais plus de trafic marchandise**

En direction de l'ouest, la ligne, depuis Bienne, fut d'abord prolongée jusqu'à Nidau. A partir de là, on prenait le bateau en direction de l'ouest. En 1859, c'est la ligne Yverdon – Frenisberg qui était achevée. Frenisberg était un lieu dit situé au bord du lac de Bienne, à son extrémité ouest, sur la commune du Landeron.

Pendant une année encore, le voyage de Bienne à Neuchâtel était multimodal, pour reprendre un terme actuel, avec une étape en bateau entre Nidau et Frenisberg. La ligne de chemin de fer du long du lac de Bienne a finalement été inaugurée le 3 décembre 1860. La courte ligne Bienne - Nidau a été supprimée à cette date.

Dans le Jura bernois aussi, le réseau s'est modifié, de nouvelles lignes ont concurrencées des anciennes. C'est un événement extérieur qui a été décisif dans la construction du réseau, soit la guerre de 1870 entre la France et l'Allemagne. La France ne pouvait se satisfaire d'une liaison Bâle – Paris passant par l'Alsace devenue allemande. Cet élément fut déterminant pour la construction des lignes Bâle – Delémont – Delle et Bienne – Sonceboz – Delémont, avec une antenne Sonceboz – Les Convers, en direction de La Chaux-de-Fonds. Jusqu'au percement du tunnel de la Montagne de Granges, en 1915, les trains Berne – Paris pas-

saient par Sonceboz et la Vallée de Tavannes. La ligne Soleure – Moutier avait été aussi construite dans le vain espoir de capter du trafic de transit en direction du Gothard. Toutefois, tant que le point frontière de Delle était desservi, elle connut un certain trafic de transit de marchandises entre la France voisine et la région soleuroise.

Bienne connut aussi un réseau de trams, qui disparu en 1940. Cette suppression fut aussi fatale à une ligne à voie étroite, Bienne – Meinisberg, qui utilisait les voies de trams à Bienne.

Ainsi, la boucle a été bouclée, s'agissant de la liaison Bienne – Zurich, où nous utilisons, à nouveau, même si ce n'est que partiellement, la ligne d'origine de 1857. Un tram verra-t-il à nouveau le jour à Bienne? L'avenir le dira.

*Francis Daetwyler*



**Beispiel schlanker Infrastruktur, exemple d'une infrastructure minimale**

## La Flèche du Jura

On fonde actuellement, et à juste titre beaucoup d'espoir sur des matériels légers, conviviaux et moins gourmands en énergie. Mais dans ce domaine comme dans d'autres, nous ne faisons que répéter ce qu'ont fait nos prédécesseurs. Dans les années 30, la discussion était identique; les chemins de fer européens mettaient en service des automotrices légères, afin de faire face à la concurrence naissante de l'automobile. Les CFF développent les flèches rouges, alors que le BLS mettait en services des flèches bleues.

L'Arc jurassien voulut aussi bénéficier des derniers progrès technique. Malgré l'électrification des lignes Bienne – La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel –

Le Locle, la région n'était pas satisfaite de l'offre existante. Une fondation fut créée notamment à l'initiative du Journal l'Impartial, dans les Montagnes neuchâteloises et le Vallon de Saint-Imier, pour financer une automotrice légère destinée à assurer des trains directs entre Berne, Bienne, Neuchâtel, La Chaux-de-Fonds et Le Locle, en profitant aussi de programmes de soutien à l'emploi, on sortait à peine de la grande crise des années 30.



**Flèche du Jura (Jurapfeil). swisslok.bplaced.net**

Cette automotrice fut nommée la Flèche du Jura et entra en service en 1937. Elle arborait une belle couleur vert clair, et fut d'emblée victime de son succès. La réponse de la clientèle dépassa toutes les espérances. D'un autre côté, comme bien des prototypes, ce véhicule était fragile, surtout pour des lignes de montagne. Il roula dans la région jusqu'en 1954. A ce moment, il a été remplacé par du matériel CFF standard. La Flèche du Jura s'exila d'abord entre St-Maurice et St-Gingolphe, et finit ensuite sa carrière au bord du lac de Constance. Elle laissa cependant des traces très concrètes dans l'horaire des lignes Bienne – La Chaux-de-Fonds et Neuchâtel – Le Locle : jusqu'à l'horaire cadencé de 1982, l'horaire des trains directs sur ces deux relations était l'héritier direct des prestations introduites en 1937. Elle imprégna aussi la mémoire collective régionale, et bien des années après sa disparition, les gens prenaient toujours « la flèche » quand ils se rendaient à Bienne ou à La Chaux-de-Fonds avec un train direct.

