



La Neuveville



Ligerz



Twann-Tüscherz

ÜBERKOMMUNALER RICHTPLAN

NACHNUTZUNG SBB-TRASSE LA NEUVEVILLE-TWANN

BERICHT



30. Mai 2019

Bild Titelseite: Visualisierung möglicher Nachnutzung in Bipschal, IC Infraconsult

AUFTRAGGEBER/ BEZUGSADRESSE:

Verein seeland.biel/bienne
c/o BHP Raumplan AG
Fliederweg 10
Postfach 575
3000 Bern 14

AUFTRAGNEHMER/BEARBEITENDE:

André König	IC Infraconsult AG, Bern
Bruno Streit	IC Infraconsult AG, Bern
Enrico Bellini	IC Infraconsult AG, Bern
Erika Heiniger	IC Infraconsult AG, Bern
Markus Steiner	Landplan AG, Lohnstorf

Konferenz Linkes Bielerseeufer (KLB):	Begleitgruppe:
Andreas Fiechter (bis Ende 2017) Markus Widmer, Präsident, Gemeinde Ligerz (ab 2017)	Mitglieder der Konferenz Linkes Bielerseeufer
Margrit Bohnenblust, Gemeinde Twann-Tüscherz	Gemeinde La Neuveville: Christine Féver, Laurent Neuhaus
Roland Matti, Gemeinde La Neuveville	Gemeinde Ligerz: Marchiena Louis, Dora Nyfeler
Florence Schmoll, Stadtplanerin Biel	Verein Dorfläbe Ligerz: Anita Beyeler
Roger Racordon, Leiter Infrastruktur Biel	Chly Twanner-Leist: Peter Meier
Thomas Berz, Verein seeland.biel/bienne	Bipschalleist: Susanne Frey Schmid, Stéphanie Cathrein, Marcel Martin
Martin Ernst, Berner Heimatschutz	Tunnelkomitee: Stefan Pfister
Urs Luedi, Netzwerk Bielersee	Schafisgmein : Robert Andrey, Alain Binggeli, Walter Delapraz, Johannes Louis
Regula Siegenthaler, Amt für Gemeinden und Raumordnung	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois: Hanspeter Schlegel
Philippe Cornaz, SBB Infrastruktur	Verein Bielersee Tourismus TLT: Cirillo Fontana
Urs Herren, ASTRA	Jura bernois Tourisme : Guillaume Davot, Raymonde Bourquin
	SBB Immobilien: Isabelle Patout
André König Projektleitung und Moderation, IC Infraconsult	Tiefbauamt Kanton Bern: Florian Boller, (bis Aug. 2016), Oliver Dreyer (ab Aug. 2016), Cédric Berberat, Moderation: Thomas Berz, Martin Lutz, Verein seeland.biel/bienne, Enrico Bellini, IC Infraconsult

Version	Datum	Status	Adressat	Bemerkungen
1.0	01.05.2017	Entwurf	Konferenz Linkes Bielerseeufer (KLB)	1. Konsultation z Hd. KLB
2.0	28.08.2017	Mitwirkung	Öffentliche Mitwirkung	
3.0	18.01.2018	Entwurf Vorprüfung	Konferenz Linkes Bielerseeufer (KLB)	
3.1	31.01.2018	Vorprüfung	Gemeinden	
3.2	09.03.2018	Vorprüfung	Gemeinden, Kanton	Aktualisierung Datum und Datum MiWi-Bericht
4.0	18.09.2018	Freigabe Genehmigung	Gemeinden, Kanton, SBB	
4.1	30.05.2019	Genehmigung	Gemeinden, Kanton, SBB	Definitive Version

INHALT

1.	EINLEITUNG	6
1.1	Ausgangslage und Fragestellung	6
1.2	Verbindlichkeit und Aufbau	7
1.3	Projektorganisation	7
1.4	Planungsablauf	8
1.5	Grundlagen	9
1.5.1	Spezielle Grundlagen SBB	9
1.5.2	Spezielle Grundlagen Bund	9
1.5.3	Spezielle Grundlagen Kanton	12
1.5.4	Spezielle Grundlagen Regionen	13
1.5.5	Spezielle Grundlagen Gemeinden	13
2.	HEUTIGE SITUATION	14
2.1	Allgemeiner Beschrieb	14
2.2	Probleme und Handlungsschwerpunkte	15
2.2.1	Landschaftliche und ökologische Beurteilung	15
2.2.2	Plätze / Zugang See (Querbeziehungen)	16
2.2.3	Wegverbindungen	17
2.2.4	Rebbau	18
2.2.5	Private Nutzungen	18
2.2.6	Tourismus	19
2.2.7	Archäologie	20
3.	ZIELE - ANZUSTREBENDE NACHNUTZUNG	21
3.1	Hauptziel und Grundsätze	21
3.2	Entwicklungsziele	21
3.2.1	Erhöhung Qualität des Dorf- und Landschaftsbildes	22
3.2.2	Querbeziehungen wiederherstellen / ermöglichen	22
3.2.3	Wegverbindungen verbessern	23
3.2.4	Ersatz/Ergänzung der rebbaulichen Nutzung	25
3.2.5	Förderung sanfter Tourismus und Naherholung	25
3.2.6	Private Nutzungen ermöglichen	25
3.2.7	Parkierungssituation verbessern	26
4.	KONZEPT HAUPTABSCHNITTE	27
4.1	Vorgehen/ Methodik	27
4.2	Abschnitt Schafis	28
4.3	Abschnitt Ligerz	29
4.4	Abschnitt Bipschal-Twann	30
5.	UMSETZUNG	32
5.1	Zuständigkeit	32
5.2	Massnahmen	32
5.2.1	Struktur Massnahmenblätter	33
5.2.2	Massnahmenliste	34
5.3	Anpassung von rechtsgültigen Grundlagen	35

5.4	Vorgehen Finanzierung	36
-----	-----------------------	----

ANHANG

A1	Grundlagenverzeichnis	40
A2	Historischer Verlauf Ufermauern	42
A3	ISOS Beschreibung Ligerz	48
A4	ISOS Beschreibung Schafis	51
A5	ISOS Beschreibung Bipschal	53
A6	ISOS Beschreibung Twann	55

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Situationskarte mit Verlauf des neuen Ligerztunnels sowie des frei werdenden Bahntrassees (Quelle: swisstopo, verändert nach IC Infraconsult).	6
Abbildung 2:	Projektorganisation (Darstellung IC Infraconsult).	7
Abbildung 3:	Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA), Schweizerische Velokonferenz, «Velobahnen. Grundlagendokument. Materialien zum Langsamverkehr Nr. 136,» 2015. Modifiziert IC.	24

BEILAGEN

Hinweiskarte heutige Nutzungen

Richtplankarten 1:1'000:

- Blatt 1 La Neuveville
- Blatt 2 Ligerz
- Blatt 3 Ligerz - Twann

GENEHMIGUNGSVERMERKE

Öffentliche Mitwirkung vom: 07.09.2017 – 27.10.2017
Mitwirkungsbericht vom: 09.03.2018
Vorprüfungsbericht vom: 14.08.2018

Beschlossen durch den Gemeinderat von La Neuveville am 20. Mai 2019:

Der Präsident:

Roland Roth

Der Gemeindeschreiber:

H. Huber



Beschlossen durch den Gemeinderat von Ligerz am 26. März 2019:

Der Präsident:

M. Müller

Die Gemeindeschreiberin:

T. Uge



Beschlossen durch den Gemeinderat von Twann-Tüscherz am 22. Oktober 2018:

Die Präsidentin:

M. Bollh

Der Sekretär:

F. J. [Signature]

~~Genehmigt durch~~ das Amt für Gemeinden und Raumordnung:

Bern, den:

20. Sep. 2019



S. [Signature]

1. EINLEITUNG

1.1 AUSGANGSLAGE UND FRAGESTELLUNG

Die im Jahr 1860 eröffnete Bahnlinie zwischen Biel und Neuenburg gilt aufgrund des rund zwei Kilometer langen Einspurabschnittes zwischen Schafis und Twann als Nadelöhr der Jurasüdfusslinie. Die SBB haben in einer Objektstudie verschiedene Varianten geprüft, um diesen Engpass zu beseitigen. In Abstimmung mit Bund, Kanton und den betroffenen Gemeinden wurde eine „Bestvariante“ ausgearbeitet. Diese sieht den Bau eines doppelspurigen Eisenbahntunnels (sogenannter Ligerztunnel) mit Portalen in Schafis und Kleintwann vor. Das Vorprojekt wird bis 2018 erarbeitet. Die Realisierung ist von 2020 bis 2025 vorgesehen. Das nach Inbetriebnahme des Ligerztunnels nicht mehr benötigte Bahn-Trasse soll neuen Nutzungen zugeführt werden.

Der vorliegende überkommunale Richtplan stellt als behördenverbindliches Instrument eine koordinierte Nachnutzung des nicht mehr benötigten Bahn-Trassees auf besagtem Abschnitt sicher. Der Richtplan verpflichtet die Gemeinden, die Vorgaben in die kommunalen Planungen zu übertragen.

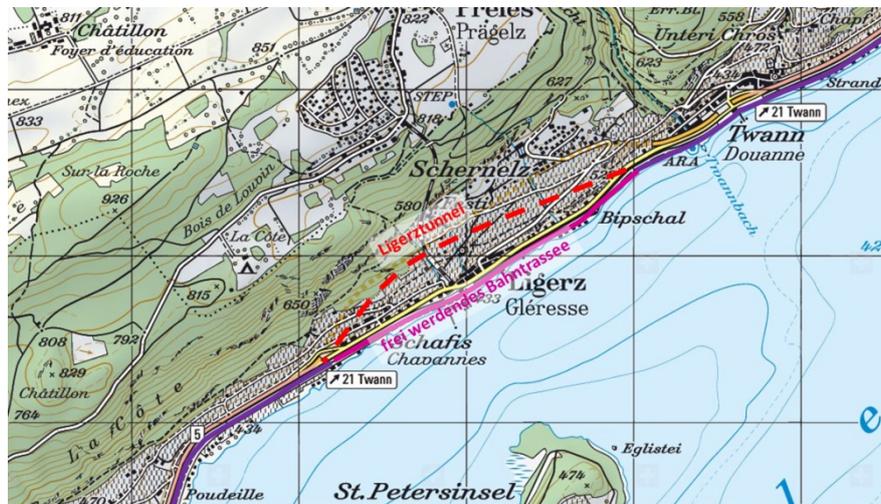


Abbildung 1: Situationskarte mit Verlauf des neuen Ligerztunnels sowie des frei werdenden Bahntrassees (Quelle: swisstopo, verändert nach IC Infraconsult).

Perimeter

Der Richtplanperimeter umfasst eine Strecke von knapp 5 Kilometern Länge zwischen La Neuveville und Twann (Bahn-Km 91.7 – 96.4). Knapp 2.2 Kilometer entfallen auf den Abschnitt in welchem die Bahnstrecke in den neuen Ligerztunnel verlegt wird. Das Bahntrassees kann in diesem Bereich neuen Nutzungen zugeführt werden. Östlich und westlich der beiden Tunnelportale werden Anpassungen bzw. Verschiebungen der Gleisanlagen vorgenommen. Dies hat Auswirkungen auf die heutigen Nutzungen in diesen Bereichen. Im vorliegenden Richtplan wird dies ebenso berücksichtigt.

1.2 VERBINDLICHKEIT UND AUFBAU

Richtplan nach
kantonalem Baugesetz

Der überkommunale Richtplan zur Nachnutzung des SBB-Trassees zwischen La Neuveville und Twann ist ein kommunaler Richtplan gemäss Art. 68 des Bernischen Baugesetzes (BauG). Er ist für die Gemeindebehörden der betroffenen Gemeinden La Neuveville, Ligerz und Twann gemäss Art 57 BauG verbindlich.

Soweit die Massnahmen die SBB betreffen, verpflichten sie sich ebenfalls den Richtplan, im Rahmen der weiteren Projektierung des Projekts Tunnel Ligerz und Bahnhof Twann, zu berücksichtigen.

Die Verbindlichkeit kann auf Antrag der Gemeinde auf regionale Organe und kantonale Behörden ausgedehnt werden (Art. 68 Abs. 3 BauG).

Produkte

Der überkommunale Richtplan zur Nachnutzung des SBB-Trassees zwischen La Neuveville und Twann besteht aus:

- dem vorliegenden Bericht
- den Richtplankarten Blatt 1 bis 3 (1: 1'000)
- und dem Massnahmenkatalog

1.3 PROJEKTORGANISATION

Allgemeines

Die Erarbeitung des überkommunalen Richtplans Nachnutzung SBB-Trasse La Neuveville-Twann ist in enger Abstimmung mit der Projektleitung seitens Auftraggeber (Geschäftsstelle Verein seeland.biel/bienne) und den SBB erfolgt. Die Gemeinden wie auch weitere Beteiligte (vgl. Impressum "Begleitgruppe") wurden eng in die Erarbeitung einbezogen. Es fanden verschiedenste Veranstaltungen wie Workshops und Präsentationen statt. Ziel war es, Bedürfnisse zu erheben und tragfähige Lösungen zu finden.

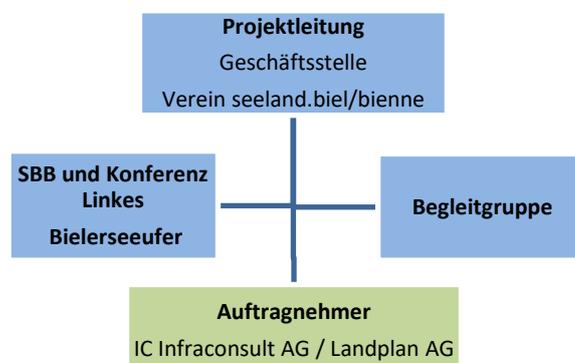


Abbildung 2: Projektorganisation (Darstellung IC Infraconsult).

Konferenz Linkes Bielerseeufer	Die Konferenz Linkes Bielerseeufer steuert das Projekt, koordiniert den Einbezug der Begleitgruppe und entscheidet bei offenen Diskussionspunkten abschliessend. Die Konferenz wurde regelmässig durch die Projektleitung über Ziele, Handlungsstrategien und Inhalt des vorliegenden Richtplans orientiert.
Begleitgruppe	Die Begleitgruppe widerspiegelt die lokal-politische sowie fachliche Resonanz des Projekts. Sie setzt sich aus Vertretern der Gemeinden, der Region, des Kantons, der SBB sowie diversen Interessensverbänden zusammen. Die Begleitgruppe diskutierte an insgesamt zwei Workshops zu spezifischen Fragestellungen. Sie liefert zusätzliche Inputs, Beurteilungen und Kommentare zu den verschiedenen Themenbereichen.
Auftragnehmer IC Infraconsult AG & Landplan AG	Die IC Infraconsult AG hat innerhalb der Auftragnehmer die Federführung inne und vertritt die Auftragnehmer gegen aussen. Die Landplan AG hat innerhalb des Planerteams den Bereich landschaftliche Integration bearbeitet.

1.4 PLANUNGSABLAUF

Planungsablauf	<p>Die Ausarbeitung des überkommunalen Richtplans ist in folgenden Arbeitsschritten durchgeführt worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Planungsstart: April 2016 ▪ Diverse Workshops und Sitzungen: 2016, 2017 Produkt: Hinweiskarte heutige Nutzungen ▪ Öffentliche Mitwirkung: 07.09.2017 – 27.10.2017 ▪ Mitwirkungsbericht 09.03.2018 ▪ Vorprüfung AGR: 14.08.2018 ▪ Beschluss in den Gemeinden xxx ▪ Genehmigung AGR: xxx
----------------	---

1.5 GRUNDLAGEN

Die Erarbeitung des Richtplans basiert auf einer grossen Anzahl von Grundlagen. Eine umfassende Zusammenstellung findet sich im Anhang A1 Grundlagenverzeichnis. Speziell zu berücksichtigende Grundlagen werden in den nachfolgenden Unterkapiteln erläutert. Wichtige Inventare und Schutzzone wurden zudem in den Karten zum Richtplan als Hinweise dargestellt.

Eine detaillierte Darstellung der bestehenden Nutzungen findet sich zudem in der Hinweiskarte.

1.5.1 SPEZIELLE GRUNDLAGEN SBB

Vorprojekt SBB
«Ligerztunnel»

Dem Richtplan liegt das Vorprojekt der SBB zum Tunnel Ligerz von September 2017 zugrunde. Die beiden Planungen (Richtplan und Vorprojekt SBB) wurden detailliert aufeinander abgestimmt und parallel zueinander erarbeitet. Das Vorprojekt baut auf der in der Objektstudie der SBB priorisierten Linienführung auf. Insbesondere die baulichen Massnahmen auf den Zufahrtsstrecken zu den Tunnelportalen sowie die Gestaltung der Portale wurden mit landschaftsarchitektonischer Begleitung bearbeitet.

