



La Neuveville



Ligerz



Twann-Tüscherz

ÜBERKOMMUNALER RICHTPLAN

NACHNUTZUNG SBB-TRASSE LA NEUVEVILLE-TWANN

Auswertung der öffentlichen Mitwirkung



9. März 2018

Bilder Titelseite: Impressionen aus den Gemeinden La Neuveville, Ligerz und Twann-Tüscherz

AUFTRAGGEBER/BEZUGSADRESSE:

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

Konferenz Linkes Bielerseeufer (KLB):	Begleitgruppe:
Markus Widmer, Präsident, Gemeinde Ligerz (ab 2017)	Präsident 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

VERSIONEN:

Version	Datum	Status	Adressat	Bemerkungen
1.0	18.1.2018	Entwurf	Konferenz linkes Bielerseeufer (KLB)	1. Konsultation z Hd. KLB
2.0	31.1.2018	Vorprüfung	Gemeinden	Entwurf z.H. Gemeinden
3.0	09.03.2018	Vorprüfung	Kanton, Gemeinden	

INHALT

1.	ERLÄUTERUNGEN ZUR MITWIRKUNG	4
1.1	Gegenstand und Durchführung der Mitwirkung	4
1.2	Inhalt des Fragebogens	5
2.	ERGEBNIS DER MITWIRKUNG	7
2.1	Auswertung der Fragebögen	7
2.2	Würdigung der Eingaben	12
2.3	Anpassung des Richtplans	13
2.4	Weiteres Vorgehen	15
3.	ÜBERSICHT DER MITWIRKUNGSEINGABEN	16
4.	AUSWERTUNG DES FRAGEBOGENS	21
4.1	A Ausgangslage, Ziele und Umsetzung	22
4.2	B Massnahmen für den ganzen Perimeter	49
4.3	C Massnahmen in der Gemeinde La Neuveville	80
4.4	D Massnahmen in der Gemeinde Ligerz	97
4.5	E Massnahmen in der Gemeinde Twann-Tüscherz	125
4.6	F Richtplankarten	132
4.7	G Projekt Ligerztunnel der SBB	134
4.8	H weitere Bemerkungen	143
5.	WEITERE EINGABEN (AUSSERHALB MITWIRKUNG)	151

1. ERLÄUTERUNGEN ZUR MITWIRKUNG

1.1 GEGENSTAND UND DURCHFÜHRUNG DER MITWIRKUNG

Ausgangslage	<p>Folgende Dokumente bildeten Gegenstand der öffentlichen Mitwirkung:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht vom 28. August 2017 ▪ Hinweiskarte „Heutige Nutzungen“ (1:2'000) vom 28. August 2017 ▪ Richtplankarten Blatt 1 bis 3 (1: 1'000), je vom 28. August 2017 ▪ Massnahmenkatalog vom 28. August 2017 <p>Als Hinweis lagen zusätzlich Unterlagen der SBB zum Vorprojekt des Ligerz-Tunnels auf.</p> <p>Die öffentliche Mitwirkung fand vom 7. September 2017 bis am 27. Oktober 2017 statt. Die Bevölkerung wurde gebeten, ihre Bemerkungen mittels vorgefertigtem Fragebogen einzureichen.</p>								
Information / Partizipation der Bevölkerung	<p>Der öffentlichen Mitwirkung vorgelagert fanden die folgenden Informationsveranstaltungen statt:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Dienstag, 5. September 2017 <ul style="list-style-type: none"> - 17.00 Uhr: La Neuveville, Ecole des Collonges (französisch) - 20.00 Uhr: Ligerz, Aarbergerhus (deutsch) ▪ Mittwoch, 6. September 2017 <ul style="list-style-type: none"> - 17.00 Uhr: Ligerz, Aarbergerhus (deutsch) - 20.00 Uhr: La Neuveville, Ecole des Collonges (französisch) <p>Die Mitwirkungsunterlagen lagen während der gesamten Mitwirkungsfrist bei den Gemeindeverwaltungen Twann-Tüscherz, Ligerz und La Neuveville auf. Zusätzlich waren die Unterlagen je Gemeinde online einsehbar, auch auf der Webseite des Vereins seeland.biel/bienne.</p>								
Mitwirkende	<p>Anlässlich der öffentlichen Mitwirkung wurden insgesamt 88 Eingaben eingereicht. Nebst den Standard-Fragebögen gingen auch schriftliche Eingaben (per Brief/E-Mail) ein.</p> <table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>Fragebögen</td> <td style="text-align: right;">57</td> </tr> <tr> <td>Fragebögen mit Beilagen</td> <td style="text-align: right;">10</td> </tr> <tr> <td>Schriftliche Eingaben</td> <td style="text-align: right;">21</td> </tr> <tr> <td>Total Eingaben</td> <td style="text-align: right;">88</td> </tr> </table> <p>Von den insgesamt 88 Eingaben stammten 62 Eingaben von Privatpersonen und 26 Eingaben von Institutionen (Gemeinden, Parteien, Organisationen, Verbände und Vereine). Alle Mitwirkungseingaben werden in Kapitel 4 wortgetreu aufgeführt und beantwortet. Es wurden gegen 1'000 Antworten abgegeben.</p>	Fragebögen	57	Fragebögen mit Beilagen	10	Schriftliche Eingaben	21	Total Eingaben	88
Fragebögen	57								
Fragebögen mit Beilagen	10								
Schriftliche Eingaben	21								
Total Eingaben	88								

1.2 INHALT DES FRAGEBOGENS

Strukturierter Fragebogen Für die öffentliche Mitwirkung wurde ein strukturierter Fragebogen erarbeitet. Die darin enthaltenen Fragen beziehen sich jeweils auf die Kapitel im Bericht respektive auf die Massnahme im Entwurf des Richtplans. Ein Grossteil der Eingaben erfolgte über diesen Fragebogen.