Aujourd'hui encore, des communes commandent des prestations supplémentaires. Il ne s'agit certes plus de financer du matériel roulant, mais de telles prestations, comme les trains supplémentaires entre Tavannes et Tramelan, complètent l'offre de

base de façon appréciable, en permettant d'utiliser au mieux le matériel existant.

*Francis Daetwyler*

## **20 Jahre ÖV-Dynamik und RVK**

*Blick zurück ins Jahr 1994, Beispiel Bahnlinie Biel - Bern: Pro Stunde und Fahrtrichtung je ein Schnellzug und ein Regionalzug. Deutlich weniger Fahrkomfort als heute, übel riechende Raucherabteile. Kondukteur als Selbstverständlichkeit. Die meisten Fahrgäste mit einem beigen Kartonbillet unterwegs, Tarifverbund in weiter Ferne. Auch die kleineren Stationen mit Personal, Wartsäle mit ihrer speziellen Atmosphäre. Behinderten-gerechter ÖV-Zugang kein Thema. Güterverkehr deutlich präsenter. Doppelspurlücke zwischen Lyss und Schüpfen. Bahnhof Biel noch ohne durchgehende Perronunterführung und ohne ein einziges Ladengeschäft. Und so weiter und so fort.*

*Immerhin galt vor 20 Jahren seitens Bahn schon weitgehend Taktfahrplan. Im Gegensatz zu zahlreichen Buslinien, wo primär der Schülertransport den Fahrplan bestimmte und das Netzdenken wenig entwickelt war. Ineffiziente Betriebsumläufe mit langen unproduktiven Standzeiten wurden akzeptiert. Null Koordination zum Beispiel zwischen den drei damals in Erlach endenden Buslinien.*



**SBB Güterzug in Pieterlen, train marchandise CFF à Pieterlen**

*Unglaublich, wie sich seit 1994 der ÖV und sein Umfeld auch im Perimeter der RVK 1 verändert haben. Modernisierung, Rationalisierung und Angebotsausbau auf fast allen Ebenen. Wesentliche Grundlage hierfür war das « revolutionäre » kantonale ÖV-Gesetz aus dem Jahre 1993. Die Einführung der*



S-Bahnlinie S3 Biel - Bern - Belp im Halbstundentakt als erste Schlüsselmassnahme, bei der die RVK stark einbezogen wurde. Treibender Faktor für die Weiterentwicklung des ÖV-Systems zumindest im Seeland war die expo.2002. Auf dieses Ereignis hin wurden z.B. der Halbstundentakt im Fernverkehr Biel - Zürich und Biel - Bern (mit damals als Sensation empfundenen Doppelstockzügen) eingeführt und erfolgte der längst überfällige seeseitige Durchstich der Perronunterführung im Bahnhof Biel. Die expo selber wurde zum bravourös bestandenen Stresstest für den ÖV: Ein ÖV-Anteil am Gesamtverkehr von rund 80% nahezu reibungslos bewältigt – welch Aha-Erlebnis für viele Verkehrsplaner.

Ein Meilenstein bei der ÖV-Entwicklung war die Einführung von Bahn 2000 Ende 2004, mit der auch die Fahrt Biel - Zürich deutlich kürzer wurde. Im Seeland und Berner Jura nahm die ÖV-Nachfrage seither massiv zu. Nicht überall, aber auf etlichen Linien in fast „beängstigendem“ Ausmass. So z.B. im Regionalverkehr Biel - Olten: Fast 70% Steigerung innert 8 Jahren – weit mehr als der Angebotsausbau von rund 10%. Auch die S-Bahn Bern verzeichnete während mehrerer Jahre jeweils mehr als 5% Nachfragewachstum. Ebenso diverse Buslinien. Die Folge: Der Modalsplit hat sich seit dem Tiefpunkt vor 30 Jahren (17%) auf knapp 25% erhöht, obwohl auch der motorisierte Individualverkehr nach wie vor deutlich zulegt.

Zu dieser grundsätzlich sehr erfreulichen Entwicklung des ÖV-Sektors hat zu einem kleineren Teil auch die RVK 1 beigetragen. Indem sie seit 20 Jahren die Scharnierfunktion zwischen Gemeinden, Transportunternehmungen und Kantonalem Amt mit viel « Gspüri », Engagement und Fachwissen ausübt. Indem sie immer wieder kreative konzeptionelle Inputs liefert, die in zahlreichen Fällen, so auch auf kantonsübergreifenden Linien, zu Optimierungen des ÖV-Angebots führten. Indem sie sich auf differenzierte Weise für Angebotsausbauten einsetzt, sich aber auch nicht scheut, in « hoffnungslosen Fällen » einen Angebotsabbau zu verfechten.

