



La Neuveville



Ligerz



Twann-Tüscherz

ÜBERKOMMUNALER RICHTPLAN

NACHNUTZUNG SBB-TRASSEE LA NEUVEVILLE-TWANN

MASSNAHMENKATALOG



30. Mai 2019

Bild Titelseite: Visualisierung mögliche 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
Erika Heiniger	IC Infraconsult AG, Bern
Bruno Streit	IC Infraconsult AG, Bern
Enrico Bellini	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
Enrico Bellini und Estelle Berset IC Infraconsult, Übersetzung d/f	

Version	Datum	Status	Adressat	Bemerkungen
1.0	26.04.2017	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	Kanton, Gemeinden	Aktualisierung Datum und Datum MiWi-Bericht
4.0	18.09.2018	Freigabe Genehmigung	Kanton, Gemeinden	
4.1	30.05.2019	Genehmigung	Gemeinden, Kanton, SBB	Definitive Version

INHALT

ÜBERGREIFENDE MASSNAHMEN GESAMTER PERIMETER

- A Umnutzung Rebbau
- B Neue, ökologisch wertvolle Grünräume
- C Kombiniertes 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

- 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-Rebenhang 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 Chalchofelänti
 - 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 – Rebenhang 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

KOSTENSCHÄTZUNG MASSNAHMEN

GENEHMIGUNGSVERMERKE

Öffentliche Mitwirkung vom:

07.09.2017 – 27.10.2017

Mitwirkungsbericht vom:

09.03.2018

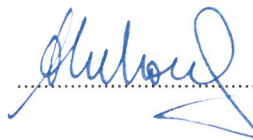
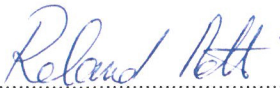
Vorprüfungsbericht vom:

14.08.2018

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

Der Präsident:

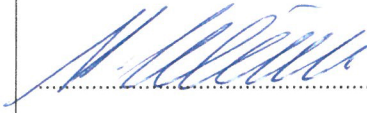
Der Gemeindeschreiber:



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

Der Präsident:

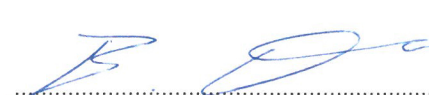
Die Gemeindeschreiberin:



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

Die Präsidentin:

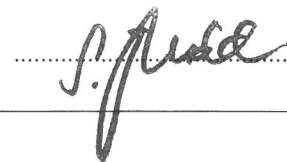
Der Sekretär:



Genehmigt durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung:

Bern, den:

20. Sep. 2019



Nr. A	Umnutzung Rebbau	Umgebungskontext von nationaler Bedeutung (BLN)
Abschnitt: Gesamter Richtplanperimeter		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung

Die heute von der Bahn beanspruchten Flächen sollen unter anderem der Rebnutzung zugeführt werden. Die Zuteilung erfolgt im Rahmen des Landerwerbsplans der SBB. Ausnahmen sind der Richtplankarte und den Massnahmenblättern B-E und 1-15 zu entnehmen. 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. Mit der Umnutzung zu Rebflächen wird eine Weiterführung der heute in der Landschaft prägenden Kulturform vom Jurasüdhang in den Uferbereich bezweckt. Bei der Anordnung soll der Verlauf der meist in Querrichtung zum See verlaufenden Rebstöcke aufgenommen werden. Mit den ortstypischen Trockensteinmauern soll der Landschaftsraum und die ökologische Vielfalt aufgewertet werden. Die Rebmauern sind kulturhistorisch äusserst bedeutsam. Betonmauern sind ungeeignet.

Weitere Umsetzung

- Gespräche mit betroffenen Grundeigentümern/ Pächtern (SBB)
- Flächenerhebung und –verteilung unter Einbezug der Grundeigentümer/Pächter (SBB)
- Verträge abschliessen

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☒ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

- SBB (Federführung)
- Gemeinden
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- SBB
- Grundeigentümer / Pächter
- BLW durch Direktzahlungen (Betrieb)

Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr

Nr. B	Neue, ökologisch wertvolle Grünräume	Umgebungskontext von nationaler Bedeutung (ISOS, BLN, IVS)
Abschnitt: Gesamter Richtplanperimeter		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung

In den im Richtplan bezeichneten Gebieten soll das heutige Bahntrasse zu einem ökologisch wertvollen Grünraum umgenutzt werden. Es soll ein Biotop zur Förderung der Artenvielfalt und in Siedlungsnähe gleichzeitig eine teilweise öffentliche Naturfläche (von der Öffentlichkeit in beschränktem Masse nutzbare Grünräume) geschaffen sowie das Landschaftsbild aufgewertet werden. In den ökologisch wertvollen Grünräumen hat die Artenvielfalt Priorität. Angestrebt wird auch die Sicherstellung respektive Verbesserung der ökologischen Längsvernetzung, wo diese durch den Wegfall des heutigen Bahntrassees ansonsten nicht mehr gewährleistet wäre. Die vorgesehenen Grünräume stellen zudem Ersatzmassnahmen dar, die von der SBB für den Bau des Ligerztunnels geleistet werden müssen. Bei der Ausgestaltung der Grünräume ist darauf zu achten, dass die charakteristischen, freistehenden Begrenzungsmauern auf der Seite der Strasse erhalten bleiben. Die spezielle Biodiversität des Jurasüdfusses ist zu fördern und besser zu vernetzen.

Weitere Umsetzung

- Projektierung und Gestaltung ist im Rahmen der weiteren Projekte und insbesondere des SBB-Projekts zu leisten.

Realisierung

Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: ▪ SBB (Federführung) ▪ Gemeinden ▪ Ev. Landschaftswerk Biel-Seeland	Kostenbeteiligung: ▪ SBB ▪ BLW durch Direktzahlungen (Unterhaltsverträge)
--	--	---

Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr

Nr. C	Kombinierter Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg	Bedeutung kantonal
Abschnitt: Gesamter Richtplanperimeter		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung

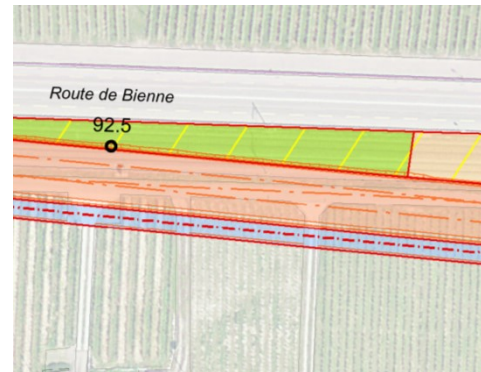
Der heutige Uferweg (Strandweg) von Biel bis La Neuveville übernimmt - je nach Abschnitt - die Funktion eines Fuss-, Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Velowegs. Die Verbindung wird sowohl von der lokalen Bevölkerung als Schul- und Arbeitsweg wie auch von Erholungssuchenden sowie Touristen aus dem In- und Ausland teils intensiv genutzt.

Der heutige Uferweg ist ein zentrales Element der Langsamverkehrsverbindung am gesamten linken Bielerseeufer. Um den verschiedenen Nutzungsansprüchen gerecht zu werden, soll der Weg eine angestrebte Breite von 4 m respektive 3.5 m mit beidseitigem Bankett von je 50 cm aufweisen. Dazu kann mehrheitlich das ehemalige Bahntrasse in einen kombinierten Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg umgenutzt werden. Die Ausgestaltung des Weges (Hartbelag oder z. B. Kies) wird offengelassen, da sie abhängig ist von der ortsspezifischen Gestaltung und den lokalen Bedürfnissen der Bevölkerung. Sie ist in den weiterführenden Planungsschritten zu bestimmen.

Eine getrennte Führung verschiedener Nutzergruppen ist nur punktuell vorgesehen, da dies auf engem Raum zu mehrfachen Wegführungen führen würde, was aus landschaftlichen, ökologischen und finanziellen Gründen zu vermeiden ist. Die kombinierte Wegführung wurde ausserdem durch die Bevölkerung von Ligerz an einer öffentlichen Veranstaltung im Dezember 2016 gewünscht. Eine getrennte Wegführung erfolgt insbesondere dort, wo bereits ein attraktiver, separat geführter Fussweg vorhanden ist oder das See- und Flussufergesetz eine getrennte Wegführung verlangt (Abschnitt Poudeille). Eine eigene Nutzergruppe stellen die Radwanderer dar. Die Wegverbindung soll deshalb als Veloroute signalisiert und entsprechend touristisch in Wert gesetzt werden (vgl. auch Massnahme D). Damit wird auch eine Mitfinanzierung durch den Kanton ermöglicht.

Weitere Umsetzung

C1 ABSCHNITT POUDEILLE (KM 92.4-93.08), PLANUNG UND REALISIERUNG DURCH SBB-PROJEKT



Der heutige, dem Bahntrassee angrenzende Weg (Chemin des Marnins) wird mit der Gleisanlage Richtung See verschoben. Der neue Weg verläuft entlang dem neuen Bahntrassee und dient als kombinierter Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg. Besondere Beachtung gilt es dem Übergang des Bahntrassees zum Strassenrand des Chemin de Marins zu schenken. Gestaltung und Materialisierung des Banketts und des Bahntrassees müssen den landschaftlichen Bezug aufnehmen bzw. herstellen (keine Betonsockelmauern). Miteinzubeziehen sind auch die horizontal verlaufenden Rebmauern in den nördlich dahinterliegenden Rebbergen.

Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

- SBB (Federführung)
- Kanton
- Gemeinden
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- SBB

C2 ABSCHNITT SCHAFIS (KM 93.08-93.63), SBB PROJEKT



Der heutige, dem Bahntrasse angrenzende Weg (Chemin des Marnins) bleibt bestehen. Es sind nur kleinere Anpassungen im Rahmen des Rückbaus des Bahntrassees notwendig. Der Weg ist asphaltiert und dient als kombinierter Bewirtschaftungsweg / Velofreizeitroute / z.T. Wanderweg. Etwa bei km 93.35 soll eine neue Verbindung mit der Kantonsstrasse erstellt werden (vgl. Massnahme Nr. 4). Besondere Beachtung gilt es dem neu zu gestaltendem Übergang der neuen Rebnutzung zum Strassenrand des Chemin de Marins zu schenken (keine Betonsockelmauern). Die Gestaltung des Weges im Bereich der Massnahme 6 ist mit der Massnahme 6 festzulegen.

Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

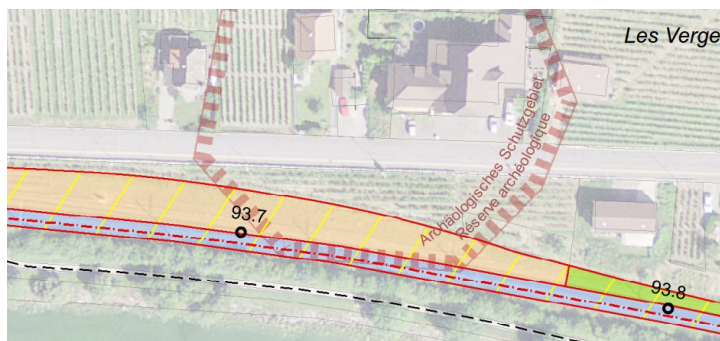
Involvierte Stellen/ Akteure:

- SBB (Federführung)
- Kanton
- Gemeinden
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- SBB

C3 ABSCHNITT LES VERGERS (KM 93.63-93.88)



In diesem Abschnitt sollen die Zufussgehenden von den anderen Benutzergruppen getrennt geführt werden. Der bestehende Uferweg soll den Zufussgehenden vorbehalten sein und seinen Wanderwegcharakter behalten. Die anderen Benutzergruppen bewegen sich in diesem Abschnitt auf dem umgenutzten SBB-Trasse.

Eine Verbreiterung des bestehenden Uferweges für einen Veloweg würde einen Eingriff in die nordseitig, ca. 2 m hohen Böschung bedingen. Damit wäre eine wesentliche Beeinträchtigung des Uferbereichs und des Landschaftsbilds verbunden. Auch würde eine wichtige Ortsansicht vom See her in den wertvollen Landschaftsraum beeinträchtigt werden. Der Uferweg und die Böschung mit seinen Sträucher und Bäumen auf der Kante gilt es deshalb zu erhalten.

Hinweis massgebliches Verfahren: ordentliches Baubewilligungsverfahren

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

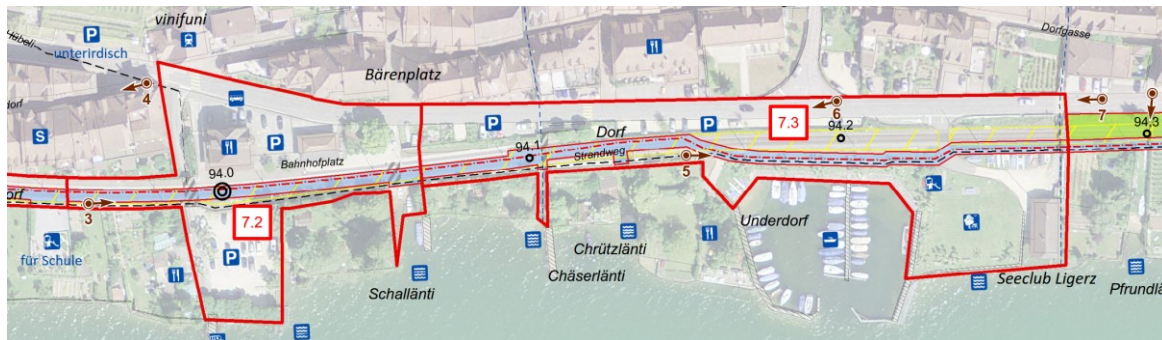
Involvierte Stellen/ Akteure:

- SBB
- Kanton (Federführung)
- Gemeinden
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- SBB
- Kanton

C4 ABSCHNITT LIGERZ DORF (KM 93.88-94.26)



Der heute bestehende, ca. 1 m breite Wanderweg soll aufgehoben werden. Stattdessen soll eine neu zu gestaltende Flanierzone für alle Benutzergruppen entstehen, welche wesentlich breiter ist als der heutige Wanderweg. Die Planung erfolgt im Rahmen des Gesamtkonzepts der Massnahme Nr. 7 „Gesamtgestaltung Hof (Rebbaumuseum)-Ligerz Dorf“.

Hinweis massgebliches Verfahren: Ordentliches Baubewilligungsverfahren

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

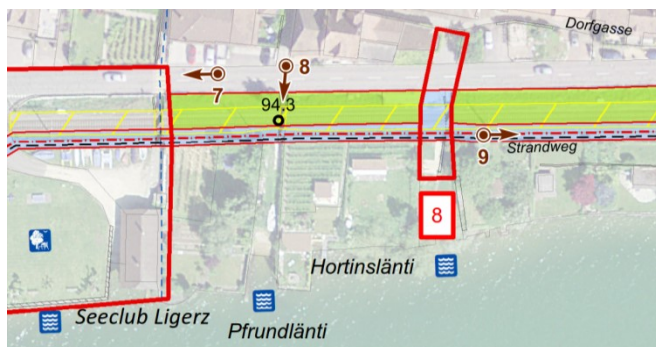
Involvierte Stellen/ Akteure:

- SBB
- Kanton (Federführung)
- Gemeinden
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- SBB
- Kanton

C5 ABSCHNITT LIGERZ DORF OST – BIPSCHAL WEST (KM 94.26-94.73)



Der heute bestehende zirka 1 m breite Strandweg soll zu einem kombinierten Fuss- und Veloweg ausgebaut werden (teilweise Nutzung ehemaliges Bahntrasse). Zu beachten ist eine neue Verbindung zur Dorfgasse mit Querung der Kantonsstrasse (evtl. Querungshilfen oder Verkehrsberuhigung notwendig). Die Verbindung zur Dorfgasse ist Teil eines neuen Erlebnisrundwegs Dorf-See (vgl. Massnahme Nr. 8).

Hinweis massgebliches Verfahren: ordentliches Baubewilligungsverfahren

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

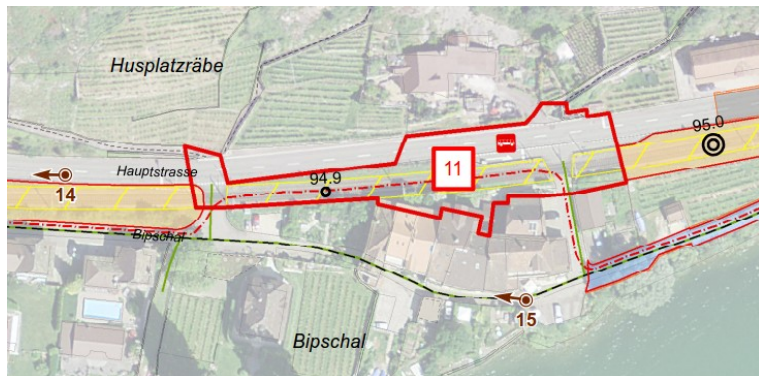
Involvierte Stellen/ Akteure:

- SBB
- Kanton (Federführung)
- Gemeinden
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- SBB
- Kanton

C6 ABSCHNITT BIPSCHAL DORF (KM 94.73-95.11)



In diesem Bereich weist der bestehende Strandweg / Bipschalweg eine genügende Breite für einen kombinierten Bewirtschaftungs-, Fuss- und Veloweg auf. Es müssen nur Randbereiche angepasst werden. Die Wegführung durch den Dorfteil Bipschal löst - infolge der unterschiedlichen Bedürfnisse der Anwohner und Passanten - immer wieder Diskussionen aus. Die im Jahr 1987 erstellte Wegführung durch den Gebäudebogen hatte zum Ziel, den Schülern mit dem Velo eine sichere Verbindung abseits der Kantonsstrasse zu ermöglichen. Die Gestaltung fügte sich gut in das bestehende Ortsbild ein. Die attraktive Wegführung wurde immer reger genutzt, so dass vermehrt Konflikte mit den Anwohnern entstanden. Der Weg dient auch der Erschliessung der Liegenschaften. Das wegfallende Bahntrasse ermöglicht nun eine verbesserte Erschliessung. Im Bereich des Weilers Bipschal wird die Wegführung getrennt: Der Veloweg wird nördlich des Weilers über das frei werdende Bahntrasse geführt. Bei der weiteren Umsetzung dieser Umfahrung soll der Höhenunterschied möglichst gering gehalten werden, damit der Umweg für die Velofahrenden genügend attraktiv wird. Der Fussweg durch den Weiler bleibt bestehen. Im Bereich des Veloweges sind, je nach Gestaltung, Parkierungsmöglichkeiten für Anwohner denkbar (vgl. Massnahme Nr. 11). Mit der Veloweg-Führung über das Bahntrasse kann auch in diesem Bereich - wie entlang des ganzen linken Bielerseeufers - den langsamen Velofahrenden der Umweg über die Kantonsstrasse erspart werden.

Hinweis massgebliches Verfahren: Ordentliches Baubewilligungsverfahren

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☒ Festsetzung

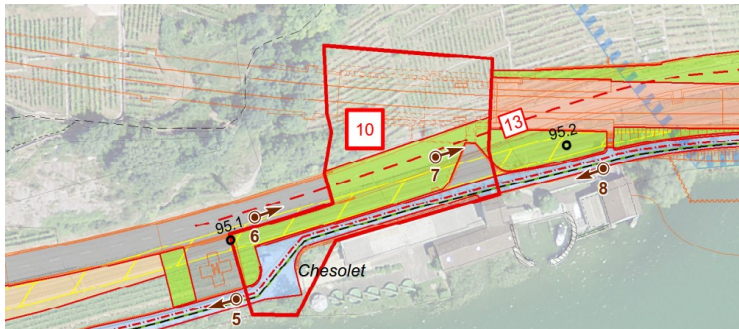
Involvierte Stellen/ Akteure:

- SBB
- Kanton (Federführung)
- Gemeinden
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- SBB
- Kanton

C7.1 ABSCHNITT BIPSCHAL DORF – FISCHZUCHT (KM 95.11-95.2), REALISIERUNG MIT SBB PROJEKT



Auch in diesem Bereich weist der bestehende Strandweg / Bipschalweg eine genügende Breite für einen kombinierten Bewirtschaftungs-, Fuss- und Veloweg auf. Im Rahmen des SBB Projekts wird der bestehende Weg nordseitig etwas verbreitert werden müssen (Zufahrt zum Notausstieg beim Ostportal). Der Weg muss dazu für Notfall- und Unterhaltsfahrzeuge bis 28t geeignet sein.

Mit der kombinierten Wegführung kann eine zusätzliche Zufahrtsstrasse von der Hauptstrasse her vermieden werden, was landschaftlich (nicht 3 Verkehrswege innerhalb des beengten Raums See bis Hang Kantonsstrasse) und wirtschaftlich (Kosten Unterhalt und Erstellung) optimal ist. Die Genehmigungsfähigkeit und detaillierte Ausführung wird im Rahmen des SBB Projekts abgewickelt.

Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
- ☒ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

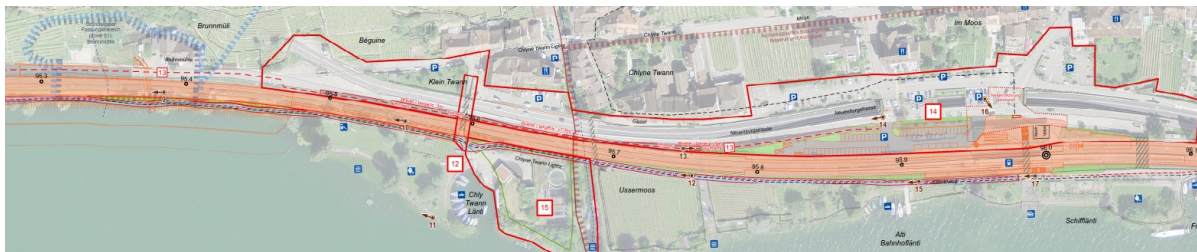
Involvierte Stellen/ Akteure:

- SBB (Federführung)
- Kanton
- Gemeinden
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- SBB

C7.2 ABSCHNITT FISCHZUCHT – TWANN (KM 95.2-96.0) PLANUNG UND REALISIERUNG MIT SBB PROJEKT



Aufgrund der neuen Zufahrtsstrecke für das Ost-Portal des Ligerztunnels muss der Uferweg in Richtung See verschoben werden. Entsprechend dem Konzept Veloführung am linken Bielerseeufer, Abschnitt Twann-Schlössli (Juni 2016) soll der neu angelegte Weg als kombinierter Fuss- und Veloweg ausgestaltet werden. Der Weg soll auf dem neu geschütteten Seeuferbereich mit einer entsprechenden ökologischen und landschaftlichen Gestaltung zu liegen kommen. Im westlichen Abschnitts (auf Höhe der kant. Fischzucht) soll die restliche Fläche des heutigen Bahntrassees, welche nicht für die Verbreiterung des Uferwegs gebraucht wird, als ökologisch wertvoller Grünraum genutzt werden.

Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
- ☒ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

- SBB (Federführung)
- Kanton
- Gemeinden
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- SBB

Nr. D	Öffentlicher Verkehr / Bushaltestellen	Bedeutung kantonal
Abschnitt: Gesamter Richtplanperimeter		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025

Grundsätze / Zielsetzung
Für den Wegfall des Bahnhofs Ligerz ist ein Bus mit zusätzlichen Haltestellen einzurichten. Für die Buserschliessung Twann-Ligerz (allenfalls mit Weiterführung nach La Neuveville) besteht eine Studie aus dem Jahr 2001. Um den Busbetrieb ab 2026 einzuführen, muss die Verbindung in das Angebotskonzept 2026-2029 der Regionalen Verkehrskonferenz (RVK) aufgenommen werden. Bis Ende 2023 muss ein entsprechendes Konzept erarbeitet werden. Für die Richtplanung sind v.a. folgende Aspekte relevant: ▪ Einrichtung von 2-3 Bus-Haltestellen (Ligerz Bahnhof, evtl. Ligerz "Ost", Bipschal und Schafis) ▪ Wendemöglichkeit für Bus beim Bahnhof Ligerz und als Option beim neuen Knoten Schafisweg-Kantonsstrasse (Ausfahrt A5 Schafis) ▪ Halteplatz für Bus beim Bahnhof Ligerz sowie nach Möglichkeit Abstellplatz für Reisecar(s) beim Bahnhof Ligerz ▪ Städtebauliche Stärkung der "Achse" Schifflände-vinifuni (mit Bushalt) ▪ Anbindung Tessenberg (vinifuni) Richtung Biel und La Neuveville ▪ Ein Bushalt in Schafis wird angestrebt ▪ Busbevorzugung bei der Lichtsignalanlage der Rampe zum Bahnhof Twann (vgl. Massnahme 13).

Weitere Umsetzung
▪ Weiterentwicklung Angebotskonzept aus dem Jahre 2003 der Regionalen Verkehrskonferenz ▪ Detailplanung Bushaltestellen gemäss Angaben im Richtplan

Realisierung		
Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: ▪ Regionale Verkehrskonferenz (Federführung) ▪ SBB ▪ Gemeinden	Kostenbeteiligung: ▪ Gemeinden ▪ SBB ▪ Regionale Verkehrskonferenz
Hinweis: Massgebliches Verfahren: –		

Nr. E	Stärkung und Erweiterung touristischer Angebote	Bedeutung regional
Abschnitt: Gesamter Richtplanperimeter		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025

Grundsätze / Zielsetzung

Inwertsetzung und gezielte Vermarktung der bestehenden touristischen Qualitäten (Landschaft, Dörfer, Rebbau, See), die durch den Rückbau des Bahntrassees und dessen Nachnutzung gestärkt werden sollen. Auch zur Unterstützung des wirtschaftlich bedeutenden Rebbaus und des lokalen Gewerbes.

Weitere Umsetzung

- Themen noch offen
- Unter der Federführung von Seeland Tourismus und Jura bernois Tourisme sind mit den Gemeinden Möglichkeiten der Förderung zu entwickeln
- Z. B. See- und Dorfrundgang Ligerz (vgl. Massnahme 8)
Mit einem Rundweg soll den Einheimischen und den Besuchern ein attraktiver Rundweg sowie die einmalige Möglichkeit geboten werden, dem See entlang flanieren zu können und das Weindorf Ligerz besser kennen zu lernen. Der See und die historisch bedeutsamen Bauten und Gassen, welche sich teilweise hinter der ersten langgestreckten Häuserzeile verbergen, werden so besser erlebbar.

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☒ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

- Gemeinden mit touristischen Dienstleistern

Kostenbeteiligung:

- Gemeinden
- Touristische Dienstleister

Hinweis: Massgebliches Verfahren: –

Nr. F	Parkierung Ligerz und Schafis	Umgebungskontext von regionaler Bedeutung
Abschnitt: Ligerz Dorf		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025

Grundsätze / Zielsetzung
In Ligerz Dorf und Schafis bestehen heute an verschiedenen Orten öffentliche bewirtschaftete Parkfelder. Vereinzelt werden dadurch die Aufenthaltsqualität und die Ortsbilder beeinträchtigt. Im Zuge der Umgestaltungsprojekte (vgl. Massnahme Nr. 7) ist eine Neuordnung und –gestaltung der öffentlichen Parkierungsflächen im Sinne einer gesamten Aufwertung anzustreben. Durch die Neugestaltung der Lariaulädte (vgl. Massnahme Nr. 7.2) drängt sich ebenfalls eine optimierte Anordnung der Parkierung auf. Durch das Projekt wegfallende private Parkplätze sind bei Bedarf entsprechend zu ersetzen.

Weitere Umsetzung
▪ Ausarbeitung eines Parkierungskonzepts ▪ Beachtung wegfallender privater Parkplätze in der weiteren Projektierung (SBB)

Realisierung		
Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: ▪ Gemeinden Ligerz und La Neuveville (Federführung) ▪ Kanton ▪ SBB	Kostenbeteiligung: ▪ Gemeinden Ligerz und La Neuveville
Hinweis massgebliches Verfahren: ordentliches Baubewilligungsverfahren		

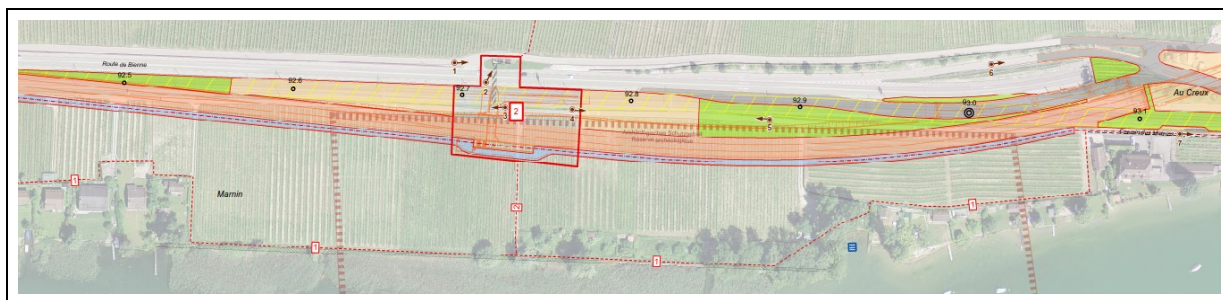
Nr. G	Qualitätssicherung und Koordination der Umsetzung	Umgebungskontext von nationaler Bedeutung
Abschnitt: Gesamter Richtplanperimeter		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025

Grundsätze / Zielsetzung
Die durch den Richtplan ausgelösten Massnahmen (Massnahmen A-F und Nrn. 1-15) bedürfen einer regelmässigen Prüfung/ Kontrolle zur Sicherstellung der kulturhistorischen, landschaftlichen und ökologischen Qualitäten gemäss den Zielsetzungen des Richtplans (vgl. Kapitel 3 des Berichts) sowie der Bundesinventare (BLN, ISOS und IVS). Diese Zielsetzung ist insbesondere aufgrund des langen Realisierungszeitraums der einzelnen Massnahmen von hoher Bedeutung. Bei der Projektierung und bei der Ausführung sind ausgewiesene Fachpersonen für den Bereich der landschaftlichen Gestaltung beizuziehen. Die Konferenz Linkes Bielerseeufer ist die federführende Stelle. Sie empfiehlt den Gemeinden den fallweisen Einbezug von weiteren Spezialisten und/ oder das Einsetzen von qualitätssichernden Verfahren.

Weitere Umsetzung
▪ Bewirtschaftung der Massnahmenblätter ▪ Rücksprache mit den für die jeweiligen Massnahmen federführenden Stellen/ Akteure ▪ Fallweise Einbezug der Bevölkerung ▪ Fallweise Einbezug der massgebenden Organisationen ▪ Fallweise Einbezug weiterer Spezialisten ▪ Fallweises Einsetzen qualitätssichernder Verfahren

Realisierung		
Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: ▪ Konferenz Linkes Bielerseeufer (Federführung) ▪ SBB ▪ Kanton ▪ Gemeinden ▪ Schutzorganisationen ▪ Grundeigentümer	Kostenbeteiligung: ▪ Konferenz Linkes Bielerseeufer ▪ SBB ▪ Kanton ▪ Gemeinden ▪ Grundeigentümer
Hinweis massgebliches Verfahren: –		

Nr. 1	Erstellung neuer Uferweg La Neuveville (Wanderweg)	Bedeutung kantonal
Abschnitt: Poudeille - Portalbereich		Planung: ab 2019 Realisierung: 2023



Grundsätze / Zielsetzung

Gemäss See- und Flussufergesetz haben Uferwege „unmittelbar dem Uferweg entlang“ zu folgen. Auf dem Gemeindegebiet von La Neuveville fehlt bisher ein Uferweg, auch wurde im Uferschutzplan noch keiner grundeigentümergebunden aus-
 geschieden. Ziel ist es deshalb, einen durchgehenden Uferweg zu realisieren. Der Weg soll mindestens 1.2 m breit sein und
 möglichst ufernah geführt werden. Regelmässige Sitzgelegenheiten an ausgewählten Orten mit Sicht zum Wasser sollen
 zum Verweilen einladen. Die Naturschutzgebiete sind zu respektieren. Der Weg soll einen befestigten, jedoch nicht asphal-
 tierten Untergrund haben. Damit können auch Fussgänger mit eingeschränkter Mobilität den Weg passieren. Auf dem Weg
 gilt ein allgemeines Fahrverbot. Der Uferweg ist ein reiner Fussweg (Wanderweg mit Naturbelag). Der Veloverkehr wird wie
 bisher über den Chemin des Marnins geführt.