Ökologische
Ersatzmassnahmen

Die SBB sind von Gesetzes wegen (Art. 18 Abs. 1^{ter} des Natur- und Heimatschutzgesetzes NHG) verpflichtet, für den Bau des Ligerztunnels ökologische Ersatzmassnahmen an einem anderen Ort (Realersatz) oder aber hinsichtlich ihrer Art, Funktion und Umfang in anderer angemessener Weise an einem anderen Ort (angemessener Ersatz im engeren Sinn) vorzusehen. Die Ersatzmassnahmen sind teilweise auf dem umzunutzenden Trasse vorgesehen, sofern die Flächen geeignet sind. Den quantitativen Umfang an Ersatzflächen gilt es im vorliegenden Projekt ebenso zu berücksichtigen, wie einzelne bereits zugewiesene Flächen für Ersatzmassnahmen (z.B. aus Überlegungen der Güterzusammenlegung). Zwischen den SBB-Verantwortlichen und der Projektleitung des vorliegenden Richtplans herrschte ein enger Austausch. Bei der räumlichen Festlegung der Ersatzflächen konnten die funktionalen, gestalterischen und landschaftsökologischen Anliegen für die Nachnutzung bei den SBB eingebracht werden. Die detaillierten Ersatzmassnahmen werden erst mit dem Auflageprojekt ausgearbeitet.

1.5.2 SPEZIELLE GRUNDLAGEN BUND

Bundesinventare BLN,
IVS, ISOS

Das linke Bielerseeufer gilt aus landschaftlicher und kulturhistorischer Sicht als Raum von nationaler Bedeutung. So figuriert das Gebiet im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN), einzelne Ortsbilder sind im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) erwähnt und einzelne Strassenabschnitte sind im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

verzeichnet. Die Schutzanliegen der drei Bundesinventare gilt es, gemäss Art. 5 NHG, auf kantonaler und kommunaler Stufe in der Richt- und Nutzungsplanung¹ und somit auch im vorliegenden Richtplan zu berücksichtigen.

Bundesinventare (BLN, ISOS, IVS)

- BLN-Gebiet Nr. 1001, Linkes Bielerseeufer
- ISOS Ortsbilder, Ligerz
- ISOS Ortsbilder, Bipschal
- ISOS Ortsbilder, Chavannes/ Schafis
- IVS-Objekt Nr. BE 3.0.4, Twann – Schafis
- IVS-Objekt Nr. BE 2126.0.5, Ligerz Dorfstrasse

BLN

Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) bezeichnet die wertvollsten Landschaften der Schweiz. Die totalrevidierte Verordnung inkl. der Neubeschreibungen zu den Objekten trat am 1. Juni 2017 in Kraft. Im Richtplanperimeter befindet sich das Objekt „BLN 1001 Linkes Bielerseeufer“ mit folgenden Schutzziele:

- 3.1: Die offene und fein strukturierte Rebbaulandschaft mit ihren Strukturelementen wie Trocken- und Bruchsteinmauern erhalten.
- 3.2: Die mosaikartige Verzahnung der naturnahen Lebensräume mit der offenen Kulturlandschaft erhalten.
- 3.3: Die geologischen Aufschlüsse erhalten.
- 3.4: Die Wälder, insbesondere die seltenen Waldgesellschaften sowie die Trockenstandorte mit ihren charakteristischen Pflanzen- und Tierarten erhalten.
- 3.5: Die Gewässer und ihre Lebensräume in einem natürlichen und naturnahen Zustand erhalten.
- 3.6: Die Twannbachschlucht mit ihren Karsterscheinungen erhalten, insbesondere die Karstquellen.
- 3.7: Die Dynamik des Twannbachs erhalten.
- 3.8: Die standortangepasste wald- und landwirtschaftliche, insbesondere die rebbauliche Nutzung erhalten und ihre Entwicklung zulassen.
- 3.9: Die Strukturelemente der Landschaft wie Baum- und Gehölzgruppen sowie Obstgärten erhalten.
- 3.10: Die intakten Ortsbilder der Winzersiedlungen Tüscherz, Twann, Wingreis, Bipschal, Ligerz und Schafis in ihren Qualitäten und kompakten Ausprägung erhalten.
- 3.11: Die historischen Verkehrswege in ihrer Substanz und ihrer Einbettung in die Landschaft erhalten.

ISOS

Innerhalb des Richtplanperimeters befinden sich drei Ortsbilder, welche im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) enthalten sind und folgende Empfehlungen aufweisen:

ISOS 0507, Bipschal:

- Die Reben an den Hausmauern erhöhen den Reiz der Häuserzeile und lindern die optische Wirkung unschöner Um- und Anbauten.
- Die architektonische Pflege der einzelnen Bauten hat sich auch nach

¹ BGE 135 II 209 „Rüti ZH“

seiner Bedeutung für das Ensemble zu richten. In einem derart kleinen Ortsbild ist jedes Detail wichtig.

- Die zahlreichen Reb-, Ufer- und Gartenmauern sind zu schützen.
- Es ist darauf zu achten, dass die Ortsbilder von Bipschal und Ligerz nicht zusammenwachsen.

ISOS 0866, Ligerz:

- Da ein Teil des Ortsbildes auf Gemeindegebiet von La Neuveville/ Neuenstadt liegt, sind die Schutzmassnahmen zu koordinieren.
- Ein Zusammenwachsen der Ortsbilder von Ligerz, Schafis/ Chavannes und Bipschal ist zu vermeiden.
- Vor allem aus Gründen des Landschaftsschutzes sollte auch auf eine weitere Ausdehnung der Neubauzone in Schernelz verzichtet werden.
- Die charakteristischen Rebmauern sind weiterhin aus örtlichem Kalkstein zu errichten.
- Angesichts der Bedeutung des Ortsbildes ist auch bei kleinen baulichen Veränderungen eine fachgerechte Beratung durch die zuständigen Instanzen nötig.
- Von einem unmassstäblichen Ausbau der Dachgeschosse ist abzusehen, der Ziegel als Bedachungsmaterial beizubehalten.
- Der Ausdehnung der Parkplatzflächen entlang der alten Landstrasse und auf Kosten der Begrenzungsmauern muss Einhalt geboten werden.

ISOS 0571, Chavannes/ Schafis:

- La sauvegarde des sites de Chavannes et de Ligerz/ Gléresse devrait impérativement être coordonnée.
- Il faut éviter que les sites construits de Chavannes et de Gléresse se rejoignent.
- Les murs caractéristiques en bordure des vignobles et des routes en pierre calcaire locale doivent être sauvegardés.
- Au cas où les CFF construiraient effectivement un tunnel de contournement, il faudrait en saisir l'occasion pour diminuer les surfaces asphaltées

Nebst den obigen ISOS-Empfehlungen sind die Erhaltungsziele der einzelnen Gebiete oder Baugruppen zu beachten (siehe Kategorisierung in den drei Objektblättern).

IVS

Für die Objekte des Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS) bestehen keine eigentlichen Schutzziele. Es gilt aber, diese wichtigen Zeitzeugen zu erhalten und zu pflegen. Folgende IVS-Objekte inkl. Beschreibung gilt es im vorliegenden Richtplan zu beachten:

IVS BE 3.0.4 mit Substanz, Twann – Schafis:

Ausgang Schafis ist die «Bielerseestrasse» eine 2. Kl.-Strasse mit 6 m Breite. Auf der Bergseite finden sich viele Stützmauern aus Quader- oder Bruchsteinen. Zwischen Boome und Schafis wird die Strasse zudem auf der Seeseite von einer freistehenden Mauer von 0.5–1 m Höhe begrenzt. Bei Bipschal besteht die seeseitige Begrenzung aus halbkreisförmigen Randsteinen. Von den Wegbegleitern, die in diesem Teilstück vorkommen, seien die ehemalige Mühle bei Brunnmüli und das Restaurant «Lariau» in Ligerz erwähnt.

IVS BE 2126.0.5 mit viel Substanz, Ligerz Dorfgasse:

Die Dorfgasse in Ligerz ist ein äusserst seltenes Beispiel solcher Dorferschliessungen und erinnert an eine südländische Anlage. Zudem weist sie vielfältige und gut erhaltene Wegelemente auf. Aus diesen Gründen ist sie als Objekt von nationaler Bedeutung einzustufen.

1.5.3 SPEZIELLE GRUNDLAGEN KANTON

Sachplan Wanderroutennetz

Der kantonale Sachplan Wanderroutennetz, genehmigt vom Regierungsrat des Kantons Bern am 22. August 2012 (Nachführung 15. Januar 2016) unterteilt die Wanderrouten in ein Haupt- und ein Ergänzungsnetz. Der Kanton leistet Beiträge von 40% an die Investition der Hauptwanderrouten, die im Sachplan festgelegt sind (Art. 60 des Strassengesetzes SG). Für den Richtplan betrifft dies insbesondere die Wanderwege entlang des Sees und der Reben. Durch den Richtplan werden sich Verbesserungen an deren Wegführung ergeben.

See- und Flussufergesetz

Das See- und Flussufergesetzgebung (SFG) vom 6. Juni 1982 ist Grundlage für einen verbesserten Zugang mit Wegen und Freiflächen entlang der Aare und der grössten Berner Seen. Das Gesetz sorgt auch für die Freihaltung der See- und Flussufer von weiteren Bauten. Gemäss Art. 8 Abs. 2 SFG zu den Übergangsbestimmungen gilt bis zum Erlass von Uferschutzplänen innerhalb von 50 Metern vom Ufer ein allgemeines Bauverbot. Die zuständige Stelle der Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion² kann diesen Abstand auf Antrag der betroffenen Gemeinden oder von Natur- und Uferschutzorganisationen örtlich begrenzt reduzieren oder erhöhen.

Sachplan Seeverkehr

Mit dem Sachplan Seeverkehr vom 28. August 2013 sollen an geeigneten Standorten der Bau neuer Anlagen ermöglicht werden. Diese Vorhaben gilt es mit der Nachnutzung des Bahntrassees abzustimmen bzw. Abklärungen zu treffen, damit einerseits allfällige Bauten nicht verunmöglicht werden und andererseits nicht weiterverfolgte Standorte mögliche Nachnutzungen nicht einschränken. Für den Richtplan sind insbesondere die im Sachplan ausgeschiedenen Prüfbereiche von Relevanz. In diesen Bereichen besteht Handlungsbedarf für die bestehende Bootsstationierung. Veränderungen gilt es im Rahmen von Nutzungsplanungen zu präzisieren. Im Richtplanperimeter gilt es folgende Gebiete mit ihren Anliegen zu berücksichtigen:

- Gebiet Wirtshausländte, Ligerz: Die bestehende Hafenanlage soll um max. 15 Plätze erweitert werden.
- Gebiet Boome, Ligerz: Es soll die Zweckmässigkeit und Machbarkeit einer neuen Bootsanlegestelle (max. 50 Plätze) beurteilt werden. Eine allfällige Realisierung soll im Rahmen einer Uferaufwertung auf den durch die Verlegung der Bahnlinie verfügbaren Flächen geschehen.
- Gebiet „Marnin“, La Neuveville: Ziel ist eine Verlagerung bzw. Konzentration der bestehenden Anlegestelle zu Gunsten der Aufwertung des geschützten Flachufers.

² Fassung vom 29. 10. 1997

Sachplan Veloverkehr Der kantonale Sachplan Veloverkehr, genehmigt vom Regierungsrat des Kantons Bern am 3. Dezember 2014, bezeichnet am Nordufer des Bielersees eine Velo Alltagsroute sowie eine Velo Freizeitroute. Im Perimeter des Richtplans ist die Freizeitroute in gewissen Passagen gemeinsam mit dem Uferweg geführt. Bei schmalen Querschnitten herrscht ein Velofahrverbot. Im kantonalen Sachplan Velo wird die Freizeitstrecke deshalb als Optimierungsrouten geführt. Der Kanton leistet Beiträge von 40% an die Investition der Routen, die im Sachplan festgelegt sind (Art. 59 des Strassengesetzes SG).

1.5.4 SPEZIELLE GRUNDLAGEN REGIONEN

Landschaftsschutzgebiet In den Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten (RGSK) Biel Seeland und Jura Bernois 2. Generation sind Landschaftsschutzgebiete ausgetrennt worden. In den Gemeinden La Neuveville und Ligerz wurden diese bereits in der kommunalen Nutzungsplanung verankert. In der Gemeinde Twann-Tüscherz erfolgt dies im Rahmen der laufenden Revision der Ortsplanung.

Konzept Veloführung Konzept Veloführung am linken Bielerseeufer, Abschnitt Twann bis Schlössli, Biel/Bern 2016. Von Twann in Richtung Biel zeigt dieses Konzept die angestrebte Veloführung entlang des Sees auf. Grundsätzlich sollen die schnellen Velofahrenden auf der Hauptverkehrsachse geführt werden. Für Familien und touristisch orientierte Velofahrende dient der Uferweg.

1.5.5 SPEZIELLE GRUNDLAGEN GEMEINDEN

Uferschutzplanungen Die Umsetzung des See- und Flussufergesetzes (SFG) erfolgt in den Gemeinden mit sogenannten Uferschutzplänen. In diesen sind vornehmlich folgende Punkte behandelt:

- Uferschutzzonen (Bauverbote und Baubeschränkungen) definieren
- Erhaltung und Realisierung von Uferwegen
- Allgemein benützbare Freiflächen für Erholung und Sport schaffen
- Massnahmen für naturnahe Uferlandschaften vorsehen

Für die Uferabschnitte in der Gemeinde Ligerz liegt ein genehmigter Uferschutzplan vor. In diesem ist vermerkt, dass der Uferweg im Zuge der Nachnutzung des SBB-Trassees neu definitiv festzulegen sei. In La Neuveville konnten noch nicht alle Uferwegabschnitte festgesetzt werden. Der Uferschutzplan der Gemeinde Twann-Tüscherz wird im Rahmen der laufenden Revision der Ortsplanung überarbeitet.

Historischer Verlauf Ufermauern Aus dem Bericht zur Revision Ortsplanung Ligerz, Biel 1996 [1993] [1] wurde im Anhang A2 der Verlauf der historischen Ufermauern abgebildet. Er zeigt sehr gut, die auch schon vor der Erstellung der SBB-Linie vorhandene Terrassierung und rebbauliche Nutzung des Gebiets auf.

2. HEUTIGE SITUATION

2.1 ALLGEMEINER BESCHRIEB

Attraktive Landschaft und Dorfteile

Das linke Bielerseeufer mit seinen attraktiven Uferbereichen, den historischen Rebbaudörfern sowie den naturnahen Lebensräumen gilt in vielerlei Hinsicht als attraktive Landschaft. Neben den im ISOS [2] beschriebenen historischen Ortskernen von Bipschal, Ligerz und Schafis ist besonders die Reblandschaft mit dem Bezug zum See zu erwähnen: «Ligerz hat besondere Lagequalitäten wegen der phantastischen und unverbauten Situation am Nordufer des Bielersees, in den vom Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) erfassten Uferhangbereiche. Es beeindruckt durch die Staffelung vom See zu Ortskern, Rebberg mit Kirche bis zur Waldkuppe.»³

Um die historische Bedeutung der Dorfteile zu illustrieren, ist im Anhang ein Textausschnitt aus der ISOS-Beschreibung für Ligerz abgedruckt. Im Jahr der Denkmalpflege und des Heimatschutzes 1975 wurde Ligerz vom Europarat für seine Bemühungen im Ortsbildschutz ausgezeichnet.

Trennung des engen Bezugs zum See: Bau der Staatsstrasse 1835 und der Bahnlinie 1860

Durch den Bau der Staatsstrasse 1835-1838 wurde die Ausrichtung der Dörfer zum See ein erstes Mal unterbrochen. In Ligerz kreuzt die Hauptstrasse die alte Hauptgasse zwischen dem Ober- und Mitteldorf, wodurch sich die Ausrichtung des Ortes auf den See radikal veränderte. Zudem verschob sich durch den Bau der Kantonsstrasse der ehemalige Dorfplatz bei der Chalchofenlände hin zum Bärenplatz.

Eine zweite noch stärkere Trennung von Dorfteilen und See erfolgte durch den Bau der Bahnlinie 1860. Einige Häuser wurden von ihren Ländten komplett abgeschnitten. Zudem leiden die Anwohner seither unter der hohen Lärmbelastung. Rund 200 Züge verkehren heute täglich auf dem besagten Abschnitt.

Veränderungen der Seeuferstruktur

Die Struktur des Seeuferbereichs ist in den vergangenen 200 Jahren mehrmals verändert worden. Vor 1835, als der Wasserverkehr dominierte, säumten viele Anlegestellen und kleinere Aufschüttungen mit Mauern den Uferbereich. Bereits damals konnte dank den Ufermauern und der vorhandenen Terrassierung das Gebiet rebbaulich genutzt werden. Durch die erwähnte Trennung des Uferbereichs von den Dorfteilen wurden Stimmen lauter, wonach damit eine den Städten dienende Transitachsen rücksichtslos durch die Rebparzellen gelegt werde, die den Zugang zu den Ländten behindere und den Abfluss der Gewässer erschwere [1]. In den Jahren 1868-1890 veränderte sich durch die Seespiegelabsenkung um 2.2m die Uferstruktur abermals, wodurch die alten Ländteeinbuchtungen beibehalten werden konnten. Die damals erstellten Ufermauern prägen die Uferstruktur noch heute.