Folgende Antworten standen zur Auswahl:

- Ja
- mehrheitlich ja
- mehrheitlich nein
- nein

Bei jeder Frage bestand zudem die Möglichkeit, zusätzlichen Text (z. B. für Begründungen, Bemerkungen etc.) anzubringen.

Folgende Fragen wurden gestellt:

Fragebogen Teil A

AUSGANGSLAGE, ZIELE UND UMSETZUNG

- 1 Sind Sie mit dem Beschrieb der Probleme und Handlungsschwerpunkte einverstanden? (→ Bericht, Kapitel 2)
- 2 Sind Sie mit den Zielen für die künftige Nutzung des Bahntrassees einverstanden? (→ Bericht, Kapitel 3)
- 3 Haben Sie Bemerkungen oder Anliegen zur Umsetzung? (→ Bericht, Kapitel 5)

Fragebogen Teil B

MASSNAHMEN FÜR DEN GESAMTEN PERIMETER

Sind Sie mit den Massnahmen A bis G einverstanden?
(→ Massnahmenkatalog, Massnahmenblätter A bis G)

- A Umnutzung Rebbau
- B Neue ökologisch wertvolle Grünräume
- C Kombiniertes Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg
- D Öffentlicher Verkehr / Bushaltestellen
- E Stärkung und Erweiterung touristisches Angebot
- F Parkierung Ligerz und Schafis¹
- G Qualitätssicherung und Koordination der Umsetzung

Fragebogen Teil C

MASSNAHMEN IN DER GEMEINDE LA NEUEVILLE

- 1 Erstellung neuer Uferweg La Neuveville (Wanderweg)
- 2 Ersatz Unterführung mit neuer Wanderwegverbindung Chemin des

¹ im Fragebogen war die Massnahme F fälschlicherweise lediglich mit „Parkierung Ligerz“ betitelt

Marnins - Chemin de la Roche-Au-Cros

- 3 Neue ökologische Vernetzungsachse See-Rebhang West mit Revitalisierung
- 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

Fragebogen Teil D

MASSNAHMEN IN DER GEMEINDE LIGERZ

- 7 Gesamtgestaltung Hof (Rebbaumuseum)-Ligerz Dorf
- 7.1 Gestaltung Hof (Rebbaumuseum) und Chalchofelänti
- 7.2 Gestaltung Ligerz Dorf mit Bahnhofplatz und Lariau-Länti
- 7.3 Gestaltung Flanier- und Grünzone mit Chäser-, Chrütz- und Wirtshuslänti²
- 8 Neue Verbindung Strandweg-Dorfgasse (ca. Höhe Hortinslänti)
- 9 Neu öffentliche Nutzung La Baume
- 10 Neue ökologische Vernetzungsachse See – Rebhang Ost³
- 11 Verbesserung private Erschliessungen Bipschal und Velowegführung
- 12 Ersatz und Aufwertung Unterführung Kleintwann

Fragebogen Teil E

MASSNAHMEN IN DER GEMEINDE TWANN-TÜSCHERZ

- 13 Verbreiterung Einbahnstrecke Kantonsstrasse Kleintwann für Veloweg
- 14 Vorarbeiten Prozesskoordination Umgebungsgestaltung Bahnhof Twann

Fragebogen Teil F

RICHTPLANKARTEN

Haben Sie Bemerkungen oder Anliegen zu den Richtplankarten 1 bis 3?

Fragebogen Teil G

PROJEKT LIGERZTUNNEL DER SBB

Haben Sie Bemerkungen oder Anliegen zum Projekt Ligerztunnel der SBB?

Fragebogen Teil H

WEITERE BEMERKUNGEN

Haben Sie weitere Bemerkungen oder Anliegen?

² im Fragebogen ist zusätzlich die Bielerlänti erwähnt, welche dort fälschlicherweise als „Bierlänti“ bezeichnet wird

³ im Fragebogen war die Massnahme 10 fälschlicherweise mit „Revitalisierung ‚Terrot-Bach““ betitelt

2. ERGEBNIS DER MITWIRKUNG

2.1 AUSWERTUNG DER FRAGEBÖGEN

Quantitative Auswertung

Für die Mitwirkung wurde ein Fragebogen zur Verfügung gestellt. Ziel des Fragebogens war es, dass sich möglichst viele Personen und Organisationen zu den wichtigsten Inhalten des Richtplans äussern. 70 Mitwirkende haben den zur Verfügung gestellten Fragebogen ganz oder teilweise ausgefüllt.