Indem sie sich für ein attraktives Angebotsumfeld stark macht (aktuelles Beispiel: Einführung des Integralen Tarifverbunds im Seeland / Berner Jura

per kommenden Dezember), das anhaltend starke Mobilitätswachstum mit seinen immensen strassen- wie schienenseitigen Kostenfolgen aber durchaus kritisch verfolgt.



#### **Ligerz, Ende der Doppelspur, Gléresse, fin de la double voie**

Öfters wünschte sich allerdings die RVK auch eine raschere Gangart. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang die Konsultation des Regionalen Angebotskonzeptes 2014-2017: Zwar wurde es im Juni 2012 von den RVK-Delegierten ohne Gegenstimme verabschiedet, doch dürften bis 2017 nur rund ein Viertel der RVK-Postulate erfüllt werden können. Geldmangel, resp. andere Prioritäten, so der Standpunkt des Kantons. Auch ein Blick in die Jubiläumsbroschüre « 10 Jahre RVK 1 » aus dem Jahr 2004 zeigt, dass etliche damalige « Kurzfrist-Ziele » nicht erreicht wurden. Christian Aebi, seit kurzem Vorsteher des AöV (Amt für öffentlichen Verkehr), nannte damals folgende Elemente einer « Vision 2014 »: Trendwende beim Modalsplit, Erweiterung des Abo zigzag zum Integralen Tarifverbund, meiste Regionalzüge im Halbstundentakt, wirksame Steuerung der Siedlungsentwicklung in Abhängigkeit der ÖV-Erschliessungsgüte, Ligerz-Bahntunnel im Bau, neue Neigezugverbindung Biel – Delémont – Belfort mit Fahrzeit von 60 Minuten bis zur TGV-Station. Bis Ende 2014 werden sich erst zwei der sechs Visionen voll erfüllt haben. Und beim Regio-Halbstundentakt gab's mittlerweile sogar Rückschläge (Vallée de Tavannes) – der Standpunkt der RVK fand kein Gehör. Diese Beispiele zeigen: Der Einfluss der RVK 1 sollte ja nicht überschätzt werden. Dennoch weist das Wirken der RVK zweifellos ein sehr gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis auf.

P. Pestalozzi

## Herausforderungen der kommenden 10 Jahre im Seeland / Berner Jura

- **Kaum mehr Angebotsausbauten trotz weiterer Nachfragersteigerung ?**

Wenn die RVK 1 Angebotsausbauten postuliert, geschieht dies stets mit guter Begründung. In den meisten Fällen anerkennt dies auch das AöV. Doch zumindest bis 2017 scheint der Kanton kaum mehr bereit zu sein, Angebotsausbauten zu bestellen. Auf den meisten Linien werden die Erträge in den nächsten Jahren prozentual stärker zulegen als die Kosten, auch wenn die Nachfragersteigerung wegen der höheren Bilet- und Abonnementspreise abflachen wird. Insgesamt dürfte der Kostendeckungsgrad der ÖV-Linien im Seeland / Berner Jura also weiter zulegen. Wachsen wird aber auch der Unmut der Bevölkerung, wenn seit Jahren diskutierte Fahrplanverbesserungen immer weiter hinausgeschoben werden. Untragbar ist z.B., dass es in der Agglomeration Biel noch Gemeinden ohne Abend- und Sonntagsangebot gibt. Ärgerlich auch, dass trotz aufwendiger Studien mit klaren Empfehlungen einzelne Buslinien im Berner Jura immer noch fast dasselbe Angebot haben wie vor 20 Jahren : Ohne Takt, ohne optimierte Anschlüsse, Es bräuchte wenig für eine markante Angebotsoptimierung – der verordnete Ausbaustop zementiert veraltete Strukturen.

- **Gemeinden zwischen Anspruchsinflation und Spardruck**

Die Belastung der Gemeinden durch Beiträge an den öffentlichen Verkehr zeigt stetig, auch in Fällen wo das ÖV-Angebot nicht ausgebaut wird. In Zeiten gesunder Finanzen wurde dies klaglos hingenommen; doch angesichts zunehmenden Spardrucks werden die ÖV-Kosten resp. vor allem jener Teil, der sich auf die Anzahl « ÖV-Punkte » stützt, zunehmend zum Thema in den Gemeinden. Die RVK sieht sich vermehrt mit Wünschen nach Aufhebung von Bushaltestellen konfrontiert. Dies mag in gewissen Fällen zweckmässig sein, in anderen aber ganz klar nicht. Handkehrum die verbietete Anspruchsinflation : War man vor 20 Jahren mit dem Stundentakt zufrieden, wird heute bereits

der 15-Minuten-Takt erhofft. Galt früher ein 12-Minuten Anschluss als gut, sollte es heute nicht mehr als 6 Minuten sein. Speziell brisant wird's, wenn dieselbe Gemeinde Angebotsausbauten und zugleich Einsparungen wünscht. Für den Spagat auf dem hohen Seil ist die RVK kaum gerüstet, vielmehr muss sie mit sachlichen Argumenten fechten.