³ Aus ISOS Beschreibung Ligerz

Nutzungsdruck

Die immer stärkere Ausdehnung der Siedlung auf dem schmalen Uferstreifen führte ihrerseits zu einer noch verstärkten Raumknappheit. Mit der Intensivierung der Erholungsaktivitäten stieg zudem der Druck auf die öffentlichen Räume, deren Verbindung und Durchlässigkeit. Die unterschiedlichen Ansprüche können auf dem schmalen Uferstreifen nicht alle befriedigt werden, vermehrte Nutzungskonflikte sind die Konsequenz. Mit dem Rückbau des Bahn-Trassees bietet sich den Gemeinden entlang des linken Bielerseeufers die einmalige Chance, Flächen zurückzugewinnen, diese gemeinsam und koordiniert mit verschiedenen Akteuren zu beplanen und Nutzungskonflikte zu reduzieren.

2.2 PROBLEME UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE

2.2.1 LANDSCHAFTLICHE UND ÖKOLOGISCHE BEURTEILUNG

Landschaftliche Qualitäten im Uferhangbereich unterbrochen

Das linke Bielerseeufer umfasst den steilen, trockenwarmen Jurasüdhang. Charakteristisch ist die durch Trocken- und Bruchsteinmauern sowie Stein-treppen mit Wasserrinne gegliederte Reblandschaft. Durch den Rebbau ist der Jurasüdhang terrassiert. Die eigentlich beeindruckende landschaftliche Qualität des Uferhangbereichs mit der Staffelung vom See zu Ortskern, zu Rebberg mit Kirche bis zur Waldkuppe wird durch die Verkehrsinfrastrukturen stark beeinträchtigt. Mit dem Wegfall des SBB-Trassees besteht die Chance, die landschaftliche und funktionale Trennwirkung zu reduzieren und die Übergänge zwischen See, Dörfern und Rebbergen harmonischer und verzahnter zu gestalten.



Terrassierte Reblandschaft mit Trocken- und Bruchsteinmauern im Bereich des neuen Tunnelportals.



Auf engstem Raum: Übergang Ufer – Verkehrsinfrastrukturen – Dorf Twann.



Wallfahrtskirche: Oberhalb der Gemeinde Ligerz liegend, in die Reblandschaft eingebettet.

Bilder IC Infraconsult AG (links und mitte), Googlemaps (rechts)

Hohes ökologische Aufwertungspotenzial durch Bachöffnungen, Erhalt/ Ersatz Kleinhabitaten und eine bessere Vernetzung

Aufgrund des Rebbaus und der vielen kleinräumigen Standorte besteht eine reich strukturierte und wertvolle Landschaft mit einer hohen Lebensraum- und Artenvielfalt. Potenzial zur weiteren ökologischen Aufwertung besteht insbesondere durch die Offenlegung der im Zusammenhang mit der Erstellung der Verkehrsinfrastrukturen eingedolten Bachverläufe. Von ökologisch besonderer Qualität sind auch die entlang des Bahntrassees entstandenen Habitate für Kleintiere (v.a. Reptilien). Beim Rückbau sind diese zu erhalten oder Ersatzstandorte zu finden. Dies fördert auch die ökologische Vernetzung.

Denn heute stellen die Verkehrsinfrastrukturen quasi unüberwindbare Hindernisse für die meisten Tierarten dar. Im Rahmen der Nachnutzung sind deshalb der Erhalt und die Schaffung neuer Lebensräumen, die Förderung ausgewählter Ziel- und Leitarten sowie deren besseren Vernetzung anzustreben.



Im Bereich des Westportals des Ligerztunnels eingedolter Bach (Name unbekannt), infolge Bauarbeiten mehrfach umgeleitet, Verlauf nicht mehr erkennbar, fehlende ökologischen Vernetzung.

Bilder IC Infraconsult AG



Eingedolter (unter der Bahn und der Strasse hindurch) Brunnmühli-Bach, dadurch mangelnde ökologische Vernetzung.



Verkehrsinfrastruktur als unüberwindbares Hindernis für die meisten Tierarten beidseits der Gleise.

2.2.2 PLÄTZE / ZUGANG SEE (QUERBEZIEHUNGEN)

Eingeschränkte Zugänge zu Plätzen und zum See

Mit dem Bau der Staatsstrasse und insbesondere durch die realisierte Eisenbahnverbindung Biel – Neuenburg entlang des nördlichen Bielerseeufers, wurde die Trennung der Siedlung vom See verstärkt. Einige Privatliegenschaften wurden zweigeteilt. Nebengebäude wie Ofen- und Waschwäuser verschwanden, Gärten wurden verkleinert. Auch wurde der Zugang zu öffentlichen Räumen entlang des Sees und generell der Seezugang stark eingeschränkt oder ganz unterbunden bzw. es müssen Umwege in Kauf genommen werden. Beim Rückbau des SBB-Trassees ist deshalb die Wiederherstellung der natürlichen Verknüpfung von See-Dorf (Querbeziehung) eines der wichtigsten Ziele.



Landschaftliche und funktionale Trennung zwischen historischem Ensemble von Schafis und dem See mit Hafenanlage.

Bilder IC Infraconsult AG



Historisch bedeutsam, jedoch unattraktiver Zugang zu den Ländten.



Sport- und Pausenplatz: abgetrennt vom nördlich der Bahngleise liegenden Schulhaus.



Unterbrochener Zugang vom Bärenplatz zur früheren Hauptlände des Dorfes Ligerz.

Bild Googlemaps



Unwürdige Ankunftssituation auf dem Seeweg in der Larialänti (heute als Parkplatz genutzt mit Platanen), mangelnde Anbindung und mangelnder Bezug zum historischen Kontext.

Bild IC Infraconsult AG

2.2.3 WEGVERBINDUNGEN

Unübersichtlich Stellen, enge Querschnitte, Benutzergruppen mit unterschiedlichen Ansprüchen

Am nördlichen Bielerseeufer weisen einzelne Abschnitte des Uferwegs aus Sicht der verschiedenen Benutzergruppen Mängel auf. Insbesondere an unübersichtlichen Stellen und an Orten mit schmalen Querschnitten kommt es in den Sommermonaten oder am Wochenende zu unbefriedigenden Situationen zwischen Radfahrern, Wanderern, Bewirtschaftungsfahrzeugen für den Rebbau sowie Fahrzeugen von privaten Liegenschaftsanstössern. Andere Ansprüche, wie zum Beispiel ein durchgehender ufernaher Weg, können aufgrund der begrenzten Platzverhältnisse nicht in allen Abschnitten abgedeckt werden. Mit der Aufhebung des SBB Trassees ergeben sich Möglichkeiten, den Ansprüchen der einzelnen Benutzergruppen besser nachzukommen. Aus landschaftlichen, ökologischen und finanziellen Gründen sind die Wegverbindungen möglichst zu konzentrieren (kombinierte Wege).



Unattraktive Verbindung vom Chemin des Marnins zum Chemin de la Roche-Au-Cros.



Fahrverbot für Fahrradfahrer durch den historischen Teil von Bipschal, was einen Umweg über die Kantonsstrasse zur Folge hat.



Schmaler Weg mit Velofahrverbot im Bereich Bahnhof Ligerz.

Bild oben rechts Googlemaps, Rest IC Infraconsult AG



Kombinierter Fuss- und Veloweg im Bereich der kantonalen Fischzucht.



Strandweg der auch als Erschliessung privater Liegenschaften dient.

2.2.4 REBBAU

Prägende Kulturform vom Jurasüdhang in den Uferbereich durch Infrastrukturen unterbrochen

Seit über 1000 Jahren wird am Bielersee Wein angebaut. Die Reben profitieren von der Südostausrichtung des Hanges, vom Wärmespeichereffekt des Sees und von den mikroklimatischen Vorzügen der Terrassierung. Der mehrfach terrassierte Hang wird von Wegen, Strässchen und Treppen durchzogen, die meisten sind aus örtlichem Jurakalk erstellt worden, auch die Mauern. Charakteristisch für diese Reblandschaft sind die Kompaktheit der Terrassenfluren mit den Trocken- und Bruchsteinmauern. Einige Rebflächen – vor allem südlich des Bahntrassees – weisen durch Betonsockel und Zaun einen ungenügenden kulturhistorischen Bezug auf.

Mit der Aufhebung des SBB-Trassees besteht die Chance, die heute vom Jurasüdhang in den Uferbereich prägende Kulturform weiterzuführen. Zukünftig landwirtschaftlich genutzte Flächen sollen deshalb rebbaulich genutzt werden. Dies dient auch dem Realersatz von Rebflächen, die in den Portalbereichen des Ligerztunnels wegfallen. Bei der Anordnung ist auf eine Kontinuität der meist in Querrichtung zum See verlaufenden Rebstöcke zu achten. An geeigneten Orten sollen auch Infrastrukturen für den Rebbau möglich sein (Produktion, Lager, Vermarktung etc.). Deren Machbarkeit und Bewilligungsfähigkeit ist in den nachfolgenden Planungsschritten zu klären.



Terrassenfluren mit den Trocken- und Bruchsteinmauern.



Betonsockel mit Zaun: Kulturhistorischer Bezug ungenügend.



Reblandschaft Bielersee (Sicht in Richtung Schafis)

Bilder IC Infraconsult AG (links und mitte), Googlemaps (Rechts)

2.2.5 PRIVATE NUTZUNGEN

Private Nutzungen und historische Bezüge teilweise unterbunden

Wie mehrfach erwähnt, schränkte der Bau der Eisenbahnlinie Biel - Neuenburg den Zugang und somit auch die Möglichkeiten der Nutzung der privaten Liegenschaften bzw. Ländten massiv ein.

Aus baurechtlichen Gründen (insbesondere des Gewässerschutzgesetzes) ist das Erstellen neuer Bauten und Anlagen untersagt (Ausnahme Standortgebundenheit sowie Besitzstandsgarantie). Trotzdem bietet die Aufhebung des Bahntrassees an einzelnen Orten die Möglichkeit, private Nutzungen zu verbessern und historische Bezüge wieder herzustellen. Dabei gilt es neue Nutzungskonflikte zu vermeiden.



Trennung der privaten Liegenschaften von ihren Zier- und Kräutergärten.



Heutige Parkierungssituation in Bipschal schränkt Wahrnehmung der Qualitäten ein.



Verlust der historischen Vorgärten durch Verkehrswege (hier Kantonsstrasse).

Bilder IC Infraconsult AG (Links und Mitte), Googlemaps (Rechts)

2.2.6 TOURISMUS

Beliebte und attraktive Tourismusgegend, teilweise mangelnde Aufenthaltsqualität

Die Gegend am Nordufer des Bielersees ist eine attraktive Tourismusregion, welche sich durch eine Mischung aus Natur, Weinbergen, malerischen Dörfern und nicht zuletzt durch den Bielersee auszeichnet. Insbesondere in den Sommermonaten wird die Gegend von vielen Radfahrern und Wanderern besucht. Auch beliebt sind Ausflüge per Schiff und Zug. Transportgesellschaften und Gastronomiebetriebe sowie Zulieferbetriebe tragen zur touristischen Wertschöpfung bei.

Die Aufenthaltsqualität ist aber aufgrund der Lärmbelastung der vielen Zugsdurchfahrten und der teilweise stark befahrenen Kantonsstrasse stark eingeschränkt. Auch verunmöglichen die teilweise schmalen Querschnitte der kombinierten Fuss-, Velo- und Bewirtschaftungswege ein angenehmes Bewegen.

Die Nachnutzung des rückgebauten Bahntrassees ermöglicht die Inwertsetzung der bestehenden Qualitäten (Landschaft, Dörfer, Rebbau, See) beispielsweise durch eine gesteigerte Aufenthaltsqualität, neue Flanierzonen und verbesserte Langsamverkehrsverbindungen. Die Attraktivität der gesamten Tourismusregion wird gesteigert, und deren gezielte Vermarktung für das lokale Gewerbe gestärkt.



Fischlehrpfad zwischen Ligerz und Twann.



Rege benutzte Veloroute entlang des Linken Bielerseeufers.



Tessenbergbahn: ÖV-Anbindung durch Wegfall des Bahnhalts in Ligerz offen.

Bild IC Infraconsult AG

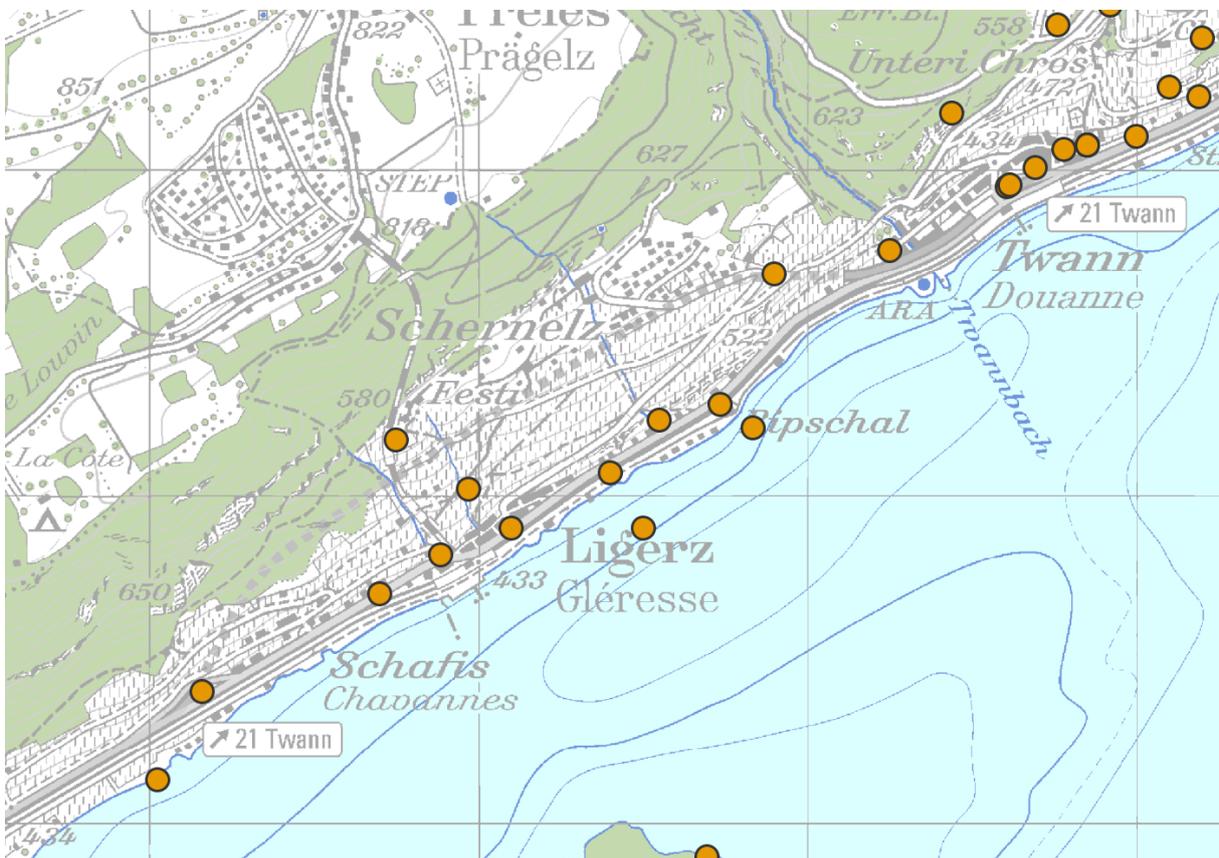
Bild Schweizer Familie

Bild Tourismus Biel Seeland

2.2.7 ARCHÄOLOGIE

Archäologische
Fundstellen und
Schutzgebiete

Entlang des Bielersees finden sich viele archäologische Fundstellen. Beim Bahnhof Twann und bei Schafis liegen zudem Archäologische Schutzgebiete (vgl. Titelblatt Richtplankarten). Im gesamten Perimeter können Archäologische Fundstellen vorhanden sein. Eine Archäologische Fundstelle kann vom einzelnen Fundgegenstand bis zu komplexen und grossflächig im Boden erhaltenen Siedlungs- und Baustrukturen ganz unterschiedliche Dinge umfassen. Sollten bei Projekten der Raumplanung, und der Infrastruktur, oder bei Bauvorhaben archäologische Fundstellen im oder in der Nähe des geplanten Projektperimeters liegen, so empfiehlt der Kantonale Archäologische Dienst diesen vorgängig zu kontaktieren. So kann frühzeitig geprüft werden, ob die Archäologie betroffen sein wird.



Archäologische Fundstellen (Geoportalkarte Kanton Bern 5.9.2018)

3. ZIELE - ANZUSTREBENDE NACHNUTZUNG

3.1 HAUPTZIEL UND GRUNDSÄTZE

Im vorangehenden Kapitel wurde die hohe Qualität der Landschaft und der Dörfer aber auch deren Beeinträchtigung aufgezeigt. Die zukünftige Nutzung muss deshalb die landschaftliche und die ortsbauliche Bedeutung berücksichtigen. Zudem müssen die Beeinträchtigungen durch Bahn und Strasse reduziert werden.

Hauptziel

Das Hauptziel ergibt sich aus der Verknüpfung der Reparatur der landschaftlichen Eingriffe, der Aufwertung der historischen Ortsbilder und heutiger Nutzungsansprüche. So können insbesondere auch die Bedürfnisse der Bevölkerung berücksichtigt werden.

Der vorliegende Richtplan nimmt deshalb die einmalige Chance auf, die landschaftliche Reparatur über Gemeinde- und Institutionsgrenzen hinweg zu koordinieren und so Lösungen zu erreichen, welche einzelne Akteure nicht erreichen können.