Im Folgenden wird die quantitative Auswertung (Kreuzchen) der Fragebogen dargelegt und in Kapitel 2.2 zusammenfassend kommentiert.

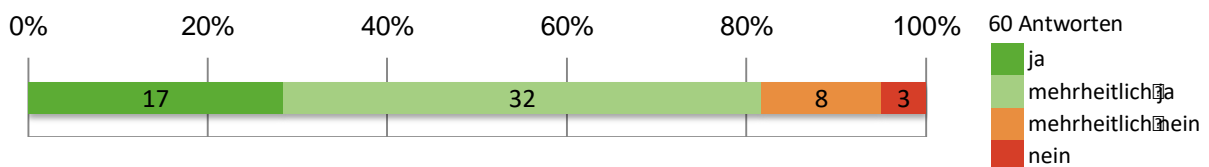
Qualitative Auswertung

Die qualitative Auswertung und Beantwortung der Fragebogen (Texte) sowie der schriftlichen Eingaben erfolgt in Kapitel 3.

Lesehilfe: Die Breiten der farbigen Balken zeigen den prozentualen Anteil der Antworten. Die Ziffern in den Balken bezeichnen die absolute Anzahl der Nennungen. Nicht alle Mitwirkenden haben alle Fragen beantwortet, weshalb das Total der Antworten zu den einzelnen Fragen unterschiedlich ist.

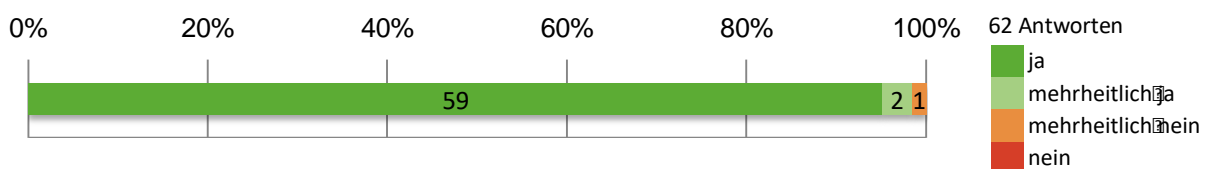
A Ausgangslage, Ziele und Umsetzung

A1 Sind Sie mit dem Beschrieb der Probleme und Handlungsschwerpunkte einverstanden?

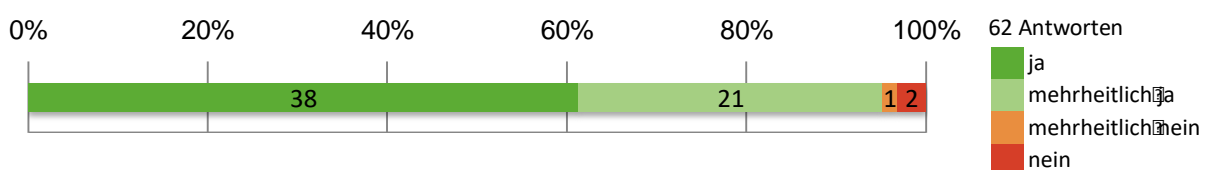


A2 Sind Sie mit den Zielen für die künftige Nutzung des Bahntrassees einverstanden?

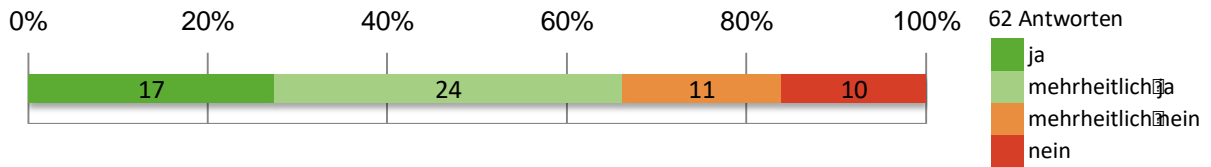
1. Erhöhung Qualität des Dorf- und Landschaftsbildes



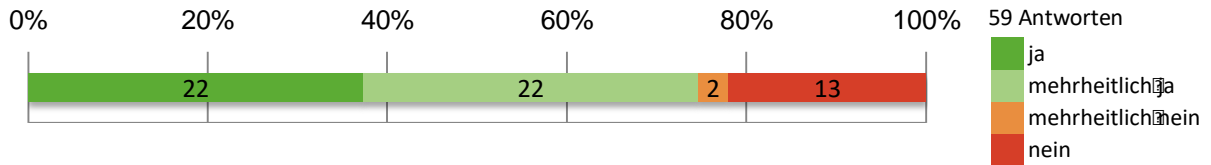
2. Querbeziehungen wiederherstellen / ermöglichen