Von St. Joux her wird der neue Uferweg bis Bahn-km 93.06 unmittelbar oberhalb der bestehenden Seeufermauer geführt.
 Bei Bahn-km 93.06 wird er nordwärts in den Chemin des Marnins überführt. In diesem Bereich befindet sich das Westportal
 des neuen Bahntunnels, so dass die Beeinträchtigung des Uferwegs Richtung Schafis entfällt. Richtung Schafis wird die
 bestehende, kombinierte Wegführung von Wander- und Fahrweg beibehalten. Die etwas vom See entferntere Linienfüh-
 rung erscheint uns insbesondere bei der Liegenschaft bei Bahn km 93.1 vertretbar, da der Chemin des Marnins weniger als
 50m, vom See entfernt ist; ein Weg vor der Liegenschaft bedingt Brückenbauten über die Schiffsanlegestellen und wäre
 eine unverhältnismässig starke Beeinträchtigung der privaten Liegenschaft zumal eine gute Alternative besteht. Durch den
 direkten Blick auf den See ist die Fortsetzung auf dem Chemin des Marnins ebenso geeignet.

Weitere Umsetzung

- Gespräch mit Grundeigentümer aufnehmen
- Vereinbarungen abschliessen
- Uferschutzplan anpassen
- Baubewilligung beantragen
- Umsetzung / Bau

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☒ Vororientierung
- ☐ Zwischenergebnis
- ☐ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

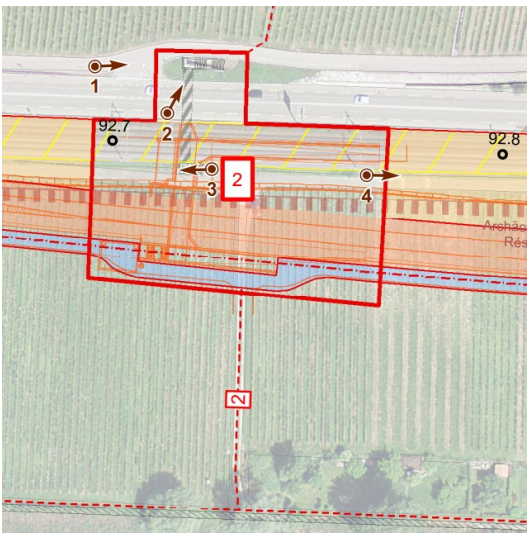
- Gemeinde La Neuveville (Federführung)
- Kanton
- Grundeigentümer
- Schutzorganisationen

Kostenbeteiligung:

- Uferschutzfond (Kanton), SFG-Subventionen
- Fonds Landschaft Schweiz
- Kantonaler Lotteriefonds
- Gemeinde La Neuveville

Hinweis massgebliches Verfahren: Kommunales Plangenehmigungsverfahren (Uferschutzplanung) und Baubewilligungs-
 verfahren

Nr. 2	Ersatz Unterführung mit neuer Wanderwegverbindung Uferweg – Chemin des Marnins – Chemin de la Roche-Au-Cros	Umgebungskontext von regionaler Bedeutung
Abschnitt: Poudeille		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025

	Grundsätze / Zielsetzung
	Die neu geschaffene Rebfläche zwischen Bahntrasse und der A5 muss für die Bewirtschaftung der Reben erschlossen werden. Gleichzeitig soll die Querverbindung vom See in Richtung Rebberge und ein Anschluss an den Schafisweg aufrechterhalten werden. Sofern möglich, sollen auch Velofahrende und Zufussgehende mit eingeschränkter Mobilität diese Querverbindung nutzen können. Die nächste Querungsmöglichkeit befindet sich in ca. 250 m bzw. 500 m Entfernung. Der Wanderweg entlang des oberhalb liegenden Chemin de la Roche-Au-Cros soll direkter an den Chemin des Marnins angebunden werden (bisher Hartbelag Rampe Schafisweg). Dazu ist eine neue Wanderwegverbindung Uferweg – Chemin des Marnins – Chemin de la Roche-Au-Cros zu erstellen. Die Anforderungen des kantonalen Sachplans Wanderroutennetz sind zu berücksichtigen.

Weitere Umsetzung
- Ausarbeitung Ausführungsprojekt (SBB) mit gestalterischen Optimierungen (örtlich verbreiteter Uferweg mit Absenkung auf Niveau Unterführung), Federführung SBB - Einbezug ASTRA für Anpassung nördlicher Teil Unterführung (Anbindung an neuen Wanderweg und Verbesserung der Passierbarkeit Velo), Federführung ASTRA - Abklärungen Machbarkeit Wanderwegverbindung Uferweg – Chemin des Marnins – Chemin de la Roche-Au-Cros, Federführung La Neuveville

Realisierung		
Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: - SBB (Federführung Unterführung SBB) - ASTRA (Federführung Unterführung ASTRA) - Kanton (Sachplan Wanderwege) - Gemeinde La Neuveville (Federführung Wegverbindung) - Grundeigentümer	Kostenbeteiligung: - SBB - ASTRA - Kanton - Gemeinde La Neuveville
Massgebliches Verfahren Unterführung SBB: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr Massgebliches Verfahren Unterführung ASTRA und Wegverbindung: ordentliches Baubewilligungsverfahren		

Nr. 3	Neue ökologische Vernetzungsachse See – Rebhang West, Ersatzmassnahme SBB Pro- jekt	Umgebungskontext von regionaler Bedeutung
Abschnitt: Schafis		Planung: SBB-Projekt



Grundsätze / Zielsetzung

Um die ökologische Vernetzung von See und Rebhang zu verbessern, soll ein Grünkorridor erstellt werden. Bei Strassenquerungen sind Kleintierdurchlässe (v.a. für Amphibien) zu erstellen. Die bestehende Drainageleitung wird im Boden belassen.

Es wird im Bereich beider Tunnelportale eine verbesserte Vernetzung des Jurahangs zum See angestrebt (vgl. auch Massnahme Nr. 10). Es handelt sich hierbei um eine ökologische Ersatzmassnahme der SBB für die Umweltauswirkungen der neuen Strecke.

Weitere Umsetzung

- Weitere Planung mit Ausführungsprojekt SBB

Realisierung

Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: ▪ SBB (Federführung) ▪ Kanton ▪ Gemeinde La Neuveville ▪ Grundeigentümer	Kostenbeteiligung: ▪ SBB
--	--	---

Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr

Nr. 4	Neue Verbindung Kantonsstrasse – Chemin des Marnins	Umgebungskontext von lokaler Bedeutung
Abschnitt: Schafis		Planung: SBB-Projekt



Grundsätze / Zielsetzung
Fussgänger, Velofahrer aber auch Bewirtschaftungsfahrzeuge für die Rebflächen sollen die Möglichkeit haben, von der Kantonsstrasse auf den Chemin des Marnins (hier als Uferweg geführt) bzw. umgekehrt zu gelangen. Die nächste Querungs-/ Verbindungsmöglichkeit besteht ca. 150 m östlich bzw. 600 m westlich. Der genaue Standort und die Breite des Weges soll mit dem SBB-Projekt und den Bewirtschaftern geklärt werden. Bei einer weiteren Verschiebung Richtung Osten müsste die Erstellung überprüft werden.

Weitere Umsetzung
Bau einer einfachen Verbindung zwischen Kantonsstrasse und Chemin des Marnins im Rahmen der Umnutzung des SBB-Trassees

Realisierung		
Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: - SBB (Federführung) - Kanton - Gemeinde La Neuveville - Grundeigentümer	Kostenbeteiligung: SBB
Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr		

Nr. 5	Aufwertung bestehende Park- und Spielfläche	Umgebungskontext von lokaler Bedeutung
Abschnitt: Schafis		Realisierung: nach Bedarf Gemeinde



Grundsätze / Zielsetzung

Sowohl für die Einwohner von Schafis als auch für Touristen soll die Aufenthaltsqualität entlang des Sees erhöht werden. Der bestehende Spielplatz soll gegen Osten erweitert und als öffentliche Park- und Spielfläche gestaltet werden. Damit wird eine wesentliche Aufwertung der Aufenthaltsqualität Schafis und des Landschaftsraums bezweckt. Genauere Ausführungen finden sich in der Uferschutzplanung der Gemeinde La Neuveville.

Weitere Umsetzung

- Gespräch mit Grundeigentümer aufnehmen
- Projekt zur Gestaltung ausarbeiten
- Baubewilligung beantragen

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☒ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

- Gemeinde La Neuveville (Federführung)
- Kanton
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- Gemeinde La Neuveville

Hinweis massgebliches Verfahren: Kommunales Plangenehmigungsverfahren (Uferschutzplan) und Baubewilligungsverfahren

Nr. 6	Neugestaltung Anbindung Ortszentrum Schafis-See	Umgebungskontext von nationaler Bedeutung (ISOS, BLN)
Abschnitt: Schafis		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung

Die funktionale und landschaftliche Trennung zwischen dem historischen Ortsteil Schafis und dem Bielersee soll reduziert werden. Die landschaftliche Trennung soll durch die Aufhebung der Unterführung vermindert werden, wodurch sich die gesamte historische Baugruppe von Schafis natürlicher und homogener in das Landschaftsbild einfügt. Mit der Schaffung eines neuen attraktiven Ortszentrums zwischen Hafen Schafis und der Kantonsstrasse soll zudem die funktionale Trennung zwischen dem Dorf und See reduziert werden. Dazu ist das heutige Bahntrasse teilweise abzutragen, damit ein moderater Geländeübergang in Richtung See entsteht. Verbessert wird dadurch auch die wichtige Ansicht vom See in Richtung des historischen Ensembles Schafis. Die historische Bedeutung soll gleichzeitig durch die neue Platzgestaltung stark verbessert in Wert gesetzt werden. Zugänglich soll der Platz von der Kantonsstrasse und vom Chemins de Marins her sein. Die Aufhebung der bestehenden Unterführung ist anzustreben. Die Kantonsstrasse soll in diesem Abschnitt verkehrsberuhigt und möglichst als Begegnungszone oder als Zone 30 gestaltet werden. Das neue Ortszentrum soll eine verbesserte Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sowie eine neu geregelte Parkierungssituation aufweisen. Bei der Ausarbeitung der Studie/Konzepts sind auch die Vorgaben der Bundesinventare (ISOS, IVS) zu berücksichtigen. Die dafür verantwortlichen Ämter sind in die Planung miteinzubeziehen.