Grundsätze

Die nationale Bedeutung der Landschaft, der Ortsbilder und einzelner Strassenabschnitte erhöht die Anforderungen an alle Massnahmen bezüglich der Berücksichtigung der Ziele der Inventare:

- Bei jeder Massnahme sind die Ziele der Inventare spezifisch zu berücksichtigen.
- Bei jeder baulichen Massnahme ist die landschaftliche und ortsbauliche Integration vorrangig vor Standardlösungen zu wählen.
- Die Massnahmen sind durch ausgewiesene Fachpersonen zu begleiten.

3.2 ENTWICKLUNGSZIELE

Entwicklungsziele

Die Entwicklungsziele ergeben sich aus den Anforderungen gemäss Hauptziel und den Handlungsschwerpunkten aus Kapitel 2.2. Sie wurden zudem an den Workshops diskutiert und gemäss nachfolgender Reihenfolge priorisiert. Sie werden in den nachfolgenden Kapiteln präzisiert.

1. Erhöhung Qualität des Dorf- und Landschaftsbildes
2. Querbeziehungen wiederherstellen / ermöglichen
3. Wegverbindungen verbessern
(Erschliessung, Bewirtschaftung, Uferweg, Veloweg)
4. Ersatz / Ergänzung der rebbaulichen Nutzung
5. Förderung sanfter Tourismus / Naherholung
6. Private Nutzung ermöglichen
7. Parkierungssituation verbessern

3.2.1 ERHÖHUNG QUALITÄT DES DORF- UND LANDSCHAFTSBILDES

Umfassendes Ziel der landschaftlichen Aufwertung

Durch die Aufhebung des Bahntrassees kann die Qualität des Dorf- und Landschaftsbildes markant verbessert werden. Die gezielte Ausrichtung der Massnahmen an den Grundsätzen gemäss Kapitel 3.1 unterstützt dieses Ziel.

Die landschaftliche wie auch die Ortsbauliche Bedeutung wurde bereits mehrfach erwähnt. Die Ziele gemäss BLN, ISOS und IVS (vgl. Kapitel 2) werden deshalb in diesem Ziel als mitgeltend berücksichtigt. Durch die Aufwertung soll aber auch die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum für die Anwohner verbessert werden.

Die Wirkung eines qualitativ vollen Landschaftsbildes wird durch ökologisch wertvolle Lebensräume mitgeprägt. Deshalb werden in diesem Ziel auch die Aufwertung und der Erhalt von ökologischen Grünräumen mit ihrer notwendigen Vernetzung mitgedacht. Insbesondere soll die starke Durchgrünung der Uferbereiche beibehalten werden.

Umfassendes Ziel

Auch in den weiteren Zielen fliesst dieses Ziel ein: So unterstützt beispielsweise das Ziel "Ersatz / Ergänzung der rebbaulichen Nutzung" (vgl. Kapitel 3.2.4) die landschaftliche Aufwertung stark.

Die Anordnung der in Kapitel 4.1 beschriebenen Hauptgestaltungselemente nimmt gezielt Rücksicht auf die bestehenden Defizite und Qualitäten gemäss Kapitel 2, so dass die Verbesserung des Dorf- und Landschaftsbildes ganzheitlich in den einzelnen Massnahmen angegangen werden kann.

3.2.2 QUERBEZIEHUNGEN WIEDERHERSTELLEN / ERMÖGLICHEN

Zielerläuterung

Unter Querbeziehungen wiederherstellen / ermöglichen wird die Wiederherstellung der ehemals wichtigen Verbindung der Dorfteile zum See verstanden. Das Seeufer soll wieder zum direkten Vordergrund der Siedlung werden.

Dies bedingt eine entsprechende Neugestaltung der Zugänge zu den bedeutenden Ländten, Erholungszonen und zum Uferweg, was vor allem der lokalen Bevölkerung zu Gute kommt.

Durch das frei werdende Trassees sollen Platz- und Strassenbereiche insbesondere in den Dorfkernen neu wieder auf den See ausgerichtet werden. Dabei sollen in den Massnahmen die Ortsbaulichen Qualitäten mittels Einbezug der architekturhistorischen Qualitäten verbessert werden.⁴

⁴ Vgl. auch: «Ausweichung und Verbesserung des öffentlich zugänglichen Uferanstosses (Freiflächen)» aus [10]

3.2.3 WEGVERBINDUNGEN VERBESSERN

Zielerläuterung

Neben der oben beschriebenen Verbesserung der Anbindung der Dorfteile an das Seeufer gilt es auch die Längsverbindungen entlang des Sees zu verbessern. Unter diesem Ziel wird vor allem die Verbesserung der seeseitig verlaufenden Verbindungen von Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg verstanden.

Bereits 1937 [1] wurde in Ligerz eine erste Planung der Uferzone ausgearbeitet. Diese wie auch spätere Planungen sahen einen Uferweg vor, der auf einzelnen Abschnitten auf die Kantonsstrasse auswich. Diese Wegführungen führten immer wieder zu Diskussionen und konnten nie wirklich befriedigen.

Konflikte ergaben sich auch aus der ursprünglich offen – dem Ufer entlangführenden – geplanten SBB-Doppelspurlinie.

Mit der nun vorliegenden Tunnelvariante ergibt sich die Möglichkeit, eine von der Kantonsstrasse vollständig abgetrennte seeseitige Linienführung zu wählen. Die vorliegende Wegführung ermöglicht den Erholungssuchenden eine vom übrigen Verkehr abgetrennte attraktive Verbindung entlang des Sees.⁵ Die Ausgestaltung des Weges (Hartbelag oder z. B. Kies) wird offengelassen. Sie ist in den weiterführenden Planungsschritten zu prüfen.

Ziele/ Ansprüche der Benutzergruppen

Ziel ist es, für die einzelnen Benutzergruppen von zu Fuss Gehenden, Velofahrern und Fahrenden von fahrzeugähnlichen Geräten (FäG) eine durchgehende, konfliktarme und uferbezogene Wegführung anbieten zu können. Da nicht für alle Benutzergruppen eine eigene Wegführung möglich ist und die Wege nur beschränkt verbreitert werden können, sind gewisse Interessenkonflikte unvermeidbar. Nachfolgend die im Richtplan verfolgten Ziele der Benutzergruppen für die drei Verkehrsarten.

- Fussgänger
 - Spaziergänger, Wanderer und Joggende sind auf einem möglichst ufernahen Weg zu führen, der zum Verweilen und ungestörtem Gehen einlädt. Diese Benutzergruppe wird entlang des bestehenden bzw. noch zu erstellendem Uferweg (gemäss Uferschutzplanung) geführt. In La Neuveville, wo noch kein Uferweg realisiert ist, wird das Wegnetz im Richtplan festgelegt.
 - Spazierende mit eingeschränkter Mobilität (Rollstuhl, Kinderwagen, Rollator etc.) sollen auf einem Terrain mit möglichst einfacher Topografie geführt werden. Regelmässig Sitzgelegenheiten sind anzubieten. Sofern es Topographie und Untergrund erlauben, ist die Wegführung auf dem seeseitigen Weg vorzusehen.
- Velofahrer
 - Sport- und Alltagsvelofahrer sind auf rasche, hindernisfreie Wege angewiesen. Da sich die Ansprüche dieser Benutzergruppe nicht mit denjenigen der anderen vereinbaren lassen, sind Sport- und Alltagsvelofahrer weiterhin auf der Veloalltagsroute auf der Staatsstrasse zu führen. Der Richtplan macht keine Aussagen zu dieser

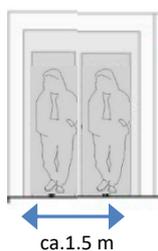
⁵ Vgl.: «Anlage eines attraktiven Uferweges mit Rücksicht auf die gewachsene feingliedrige Uferstruktur (Ländten, alte Ufermauern, Baumbestand)» aus [10]

- Benutzer von fahrzeugähnlichen Geräten
- Nutzergruppe.
 - Velowanderer und Spazierfahrende sind auf dem bestehenden see-seitigen Weg zu führen. Das frei werdende Bahntrasse bietet Möglichkeiten, Optimierungen am Netz vorzunehmen. Der Weg für die Velofahrer soll als Velofreizeitroute gekennzeichnet werden.
 - Fahrende von fahrzeugähnlichen Geräten FäG (Inline-Skates, Rollbrett, Trottinette) benötigen einen asphaltierten Untergrund. Je nach Benutzungsgrund (Schul-/Arbeitsweg, Freizeit, Fitness etc.) sind unterschiedliche Bedürfnisse an die Wegführung verbunden. Die Fahrenden von FäG sollen weitgehend auf der neuen Freizeitroute für Velofahrer geführt werden. Das frei werdende Bahntrasse bietet Möglichkeiten, Optimierungen am Netz vorzunehmen.

Referenzquerschnitte

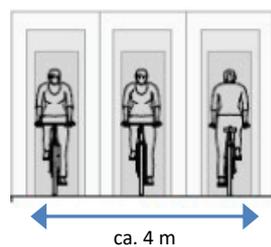
Das Ziel «Wegverbindungen verbessern» lässt sich nach obiger Zielvorstellung für die einzelnen Benutzergruppen durch verschiedene Kombination erreichen. Nachfolgende Referenzquerschnitte zeigen die mögliche Kombination, welche als sinnvoll erachtet werden. Velofreizeitrouten sowie kombinierte Wander- und Velofreizeitrouten sollen wenn immer möglich eine Breite von 4 Metern aufweisen.

Uferweg (Wanderweg)



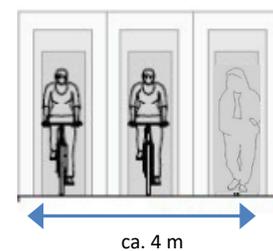
- Ca. 1.5 m breit „weicher“ Untergrund
- ufernah

Velofreizeitroute inkl. FäG



- ca. 4 m breit

Uferweg (Wanderweg) und Velofreizeitroute inkl. FäG



- ca. 4 m breit

Abbildung 3: Quelle: Bundesamt für Strassen (ASTRA), Schweizerische Velokonferenz, «Velobahnen. Grundlagendokument. Materialien zum Langsamverkehr Nr. 136,» 2015. Modifiziert IC.

3.2.4 ERSATZ/ERGÄNZUNG DER REBBAULICHEN NUTZUNG

Zielerläuterung	Als wichtiges landschaftsprägendes und wirtschaftliches Element kommt der rebbaulichen Nutzung eine besondere Bedeutung zu. Zudem erfordert der Verlust an Rebflächen durch die neue SBB-Linie Realersatz.
Umsetzung	Neue Reben sind dort vorgesehen, wo bestehende Rebflächen sinnvoll ergänzt werden können. So können die Nutzungen kombiniert und die Qualitäten des Landschaftsbildes unterstützt werden.
Anforderung aus ISOS	Anforderung aus ISOS: «Rebmauern sind weiterhin aus örtlichem Kalkstein zu errichten.», vgl. auch Baureglement der Gemeinde Ligerz Art. 56. Dabei gilt es, auf bestehende Lebensräume von Kleintieren Rücksicht zu nehmen und diese mit neuen Kleinstrukturen zu unterstützen.

3.2.5 FÖRDERUNG SANFTER TOURISMUS UND NAHERHOLUNG

Zielerläuterung	<p>Der Aufwertung von Landschaft und von öffentlichen Aufenthaltsorten (Plätzen, Flanierzonen und Uferwegen) steht der Wegfall des Bahnhalts in Ligerz gegenüber. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr soll (nebst der Schifffahrt) künftig durch eine Buslinie zwischen Twann und La Neuveville erfolgen. Dies erfordert ein zusätzliches Umsteigen. Davon betroffen ist auch die Tesenbergbahn (vinifuni). Der dadurch befürchtete Verlust an Besuchern soll mit gezielter Inwertsetzung der neuen Qualitäten aufgehoben werden. Die Förderung von Naherholung durch Flanierzonen oder verbesserte Langsamverkehrsverbindungen sind Beispiele dazu. Diese gilt es mit geeigneten Marketingmittel zu unterstützen.</p> <p>Dabei sind die verschiedenen Leistungsträger gemeinsam gefordert, um gegenseitig voneinander profitieren zu können (ÖV und Velofahrende sind auch Kunden wenn die Angebote bekannt und attraktiv sind, Absatzförderung Weine, Restaurants und Hotelnutzende).</p>
-----------------	---

3.2.6 PRIVATE NUTZUNGEN ERMÖGLICHEN

Zielerläuterung	<p>Aufgrund des Uferschutzes können auf dem frei werdenden Bahntrasse keine Bauten für private Nutzungen erstellt werden. An geeigneten Orten (z.B. Bipschal) soll jedoch eine verbesserte private Nutzung ermöglicht werden, wenn dadurch andere Konflikte vermindert werden oder historische Bezüge verbessert werden können.</p> <p>Ein historischer Bezug kann beispielsweise sein, wenn die ehemals vorhandenen Nebengebäude wie Ofen- und Waschküchen oder verkleinerte Gärten kleinräumig sinnvoll wieder hergestellt respektive ergänzt werden.⁶</p>
-----------------	---

⁶ Infolge von Strasse und Bahn gibt es nur einen schmalen Gartenstreifen zwischen den Häusern und der Kantonsstrasse - er ist stellenweise von Autoparkplätzen und kleineren Depots unterbrochen - und bergseitige Gärten, die bereits nach wenigen Metern von Reben abgelöst werden.

3.2.7 PARKIERUNGSSITUATION VERBESSERN

Zielerläuterung

Die bestehende Situation in Ligerz Dorf und Schafis mit verschiedenen, teils bezüglich Aufenthaltsqualität und Ortsbild nachteiliger Anordnung der Parkplätze soll im Zuge der Umgestaltungsprojekte verbessert werden. Gleichzeitig ist die Zahl der Parkplätze für Anwohner und Besucher zu überprüfen. Dazu ist prioritär ein Parkierungskonzept zu erarbeiten. Die verschiedenen öffentlichen Parkierungsflächen in Ligerz sollen im Sinne einer gesamten Aufwertung des Dorfes in einem Konzept optimiert angeordnet werden. Durch die Neugestaltung der Lariauländte drängt sich ebenfalls eine optimierte Anordnung der Parkierung auf. Die bestehenden öffentlichen Parkplätze sind in der Hinweiskarte mit den heutigen Nutzungen aufgeführt.

Anforderung aus ISOS

Anforderung aus ISOS: "Die Parkplatzflächen entlang der alten Landstrasse dürfen sich nicht weiter auf Kosten der Begrenzungsmauern ausdehnen."

4. KONZEPT HAUPTABSCHNITTE

4.1 VORGEHEN/ METHODIK

Hauptgestaltungs-
elemente

Aus den Defiziten und Zielen ergeben sich folgende Hauptgestaltungselemente, die im Richtplan verortet werden:

- Aufwertung Plätze, Flanier- und Freizeitzone mit Wiederherstellung Anbindung See und Ländten
- Ersatz / Ergänzung von Rebbauflächen
- Neue, ökologisch wertvolle Grünräume
- Verkehrsflächen wie insbesondere kombinierter Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg
- Öffentlicher Verkehr / Bushaltestellen

Erarbeitung von
Varianten der
Nachnutzung

Nachfolgend werden die priorisierten Varianten der Nachnutzung für die Abschnitte Schafis, Ligerz und Bipschal beschrieben (von West nach Ost). Die durch die Nachnutzung bedingten Massnahmen sind in den Massnahmenblättern (vgl. Kap. 5.2) erläutert und in der Richtplankarte verortet.

4.2 ABSCHNITT SCHAFIS



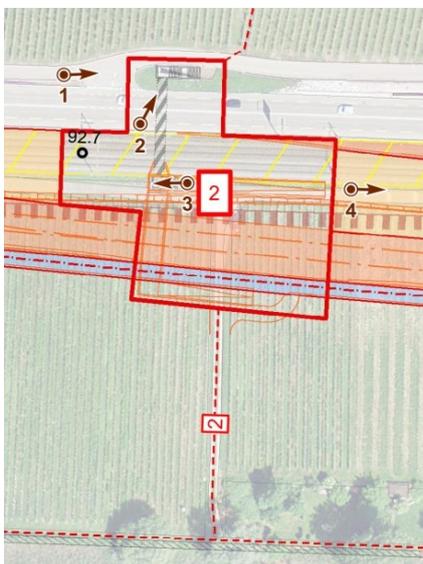
Neuer Uferweg in La Neuveville

Ab Bahn-Kilometer 92.2 (Abzweigung Chemin des Marnins Nr. 18) werden Fussgänger sowie Wanderer auf einem neuen Uferweg, möglichst See nah durch die Rebenflächen geführt. Ungefähr bei Bahnkilometer 93.06 wird der Uferweg nordwärts mit dem Weg im Bereich des nachgenutzten SBB-Trassees zusammengeführt. Der Uferweg fehlt heute weitgehend. Nur im westlichen Bereich entlang der bestehenden privaten Liegenschaften besteht eine physische Verbindung, die jedoch auf dem gesamten Abschnitt von La Neuveville nicht planerisch im Uferschutzplan grundeigentümerverbindlich ausgeschieden ist.



Verschiebung des Chemin des Marnins

Der heutige dem Bahntrassee angrenzende Weg (Chemin des Marnins) wird zusammen mit der Gleisanlage um wenige Meter Richtung See verschoben. Die Wegbreite von mindestens 3.5 m wird erhalten. Der Weg gilt weiterhin als kombinierter Fussgänger-, Velo-, Bewirtschaftungs- und Erschliessungsweg.