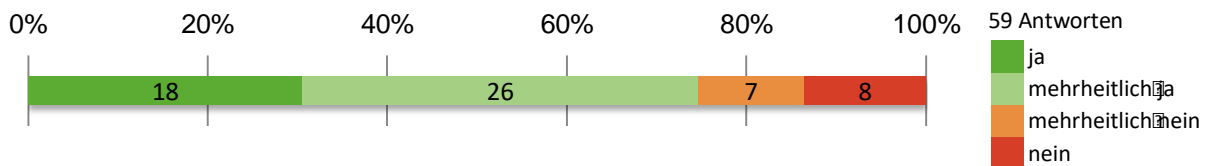
3. Wegverbindungen verbessern



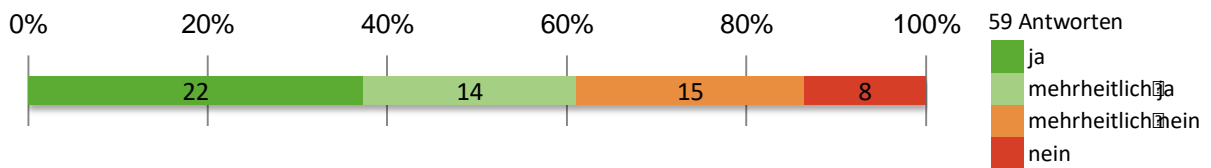
4. Ersatz der rebbaulichen Nutzung



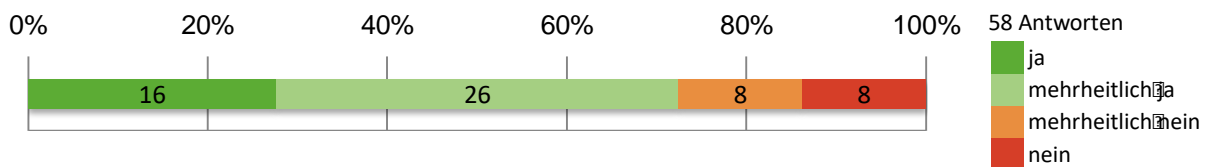
5. Förderung sanfter Tourismus / Naherholung



6. Private Nutzung ermöglichen

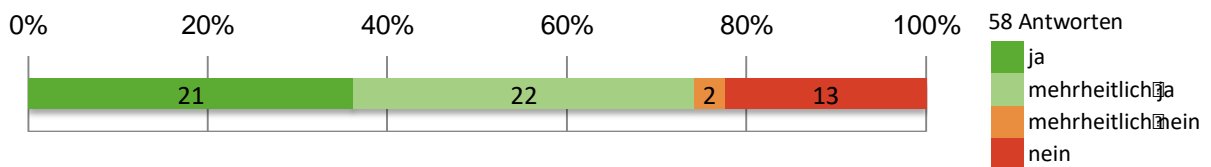


7. Parkierungssituation verbessern

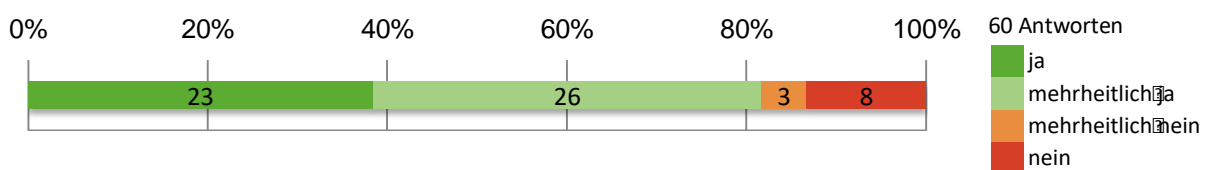


B Massnahmen für den ganzen Perimeter

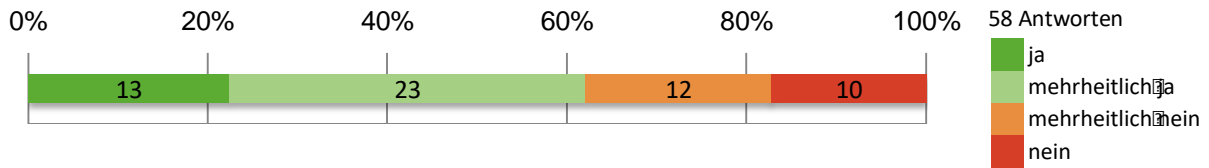
Massnahme A: Umnutzung Rebbau



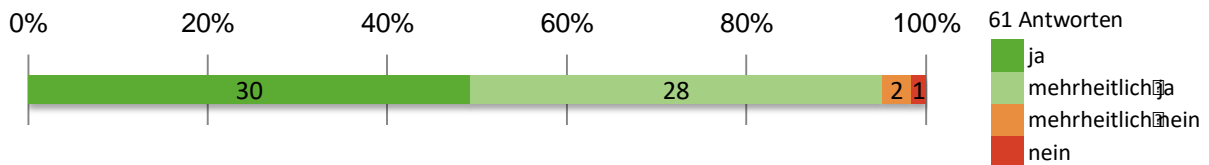
Massnahme B: Neue ökologisch wertvolle Grünräume



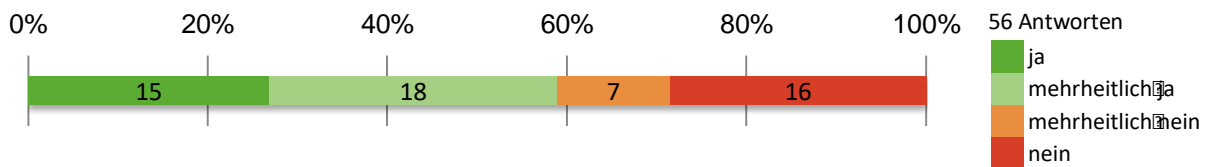
Massnahme C: Kombiniertes Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg



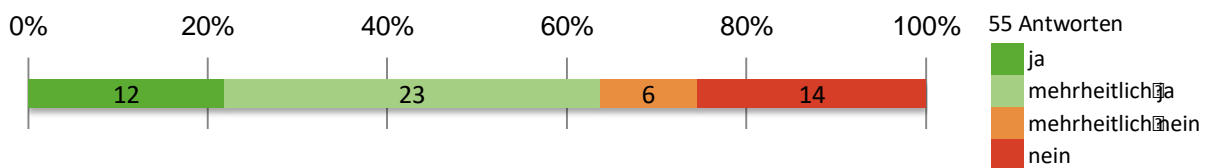
Massnahme D: Öffentlicher Verkehr / Bushaltestellen



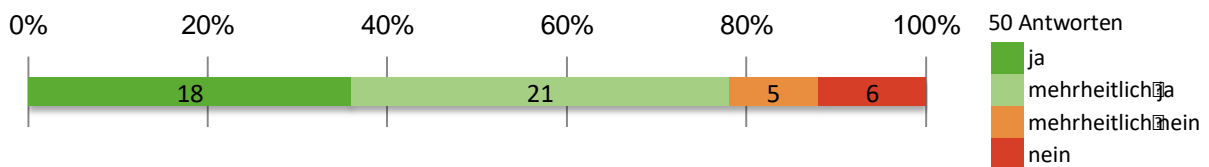
Massnahme E: Stärkung und Erweiterung touristisches Angebot



Massnahme F: Parkierung Ligerz

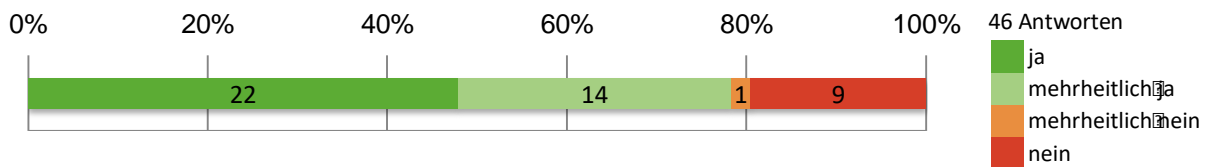


Massnahme G: Qualitätssicherung und Koordination der Umsetzung

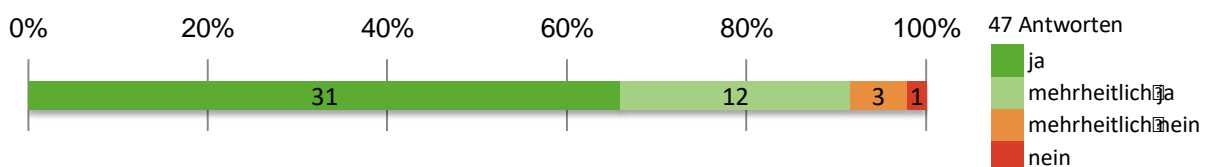


C Massnahmen in der Gemeinde La Neuveville

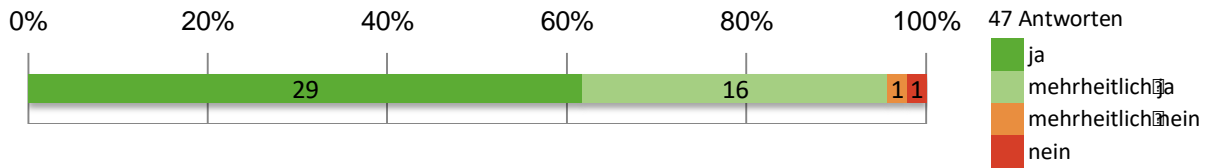
Massnahme 1: Erstellung neuer Uferweg La Neuveville (Wanderweg)



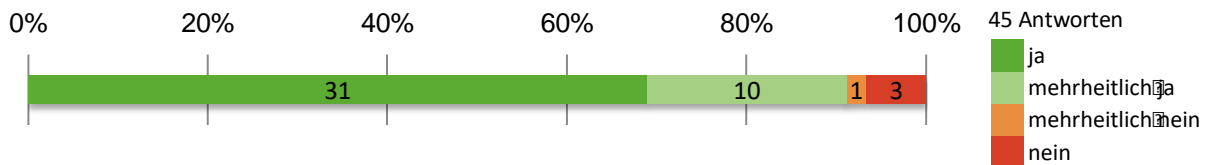
Massnahme 2: Ersatz Unterführung mit neuer Wanderwegverbindung Chemin des Marnins - Chemin de la Roche-Au-Cros