Weitere Umsetzung

- Weitergehende Studie zur Umgestaltung unter Einbezug der Bevölkerung und Organisationen, evtl. Durchführung eines Gestaltungswettbewerbs
- Klärung der Parkierungssituation entlang der Kantonsstrasse
- Möglichkeit einer Bushaltestelle im Zusammenhang mit der Umstellung von Bahn- auf Busbetrieb vorsehen

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☒ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

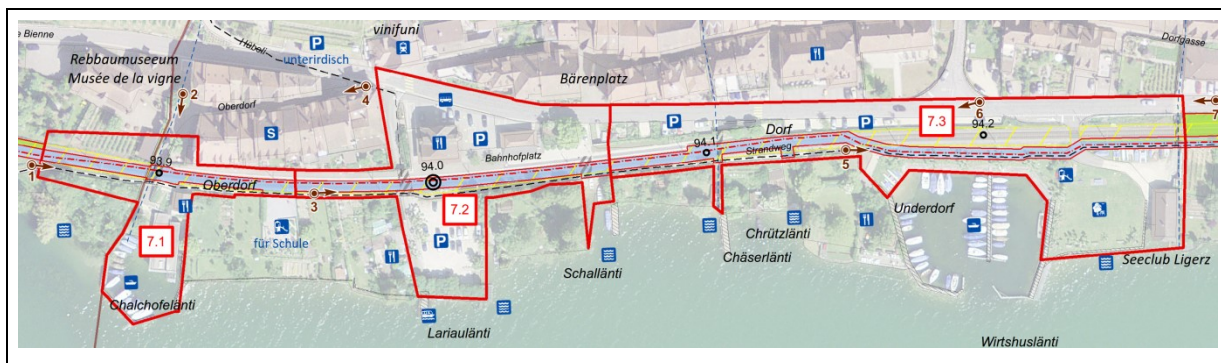
- Gemeinde La Neuveville (Federführung)
- BAK, BAFU
- Kanton
- Grundeigentümer
- Schutzorganisationen
- SBB

Kostenbeteiligung:

- BAFU durch BLN-Beiträge
- Fonds Landschaft Schweiz
- Gemeinde La Neuveville
- Kanton (BVE) mit BAK durch Programmvereinbarung
- Lotteriefonds
- SBB

Hinweis massgebliches Verfahren: ordentliches Baubewilligungsverfahren

Nr. 7	Prozess Gesamtgestaltung Hof (Rebbaumuseum) – Ligerz Dorf	Umgebungskontext von nationaler Bedeutung (ISOS, BLN, IVS)
Abschnitt: Ligerz Dorf		Planung: ab 2019 Realisierung: -



Grundsätze / Zielsetzung

Ab Rebbaumuseum bis und mit Wirtshuslanti ist eine Neu-/Umgestaltung des Bahntrassees zu einer identitätsstiftenden und attraktive Flanierzone mit Integration und Aufwertung der historischen Baugruppen von nationaler Bedeutung vorzusehen. Zusammen mit dem Angebot in unmittelbarer Nähe (z.B. ehemalige Bahnhofsgebäude, Bärenplatz, Rebbaumuseum, Parkplatzflächen etc.) lädt das umgenutzte Trasseee zum Flanieren und Verweilen ein. Standortgebundene Kleinbauten sollen möglich sein. Die historische Bedeutung (ehemalige Umschlagsplätze mit Zugang See) kann durch die Umgestaltung stark verbessert werden.

Nebst der hohen Aufenthaltsqualität soll auch die Durchlässigkeit für Fussgänger und Velofahrer in Längsrichtung sowie die Sicherheit auf der Kantonsstrasse (z. B. Einführung Begegnungszone) verbessert werden. Bei der Planung sind die Anbindung und Mitgestaltung der Ländten speziell zu beachten.

Mit der Umsetzung einer durchgehenden Flaniermeile wird eine Aufwertung der Wohnumgebung für Ligerz als auch für den Tourismus bezweckt. Bei der Ausarbeitung des Konzepts sind die Vorgaben der Bundesinventare (ISOS, IVS) zu berücksichtigen und mittels geeigneter Verfahren die Qualität sicher zu stellen (vgl. Massnahme G). Die verantwortlichen Ämter sind in die Planung miteinzubeziehen. Die Durchgängigkeit der Veloverbindung ist zu gewährleisten (vgl. Massnahme C).

Weitere Umsetzung

- Ziel- und Nutzungskonzept definieren (Freiflächen, Flächen für historische Bezüge definieren, Ziele und Vorgaben zur Gestaltung inkl. angrenzender Nutzungen definieren). Dies soll mit der Bevölkerung und unter Einbezug der massgebenden Organisationen erarbeitet werden. Die Ergebnisse (Vorgehen und Gestaltungsgrundsätze) fliessen in die Detailplanung der Massnahmen Nr. 7.1, 7.2 und 7.3 ein.
- Detailplanung (ev. Wettbewerbe) für einzelne Teilräume im Rahmen der Massnahmen Nrn. 7.1, 7.2 und 7.3.

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☒ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

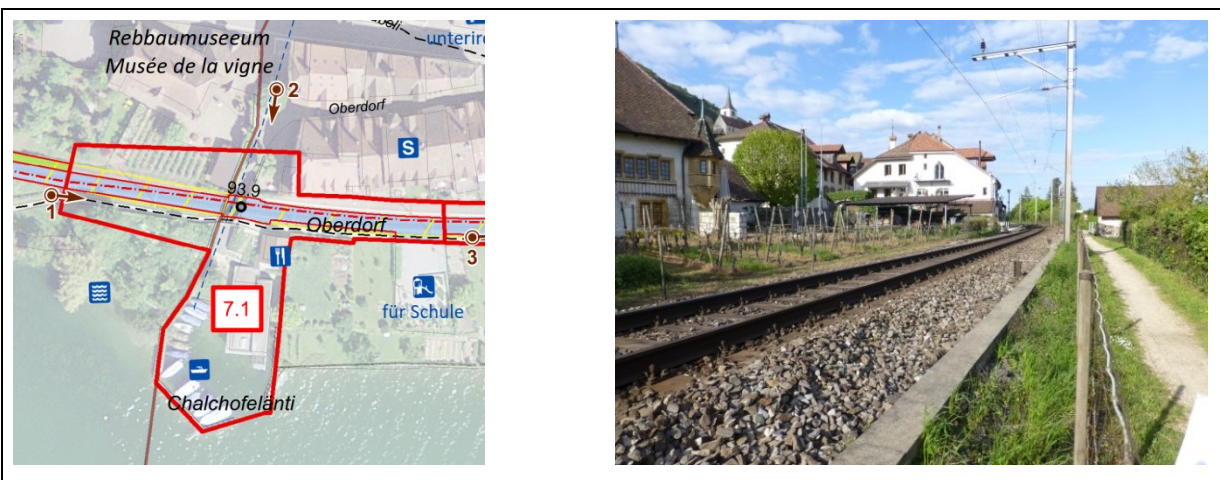
- Gemeinden La Neuveville und Ligerz (Federführung), Kanton
- Konferenz Linkes Bielerseeufer (Koordination)
- SBB, BAK, ASTRA, BAFU
- Schutzorganisationen
- Verein Bielersee Tourismus TLT
- Jura bernois Tourisme
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung für Planungsarbeiten:

- SBB (Planung Rückbau)
- Kanton (BVE), Planung Radweg
- Gemeinden La Neuveville und Ligerz

Hinweis: Massgebliches Verfahren: – Planung

Nr. 7.1	Planungsprozess Gestaltung Hof (Rebbaumuseum) und Chalchofelänti	Umgebungskontext von nationaler Bedeutung (ISOS, BLN)
Abschnitt: Ligerz Dorf		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung

Umnutzung des Bahntrassees in einen gemeinsamen Fuss- und Veloweg, dessen Ausgestaltung die angrenzenden landschaftlichen Elemente (Reben, Grünflächen, Sträucher etc.) miteinbezieht und eine Eingangssituation zum Dorf schafft. In diese Überlegungen ist auch eine verbesserte Integration des Rebbaumuseums vom Weg her miteinzubeziehen. Die historische und ortsbildprägende Baute soll so verstärkt ins Bewusstsein der Fussgänger und Velofahrer rücken. Von grosser Bedeutung ist die historisch gesehen wichtigste Ländte – die Chalchofelänti. Sie war der Hauptumschlagplatz des Dorfes und Ausgangspunkt zu den drei Kirchwegen. Es ist anzustreben, die Unterführung aufzuheben und so die historischen Verbindungen mit einer entsprechenden Platzgestaltung aufzuwerten – als (wie ehemals) natürliche Nahtstelle der Dorfteile.

Östlich der Chalchofelänti gilt es den Zugang und die Gestaltung für die südlich des Trassees liegenden Spiel- und Pausenplatzes der Schule Ligerz zu klären.

Weitere Zielsetzungen und Grundsätze für die weiterführende Planung ergeben sich aus den Handlungsempfehlungen zur Gesamtgestaltung Flanierzone Ligerz Dorf (vgl. Massnahme Nr. 7).

Weitere Umsetzung

- abhängig von Umsetzung der Ziele gemäss Massnahmenblatt-Nr. 7 sowie den obigen Zielsetzungen
- Detailplanung
- Mögliche Kostenbeteiligungen für Realisierung klären: SBB, Kanton (BVE für Velofreizeitroute, Begegnungszone), Fonds Landschaft Schweiz, BAK durch Programmvereinbarung, ASTRA durch IVS-Beiträge, Lotteriefonds, Gemeinden La Neuveville und Ligerz

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☒ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

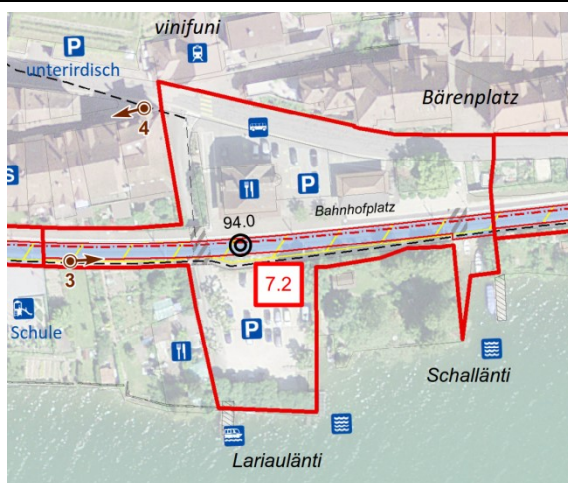
- Gemeinden La Neuveville und Ligerz (Federführung)
- SBB, Kanton, BAK
- Schutzorganisationen
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung für Planungsarbeiten:

- SBB (Planung Rückbau)
- Kanton (BVE), Planung Radweg
- Gemeinden La Neuveville und Ligerz

Hinweis massgebliches Verfahren: - Planung

Nr. 7.2	Planungsprozess Gestaltung Ligerz Dorf mit Bahnhofplatz und Lariau-, Schallänti	Umgebungskontext von nationaler Bedeutung (ISOS, BLN, IVS)
Abschnitt: Ligerz Dorf		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung

Schaffung eines attraktiven Dorfzentrums zwischen Kantonsstrasse und See. Dem Bärenplatz kommt dabei als zentraler und grosszügiger Begegnungsort eine wichtige Bedeutung zu. Bei der Ausgestaltung des Platzes ist auf eine hohe Gestaltungs- und Aufenthaltsqualität mit entsprechender Möblierung zu achten, die zum Verweilen einlädt. Der Platz ist, als Bestandteil der Dorfgasse, gepflästert, was ihm ein zusätzliches Gewicht gibt. Dieser Kontext ist bei der Erweiterung Richtung See zu beachten. Die heutige Bahnnutzung könnte mit dem Erhalt von Zeitzeugen in die Platzgestaltung integriert werden.