Ersatzunterführung mit neuer Wanderwegverbindung Uferweg – Chemin des Marnins – Chemin de la Roche

Eine neue Unterführung erschliesst die, durch die Verschiebung der Gleisanlage, neu geschaffene Rebfläche zwischen Bahn und Strasse. Die bestehende Unterführung unter der A5 wird verlängert, um die Verbindung zwischen Schafisweg und See zu erhalten. Die Benutzbarkeit der Unterführung für Velofahrende und Personen mit eingeschränkter Mobilität soll verbessert werden.

Zudem ist ein neuer Wanderweg von der Unterführung (Nordseite) bis zum Chemin de la Roche geplant. Er ermöglicht es direkt vom neuen Wanderweg entlang des Seeufers zum Rebenweg zu gelangen.



Ökologische Vernetzung See - Rebenhang

Im Bereich des Westportals soll die neue Rebfläche durch eine neue ökologische Vernetzungsachse „See-Rebenhang“ mit einer Revitalisierung des Bachs unterbrochen werden.



Neugestaltung Anbindung Ortszentrum Schafis

Im Bereich des Hafens soll mit dem Wegfall des Bahntrassees die funktionale Querbeziehung zwischen Dorf und See gestärkt werden, der Seezugang verbessert sowie die historischen Baugruppe besser Inwert gesetzt werden. In einer dem Richtplan nachgelagerte Studie sollen die Möglichkeiten aufgezeigt werden.



Getrennte Führung der Wanderer bei ‚Les Vergers‘

Ab Hafen dient der bestehende Weg weiterhin als kombinierter Fussgänger-, Velo- und Bewirtschaftungsweg. Nach ca. 120 Metern werden die zu Fuss Gehenden von den restlichen Benutzergruppen getrennt. Letztere bewegen sich auf dem zirka 4 m breiten umgenutzten SBB-Trassees.

4.3 ABSCHNITT LIGERZ



Dorfzentrum Ligerz bis Wirtshuslanti

Ab Rebbaumuseum bis und mit Wirtshuslanti ist eine Neu-/ Umgestaltung des Bahntrassees zu einer identitätsstiftenden und attraktiven Flanierzone mit einer Integration und Aufwertung der historischen Baugruppen von nationaler Bedeutung vorgesehen. Bei der Planung sind speziell die Anbindung und Mitgestaltung der Ländten, die wenn mögliche Erhaltung von Zeitzeugen (z.B. Perronkanten, Oberleitungsmasten zu Strassenleuchten etc.), die Parkierungssituation sowie die Attraktivierung der angrenzenden öffentlichen Räume (z.B. Bärenplatz, Begegnungszone) zu beachten. In einem dem Richtplan nachgelagerten Verfahren gilt es die Vorgaben dafür aus-

zuarbeiten.



Verbreiterung Strandweg

Ab Bielerlanti werden die zu Fuss Gehenden sowie die Velofahrer auf dem bestehenden Strandweg geführt. Dieser ist jedoch gegen Norden (d.h. in Richtung Bahntrasse) zu verbreitern. Die restliche Fläche des Bahntrassees wird in diesem Abschnitt bis zu La Baume in Grünflächen umgenutzt. Für La Baume steht zukünftig eine öffentliche Nutzung im Sinne eines Parks im Zentrum der Überlegungen.

4.4 ABSCHNITT BIPSCHAL-TWANN



Ökologische Vernetzung See - Rebenhang

Ab La Baume bis zum heutigen Bahnübergang in Bipschal gilt der Strandweg – analog heute – als kombinierter Fussgänger-, Velo-, Bewirtschaftungs- und Erschliessungsweg. Zirka bei Bahn-Kilometer 95.13 soll die Überdeckung der neuen Unterführung der Kantonsstrasse zugunsten einer neuen ökologischen Vernetzungsachse „See-Rebenhang“ etwas verbreitert werden.



Erschliessungsstrasse Bipschal

Das frei werdende Bahntrasse nördlich des Weilers soll grundsätzlich als Veloweg dienen. Der Fussweg durch den Weiler bleibt bestehen. Im Bereich des Veloweges sind, je nach Gestaltung, Parkierungsmöglichkeiten denkbar. So kann den Bewohnern des historischen Ensembles von Bipschal eine verbesserte Erschliessung ermöglicht werden.

Die restliche Fläche des Bahntrassees wird zu Grünflächen.



Neuer, verbreiteter kombinierter Fuss- und Veloweg zwischen Bipschal und Twann

Im Bereich der Fischzucht ist der bestehende kombinierte Erschliessungs-, Fuss- und Veloweg auf 4 Meter zu verbreitern. Er dient zukünftig auch dem Zugang der SBB für den Unterhalt und für den Notausstieg aus dem Tunnel. Anschliessend ist ein neuer Weg anzulegen. Dieser soll auf dem geschütteten Seeuferbereich zu liegen kommen. Das bestehende Trasse wird in diesem Bereich weitgehend durch die neue Zufahrtsstrecke belegt.



Twann

Im Bereich der Ländte Chlytwann Aufwertung der bestehenden Querverbindung unter Bahn und N5.

Infolge der neuen Zufahrtsstrecke zum Tunnelostportal wird das Bahntrasse zwischen Bahnhof Twann und Tunnelportal nach Süden verschoben. Die dadurch geringfügig gewonnene Fläche soll zugunsten der Verbreiterung der Kantonsstrasse umgenutzt werden, damit der Veloverkehr im Gegenverkehr des weiterhin im Einbahnregime gehaltenen motorisierten Individualverkehrs unterwegs sein kann.

5. UMSETZUNG

5.1 ZUSTÄNDIGKEIT

Zuständig für Umsetzung Für die Umsetzung der einzelnen Massnahmen sind die in den Massnahmenblättern aufgeführten Stellen/ Akteure zuständig. Für die Koordination und Bewirtschaftung des Richtplans ist der Verein Linkes Bielerseeufer (Konferenz Linkes Bielerseeufer) verantwortlich.

Die Bewirtschaftung der behördenverbindlichen Massnahmenliste führt zu einer Veränderung des Richtplanwerkes. Diese Nachführungen sind nicht bewilligungs- bzw. genehmigungspflichtig.

5.2 MASSNAHMEN

Grundsätzliches Durch Massnahmen soll der eruierte Handlungsbedarf behoben und der angestrebte Zustand erreicht werden. Die Umsetzung zeigt den Weg dazu auf, indem Massnahmen Akteuren zugeordnet und zeitlich priorisiert sowie inhaltlich abgestimmt werden.

Inhalt der Massnahmenblätter Die vorgesehene Nachnutzung des SBB-Trassees bedingt planerische, bauliche und organisatorische Massnahmen. Diese werden in den Massnahmenblättern umschrieben. Sie sind nummeriert (West nach Ost). In ihnen werden die damit verbundenen Ziele und Grundsätze sowie die zu ergreifende Massnahme(n) beschrieben. Jedes Massnahmenblatt gibt zudem Auskunft zu den involvierten Stellen, zum Planungs- und Realisierungszeitpunkt und über Kostenbeteiligungen. Des Weiteren geben die Massnahmenblätter über den raumrelevanten Kontext (national, kantonal, regional oder lokal) Auskunft.

Aufteilung der Massnahmen Die Massnahmen werden wie folgt aufgeteilt:

- Massnahmen, welche den gesamten Perimeter betreffen, werden mit Buchstaben bezeichnet (Massnahmen A bis G)
- Örtlich beschränkte Massnahmen (Einzelmassnahmen) werden mit Nummern bezeichnet (Massnahmen 1 bis 15)

Verbindlichkeit Die in den Massnahmenblättern enthaltenen Angaben sind behördenverbindlich. Sie ergänzen die ebenfalls verbindlichen Richtplankarten 1-3, auf denen die lokalisierbaren Massnahmen abgebildet sind.

5.2.1 STRUKTUR MASSNAHMENBLÄTTER

Nr.	Name	Umgebungskontext von nationaler, kantonaler, regionaler, lokale Bedeutung	
Abschnitt:		Planung:	Realisierung:
<div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 20px;"> <div style="border: 2px solid black; border-radius: 20px; width: 150px; height: 80px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Ausschnitt Massnahmenplan </div> <div style="border: 2px solid black; border-radius: 20px; width: 150px; height: 80px; display: flex; align-items: center; justify-content: center;"> Ausschnitt Massnahmenplan </div> </div>			
Zielsetzung / Grundsätze			
Massnahmenbeschrieb			
Planung / Realisierung			
Koordinationsstufe: <input type="checkbox"/> Vororientierung <input type="checkbox"/> Zwischenergebnis <input type="checkbox"/> Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: •	Kostenbeteiligung: •	

5.2.2 MASSNAHMENLISTE

Übergreifende Massnahmen

Nr.	Massnahmen-Titel
A	Umnutzung Rebbau
B	Neue, ökologisch wertvolle Grünräume
C	Kombinierter Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg
D	Öffentlicher Verkehr / Bushaltestellen
E	Stärkung und Erweiterung touristischer Angebote
F	Parkierung Ligerz und Schafis
G	Qualitätssicherung und Koordination der Umsetzung

Einzelmassnahmen

Nr.	Massnahmen-Titel
1	Erstellung neuer Uferweg La Neuveville (Wanderweg)
2	Ersatz Unterführung mit neuer Wanderwegverbindung Uferweg – Chemin des Marnins – Chemin de la Roche-Au-Cros
3	Neue ökologische Vernetzungsachse See–Rebhang West mit Revitalisierung Bach
4	Neue Verbindung Kantonsstrasse–Chemin des Marnins
5	Aufwertung bestehende Park- und Spielfläche
6	Neugestaltung Anbindung Ortszentrum Schafis–See
7	Gesamtgestaltung Hof (Rebbaumuseum)–Ligerz Dorf
7.1	Gestaltung Hof (Rebbaumuseum) und Chalhofelänti
7.2	Gestaltung Ligerz Dorf mit Bahnhofplatz und Lariau-, Schallänti
7.3	Gestaltung Flanier- und Grünzone mit Chäser-, Chrütz- und Wirtshuslänti
8	Neue Verbindung Strandweg–Dorfgasse (ca. Höhe Hortinslänti)
9	Neu öffentliche Nutzung La Baume
10	Neue ökologische Vernetzungsachse See–Rebhang Ost
11	Verbesserung private Erschliessungen Bipschal und Velowegführung
12	Ersatz und Aufwertung Unterführung Kleintwann
13	Verbreiterung Einbahnstrecke Kantonsstrasse Kleintwann für Veloweg
14	Vorarbeiten Prozesskoordination Umgebungsgestaltung Bahnhof Twann
15	Umnutzung ARA am Twannbach

5.3 ANPASSUNG VON RECHTSGÜLTIGEN GRUNDLAGEN

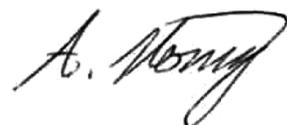
Generelles	Um die Massnahmen rechtsverbindlich umsetzen zu können, bedarf es der Anpassung der verschiedenen behörden- und grundeigentümergehörigen Instrumente.
Kantonale Ebene	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kantonaler Sachplan Veloverkehr ▪ Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz ▪ Sachpläne Seeverkehr bernische Teile Bieler- und Neuenburgersee
Regionale Ebene	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepte Biel Seeland und Jura Bernois
Kommunaler Ebene	<p>La Neuveville:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Plan des zones, 2^{ème} partie, municipalité de La Neuveville, 2014 ▪ Règlement de construction, municipalité de La Neuveville, 2013 ▪ Plan de protection des rives N°4 et 5, municipalité de La Neuveville, 2007 <p>Ligerz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonen- und Schutzzonenplan genehmigt durch das AGR 08.01.1997 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderung genehmigt 18.02.1998: Parzellen 402, 1034, 1035 ▪ Änderung genehmigt 03.10.2002 "Schernelz", Parzelle 279 ▪ Änderung genehmigt 08.01.2003 Ortsbildschutzperimeter gegen Schafis ▪ Änderung genehmigt 21.03.2014 Rondboisweg / Champetschin / Tagona ▪ Uferschutzpläne genehmigt durch AGR 22.05.1986 Abschnitt Bipschal-Kleintwann 26.03.1997 Pläne Nr. 1/2/3 <ul style="list-style-type: none"> ▪ Änderung genehmigt 08.05.2002 Uferschutzplan Nr.2, Parzelle 761 ▪ Änderung genehmigt 27.05.2005 Uferschutzplan Nr.1, Bahnhofgebäude und Schopf ▪ Änderung genehmigt 13.09.2007 Uferschutzplan Nr.1, Parzelle 194 ▪ Zonenplan Nr. 2 mit Naturgefahren, Waldgrenze, archäologische Schutzgebiete, Gewässernetz, Gemeinde Ligerz 2014 ▪ Bau- und Nutzungsreglement, Gemeinde Ligerz, 2014 <p>Twann-Tüscherz:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zonen- und Schutzzonenplan, Gemeinde Twann 1998 ▪ Baureglement, Gemeinde Twann 1998 ▪ Uferschutzplan Nr. 1, Gemeinde Twann 1995

5.4 VORGEHEN FINANZIERUNG

Verschiedene Beteiligte	<p>Von den Massnahmen sind sehr viele Stellen betroffen (Gemeinden, Kanton, SBB, ASTRA und weitere Bundesstellen, Private).</p> <p>Zum einen stellt dies eine Chance dar, da bei gemeinsam finanzierten Projekten mehr Mittel zur Verfügung stehen, als wenn beispielsweise die kleinen Gemeinden auf sich alleine gestellt wären. Zum anderen besteht aber die Gefahr, dass sich die vielen Beteiligten gegenseitig blockieren und die Festlegung eines gemeinsamen Kostenteilers überaus aufwendig wird.</p>
Richtplan als gemeinsame Basis	<p>Mit Hilfe des Richtplans wird eine planerische Grundlage geschaffen, welche eine gemeinsame Basis der Beteiligten (gemäss Massnahmenblätter) für die Umsetzung darstellt. Insbesondere die landschaftlichen Massnahmen werten die Gebiete entsprechend ihrer nationalen Bedeutung (BLN, ISOS, IVS) auf. Einen wesentlichen Hauptteil der Kosten für die Massnahmen werden die SBB, der Kanton und die Gemeinden leisten müssen.</p>
Kostenbeteiligungen	<p>Um die entsprechende Finanzierung sicherstellen zu können, wurden verschiedene Gespräche mit den Beteiligten geführt. Dabei zeigte es sich, dass auf Stufe Richtplan die Projekte noch zu wenig detailliert sind, so dass keine verbindlichen Aussagen zu Kostenteiler oder zu den Beträgen gemacht werden können.</p>
Generelles	<p>Zur Umsetzung des vorliegenden Richtplans gibt es verschiedene mögliche Mitfinanzierungsquellen. Dort wo ein Kostenteiler angegeben wurde, dient er als Basis für eine nachfolgend an den Richtplan zu erarbeitende Vereinbarung zwischen den in den Massnahmenblättern angegebenen Hauptbeteiligten. Bei den angegebenen Kosten handelt es sich um eine erste, grobe Schätzung, welche auf der Basis von Projekten konkretisiert werden müssen.</p>
Kostenanteil SBB	<p>Durch den Neubau wie auch durch den Rückbau der bestehenden Linie wird die SBB ersatz- respektive reparationspflichtig.</p> <p>Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen betreffen einerseits ökologische Ersatzmassnahmen zur qualitativ gleichwertigen Herstellung eines Lebensraumes des gleichen oder eines anderen Typs an einem anderen Ort. Andererseits betreffen es Rückbau- und Aufwertungsmassnahmen, wo ortsbauliche oder landschaftliche Aufwertungsaspekte im Vordergrund stehen. Für beide Typen von Ersatz- respektive Aufwertungsmassnahmen bildet die Umweltverträglichkeit zum Ligerztunnel die Basis.</p> <p>Die gesetzliche Grundlage dazu sind das USG und insbesondere die NHG Art. 2, 3 und 6. Da es sich um BLN, ISOS und IVS Gebiete handelt, kommt auch der Reparations- respektive Aufwertungspflicht eine besondere Bedeutung zu (vgl. auch Ziele der Inventare). In solchen Gebieten ist durch das NHG eine Beurteilung durch die ENHK vorgesehen (Art. 7 NHG).</p> <p>In den Massnahmenblättern wurde deshalb angegeben, ob die Massnahme sich im nationalen Kontext von BLN, ISOS oder IVS befindet. Ist dies der Fall, wird von einer erheblichen Kostenbeteiligung des SBB-Projekts ausgegangen</p>