- **Bahnangebot und -infrastruktur im Berner Jura**

Ende 2013 wurde das von der RVK seit über zehn Jahren postulierte Flügelzug-Konzept auf den Linien 225/226 eingeführt; doch es funktioniert noch immer nicht rund, und zudem wurde das Konzept durch den Angebotsabbau im Vallée de Tavannes stark verunklärt. Die Kundschaft in den Juratälern beginnt offenbar die Geduld zu verlieren und wandert auf die Strasse ab – verheerend! Per Fahrplan 2016 sind einschneidende Fahrplanänderungen auf den Bahnlinien 225, 226 und 230 angekündigt. Die RVK setzt sich mit Nachdruck für diverse Verbesserungen im ÖV-Angebot ein. Zudem besteht dringender Bedarf an einer Modernisierung der Bahninfrastruktur vorab im Vallée de Tavannes – nicht nur wegen der Behindertenzugänglichkeit, die nach Bundesgesetz bis 2023 erfüllt sein muss. Pessimismus ist hingegen bezüglich der Bahnlinie 411 Solothurn - Moutier angesagt.



Reuchenette, rame GTW, GTW Triebzug

- **Bahnangebot und -infrastruktur Biel - Neuchâtel und Bern - Neuchâtel**

Im Jahr 2025 soll der letzte einspurige Linienabschnitt zwischen Genfersee und Bodensee Geschichte sein – endlich ! Also nochmals elf Jahre Geduld für die geplagten Winzerdörfer Lige-

rz / Schafis. Von der Nachfrageentwicklung und vom Potenzial her wäre der lückenlose Halbstundentakt beim Regio Biel - Neuchâtel längst fällig – die RVK drängt darauf, diese Angebotsverdichtung zumindest teilweise vorzuziehen. Der ebenfalls lang ersehnte Halbstundentakt im Fernverkehr Biel - Lausanne ist hingegen sicher nicht vor 2025 realisierbar. Der Fahrplan 2025 gilt auch als Zielhorizont für den Halbstundentakt des RE Bern – Neuchâtel und weitere Verbesserungen auf dieser seit jeher äusserst « mühsamen » Bahnlinie. Weitere Doppelspurausbauten sind hierfür Voraussetzung.

- **Regiotram und Ortsverkehr Biel**

Das Projekt einer Verlängerung der Meterspurlinie Ins - Täuffelen - Biel bis ins Bözingenfeld und des Doppelspurausbaus Biel – Ipsach liegt derzeit in der Schublade, unter anderem weil in den direkt betroffenen Gemeinden einige Opposition besteht. Es geht um sehr viel Geld, doch ist zu bedenken, dass die Autobahn-Umfahrung Biel letztlich fast 10 mal mehr kosten wird als das Regiotram. Die RVK beurteilt das Grossprojekt Regiotram als sinnvolle Zukunftsinvestition und plädiert für eine baldige Volksabstimmung in Biel und Nidau; denn solange der Entscheid hinausgeschoben wird, besteht bezüglich Weiterentwicklung des Ortsverkehrs viel Unsicherheit – schlecht für den ÖV und die dynamische Agglomeration Biel.

- **RVK als Auslaufmodell ?**

Von den ursprünglich sechs Regionalen Verkehrskonferenzen im Kanton bestehen nurmehr drei (nebst der RVK 1 noch die RVK Oberaargau und die RVK Thun Oberland-West). Die drei anderen (Bern-Mittelland, Emmental, Oberland Ost) wurden in die neu gebildeten Regionalkonferenzen integriert. Die Pläne für eine Regionalkonferenz Biel/Bienne – Seeland – Jura bernois (und somit Auflösung der RVK 1) waren schon weit gediehen; doch wird nun nochmals vertieft abgeklärt, ob eventuell Seeland und Berner Jura getrennte Wege gehen sollen. Zumindest im Bereich ÖV scheint allerdings unbestritten, dass die gemeinsame Planungseinheit Seeland / Berner Jura mit Biel als Zentrum sehr sinnvoll ist. Schön, dass die RVK 1 gar als bestens bewährtes Modell gehandelt wird.