Die trennende Wirkung der Kantonsstrasse ist zu minimieren (z. B. Begegnungszone). Auch gilt es Überlegungen zur Stärkung und Integration des Bistros/Laden im Bahnhofsgebäude anzustellen. Beim Bahnhof ist zudem eine Wendemöglichkeit für Busse (Wendekreis mit 20 m Durchmesser oder Wendeschleife) vorzusehen. Die Querverbindung Schifffländte - Bahnhof Ligerz – vinifuni soll funktional aber auch ortsbildlich aufgewertet werden. Hierbei soll auch die Einführung eines neuen Verkehrsregimes (Einführung Begegnungszone, Bushalt) geprüft und auch die Strassenraumgestaltung in die Überlegungen miteinbezogen werden. Auch gilt es Lösungsvarianten für die heutige unbefriedigende Parkplatzsituation in der Schifffländte auszuarbeiten.

Weitere Zielsetzungen und Grundsätze für die weiterführende Planung ergeben sich aus den Handlungsempfehlungen zur Gesamtgestaltung (vgl. Massnahme Nr. 7.2).

Weitere Umsetzung
▪ abhängig von Umsetzung der Ziele gemäss Massnahme Nr. 7 sowie den obigen Zielsetzungen ▪ Detailplanung ▪ Mögliche Kostenbeteiligungen für Realisierung klären: SBB, Kanton (BVE für Velofreizeitroute, Begegnungszone), Fonds Landschaft Schweiz, BAK durch Programmvereinbarung, ASTRA durch IVS-Beiträge, Lotteriefonds, Gemeinde Ligerz

Realisierung		
Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: ▪ Gemeinde Ligerz (Federführung) ▪ SBB ▪ Kanton (BVE, AGR) ▪ BAK, ASTRA ▪ Schutzorganisationen ▪ Grundeigentümer	Kostenbeteiligung: ▪ SBB (Planung Rückbau) ▪ Kanton (BVE), Planung Radweg ▪ Gemeinde Ligerz
Hinweis massgebliches Verfahren: - Planung		

Nr. 7.3	Planung Flanier- und Grünzone mit Chäser-, Chrütz- und Wirtshuslanti	Umgebungskontext von nationaler Bedeutung (ISOS, BLN, IVS)
Abschnitt: Ligerz Dorf		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung

Vom Bärenplatz bis vor den Hafen Ligerz soll das Bahntrasse in einen kombinierten Fuss- und Veloweg umgenutzt werden, der zum Flanieren einlädt. Entsprechende Möblierungs- und Gestaltungselemente sind dafür vorzusehen. Im Bereich des Hafens wird der kombinierte Fuss- und Veloweg auf dem bestehenden, tiefer gelegten Uferweg weitergeführt. Für diesen Bereich ist eine Verbreiterung des Weges auf 4 m vorzusehen. Weiterführend soll das Bahntrasse in einen Grünraum umgestaltet werden. Damit soll ein Biotop zur Förderung der Artenvielfalt und gleichzeitig eine öffentliche Naturfläche (von der Öffentlichkeit nutzbar) im Siedlungsraum geschaffen sowie das Landschaftsbild aufgewertet werden. In ihrer Gestaltung und Abgrenzung zur Flanierzone und zur Kantonsstrasse soll die Parkierung neu konzipiert werden. Insgesamt gilt es das Verkehrsregime (z.B. durch Verkehrsberuhigung) sowie die Gestaltung des gesamten Strassenraums auf die neue Situation im Bereich Mitteldorf (Begegnungszone, Gestaltung Bärenplatz) abzustimmen. Damit eingeschlossen sollen die Durchlässigkeit der Querverbindungen vom Dorf zu den Ländten sowie zu den Zier- und Kräutergärten über- und unter der Flanierzone verbessert werden.

Weitere Zielsetzungen und Grundsätze für die weiterführende Planung ergeben sich aus den Handlungsempfehlungen zur Gesamtgestaltung (vgl. Massnahme Nr. 7).

Weitere Umsetzung

- abhängig von Umsetzung der Ziele gemäss Massnahme Nr. 7 sowie den obigen Zielsetzungen
- Detailplanung
- Mögliche Kostenbeteiligungen für Realisierung klären: SBB, Kanton (BVE für Velofreizeitroute, Begegnungszone), Fonds Landschaft Schweiz, BAK durch Programmvereinbarung, ASTRA durch IVS-Beiträge, Lotteriefonds, Gemeinde Ligerz

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☐ Zwischenergebnis
☒ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

- Gemeinde Ligerz (Federführung)
- SBB
- Kanton (BVE, AGR)
- BAK, ASTRA
- Schutzorganisationen
- Grundeigentümer

Kostenbeteiligung:

- SBB (Planung Rückbau)
- Kanton (BVE), Planung Radweg
- Gemeinde Ligerz

Hinweis massgebliches Verfahren: - Planung

Nr. 8	Neue Verbindung Strandweg – Dorfgasse (ca. Höhe Hortinslänti)	Umgebungskontext von regionaler Bedeutung
Abschnitt: Ligerz Dorf		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung		
Als Querung vom See zum Dorf ist im Osten des Dorfs Ligerz (bei der Hortinslänti) eine neue, kurze Verbindung notwendig. Dabei soll auch die Anbindung an die Hortinslänti verbessert werden. Die touristische in Wert Setzung soll durch Massnahmen gezielt gefördert werden, um so den Ort im Sinne des ISOS, BLN und IVS besser bekannt zu machen und die touristische Wertschöpfung zu verbessern (vgl. Massnahme E).		
Weitere Umsetzung		
▪ Erstellung Konzept (inkl. Themeninhalt und Route) ▪ Umsetzung inkl. Beschilderung ▪ Bau einer Fussgänger Verbindung im Rahmen der Umnutzung des SBB-Trassees		
Realisierung		
Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☒ Zwischenergebnis ☐ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: ▪ Gemeinde Ligerz (Federführung) ▪ SBB ▪ Schutzorganisationen ▪ Verein Bielersee Tourismus TLT ▪ Jura bernois Tourisme	Kostenbeteiligung: ▪ Verein Bielersee Tourismus TLT ▪ Jura bernois Tourisme ▪ Gemeinde Ligerz ▪ SBB
Hinweis massgebliches Verfahren: ordentliches Baubewilligungsverfahren		

Nr. 9	Neu öffentliche Nutzung La Baume	Umgebungskontext von regionaler Bedeutung
Abschnitt: La Baume		Planung: ab 2025 Realisierung: 2028



Grundsätze / Zielsetzung

Lange stand für La Baume eine Nutzung als Schiffshafen im Vordergrund. Der kantonale Sachplan Seeverkehr verlangt von der Gemeinde zu prüfen, ob eine Nutzung als Schiffshafen weiterverfolgt werden soll. An der sehr gut besuchten öffentlichen Veranstaltung in Ligerz im Dezember 2016 zur Nachnutzung des Bahntrassees waren die Anwesenden grossmehrheitlich der Ansicht, dass das Gebiet einer öffentlichen Nutzung im Sinne eines Parks und nicht für eine Hafenanlage genutzt werden soll, was auch mehrheitlich in der Mitwirkung bestätigt wurde.

Für die Einwohner von Ligerz als auch für die Touristen soll im Bereich La Baume die Zugänglichkeit zum See ermöglicht werden, womit eine Aufwertung der Wohnumgebung aber auch für den Tourismus bezweckt wird. Ebenso sollen (teilweise) öffentliche Nutzungen auf der heute für den Weinbau bewirtschafteten Fläche möglich sein. Die wegfallenden Rebflächen können teilweise auf dem heutigen Bahntrasse kompensiert werden (vgl. Massnahme A). Im Weiteren ist eine Öffnung respektive naturnahe Gestaltung des Bachs zu prüfen, der im Bereich Tagona in den See mündet.

Weitere Umsetzung

In einem dem Richtplan nachgelagerten Verfahren/Planung soll die Möglichkeit zur Schaffung eines öffentlichen Parks respektive weitere öffentliche Nutzungen und die Verlagerung der Rebflächen im Zuge der Umnutzung des Bahntrassees mit der Bevölkerung geprüft werden. Eine allfällige Realisierung ist auch zu einem späteren Zeitpunkt (d.h. nach 2025) denkbar.

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☒ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

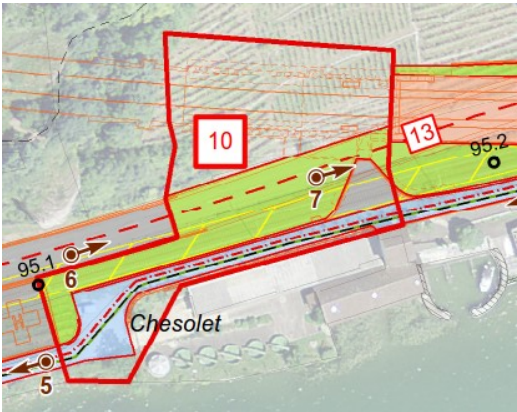
- Gemeinde Ligerz (Federführung)
- Kanton
- Schutzorganisationen

Kostenbeteiligung:

- Gemeinde Ligerz

Hinweis massgebliches Verfahren: Kommunales Plangenehmigungsverfahren (Uferschutzplan) und Baubewilligungsverfahren

Nr. 10	Neue ökologische Vernetzungsachse See – Rebenhang Ost, SBB Projekt	Umgebungskontext von regionaler Bedeutung
Abschnitt: Chesolet/Fischzucht		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025

	Grundsätze / Zielsetzung
	Um die ökologische Vernetzung von See Felssporn und Rebenhang zu verbessern, soll die neue Unterführung der Kantonsstrasse gegen Westen hin etwas verlängert werden. So können die Gebiete miteinander vernetzt werden. Dadurch wird ein naturnaher Lebensraum geschaffen. Es handelt sich hierbei um eine ökologische Ersatzmassnahme der SBB für die Umweltauswirkungen der neuen Strecke. Im Bereich beider Tunnelportale wird eine verbesserte Vernetzung des Jurahangs zum See angestrebt (vgl. auch Massnahme Nr. 3). Die Bepflanzung erfolgt mit standorttypischen Arten.