	<p>(Reparations- respektive Wiederherstellungspflicht mit erhöhten Anforderungen da ISOS, IVS und BLN Gebiete).</p> <p>Falls es sich um eine Massnahme handelt bei welcher durch das SBB Projekt ein vollständiger baulicher Ersatz notwendig wird, ist die SBB zu 100% ersatzpflichtig.</p>
<p>Mitfinanzierung von Massnahmen durch die SBB: 2 stufiges Verfahren</p>	<p>Massnahmen bei welchen die SBB nicht alleiniger Kostenträger sein wird, da sie nicht zu 100% ersatzpflichtig ist, hat das BAV folgendes Vorgehen für die Mitfinanzierung gefunden:</p> <p>Eine definitive Regelung wird erst möglich sein, wenn klar ist, wie die detaillierte Gestaltung der rückgebauten Flächen aussehen wird und welchen Umfang daran die SBB als Ersatzmassnahme leisten werden müssen. Dazu müssen die Gemeinden in einer ersten Phase Gestaltungskonzepte und Bauprojekte erarbeiten.</p> <p>Im Plangenehmigungsverfahren der SBB wird der Rückbau des Trassees im engeren Sinn (Gleisanlagen, Schotter, Fahrleitungen) verfügt. Ebenso werden Ersatzmassnahmen verfügt, bei welchen die SBB zu 100% ersatzpflichtig sind.</p> <p>Dort wo eine Abstimmung zwischen dem Rückbau und den Bauprojekten für die Nachnutzung nötig/sinnvoll ist, werden in einer 2. Phase zu einem späteren Zeitpunkt Detailprojekte verfügt. Diese sind mit den Bauprojekten der Gemeinden abzustimmen - inkl. Finanzierung/ Kostenteiler - und idealerweise zeitgleich öffentlich aufzulegen. Dies dürfte v.a. Bereiche mit Zugängen zum See bzw. Trasseequerungen betreffen. Wenn die Gemeinden mit dem Kostenteiler nicht einverstanden sind, können sie Einsprache erheben.</p> <p>Das zweistufige Vorgehen ermöglicht es den Gemeinden, die Nachnutzung zu konkretisieren und mit den SBB zu koordinieren. Dies sollte bis ca. 2021 geschehen. Wichtig ist, dass die Gemeinden die Planung/Projektierung rasch angehen, die Massnahmen priorisieren und die Finanzierung sicherstellen.</p> <p>Dieses Vorgehen ist Bestandteil des Auflageprojekts und kann im Rahmen der Auflage beanstandet werden.</p>
<p>Kanton Bern - Strassengesetz</p>	<p>Da es sich bei der Strecke zwischen Twann und La Neuveville zukünftig um eine Kantonale Veloroute mit wichtiger Netzfunktion handeln soll, ist ein Kantonsbeitrag gemäss Art. 45, 46 oder 59 Strassengesetz (SG) möglich. Falls sich die Gemeinden und der Kanton einigen, dass es sich um eine Kantonale Veloroute gemäss Art. 46 handeln soll, wäre die Erstellung und Finanzierung wie bei Kantonsstrassen durch den Kanton gesichert.</p> <p>Falls sich die Gemeinden entscheiden, den Weg nicht als Kantonale Velofreizeitroute zu signalisieren und nicht in den kantonalen Sachplan Veloverkehr aufzunehmen, entfielen der Kantonsbeitrag vollständig. Falls die Gemeinden das Eigentum behalten wollen, würde der Kanton nach Abzug sämtlicher Beiträge Dritter 40% an die verbleibenden Investitionen (Art. 59 SG) leisten.</p>
<p>Kanton Bern Subventionen See- und</p>	<p>Gemäss Art. 4 Abs. 6 des SFG soll der Uferweg möglichst verkehrsfrei sein. Massnahmen zur Erstellung des Uferwegs profitieren von SFG-Subventionen.</p>

IC Infraconsult AG, Bern, 5.9.2018



André, König, Projektleiter

A1 GRUNDLAGENVERZEICHNIS

- [1] Planungsbüro Walter Rey, «Bericht Revision Ortsplanung,» Ligerz, Biel, 1996 [1993].
- [2] ISOS Ortsbilder, «Ligerz,» Bundesamt für Kultur (BAK), Zürich.
- [3] Planungsbüro Walter Rey, «Uferschutzplan Überbauungsvorschriften zu den Uferschutzplänen Nr. 1, 2, 3,» Ligerz, Biel.
- [4] Planungsbüro Walter Rey, «Uferschutzplan Nr. 1,» Ligerz, Biel, 1997.
- [5] Planungsbüro Walter Rey, «Uferschutzplan Nr. 2,» Ligerz, Biel, 1997.
- [6] Planungsbüro Walter Rey, «Uferschutzplan Nr. 3,» Ligerz, Biel, 1997.
- [7] Planungsbüro Walter Rey, «Änderung Uferschutzplan Nr. 2, Parzelle 761 mit Ergänzung Überbauungsvorschriften,» Ligerz, Biel, 2002.
- [8] Planungsbüro Walter Rey, «Änderung Uferschutzplan Nr. 1, Bahnhofgebäude und Schopf,» Ligerz, Biel, 2005.
- [9] Planungsbüro Rey. Wahli. Rüefli, «Uferschutzplan Bipschal Kleintwann,» Ligerz, Biel, 1986.
- [10] Planungsbüro Rey. Wahli. Rüefli, «Bericht zum Uferschutzplan Bipschal Kleintwann,» Ligerz, Biel, 1986.
- [11] Planungsbüro Walter Rey, «Änderung der Überbauungsvorschriften Art. 12,» Ligerz, Biel, 2014.
- [12] M. Roud, «La construction de la double voie le long du lac de Biemme,» *Bulletin technique de la Suisse romande*, p. 64, 5 Februar 1976.
- [13] Planungsbüro Walter Rey, «Uferschutzplan,» Gemeinde Ligerz, Biel, 1996 (1995).
- [14] Bundesamt für Kultur BAK, «www.bak.admin.ch,» Bundesamt für Kultur BAK, Februar 2002. [Online]. Available: <http://www.bak.admin.ch/isos/03199/03510/03533/index.html?lang=de>. [Zugriff am 13 September 2016].
- [15] Gestion du Territoire, urbanisme, Architecture et architecture-paysagere, «Plan de Protection des rives N° 4,» Municipalité de La Neuveville, La Neuveville, 2007.
- [16] Gestion du Territoire, urbanisme, Architecture et architecture-paysagere, «Plan de protection des rives N° 5,» Municipalité La Neuveville, La Neuveville, 2007.
- [17] Tiefbauamt des Kantons Bern TBA, «Sachplan Veloverkehr,» Kanton Bern, Bern, 2014.
- [18] RWB Berne SA, «Chemin de rives proposé par la Municipalité, Situation et coupe,» Municipalité de la Neuveville, Neuveville, 2015.
- [19] BHP Raumplan AG, «Konzept Veloführung am linken Bielerseeufer, Abschnitt Twann bis Schlössli,» Verein seeland.biel/bienne, Bern, 2016.
- [20] BHP Raumplan AG, «Umgestaltung Twann und Bipschal, Problem- und Konfliktplan Heute,» Konferenz linkes Bielerseeufer, Bern, 2012.
- [21] BHP Raumplan AG, «Umgestaltung des Bereichs Twann-Bipschal, Ergebnisse zur Analyse,» Konferenz linkes Bielerseeufer, Bern, 2012.
- [22] Walter Rey, Planer FSU Biel, «Zonenplan, Naturgefahren, Waldgrenze, Archäologische Schutzgebiete, Gewässernetz,» Gemeinde Ligerz, Biel, 2014.
- [23] Walter Rey, Planer FSU, «Übersichtsplan, Zonen- und Schutzzonenplan, Uferschutzpläne,» Gemeinde Ligerz, Biel, 2014.
- [24] Consortium d'étude GVH-ATB, «Plan Général, Situation + profil en long + profils en travers,» SBB, Biel, 2014.
- [25] SBB, «Plan d'emprises, variante sans rampe de chargement, variante avec mise en conformité de la courbe

de Poudeille,» SBB, Biel, 2016.

- [26] ISOS Ortsbilder, «Bipschal,» Bundesamt für Kultur (BAK), Zürich.
- [27] OIK I, «Tunnelportale Susten Richtplan MB B1- B9,» OIK I, 2010.
- [28] ISOS Ortsbilder, «Chavannes, Schafis,» Bundesamt für Kultur (BAK), Zürich.
- [29] Walter Rey, Planer FSU, «Baureglement mit Änderung Art. 4.2,» Gemeinde Ligerz, Biel, 2014.
- [30] SBB, «Orthophotos Drohne SBB,» SBB, Biel.
- [31] R. Maurice, «La construction de la double voie le long du lac de Biemme,» *Bulletin technique de la Suisse romande*, pp. 54-59, 25 07 2016.
- [32] SEI Ingenieure und Planer AG, «A5 Twanntunnel, Ausführungsprojekt,» Gemeinde Ligerz, Biel, 2007.
- [33] Verein seeland.biel/bienne, «RGSK 2 Bericht,» Verein seeland.biel/bienne, Biel, 2015.
- [34] Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern (JGK), «Sachplanbericht: Sachplan und Karte Seeverkehr bernische Teile Bieler- und Neuenburgersee,» Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern (JGK), Bern, 2013.
- [35] D. M. Jenny, «Der Bärenplatz in Ligerz,» Seebutz, Biel.
- [36] Richtplan Linkes Bielerseeufer, 4. April 2006

A2 HISTORISCHER VERLAUF UFERMAUERN

PLANUNG GEMEINDE LIGERZ

UFERZONE



INVENTAR
HISTORISCHE SEEMAUERN
AUFNAHME 1980 JUNI

M. 1:1000
W.REY/A.MOSER

PLANUNGSBÜRO W.REY & C.WAHLI
INGENIEURBÜRO J.BÄCHTOLD AG

BIEL
BERN

LEGENDE

MAUERN NACH ATLAS GABRIEL WAGNER 1815-17



BESTEHEND



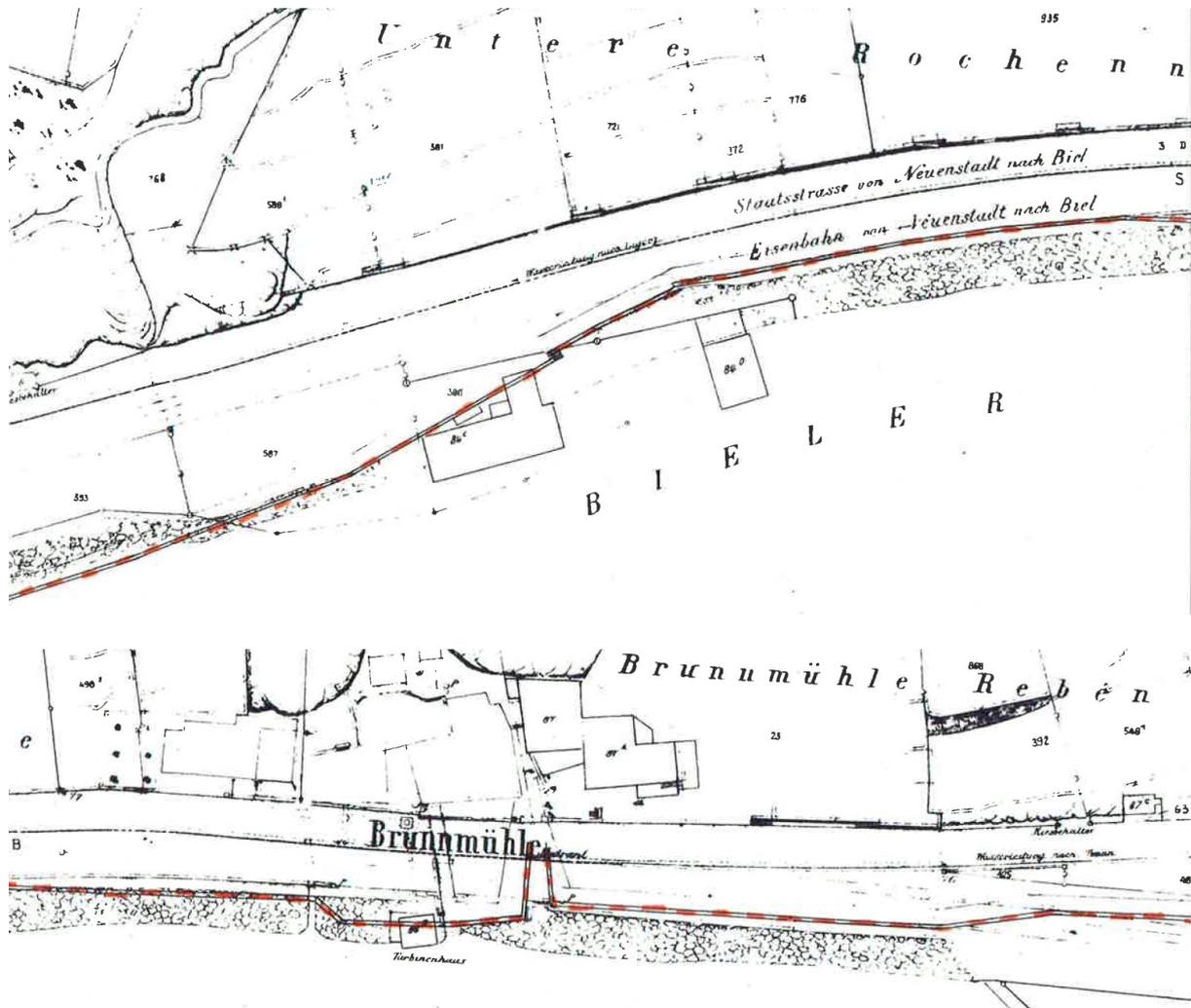
REKONSTRUIERTER VERLAUF

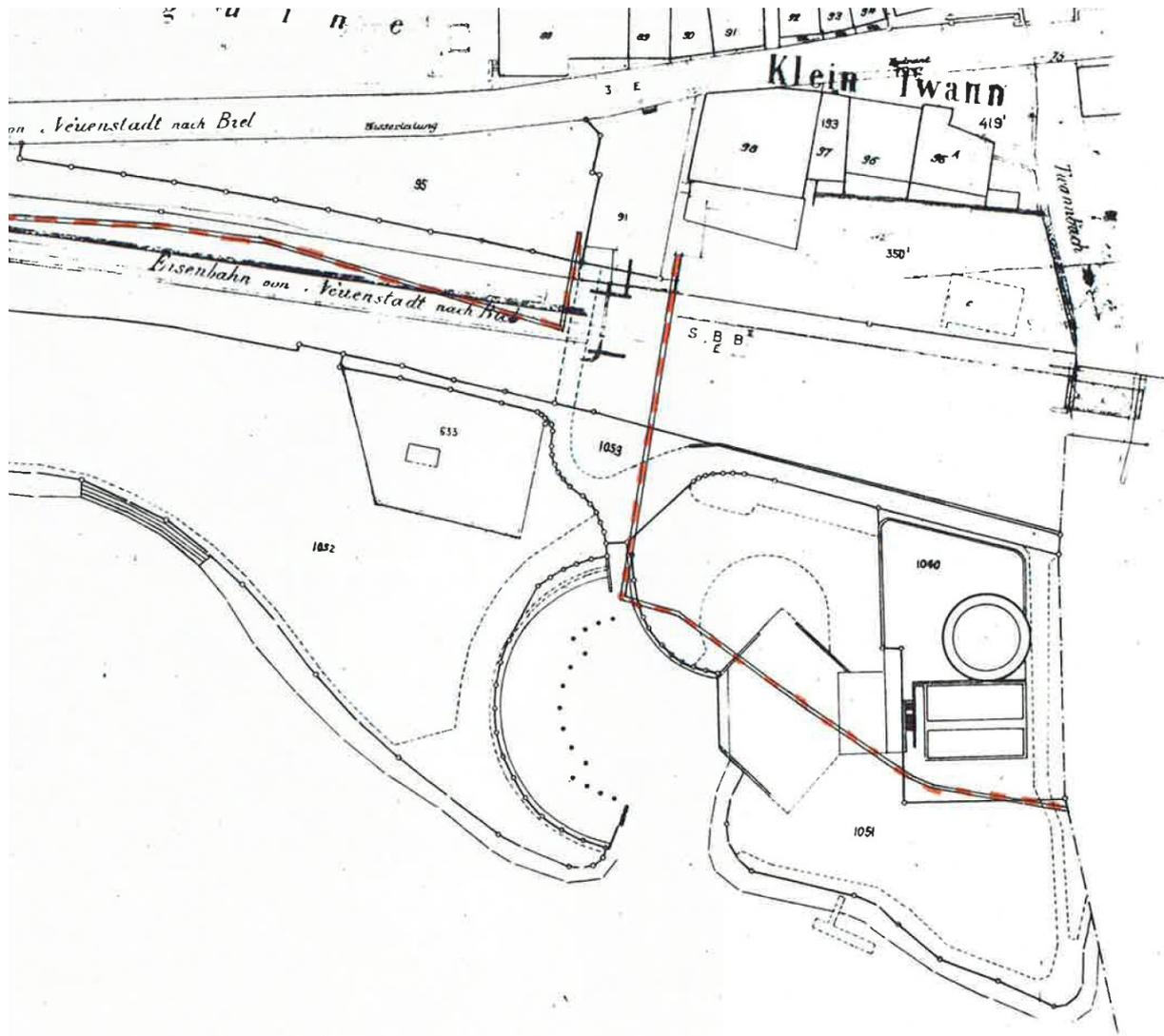
MAUERN NACH 1817 BAHNBAU 1860



MAUERN I. JURAGEWÄSSERKORREKTION 1868/90 UND SPÄTER IN
TRADITIONELLER ART







Nachgeführt bis Februar 1971

führt: Teil zwischen Bielersee und den Wegparzellen Nr. 14 C, 40 F, 41, 42 A, B, J, L
bis 1. März 1980

A3 ISOS BESCHREIBUNG LIGERZ

Aus: <http://www.bak.admin.ch/isos/03199/03510/03533/index.html?lang=de>

EIN HERRSCHAFTLICHES REBBAUERNDORF MIT SPÄTGOTISCHEN KELLERN

Der 1178 erstmals urkundlich erwähnte Ort gehörte bis ins 18. Jahrhundert zum welschen Sprachgebiet; sein französischer Ortsname Gléresse ist noch heute geläufig, obwohl Ligerz heute fast vollständig germanisiert ist.