*P. Pestalozzi*

## Der Sicht des Kantons

20 Jahre Regionale Verkehrskonferenz Biel-See-land-Berner Jura ! Ein Grund zum Feiern und eine gute Gelegenheit um auf die vergangenen Jahre zurückzublicken. Wie hat sich der öffentliche Verkehr in der Region entwickelt ? Hat er gegenüber dem Individualverkehr an Bedeutung gewonnen ?

Die RVK koordiniert die Anliegen aus der Region und konnte damit eine starke Angebotsentwicklung des öffentlichen Verkehrs erreichen, nicht zuletzt aufgrund der grossen Ausbauschritte von Bahn 2000, welche den Bahnhof Biel im Jahre 2004 zum Knotenbahnhof machten und neben Kapazitätserweiterungen auch über 10 Minuten Fahrzeitverkürzungen auf der Strecke Biel-Olten-Zürich mit sich brachten. Die S-Bahn ist ein weiterer Meilenstein : 1998 wurde die S3 Biel-Bern-Belp eingeführt, 1999 kam die neue Haltestelle Studen BE dazu. Erst vor kurzem wurden im Regionalverkehr die Zughaltestellen Lyss-Grien und Biel-Bözingenfeld in Betrieb genommen, welche neue wachsende Wohn- und Gewerbegebiete erschliessen. Neu sind auch die im Berner und Solothurner Jura eingesetzten Flügelzüge.



**Bus de la ligne Péry - Pieterlen, Bus der Linie Péry - Pieterlen**

Die Regios von Biel nach Sonceboz-Sombeval werden nun dort getrennt. Ein Teil fährt anschliessend nach La-Chaux-de-Fonds, der andere nach Moutier und weiter nach Solothurn. Schliesslich wurden im Busverkehr einige Versuchsbetriebe für neue Buslinien ins Grundangebot aufgenommen. So zum Beispiel der Ortsbus Lyss und die Buslinie Reuchette-Péry - Biel. Im kommenden Dezember wird die Buslinie Biel-Scheuren definitiv nach Orpund verlängert.

Seitens der Transportunternehmungen gab es in den letzten 20 Jahren auch in der Region Biel-Seeland-Berner Jura zahlreiche Änderungen. Als konsequenter Schritt aus der von Bund und Kanton verfolgten Konzentration im öffentlichen Verkehr schlossen sich viele Unternehmen zusammen. Dies um Effizienzgewinne herbeizuführen und von Synergien profitieren zu können. Aktuelles Beispiel ist die Integration der FUNIC in die Verkehrsbetriebe Biel.

Wir erinnern uns auch an das Jahr 1992. Damals entstand das Abo ZigZag für den Tarifverbund Biel-Grenchen-Seeland-Berner Jura. Pünktlich zum 20. Geburtstag der RVK 1 soll nun ZigZag in den Verkehrsverbund LIBERO integriert werden. Ein integraler Tarifverbund bietet ein transparentes, einheitliches und auch einfaches Tarifsysteem, was wiederum den Zugang der Nutzer zum ÖV verbessert. Diese Vorteile werden ab dem Fahrplanwechsel 2014 auf ein wesentlich grösseres Gebiet ausgeweitet. Für die allermeisten Strecken wird in Zukunft ein einziges Ticket reichen, was vor allem auch der Agglomeration Biel zu Gute kommt. Somit gewinnt der öffentliche Verkehr in der Region Seeland - Biel - Berner Jura weiter an Attraktivität.

Der ÖV ist in der gesamten Schweiz in den letzten 20 Jahren stark auf dem Vormarsch. Im Modalsplit ist festzustellen, dass 1994 insgesamt 17.8% der Verkehrsleistung (in Personenkilometern) mit dem ÖV zurückgelegt wurden, 2010 waren es schon deren 23.4%. Im Kanton Bern alleine lag der ÖV Anteil 2010 sogar bei 26.8%. Im selben Zeitraum ist der Anteil des Individualverkehrs schweizweit von knapp 70% auf 66% zurückgegangen. Ein grosser Teil dieser Verschiebungen ist auf pendelbezogene Zwecke wie Arbeit und Ausbildung zurückzuführen, welche vermehrt mit dem ÖV getätigt werden. Eindrücklich ist die landesweite Zunahme der zurückgelegten Distanzen mit der Bahn, nämlich deren 67% zwischen 1994 und 2010!

Auch im Perimeter der RVK 1 sind all diese Tendenzen festzustellen. 2005 wurden in der Region 9.6% aller Strecken mit dem ÖV getätigt, 2010 waren es schon 19.7%. Jedoch gibt es innerhalb der Region bedeutende Unterschiede. Besonders im Berner Jura ist der Anteil des Individualverkehrs nach wie vor sehr gross, sowie auch in Biel, wessen Agglomeration im Gegensatz zu anderen als automobile

Agglomeration bezeichnet werden kann. 45% der Bevölkerung im Perimeter der RVK 1 besaßen 2010 gar kein ÖV-Abonnement. Der Kantonsdurchschnitt liegt hier bei 36%.