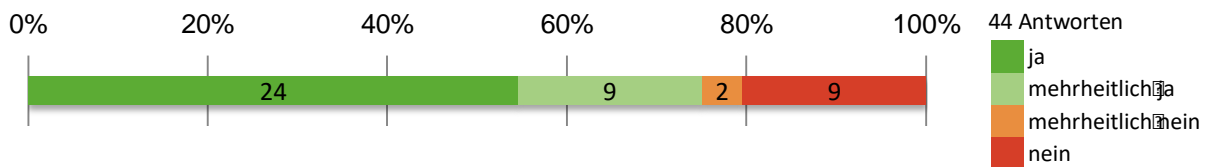
Massnahme 3: Neue ökologische Vernetzung Achse See-Rebhang West mit Revitalisierung



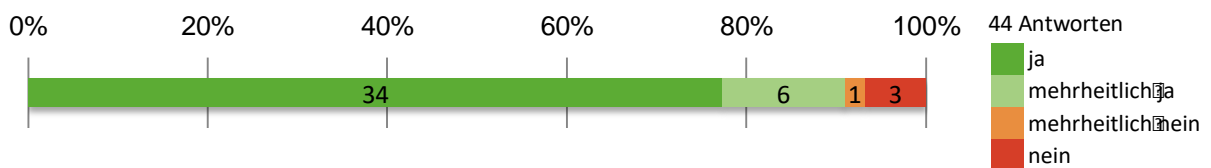
Massnahme 4: Neue Verbindung Kantonsstrasse-Chemin des Marnins



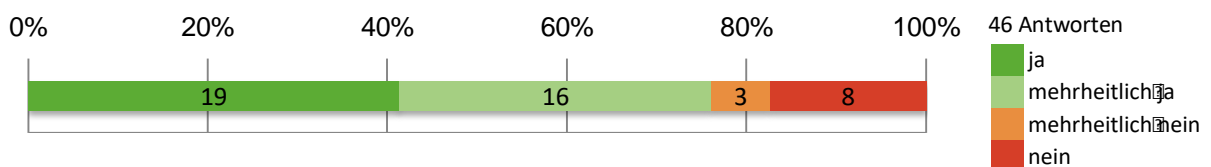
Massnahme 5: Aufwertung bestehende Park- und Spielfläche



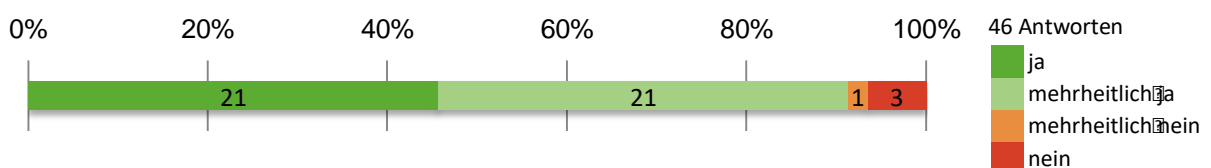
Massnahme 6: Neugestaltung Anbindung Ortszentrum Schafis-See



Massnahme 7: Gesamtgestaltung Hof (Rebbaumuseum)-Ligerz Dorf

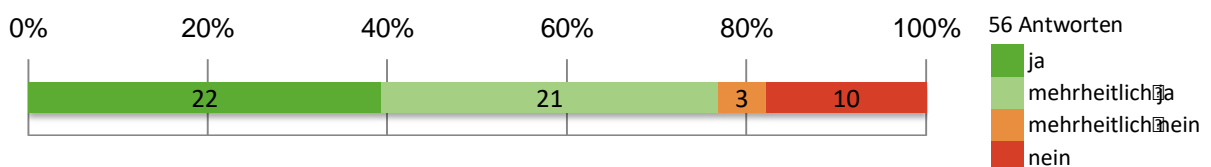


Massnahme 7.1: Gestaltung Hof (Rebbaumuseum) und Chalchofelänti

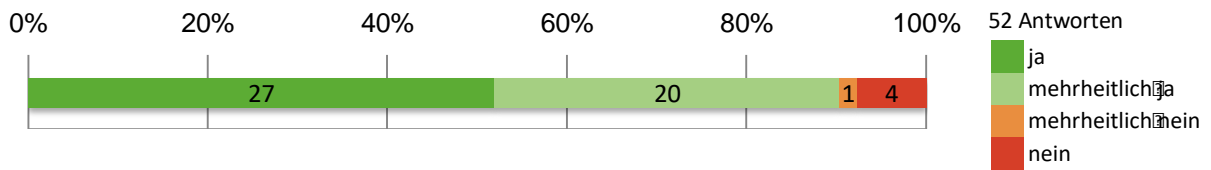


D Massnahmen in der Gemeinde Ligerz

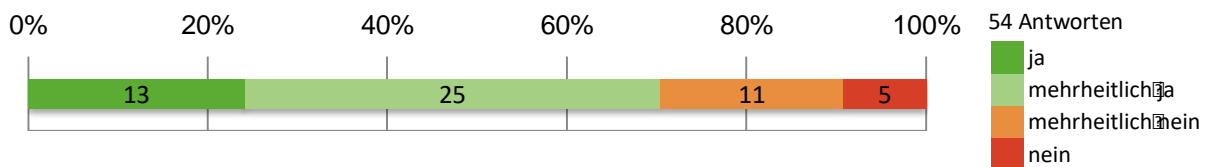
Massnahme 7: Gesamtgestaltung Hof (Rebbaumuseum)-Ligerz Dorf