Weitere Umsetzung
Erarbeitung Detailprojekt

Realisierung		
Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: ▪ SBB (Federführung) ▪ Kanton ▪ Schutzorganisationen ▪ Gemeinde Ligerz ▪ Grundeigentümer	Kostenbeteiligung: ▪ SBB
Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr		

Nr. 11	Verbesserung private Erschliessungen Bipschal und Velowegführung	Umgebungskontext von lokaler Bedeutung
Abschnitt: Bipschal Dorf		Planung: ab 2019 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung

Die Wegführung durch den Dorfteil Bipschal löste, entsprechend der unterschiedlichen Bedürfnisse der Anwohner und der Passanten, immer wieder Diskussionen aus. Die 1987 erstellte Wegführung durch den Gebäudebogen hatte zum Ziel, den Schülern mit dem Velo eine sichere Verbindung abseits der Kantonsstrasse zu ermöglichen. Die Gestaltung fügte sich gut in das bestehende Ortsbild ein. Die attraktive Wegführung wurde immer reger genutzt, so dass vermehrt Konflikte mit den Anwohnern entstanden. Denn der Weg dient auch der Erschliessung der Liegenschaften.

Das wegfallende Bahntrasse ermöglicht nun eine verbesserte Erschliessungssituation für die Bewohner der historischen Baugruppe. Der Veloweg soll neu über das frei werdende Bahntrasse nördlich des Weilers geführt werden (vgl. Massnahme Nr. C6). So kann auch in diesem Bereich - wie entlang des ganzen linken Bielerseeufers - den langsamen Velofahrenden der Umweg über die Kantonsstrasse erspart werden. Bei der weiteren Umsetzung dieser Umfahrung soll der Höhenunterschied möglichst gering gehalten werden, damit der Umweg für die Velofahrenden genügend attraktiv wird. Der Fussweg durch den Weiler bleibt bestehen. Je nach Gestaltung sind zudem in diesem Bereich auch Parkierungsmöglichkeiten für Anwohner denkbar. Damit könnten insbesondere die räumlichen Qualitäten des Ortsbildes noch weiter verbessert werden. Zur Erschliessung der Liegenschaften entlang des Strandwegs soll der heute bestehende Anschlusspunkt vom Strandweg auf die Kantonsstrasse erhalten bleiben. Es gilt jedoch zu prüfen, ob eine verbesserte Fussgängerquerung über die Kantonsstrasse möglich wäre. Damit würde eine sicherere Verbindung vom See zum Rebenweg und in Weiterführung zum Wanderweg bestehen.

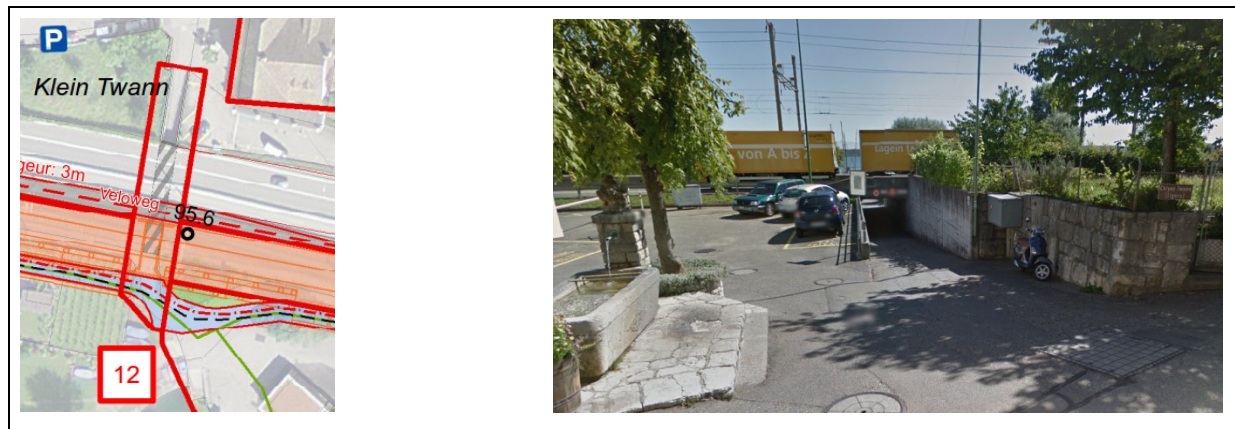
Weitere Umsetzung

In einer dem Richtplan nachgelagerten Planung soll die Führung der Velofahrer und Fussgänger, mögliche Parkierungsvarianten für die Bewohner der historischen Gebäude sowie eine Fussgängerquerung über die Kantonsstrasse geklärt werden. Bezüglich der Parkierung wäre denkbar, dass das Bahntrasse zumindest im östlichen Teil des Abschnitts in eine Erschliessungsstrasse inkl. Parkierung umgenutzt und gleichzeitig Parkplätze im Bereich des historischen Ensembles aufgehoben werden.

- Erarbeitung Erschliessungs- und Parkierungskonzept unter Einbezug der Bevölkerung
- Anpassung Anbindung Kantonsstrasse an neue Situation ohne Bahn
- Abklärungen bezüglich verbesserter Querung auf Kantonsstrasse (z.B. Fussgängerstreifen)

Realisierung		
Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: ▪ Gemeinde Ligerz (Federführung) ▪ Kanton (BVE) ▪ Grundeigentümer	Kostenbeteiligung: ▪ Kanton (BVE) ▪ Gemeinde Ligerz ▪ Grundeigentümer
Hinweis massgebliches Verfahren: ordentliches Baubewilligungsverfahren		

Nr. 12	Ersatz und Aufwertung Unterführung Kleintwann	Umgebungskontext von regionaler Bedeutung
Abschnitt: Brunnmühle-Kleintwann		Planung: ab 2023 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung		
Die heutige Unterführung in Kleintwann soll aufgrund der Verschiebung des Bahntrassees zum See hin verlängert und gleichzeitig aufgewertet werden. Die Übersicht seeseitig soll durch sich öffnende Mauern der Unterführung verbessert werden. Damit soll die Verbindung Dorf Kleintwann – See verbessert werden. Für Personenwagen ist nur die Zufahrt zum Hafen für das Ein- und Ausladen von Booten sowie die Zufahrt zur ARA zu gestatten.		
Weitere Umsetzung		
Die Massnahme ist im Rahmen des SBB Projekts zu planen und auszuführen.		
Realisierung		
Koordinationsstufe: ☐ Vororientierung ☐ Zwischenergebnis ☒ Festsetzung	Involvierte Stellen/ Akteure: - SBB (Federführung) - ASTRA - Kanton (BVE) - Gemeinde Ligerz	Kostenbeteiligung: SBB
Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr		

Nr. 13	Verbreiterung Einbahnstrecke Kantonsstrasse Kleintwann für Veloweg	Umgebungskontext von regionaler Bedeutung
Abschnitt: Brunnmühle-Kleintwann		Planung: ab 2018 Realisierung: 2025



Grundsätze / Zielsetzung

Der motorisierte Verkehr sowie der Veloverkehr werden heute westlich des Bahnhofs Twann mittels LSV-Steuerung abwechselnd im Einbahnregime geführt. Im Zusammenhang mit dem Ligerztunnel wird in diesem Bereich das Bahntrasse nach Süden verschoben. Die dadurch gewonnene Fläche reicht nicht aus für eine zweite Fahrspur, es kann jedoch ein separat geführter Veloweg eingerichtet werden. Dieser soll vom Parkplatz Bahnhof Twann dem SBB-Trasse folgen, abgesetzt von der Kantonsstrasse (auf der Seeseite der heutigen Mauer) und beide Fahrtrichtungen aufnehmen.

Der weiterhin im Einbahnregime gehaltene motorisierte Individualverkehr wird so vom Veloverkehr entlastet. Die LSV-Steuerung kann optimiert werden, da ohne Velos kürzere Wartezeiten möglich sind. Dabei soll auch eine Bevorzugung des Busses eingerichtet werden (vgl. Massnahme D).

Weitere Umsetzung

- Die Massnahme ist im Rahmen des SBB Projekts zu planen und auszuführen.
- Die Koordination mit dem ASTRA Projekt Twanntunnel ist zu gewährleisten.

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☒ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

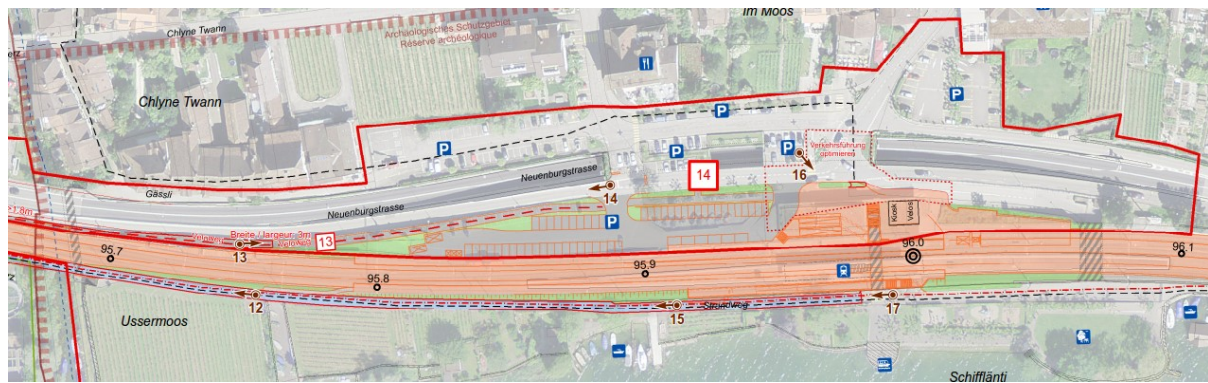
- SBB (Federführung)
- Kanton
- Gemeinden Ligerz und Twann-Tüscherz

Kostenbeteiligung:

- SBB
- Kanton (BVE)
- Gemeinden Ligerz und Twann-Tüscherz

Hinweis massgebliches Verfahren: Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr

Nr. 14	Vorarbeiten Prozesskoordination Umgebungsgestaltung Bahnhof Twann	Umgebungskontext von regionaler Bedeutung
Abschnitt: Twann		Planung: mit SBB-Projekt Realisierung: etappiert ab 2023



Grundsätze / Zielsetzung

Der Bahnhof Twann muss in Zusammenhang mit dem Bau des Ligerztunnels an die neue betriebliche Situation angepasst werden. Dabei kommt dem Bahnhof Twann auch für Ligerz eine bedeutende Rolle zu, was neu eine Bushaltestelle mit Wendepunkt bedingt. Das separate SBB-Projekt Bahnhof Twann sieht u.a. vor, das Bahnhofsgebäude z.T. abzureissen und neue seitliche Perronanlagen hindernisfrei zu erstellen.