Es gibt also noch Aufholbedarf. Mit den stetigen Angebotserweiterungen und dem neuen Tarifverbund LIBERO ist man aber mit Sicherheit auf dem richtigen Weg!

Die RVK verfügt über das nötige Fachwissen die regionalen Kenntnisse und die gute Vernetzung über beste Voraussetzungen um auch weiterhin ihren Beitrag leisten zu können.

*C. Aebi, Amtsleiter Amt für öffentlichen Verkehr*

## **Abstimmung von Verkehr und Siedlungsentwicklung – eine wichtige Aufgabe**

Seit der Gründung der RVK Biel-Seeland-Berner Jura hat sich der öffentliche Verkehr in unserer Region zu einem wichtigen und anerkannten Erschliessungsträger entwickelt. Die Vorteile wie geringe Umweltbelastung, effizienter Massentransport oder Entlastung des Strassennetzes in Stosszeiten haben die die ehemaligen Fundamentalkritiker zum Verstummen gebracht.



**Seilbahn, funiculaire Saint-Imier - Mont-Soleil.  
Document: Funiculaire St-Imier - Mont-Soleil**

Allerdings stösst die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs an Grenzen, und dessen Anteil am Gesamtverkehr ist noch einiges von den Wunschvorstellungen der Planer entfernt: der öffentliche Verkehr darf nicht zu viel kosten, und er muss attraktiv und gegenüber dem Individualverkehr konkurrenzfähig sein. Dies ist am besten möglich, wenn möglichst gebündelte Transportbedürfnisse rasch und mit wenig Aufwand befriedigt werden können.

Und hier ergibt sich ein zentraler Zusammenhang zur Siedlungsentwicklung: Je mehr sich die Einwohner, Arbeitsplätze und Versorgungseinrichtungen im Einzugsgebiet attraktiver und leistungsfähiger Bahn- oder Buslinien konzentrieren, umso effizienter kann der öffentliche Verkehr betrieben werden und umso mehr Menschen werden diesen benützen. Ein hoher ÖV-Anteil am Gesamtverkehr erlaubt zugleich eine Verdichtung der Siedlungen, ohne dabei das Strassennetz zu überlasten. Es entsteht eine echte win-win-Situation.

Ich darf feststellen, dass die Regionalplanung im Seeland und im Berner Jura seit Langem diese Zusammenhänge beachtet und darauf hinarbeitet, dass sich die Siedlungsentwicklung auf gut mit dem ÖV erschliessbare Standorte konzentriert. So konnten Fehlentwicklungen abgesehen von wenigen Ausnahmen vermieden werden. Das überproportionale Wachstum des öffentlichen Verkehrs in den letzten Jahren ist unter anderem dieser gezielten Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr zu verdanken.

Das revidierte Raumplanungsgesetz, der kantonale Richtplan und die regionalen Richtpläne Siedlung und Verkehr (RGSK) werden dafür sorgen, dass die Abstimmung von Siedlung und Verkehr in Zukunft noch konsequenter umgesetzt wird. Dabei müssen aber im Einzelfall immer wieder Interessenskonflikte entschieden werden: soll beispielsweise auf die Einzonung einer Fruchtfolgefläche verzichtet werden, welche in nächster Nähe zu einem Bahnhof liegt, und dafür ein Gebiet an einem mit dem ÖV schlecht erschliessbaren Hang eingezont werden?

Der öffentliche Verkehr steht nicht nur in enger Wechselbeziehung zur Siedlungsentwicklung, sondern auch zum Gesamtverkehrssystem. So wird in der Agglomeration Biel die Autobahn-Umfahrung A5 die Attraktivität für den Individualverkehr merklich erhöhen. Zwar wird auch der Busverkehr von den Entlastungen des Strassennetzes im Agglomerationskern profitieren, indem die Behinderungen und Zeitverluste verringert werden. Es braucht aber zusätzliche Anstrengungen, damit der ÖV gegenüber dem Individualverkehr nicht an Terrain verliert. Der Richtplan / RGSK Biel-Seeland sieht entsprechende Massnahmen vor.