Der Stammsitz der Freiherren von Ligerz, zu deren Herrschaft das Dorf im Mittelalter gehörte, befand sich am oberen Ende des Rebbergs, unterhalb der Häusergruppe Festi (0.0.10). Ebenfalls im Rebberg am Pilgerweg (0.0.9) stand bereits im 13. Jahrhundert eine Wallfahrtskapelle. Sie wurde kurz vor der Reformation durch die gotische Pfarrkirche ersetzt (0.0.8). Die Freiherrschaft gelangte Ende des 14. Jahrhunderts zur Hälfte an die Stadt Biel und im 15./16. Jahrhundert an die Stadt Bern. Bis 1798 bildete das Dorf zusammen mit Bipschal und Schernelz ein eigenes Gericht in der Landvogtei Nidau. In seinen Weinbergen waren nebst der Familie de Gléresse auch die Grafen von Nidau, die Edlen von Erlach und bernische Patrizierfamilien begütert, ferner die Klöster Fraubrunnen, St. Johannsen und Thorberg. Mit der Reformation gingen viele dieser Rebgrüter an die Stadt Bern, mit den Umwälzungen nach 1798 an kleinere und mittlere Weinbauern über.

Die im ganzen Ortskern verteilten spätgotischen Kellergeschosse beweisen, dass sich dessen Struktur und Ausdehnung in den letzten 500 Jahren kaum verändert haben, auch wenn früher zwischen dem Ober-, Mittel- und Unterdorf grössere Lücken bestanden haben.

TRENNUNG VOM SEE IM 19. UND FRÜHEN 20. JAHRHUNDERT

Den Anfang unter den Eingriffen machte die zwischen 1835 und 1838 erbaute Uferstrasse. Sie kreuzt die alte Hauptgasse zwischen dem Ober- und Mitteldorf, und hat die Ausrichtung des Ortes auf den See radikal verändert.

Die 1860 eröffnete Bahnlinie Biel-Neuenburg verstärkte die Trennung der Siedlung vom See und schnitt die Häuser von ihren Ländten ab. Der Schnittpunkt der alten Hauptgasse mit der Kantonsstrasse wurde 1912 durch die Eröffnung der Tessenbergbahn (1.0.6) und des neuen SBB-Bahnhofs (1.0.5) definitiv zum Verkehrszentrum des Ortes.

Die Siegfriedkarte von 1877 zeigt den Ort während der Jura-Gewässerkorrektion: Landstrasse und Bahnlinie trennen das Dorf bereits vom See, doch der Strandboden hat noch nicht überall seine durch die Wasserspiegel-senkung bedingte heutige Breite erreicht, die drei Ortsteile Ober-, Mittel- und Unterdorf sind noch deutlicher voneinander getrennt. Die Hauptländte des Dorfes befand sich früher beim Bärenplatz.

Die Erwerbstätigkeit der ansässigen Bevölkerung hat sich seit Jahrhunderten kaum verändert, noch immer ist der Weinbau Hauptzweig, daneben gibt es etwas Fischerei, Handwerk und Gastgewerbe. Im Jahr der Denkmalpflege und des Heimatschutzes 1975 wurde Ligerz vom Europarat für seine Bemühungen im Ortsbildschutz ausgezeichnet.

EIN SEHR GUT ERHALTENER ORT

Rückgrat der langgestreckten Ufersiedlung (1) bildet die schmale, durchgehend gepflästerte Hauptgasse (1.0.1). Sie verläuft unmittelbar dem Hangfuss entlang und ist beidseitig dicht mit Zeilen von Weinbauernhäusern bebaut. Bei Lücken übernehmen hohe Gartenmauern die räumliche Kontinuität. Am meisten kommt das steinerne dreigeschossige Weinbauernhaus vor, mit Keller im Erdgeschoss und zwei - gelegentlich durch Aussentrep-pen - erschlossenen Wohngeschossen.

Wie in Städten richten die Häuser ihre Schmalseite gegen die Strasse, die Fassaden sind verputzt, die Satteldächer mit Giebelaufbauten und Flaschenaufzügen oft in der Höhe gestaffelt. Die meisten der Fenster, Tore und Türen haben verzierte Gewände aus Kalkstein. Zugänge zu den Weinbergen führen unter den Häusern hindurch, Übergänge verbinden über die Dorfgasse zwei Liegenschaften miteinander; dies gehört zum Speziellen des Ortes.

Im Unterdorf fallen mehrere Herrenhäuser des 17. und 18. Jahrhunderts durch ihr stattliches Volumen auf. Das repräsentativste Rebhaus steht aber am oberen Ende des Dorfes auf Neuenstädter Boden: der nachgotische "Hof" von 1555 beherbergt heute das Rebbaumuseum (0.0.16).

Infolge der knappen Raumverhältnisse gibt es nur einen schmalen Gartenstreifen zwischen den Häusern und der Kantonsstrasse - er ist stellenweise von Autoparkplätzen und kleineren Depots unterbrochen - und bergseitige Gärten, die bereits nach wenigen Metern von Reben abgelöst werden.

EINE INTAKTE LANDSCHAFT

Die Landstrasse des 19. Jahrhunderts beansprucht, zusammen mit dem Bahntrasse daneben, einen beträchtlichen Teil des Landstreifens zwischen Siedlungsrand und See (II).

Im intakten Uferbereich liegen noch die alten Ländten, Kraut- und Ziergärten, der Schiffslandesteg, der Bootshafen und öffentliche Grünanlagen.

Und ohne den grossen Weinberg mit der Pfarrkirche (0.0.8) wäre Ligerz nicht Ligerz. Der mehrfach terrassierte Hang wird von Wegen, Strässchen und Treppen durchzogen, die meisten sind aus örtlichem Jurakalk, auch die Mauern. Seit dem 1991 eröffneten Autotunnel ist das Dorf vom Durchgangsverkehr befreit, und, im Unterschied zu anderen Uferorten auch vom Ausbau der SBB-Linie auf Doppelspur verschont.

WIR EMPFEHLEN

- Auch bei kleinen baulichen Veränderungen soll eine fachliche Beratung bei den zuständigen Instanzen eingeholt werden; Der ganze Ortskern ist integral zu schützen.
- Vom Vollausbau der Dachgeschosse ist abzusehen, die Ziegelbedachung beizubehalten.
- Die Parkplatzflächen entlang der alten Landstrasse dürfen sich nicht weiter auf Kosten der Begrenzungsmauern ausdehnen.
- Rebmauern sind weiterhin aus örtlichem Kalkstein zu errichten.
- Vor allem aus Gründen des Landschaftsschutzes sollte auf eine weitere Ausdehnung der Neubauzone Schernelz (0.0.11) verzichtet werden.
- Das Zusammenwachsen der Ortsbilder von Ligerz, Schafis/Chavannes (0.0.15) und Bipschal ist zu vermeiden.

WIR BEWERTEN

- *** Lagequalitäten
- *** Räumliche Qualitäten
- *** Architekturhistorische Qualitäten

Ligerz hat besondere Lagequalitäten wegen der phantastischen und unverbauten Situation am Nordufer des Bielersees, in den vom Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) erfassten Uferhangbereiche. Es beeindruckt durch die Staffelung vom See zu Ortskern, Rebberg mit Kirche bis zur Waldkuppe.

Die Dorfanlage verdient wegen ihrem ausserordentlich klaren Aufbau besondere räumliche Qualitäten. Sehr eindrücklich ist der abwechslungsreiche Gassenraum.

Die ausserordentlichen architekturhistorischen Qualitäten verdankt das Weinbauern- und Fischerdorf am See der homogenen Gesamtanlage als gutes siedlungstypologisches Beispiel eines reinen Eingassendorfes und dem grossen Reichtum an regionaltypischen Weinbauernhäusern.

A4 ISOS BESCHREIBUNG SCHAFIS

Quelle: https://data.geo.admin.ch/ch.bak.bundesinventar-schuetzenswerte-ortsbilder/PDF/ISOS_0571.pdf;
(existeiert lediglich in französischer Sprache)

Hameau viticole en situation légèrement surélevée au-dessus de la rive du lac de Biene, entouré des célèbres vignobles du «Schafiser». Rangées de maisons de vigneron contiguës à spécificité régionale. Séparé de la rive du lac par la route et le chemin de fer, contourné par la N5 dans un tunnel.

DÉVELOPPEMENT DE L'AGGLOMÉRATION

La première mention écrite du site date de 1250 (locus Chavanes). L'histoire du hameau sur la frontière linguistique entre l'allemand et le français est identique à celle de La Neuveville. Jusque vers le milieu du 20^{esi}ècle, Chavannes (en allemand Schafis) était une localité de langue française. Depuis, le village était à majorité de langue allemande. La frontière linguistique s'est donc déplacée à partir du Moyen Age d'Alfermée jusqu'aux portes de la Neuveville, en passant par Tüscherz/Daucher, Twann/Douanne, Ligerz/Gléresse et Schafis/Chavannes.

La viticulture a toujours constitué l'activité principale de ses habitants. Le vignoble d'appellation contrôlée «Schafiser», en partie possession de l'Etat de Berne, est réputé. C'est au milieu du vignoble, le long de l'ancienne route longtemps difficilement carrossable conduisant, à mi-hauteur du coteau, de Biene à Neuchâtel, que se créa cette petite agglomération viticole. La route cantonale longeant la rive gauche du lac de Biene, en contrebas du hameau, ne fut aménagée que de 1835 à 1838. Lors de la correction des eaux du Jura entre 1868 et 1890, le niveau du lac baissa de deux mètres. A la suite de cet abaissement se constitua une bande de terrain, aujourd'hui partiellement plantée de vignes (II), séparée du hameau par la route cantonale et par la ligne du chemin de fer, aménagée en 1860.

Sur la carte Siegfried de 1879, le noyau historique de l'agglomération possède sa structure actuelle, les rangées de maisons étant cependant encore un peu plus courtes. Les imposantes installations portuaires (0.0.10) ne sont pas encore indiquées sur la carte. Le seul agrandissement de la localité eut lieu dans les années 1930, lorsque quelques maisons vigneronnes d'assez grand volume furent construites au dessus de la route cantonale (0.1). Grâce à l'ouverture du tunnel de contournement en 1991(0.0.9), le trafic de transit a fortement diminué.

LE SITE ACTUEL

Le noyau d'origine (1) présente toutes les caractéristiques propres aux agglomérations viticoles de la région: constructions disposées en rangées serrées, principalement sur le côté nord de l'ancienne route bordée de murs de pierre; maisons vigneronnes à deux ou trois étages, dont les façades relativement étroites sont alignées et partiellement couvertes de vignes; vastes portails de caves en rez-de-chaussée surmonté des étages d'habitations; position des faîtes parallèlement ou perpendiculairement à la voie; pignons transversaux sous arc en berceau, avec anciennes installations de monte-charge; façades enduites de couleurs diverses; encadrements des portes et des fenêtres en molasse. Les constructions remontent principalement au 17^{esi}ècle, mais il y a des caves en style gothique tardif qui remontent au 16^{esi}ècle, et des niveaux d'habitation qui ont été adaptés au goût baroque du 18^{esi}ècle. Plusieurs maisons ont subi des modernisations ultérieures, et des remises ou des caves ont été construites en annexes au bout des rangées. Malgré la taille modeste de l'agglomération, l'intérieur du site surprend par sa cohésion spatiale. Son charme est encore rehaussé par la ruelle d'accès asphaltée qui monte et descend doucement.

Légèrement en contrebas de l'ancienne agglomération, se trouve le Châtelet (0.0.4). Cette élégante demeure vigneronne, ancienne maison de la famille Kirchberger, est datée de 1681. Avant la correction des eaux du Jura et l'abaissement du niveau du lac qui en résulta, ce clos se trouvait à proximité immédiate des rives.

Dans les années 1930, une petite extension du site se constitua le long de la route cantonale (0.1). Elle est formée par deux grandes exploitations viticoles et deux habitations de taille réduite, produits typiques de la tendance Heimatstil propre à cette époque; l'orientation des façades et la forme des toitures, toutes identiques, confèrent à cet ensemble un caractère d'entité affirmé. L'arc de pignon en berceau festonné du Châtelet prolonge l'espace de rue ; ce n'est pas par hasard que le toit Heimatstil provient de la reconstruction après l'incendie en 1933.

Les murs en pierre ont une forte présence dans tout le site construit. Ils soutiennent les vignobles du coteau, limitent les jardins du côté du lac et bordent les routes et les chemins. La pierre calcaire du Jura est taillée en blocs réguliers, la luminosité de la pierre rendant les murs plus légers.

Vue du lac, l'agglomération viticole est harmonieusement nichée dans les vignobles bien entretenus. Les rangées de maisons maçonnées créent, grâce à leur crépis clair et aux formes variées de leurs toitures, un excellent effet de silhouette.

RECOMMANDATIONS

- La sauvegarde des sites de Chavannes et de Ligerz/ Gléresse devrait impérativement être coordonnée.
- Il faut éviter que les sites construits de Chavannes et de Gléresse se rejoignent.
- Les murs caractéristiques en bordure des vignobles et des routes en pierre calcaire locale doivent être sauvegardés.
- Au cas où les CFF construiraient effectivement un tunnel de contournement, il faudrait en saisir l'occasion pour diminuer les surfaces asphaltées.

QUALIFICATION

Qualités de la situation:

Les qualités de situation prépondérantes grâce à l'implantation du hameau au milieu de vignobles magnifiques, en situation panoramique à mi-hauteur du versant surplombant la rive gauche du lac de Bienne, à l'abri du vent du nord. Quelques éléments peu heureux, à proximité immédiate du tissu construit, diminuent ses qualités de situation.

Qualités spatiales:

Les qualités spatiales se révèlent du site sont évidentes dans le périmètre historique, où les maisons viticoles alignées forment des groupements clos. Le charme spatial de l'agglomération principale, tout comme de l'ensemble sur la route cantonale, est augmenté par les murets de hauteur différente des deux côtés des voies de communication.

Qualités historico-architecturales:

Les qualités historico-architecturales du site sont, dans leur ensemble, prépondérantes, l'agglomération viticole ayant intégralement conservé son caractère d'origine. Les maisons offrant une valeur exceptionnelle sur le plan stylistique sont en revanche peu nombreuses – surtout en comparaison avec celles des agglomérations viticoles plus grandes de la rive gauche du lac de Bienne.

A5 ISOS BESCHREIBUNG BIPSCHAL

Quelle: https://data.geo.admin.ch/ch.bak.bundesinventar-schuetzenswerte-ortsbilder/PDF/ISOS_0507.pdf
(existiert lediglich in französischer Sprache)

Winziger Weinbauernweiler am linken Ufer des Bielersees, bestehend aus einer geschlossenen Zeile von Rebbauernhäusern. Davor intakter Uferstreifen mit Gärten und alter Ländte, dahinter steiler terrassierter Rebberg. Einzige historische Baugruppe der Region mit direktem Seeanstoss.

SIEDLUNGSENTWICKLUNG, GESCHICHTE UND HISTORISCHES WACHSTUM

Die Rebberge von Bipschal werden 1311 erstmals urkundlich erwähnt. Im Mittelalter besaßen das Kloster St. Johannsen und das Spital von Bern hier je ein Rebgut. Bis zum Zusammenbruch der Alten Ordnung 1798 befand sich in Bipschal ein obrigkeitliches Rebzehnthaus (0.1.2). Der Ort soll früher grösser gewesen sein – Quellen sprechen gar von einem Dorf. Mehrere Häuser sind durch Hochwasser und Bergsturz abgegangen. Noch 1875 versank ein Haus im See. Kurz danach liess die Juragewässerkorrektur den Seespiegel absinken und bannte die Hochwassergefahr. Der verbreiterte Uferstreifen (U-Ri II) blieb im Osten unverbaut, während auf der andern Seite einige Wohnhäuser erstellt wurden (E 0.0.4, 0.0.7).

Seit 1838 beziehungsweise 1860 führen unmittelbar hinter dem Weiler die linksufrige Bielerseestrasse und – sehr nahe an den Häusern – die Bahnlinie vorbei. Weil in diesem Abschnitt weder Bahn noch Strasse ausgebaut wurden, ist das Ortsbild im wesentlichen erhalten geblieben. Nach der Eröffnung des Ligerztunnels (1991) hat sich der Verkehr auf der alten Landstrasse auf ein Minimum reduziert.

DER HEUTIGE ORT RÄUMLICHER ZUSAMMENHANG DER ORTSTEILE

An beiden Enden des Weilers zweigt ein schmales Strässchen von der Kantonsstrasse ab, überquert auf zwei Niveauübergängen mit Barrieren die Bahngeleise und führt anschliessend unmittelbar vor der kompakten Baugruppe (B 0.1) durch. Beim Rebzehnthaus, dem westlichen Kopfbau der Zeile, wird es von einem Torbogen überdacht (0.1.2). Vor den Häusern ist die Gasse gepflästert und bildet einen Teil des besonders reizvollen Geländes zwischen Haus- und Ufermauern. Gärten, Steinmüerchen, Gartensitzplätze, ein Brunnen, Reben und eine alte Schippe geben dem Uferbereich das Gepräge.