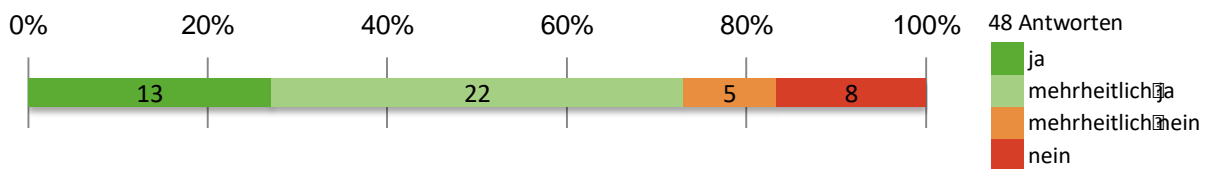
Massnahme 7.1: Gestaltung Hof (Rebbaumuseum) und Chalchofelänti



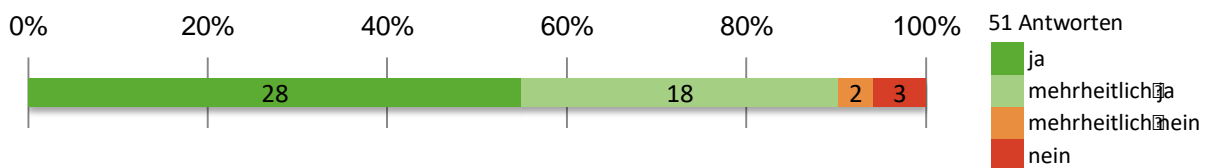
Massnahme 7.2: Gestaltung Ligerz Dorf mit Bahnhofplatz und Lariau-Länti



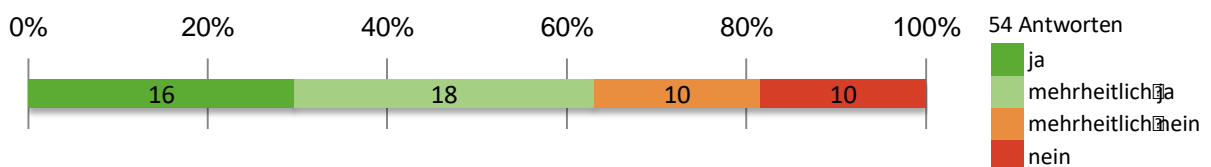
Massnahme 7.3: Gestaltung Flanier- und Grünzone mit Chäser-, Chrütz-, Wirtshus- und Bielerlänti



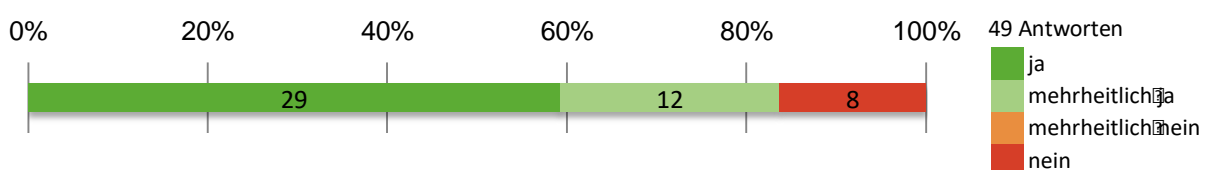
Massnahme 8: Neue Verbindung Strandweg-Dorfgasse (ca. Höhe Hortinslänti)



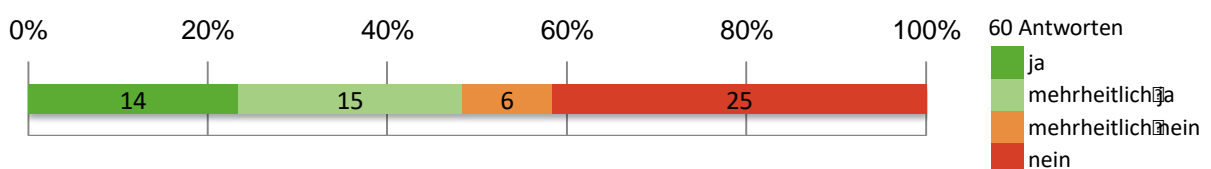
Massnahme 9: Neu öffentliche Nutzung La Baume



Massnahme 10: Neue ökologische Vernetzungsachse See – Rebenhang Ost⁴

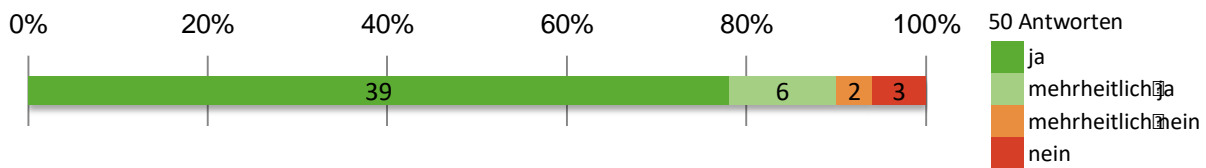


Massnahme 11: Verbesserung private Erschliessungen Bipschal und Velowegführung



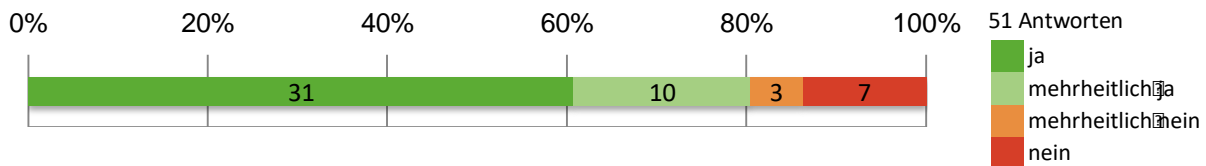
Massnahme 12: Ersatz und Aufwertung Unterführung Kleintwann