So sollen mit einer gezielten Parkplatzbewirtschaftung die Auto-Fahrten auf ein Minimum beschränkt werden. Ein Mobilitätsmanagement soll die Bevölkerung auf die Vorteile der nachhaltigen Mobilitätsformen aufmerksam machen. Und mit dem Regiotram soll ein attraktives, leistungsfähiges ÖV-Transportmittel die Wohnschwerpunkte des rechten Bielerseeufers mit den Entwicklungsschwerpunkten der Stadt Biel verbinden. Das Regiotram stellt ein Musterbeispiel für eine gezielte und zukunftsgerichtete Abstimmung von Siedlung und Verkehr dar.

Bei der Gründung der RVK vor 20 Jahren waren sich die Verantwortlichen der engen Zusammenhänge zwischen Siedlung und Verkehr bereits bewusst. Die Besetzung der Organe der RVK (Vorstand, technische Kommission) mit Mitgliedern der Regionalplanungsverbände ermöglicht eine enge Koordination und hat sich bewährt. Ebenfalls setzte sich bereits damals die Einsicht durch, dass der öffentliche Verkehr in einem logischen funktionalen Raum geplant werden muss – man bevorzugte eine einzige RVK für das Seeland und den Berner Jura. Auch dies hat sich bewährt. Deshalb ist es schwer nachvollziehbar, weshalb bei der Bildung einer Regionalkonferenz, welche die Siedlungs- und Verkehrsplanung unter einem Dach vereinen würde, diese Perimeterfrage nun wieder aufgerollt wird.

Ruedi Hartmann, BHP Raumplan AG,  
Geschäftsleiter [seeland.biel / bienne](http://seeland.biel/bienne)

## Les défis du futur, pour la région Seeland / Jura bernois

Dans le monde du chemin de fer, des investissements dans une région peuvent avoir des effets bien au-delà. Concrètement, des investissements qui induisent des réductions de temps de parcours entre Zurich et Olten, par exemple, influencent directement l'horaire régional de notre région, par leurs effets sur le nœud de Bienne. L'offre de notre région ne sera pas identique si les temps de parcours passent par exemple de 75 à 60 minutes entre Bienne et Olten.

Lorsque la structure d'un nœud change, les effets sur les horaires des lignes en correspondance peuvent être significatifs. Les trains ne se croise-

ront plus forcément aux mêmes endroits. Sur les lignes à double voie, cela ne pose pas de problème. Sur les lignes à simple voie, c'est bien évidemment plus problématique.



**Suberg, Mutz Triebzug, train automoteur Mutz**

Un autre élément et défi de taille, c'est que les grandes insuffisances de capacité, d'une manière générale, ne se trouvent pas dans notre région, mais dans les espaces métropolitains et les agglomérations de Zurich, Berne, Bâle et Lausanne / Genève. Même si la capacité de la gare de Bienne, et notamment des passages souterrains, est critique, ce dont il est facile de se rendre compte en changeant de train aux heures de pointe, les besoins seront supérieurs aux moyens à disposition. Il s'agira pour notre région de faire en sorte que les investissements nécessaires, afin de maintenir la qualité des prestations et de les augmenter, soient réalisés. La situation est complexe dans le Jura bernois. Toutes les lignes sont à voie unique, et les nœuds de correspondances sont nombreux : citons : Sonceboz, Tavannes, Moutier, mais aussi La Chaux-de-Fonds. De nouvelles voies de croisement, mais aussi la reconstruction de voies de croisement supprimées par

les CFF ces dernières années, seront très certainement nécessaires. Il s'agira d'identifier les besoins suffisamment tôt pour que ces projets trouvent leur place dans les étapes d'investissement prévues par la Confédération, ainsi que de s'assurer que les terrains nécessaires soient disponibles.

Le renouvellement de la concession des CFF pour le trafic grandes lignes n'est peut-être pas spectaculaire, mais il représentera un enjeu important. Il est primordial que le réseau de trains directs des CFF irrigue toutes les régions.

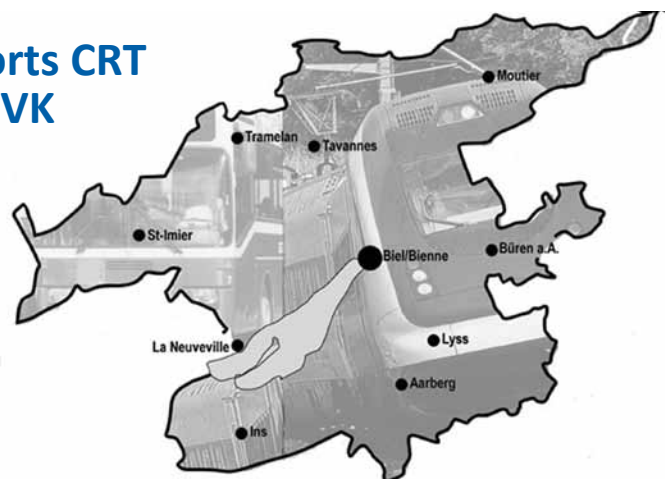


**Les Reussilles, Bahnhof, gare**

Et pour conclure, l'argent restera le nerf de la guerre. Le défi sera de taille : les exigences de la clientèle augmentent. Les entreprises mettent en service des matériels spécialisés qui ont leur prix, et l'infrastructure est de plus en plus sollicitée. Mais la marge pour les augmentations tarifaires est limitée, de même que les moyens des cantons et de la Confédération. La mobilité deviendra-t-elle un luxe ?