Erstaunlicherweise besteht die kurze Häuserzeile, wie die Türen und Hausnummern beweisen, aus nicht weniger als sieben Häusern. Ein weiteres Haus ist auf der Rückseite angebaut. Es handelt sich um Weinbauernhäuser, wie sie im 17. bis 19. Jahrhundert in der Region üblich waren: mit Keller im Erdgeschoss, zwei Wohngeschossen darüber und bedeckt von unterschiedlich steilen Satteldächern, die äussersten beiden abgewalmt. Zum Teil stehen die Hausfassaden in der gleichen Flucht, zum Teil sind sie gestaffelt. Verschiedene Umbauten trüben ihre äussere Erscheinung, am gravierendsten im Dachbereich. Einige Tür- und Fenstergehänge aus Kalkstein sind hingegen ursprünglich erhalten.

Trotz seiner Bogendurchfahrt und seines Walmdaches mit Wetterfahne ist nicht das ehemalige Rebzehnthaus der dominierende Einzelbau des Ortes, sondern die freistehende Heimatstilvilla daneben (E 0.0.4). Sie besitzt ein behäbiges Mansartwalmdach und ist von einem ummauerten, mit Reben bewachsenen Park umgeben. In den seeseitigen Ecken der Parkterrasse stehen zwei hohe, von weither sichtbare Pappeln.

Hinter Bipschal steigt der Hang erst steil, felsig und mit wilden Gebüsch bewachsen an, um weiter oben in den grossen, durch Mauern terrassierten Rebberg des linken Bielerseeufers überzugehen (U-Ri I). Dieser Rebhang bildet den charakteristischen Ortsbildhintergrund, wird im oberen Teil aber durch die ausufernde Einfamilienhausssiedlung von Schernelz (0.0.12) beeinträchtigt.

Der Uferstreifen (U-Ri II) ist im Osten unverbaut geblieben und erlaubt ein rasches optisches Erfassen der kleinen Weinbauernsiedlung, während im Westen jüngere Wohnhäuser die Ortsbildgrenze – sowohl vom Land als auch vom See her – verunklären (0.0.7).

EMPFEHLUNGEN (SIEHE AUCH DIE KATEGORISIERTEN ERHALTUNGSZIELE)

- Die Reben an den Hausmauern erhöhen den Reiz der Häuserzeile und lindern die optische Wirkung unschöner Um- und Anbauten.
- Die architektonische Pflege der einzelnen Bauten hat sich auch nach seiner Bedeutung für das Ensemble zu richten. In einem derart kleinen Ortsbild ist jedes Detail wichtig. Die zahlreichen Reb-, Ufer- und Gartenmauern sind zu schützen. Es ist darauf zu achten, dass die Ortsbilder von Bipschal und Ligerz nicht zusammenwachsen.

BEWERTUNG

(Qualifikation des Weilers im regionalen Vergleich)

***Lagequalitäten

**Räumliche Qualitäten:

** Architekturhistorische Qualitäten:

Besondere Lagequalitäten durch die prachtvolle, weitgehend unverbaute Lage am Bielersee, inmitten der vom Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (B LN) erfassten Reblandschaft. Einzige alte Häusergruppe der Region mit direktem Seeanstoss; Bahn und Strasse führen hinter der Bau- gruppe durch.

Gewisse räumliche Qualitäten durch den reizvollen Bezug zwischen der Bebauung und den intakten Vorbereichen (gepflästerte Gasse, Gärten, Hausreben, Ufermauer, Ländte).

Gewisse architekturhistorische Qualitäten als siedlungstypologisch klare Ausprägung eines kleinen Winzerortes, ergänzt durch eine für die Ortsbildsilhouette wichtige Heimatstilvilla.

A6 ISOS BESCHREIBUNG TWANN

Quelle: https://data.geo.admin.ch/ch.bak.bundesinventar-schuetzenswerte-ortsbilder/PDF/ISOS_1235.pdf
(existiert lediglich in französischer Sprache)

Städtliches Weinbauerdorf in malerischer, vom linken Bielerseeufer leicht zurückversetzter Lage am Fuss eines prächtigen Rebhangs. Strassendorf mit geschwungener Hauptgasse. Geschlossene Bebauung von kleinstädtischem Habitus. Auf Strandboden Betonorgie der N 5.

SIEDLUNGSENTWICKLUNG, GESCHICHTE UND HISTORISCHES WACHSTUM

Die 1974–76 durchgeführten Grabungen auf dem Strandboden von Twann haben umfassende Zeugnisse jungsteinzeitlicher Ufersiedlungen zutage gefördert, beispielsweise 3,8 Tonnen Keramik und 20 000 Werkzeuge. Sie beweisen, dass im 4. und 3. Jahrtausend v. Chr. an den Ufern des Bielersees Ackerbauern lebten, allerdings nicht – wie früher vermutet – in Pfahlbausiedlungen, sondern in bereits dorfähnlichen Siedlungen.

Das heutige Dorf wird erstmals 1185 als «Duana» erwähnt, seine erste Kirche geht aber mit Sicherheit ins 9. oder 10. Jahrhundert zurück. Die Bewohner von Douanne (heutige französische Bezeichnung) sprachen ursprünglich französisch; erst im Verlauf der Jahrhunderte verschob sich die Sprachgrenze nach Westen, zunächst bis an den Twannbach, später bis nach Chavannes/Schafis. Der Ort bildete im Mittelalter eine eigene kleine Freigrafschaft unter den Herren von Twann (de Duana). Nach dem Aussterben des Geschlechts in der 2. Hälfte des 13. Jahrhunderts kam Twann an die Freiherren von Tess (Diesse) und wurde später an Berner Patrizier weiterverkauft, ehe 1487 die Stadt Bern selbst die herrschaftlichen Rechte erwarb und das städtliche Dorf der Landvogtei Nidau einverleibte.

Twanner Weine waren schon im Mittelalter sehr geschätzt; mehrere Klöster besaßen hier Rebberge. Nach der Reformation ging ihr Besitz an Berner Patrizierfamilien und an die Stadt Bern über. Das Dorf behielt sein eigenes Gericht und weitere Vorrechte, zum Beispiel einen Wochenmarkt. 1550–1555 erstellte die Gemeinde ein erstes Rathaus.

Wie alle Dörfer am linken Bielerseeufer war das Dorf bis ins 19. Jahrhundert verkehrsmässig völlig auf den See ausgerichtet, es bestanden keine ausgebauten Landwege. Das änderte sich 1835–38, als der Staat die Landstrasse von Biel nach Neuenstadt erbauen liess. 1860 folgte die Eröffnung der Eisenbahnlinie Biel–Neuenburg. Weitere wichtige Veränderungen im 19. Jahrhundert waren die Vergrösserung des Strandbodens im Zuge der Juragewässerkorrektur (1868–90) und die Aufteilung der klösterlichen, patrizischen und staatlichen Rebgrüter unter eine grössere Anzahl von Eigenbewirtschaftern.

Die Erstausgabe der Siegfriedkarte (1872) zeigt das kompakte Strassendorf und den Weiler Klein-Twann bereits in ihrer heutigen Form und Ausdehnung (G 1, G 3), während der mittlere Ortsteil sich im 20. Jahrhundert stark gewandelt hat (G 2). Er nahm zahlreiche Gebäude mit öffentlicher und halböffentlicher Funktion auf: Hotels, Restaurants, Läden, Gemeindehaus, Haus der Rebgesellschaft, Post und Bank.

Eine eigentliche Tragödie für das Ortsbild spielte sich in den 1970er-Jahren auf dem Strandboden ab: Die Nationalstrasse N 5 samt SB B-Doppelspurstrecke dezimierte das Reb- und Gartenland und zerstörte den Bezug zwischen Dorf und Seeufer (0.0.26, 0.0.27). Immerhin ist die Dorfstrasse seit Ende 1976 verkehrsfrei. 1978–84 wurden die Gassen des Hauptdorfs (G 1) neu gepflästert und gleichzeitig ein Grossteil der Hausfassaden sorgfältig renoviert.

DER HEUTIGE ORT, RÄUMLICHER ZUSAMMENHANG DER ORTSTEILE

Als einziges Dorf des linken Bielerseeufers liegt Twann nicht direkt am See, sondern hinter einem breiten Strandboden zurückgezogen am Fuss des prächtigen, das äussere Ortsbild prägenden Rebbergs (U-Ri I). Nur an seinen beiden äussersten Enden, bei der Kirche und am Ausgang von Klein-Twann, nähert sich die Bebauung dem Seeufer. Durch die eingassige Siedlungsstruktur und die gleichgerichteten Dachfirste erscheint das Dorf von aussen als langgestrecktes Ganzes, während es sich im Innern deutlich in drei Teile gliedert: ein klein-städtisch wirkendes Hauptdorf, den ehemals selbständigen Weiler Klein-Twann und dazwischen den Ortsteil im Moos.

DAS HAUPTDORF

Den östlichen Eingang des Hauptdorfes (G 1) markieren zwei etwas höher gelegene öffentliche Bauten: die im Kern mittelalterliche Pfarrkirche (E 1.0.1) und das spätklassizistische Schulhaus (E 1.0.2). Die gepflästerte, schmale Dorfstrasse verläuft in sanften Krümmungen und wird auf beiden Seiten von Häuserzeilen begrenzt – ohne Vorgärten oder Trottoirs. Es ist heute schwer vorstellbar, wie sich bis 1976 der gesamte Verkehr durch diese Gasse zwängte. Sicher hat er aber eine konservierende Wirkung auf die Hausfassaden, vor allem der Erdgeschosse, gehabt. Die dichte Zeilenbebauung mit Weinbauernhäusern wird nur selten von seitlich abzweigenden Stichgassen unterbrochen, die entweder den Rebberg hinauf oder zu einer ehemaligen Ländte hinunter führen. Auch diese Nebengassen sind über kurze Stücke dicht bebaut. Hinter den Hauptzeilen befinden sich bergseits wie seeseits eine Reihe von Hinterhäusern. Die seewärts orientierten, häufig umgebauten Giebelfronten der südlichen Reihe stehen in Kontrast zu den uferparallelen Dächern der Strassenbebauung.

Die heutige Bausubstanz stammt grösstenteils aus dem 16. bis 19. Jahrhundert, die bauliche Struktur und der Kern einzelner Häuser sind älter. Nach dem Bau der linken Bielerseestrasse (1835–38) wurden zahlreiche Hausfassaden verändert, Freitreppen entfernt, die Fronten repräsentativer gestaltet. Bezeichnenderweise finden sich die für Weinbauerdörfer typischen nachgotischen Reihen- und Staffelfenster nur noch in den Nebengassen. Den Häusern ist einiges gemeinsam: sie sind dreigeschossig, haben im Erdgeschoss Weinkeller, Werkstätten, Läden und Gastwirtschaften, in den Obergeschossen Wohnungen, an den Ziegeldächern zahlreiche Aufzugsgiebel; die Kellertore sind oft rundbogig, die Fassaden verputzt, die Tür- und Fenstergewände aus gelblichem Hauterive-Kalkstein oder aus grauem Jurakalk. Die Strassenwände sind dadurch sehr einheitlich; auch die öffentlichen Bauten wie Pfarrhaus und ehemaliges Rathaus fallen nicht auf, da sie in die Zeilen eingebunden sind.

DAS MITTELDORF

Unmittelbar an das Hauptdorf schliesst der mittlere Dorfteil, «Im Moos» genannt, an (G 2). Er unterscheidet sich vom alten Kirch- und Weinbauerdorf durch seine offene Bauweise, seine jüngere Bausubstanz und den schnurgeraden Verlauf der Strasse. Einzig eine kompakte Zeile von sieben Weinbauernhäusern des 16. bis 18. Jahrhunderts (E 2.0.6) erinnert an das Hauptdorf (G 1). Im Mitteldorf mit seinen zentralen Bauten wie Gasthöfen, Läden, Post, Bank, Gemeindeverwaltung und Haus der Rebgesellschaft ist die Architektur des ländlichen Heimatstils auffällig repräsentativ vertreten. Im westlichen Abschnitt dringt der Rebberg bis an den Strassenrand vor. Alte Kalksteinmauern säumen die Dorfstrasse auf beiden Seiten und erinnern an die Zeit, da sie als Landstrasse diente.

KLEIN-TWANN

Der ehemalige Weinbauernweiler Klein-Twann (G 3), zur Hälfte auf dem Gemeindeboden von Ligerz gelegen, wird doppelt strukturiert: einerseits durch die alte Durchgangsstrasse (Sackgasse seit Eröffnung des Ligerztunnels 1991), andererseits durch den Twannbach (0.0.17). Dieser war wohl die Ursache für die Besiedlung, lieferte sein Wasser doch die Kraft für eine Mühle und weitere Gewerbebetriebe (3.0.14, 3.0.15). Die Bebauung besteht aus mehreren Häuserzeilen in orthogonaler Anordnung. Entlang der alten asphaltierten Hauptstrasse bilden sie einen geschlossenen Gassenraum (3.0.12). Die südöstliche Zeile mit ihren besonders herrschaftlichen Rebhäusern ist von der Strasse zurückversetzt, steht heute aber direkt an der Nationalstrasse (3.0.16). Bei der nördlichen Häuserzeile begann der Pilgerweg nach Ligerz; der Weg ist noch heute

gut begehbar (0.0.18). Die Vor- und Zwischenbereiche Klein-Twanns sind generell sehr gut erhalten, was angesichts des ehemals grossen Durchgangsverkehrs erstaunt. Auch die Weinbauernhäuser des 16., 17. und 18. Jahrhunderts zeigen ein recht ursprüngliches Äusseres. Ihre Fenster- und Türöffnungen werden von Hausteingewänden umschlossen, die Mauerpartien sind verputzt. Reihen- und Staffelfenster, Kellertore, Frei-treppen und Aufzugsgiebel prägen die Fassaden.

REBBERG UND UFERSTREIFEN

Der grosse, mehrfach terrassierte Rebhang hinter dem Dorf schliesst unmittelbar an die Bebauung an und erstreckt sich bis zum Waldrand. Der Twannbach teilt ihn in zwei Teile. Als charakteristischer Hintergrund des Weinbauerdorfes (U-Ri I) sollte er unverbaut bleiben. Die bereits im Hang erstellten Häuser beeinträchtigen ihn in unterschiedlichem Masse (0.0.21, 0.0.23, 0.0.24). Im Unterschied zum intakten Rebhang muss der Uferstreifen zwischen See und Dorfrand als weitgehend zerstört bezeichnet werden. Eine Betonorgie von Autostrasse, Anschlusswerken, unterirdischen Einstellhallen und SB B-Doppelspurstrecke mit seitlichen Stützmauern beherrscht das Bild. Das Seeufer hingegen hat sich in den letzten fünfzig Jahren nicht gross verändert. Alte Ufermauern und Ländten, umhagte Privatgärten und ummauerte Stücke von Rebland sowie eine öffentliche Grünanlage beim Schiffsteg füllen den schmalen Streifen zwischen Uferweg und Wasser. Nur vor Klein-Twann wurde in jüngerer Zeit das Ufer aufgeschüttet; nebst einer öffentlichen Wiese kamen darauf ein Bootshafen, die Kläranlage und das Gebäude der Seepolizei zu stehen.

EMPFEHLUNGEN (SIEHE AUCH DIE KATEGORISIERTEN ERHALTUNGSZIELE)

- Der ausserordentlich hohe Wert des Ortsbildes von Twann würde eine Neuführung des Verkehrs im Berg, das heisst den Bau eines Tunnels, rechtfertigen.
- Beim Erteilen von Umbaubewilligungen für die seeseitigen Häuserfronten ist Vorsicht geboten. Die Gesamtwirkung der – bereits beeinträchtigten – Silhouette ist im Auge zu behalten.
- Ein detailliertes Einzelbauinventar wäre wünschenswert.
- Die Rebmauern verlangen eine besondere Sorgfaltspflicht, und zwar alle, rund ums Dorf.
- Der Ortsbildschutz ist mit der Gemeinde Ligerz zu koordinieren.

BEWERTUNG

(Qualifikation des Dorfs im regionalen Vergleich)

**Lagequalitäten

***Räumliche Qualitäten:

*** Architekturhistorische Qualitäten:

Ursprünglich hohe Lagequalitäten dank der klaren Silhouette des kompakten Strassendorfes, das sich an den gebogenen Hangfuss anschmiegt. Äusseres Ortsbild und Bezug zwischen Siedlung und See heute durch die neuen Verkehrsbauten stark beeinträchtigt. Liegt im Schutzobjekt «Linkes Bielerseeufer» des Bundesinventars der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN).

Besondere räumliche und architekturhistorische Qualitäten durch das geschlossene und im Innern sehr intakte Ortsbild, durch die phantastische Abwicklung des geschwungen verlaufenden Hauptgassenraums, seine einheitliche Bebauung mit regionaltypischen Weinbauernhäusern und durch den gleichzeitigen Reichtum an verschiedenartigen Architekturdetails bei Türen, Toren und Fenstern. Typische Ausprägung eines Weinbauerdorfes von kleinstädtischem Charakter mit platzsparender Bebauung.