Die Gestaltung des Platzbereichs vor dem Bahnhof und somit auch der Bushaltestelle mit Wendeschleife ist stark abhängig von der weiteren Planung des A5 Twanntunnels. In einer koordinierten Planung soll die Neugestaltung des Bahnhofsbereichs Twann angegangen werden. Der Planungssperimeter umfasst ein sehr grosses Gebiet, das für die weitere Entwicklung von Twann von hoher Bedeutung ist. Eine Etappierung drängt sich auf, damit die zeitlich sehr unterschiedlich fortgeschrittenen Projekte weiter entwickelt werden können.

Weitere Umsetzung

- Vorgehenskonzept zur Abstimmung der einzelnen Planungen/Projekte
- Erarbeitung eines Nutzungs- und Gestaltungskonzepts

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☒ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

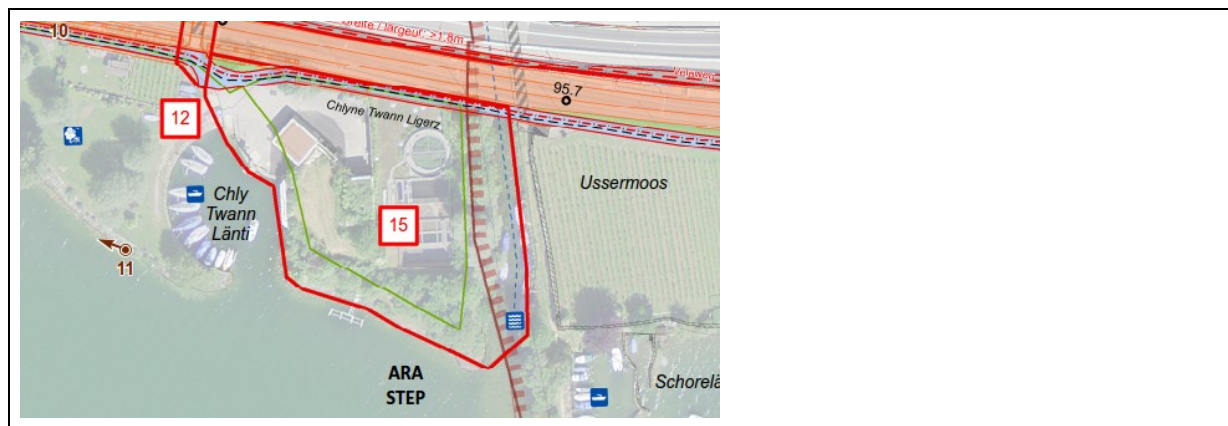
- Verein seeland.biel/bienne und Gemeinde Twann-Tüscherz (Federführung)
- SBB
- Konferenz Linkes Bielerseeufer (Koordination)
- ASTRA
- Kanton

Kostenbeteiligung:

- SBB
- ASTRA
- Kanton (BVE)
- Gemeinde
- Konferenz Linkes Bielerseeufer

Hinweis massgebliches Verfahren: –

Nr. 15	Umnutzung ARA am Twannbach	Umgebungskontext von regionaler Bedeutung
Abschnitt: Brunnmühle - Kleintwann		Planung: ab 2020 Realisierung: ab 2025



Grundsätze / Zielsetzung

Die ARA der Gemeinden Ligerz und Twann-Tüscherz müsste aufwändig erneuert werden. Die Gemeinden respektive der Gemeindeverband ‚ARA am Twannbach‘ haben bereits mittels Studien abgeklärt, dass eine Sanierung der Anlage mit unverhältnismässigem Aufwand verbunden wäre. Folglich zeichnet sich eine Aufhebung der ARA ab. Der Zeithorizont der Aufhebung entspricht demjenigen der geplanten Massnahmen im Bereich des SBB-Trassees. Somit sind die Gemeinden Ligerz und Twann-Tüscherz gefordert, mögliche zukünftige Nutzungen abzuklären.

Weitere Umsetzung

- Prozess initiieren zur Abklärung möglicher Nachnutzungen
- Die Gewässerräume sind zu beachten und in die Planung einzubeziehen.

Realisierung

Koordinationsstufe:

- ☐ Vororientierung
☒ Zwischenergebnis
☐ Festsetzung

Involvierte Stellen/ Akteure:

- Gemeinden Ligerz und Twann-Tüscherz respektive Gemeindeverband ‚ARA am Twannbach‘ (Federführung)
- evtl. Kanton

Kostenbeteiligung:

- Gemeinden Ligerz und Twann-Tüscherz respektive Gemeindeverband ‚ARA am Twannbach‘
- evtl. Kanton

Hinweis massgebliches Verfahren: –

KOSTENSCHÄTZUNG MASSNAHMEN

Die Kostenangaben sind erste, provisorische Schätzungen. Sie müssen im Rahmen der weiteren Projektierung konkretisiert werden. Sie sollen eine erste Orientierungshilfe geben. Zur Berechnung wurde von einer Rohplanie der Flächen ausgegangen. Mit Hilfe von Einheitspreisen über die Länge oder von Flächen wurden die Kosten geschätzt. Es wurden keine Landerwerbskosten berücksichtigt. Insbesondere bei Ausbauarbeiten ist der archäologische Dienst des Kantons Bern beizuziehen.

Übergreifende Massnahmen gesamter Perimeter		Kostenbeteiligung (massgebende Beteiligte)	Kostenschätzung (CHF)
A	Umnutzung Rebbau	SBB, weitere (z. B. BLW, Grundeigentümer/Pächter)	1'500'000
B	Neue, ökologisch wertvolle Grünräume (ohne direkte Ersatzmassnahmen SBB)	SBB, weitere (z. B. Grundeigentümer, BLW)	20'000
C	Kombinierter Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg		
C1	Abschnitt Poudeille (km 92.4-93.08)	SBB	Projekt SBB
C2	Abschnitt Schafis (km 93.08-93.63)	SBB, Kanton, Gemeinde	180'000
C3	Abschnitt Les Vergers (km 93.63-93.88)	SBB, Kanton, Gemeinde	264'000
C4	Abschnitt Ligerz Dorf (km 93.88-94.26)	SBB, Kanton, Gemeinden	430'000
C5	Abschnitt Ligerz Dorf Ost – Bipschal West (km 94.26-94.73)	SBB, Kanton, Gemeinde	530'000
C6	Abschnitt Bipschal Dorf (km 94.73-95.11)	SBB	30'000
C7	Abschnitt Fischzucht – Twann (km 95.11-96.0)	SBB	Projekt SBB
D	Öffentlicher Verkehr / Bushaltestellen (Studie)	SBB, Gemeinden, Weitere (z. B. Regionale Verkehrskonferenz)	25'000
E	Stärkung und Erweiterung touristischer Angebote	Gemeinden, Weitere (z. B. touristische Dienstleister)	70'000
F	Parkierung Ligerz und Schafis	Gemeinden	50'000
G	Qualitätssicherung und Koordination der Umsetzung	SBB, Kanton, Gemeinde, Weitere (z. B. Konferenz Linkes Bielerseeufer, Grundeigentümer)	50'000
Total Übergreifendes			3'149'000

Einzelmassnahmen		Kostenbeteiligung (massgebende Beteiligte)	Kostenschätzung (CHF)
1	Erstellung neuer Uferweg La Neuveville (Wanderweg)	Gemeinde, Kanton, Weitere (z. B. Fonds, Lotterie, SFG-Subventionen)	72'000
2	Ersatz Unterführung mit neuer Wanderwegverbindung Uferweg – Chemin des Marnins – Chemin de la Roche-Au-Cros (Kostenschätzung betrifft nur Wanderweg)	SBB, ASTRA, Kanton, Gemeinde	15'000
3	Neue ökologische Vernetzungsachse See–Rebenhang West mit Revitalisierung Bach	SBB	264'000
4	Neue Verbindung Kantonsstrasse–Chemin des Marnins	SBB	13'000
5	Aufwertung bestehende Park- und Spielfläche	Gemeinde	50'000
6	Neugestaltung Anbindung Ortszentrum Schafis–See	SBB, Kanton, Gemeinde, Weitere (z. B. BAK, BAFU, Fonds, Lotterie etc.)	1'016'000
7	Gesamtgestaltung Hof (Rebbaumuseum)–Ligerz Dorf	SBB, ASTRA, Kanton, Gemeinden, Weitere (z. B. BAK, BAFU Fonds, Lotterie)	300'000
	7.1 Gestaltung Hof (Rebbaumuseum) und Chalhofelänti	dito	1'392'000
	7.2 Gestaltung Ligerz Dorf mit Bahnhofplatz und Lariau-, Schallänti	dito	2'512'000
	7.3 Gestaltung Flanier- und Grünzone mit Chäser-, Chrütz- und Wirtshuslänti	dito	612'000
8	Neue Verbindung Strandweg–Dorfgrasse (ca. Höhe Hortinslänti)	SBB, Gemeinde, Weitere (z. B. Verein Bielersee Tourismus, Jura bernois Tourisme)	53'000
9	Neu öffentliche Nutzung La Baume	Gemeinde	10'000
10	Neue ökologische Vernetzungsachse See–Rebenhang Ost	SBB	211'000
11	Verbesserung private Erschliessungen Bipschal und Velowegführung	Kanton, Gemeinde, Weitere (z. B. Grundeigentümer)	60'000
12	Ersatz und Aufwertung Unterführung Kleintwann	SBB	Projekt SBB
13	Verbreiterung Einbahnstrecke Kantonsstrasse Kleintwann für Veloweg	SBB, Kanton	Projekt SBB
14	Vorarbeiten Prozesskoordination Umgebungsgestaltung Bahnhof Twann	SBB, ASTRA, Kanton, Gemeinde, Weitere (z. B. Konferenz Linkes Bielerseeufer)	10'000
15	Umnutzung ARA am Twannbach	Gemeinden resp. Gemeindeverband, evtl. Kanton	300'000
Einzelmassnahmen			6'890'000

Total (Kostenschätzung Massnahmen Nachnutzung; übergreifende und Einzelmassnahmen) **CHF 10'039'000**