*F. Daetwyler*

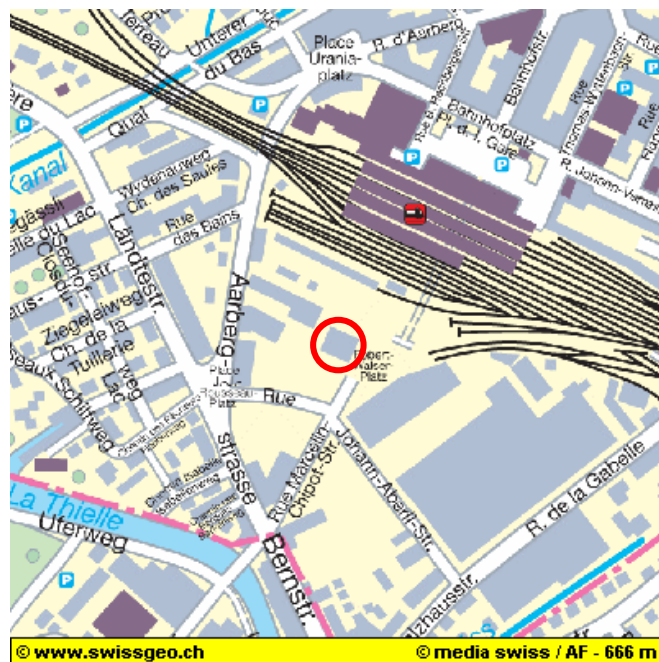
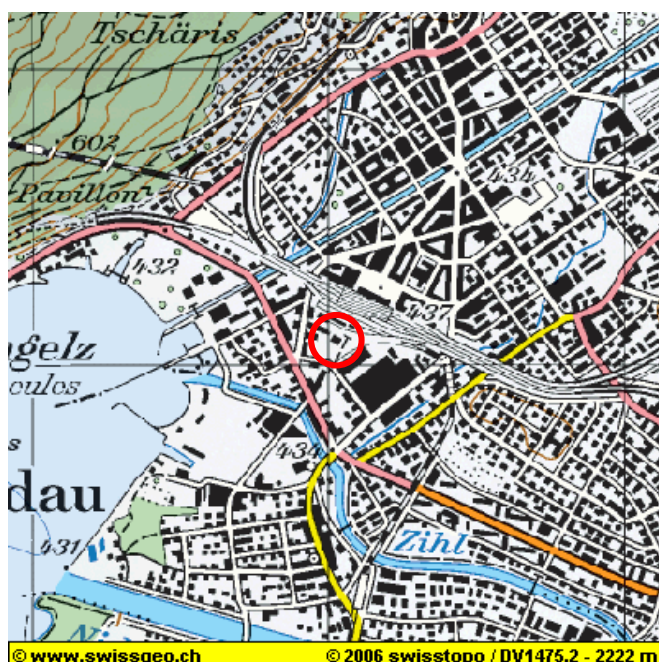
## Conférence régionale des transports CRT Regionale Verkehrs Konferenz RVK



**Wenn sie den Vorstand der RVK treffen Wollen :**  
**Si vous souhaitez rencontrer le comité de la CRT :**

**Sitzungsort seeland.biel / bienne**

Robert-Walser Platz 7 - 2503 Biel



Adresses : Conférence régionale des transports  
Bienne – Seeland – Jura bernois  
Secrétariat Jura bernois  
Francis Daetwyler  
Case postale 262, 2301 La Chaux-de-Fonds  
Tél. 032 889 76 04 – Fax 032 889 67 98  
francis.daetwyler@ne.ch

Regionale Verkehrskonferenz  
Biel – Seeland – Berner Jura  
Geschäftsstelle Seeland  
Pierre Pestalozzi  
Postfach 1377, 2501 Biel  
Tel 031 388 00 97 – Fax 031 388 00 99  
rvk@planforte.ch

Die RVK hält ihre Sitzungen in dem Sitzungsraum des Vereines seeland.biel/bienne  
La CRT se réunit dans la salle de séances de l'association seeland.biel/bienne