⁴ im Fragebogen war die Massnahme 10 fälschlicherweise mit „Revitalisierung „Terrot-Bach““ betitelt

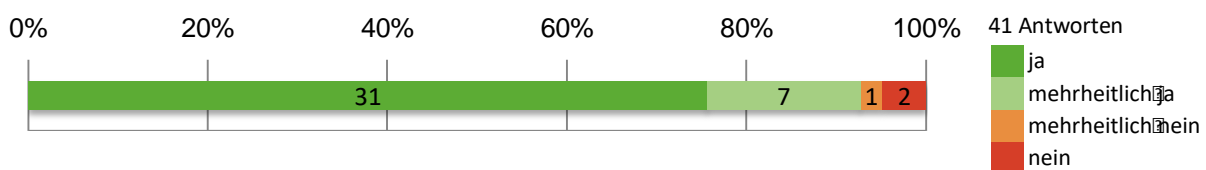


E Massnahmen in der Gemeinde Twann-Tüscherz

Massnahme 13: Verbreiterung Einbahnstrecke Kantonsstrasse Kleintwann für Veloweg



Massnahme 14: Vorarbeiten Prozesskoordination Umgebungsgestaltung Bahnhof Twann



2.2 WÜRDIGUNG DER EINGABEN

Breite Zustimmung zum Richtplan

Die Auswertung der Fragebogen zeigt, dass die Stossrichtung des Richtplans in der Mitwirkung breit unterstützt wurde. Mit einer Ausnahme wurden alle 34 Fragen von einer Mehrheit der Mitwirkenden positiv beurteilt. 80% der Fragen wurden von mehr als zwei Drittel der Mitwirkenden positiv beantwortet.

Als einzige Massnahme wird die Veloführung in Bipschal (Massnahme Nr. 11) von einer knappen Mehrheit der Mitwirkenden negativ beantwortet. Die direkt betroffenen Anwohner/innen lehnen die Massnahme klar ab, während verschiedene Organisationen und nicht ortsansässige Personen der Massnahme zustimmen.

Schwerpunkte der Eingaben

Folgende Themen und Anliegen wurden in der Mitwirkung mehrfach angesprochen:

- Die Bedürfnisse der Bevölkerung und des Gewerbes seien stärker zu berücksichtigen.
- Umfang und Eignung der für den Rebbau vorgesehenen Flächen wurden zum Teil in Frage gestellt.
- Die Schaffung neuer Grünräume wurde kontrovers beurteilt.
- Die Kombination von Bewirtschaftungs-, Erschliessungs-, Fuss- und Velowegen wurde kontrovers beurteilt.
- Die vorgeschlagene Velowegführung durch Bipschal wurde von den Anwohnern abgelehnt.
- Ein Abschnitt des neuen Uferwegs in La Neuveville wurde von den Anwohnern abgelehnt.
- Es wurde eine Busverbindung zwischen Twann und La Neuveville sowie der Verzicht auf einen Buswendeplatz in Ligerz verlangt.

- Bedarf, Angebot und Anordnung von Parkplätzen (v.a. in Ligerz) wurden kontrovers beurteilt.
- Die Förderung des Tourismus wurde kontrovers beurteilt.
- Die Verlässlichkeit und Verbindlichkeit der Angaben zu Kosten und Kostenteiler wurde bemängelt.

Folgerungen

Anhand der Antworten zu den Fragebogen und den zahlreichen Bemerkungen und Beilagen konnten sich die Gemeinderäte La Neuveville, Ligerz und Twann-Tüscherz ein Bild über die Anliegen der Mitwirkenden machen. Sie stellen fest, dass die Ziele und Massnahmen des Richtplans breit unterstützt werden.

Die Gemeinderäte sind sich bewusst, dass die 88 Mitwirkenden nicht repräsentativ für die gesamte Bevölkerung sind. Die zahlreichen, teils ausführlichen Eingaben werden dennoch als tauglicher Indikator bewertet.

Es ist den Gemeinderäten ein wichtiges Anliegen, die Bevölkerung auch in den nachfolgenden Planungsschritten einzubeziehen.

Verschiedene Inhalte des Richtplans wurden aufgrund der Mitwirkungseingaben noch einmal überprüft. In acht Themenbereichen haben die Gemeinderäte Änderungen am Richtplan beschlossen (siehe Kapitel 2.3).

Viele Bemerkungen, Anliegen und Vorschläge in den Mitwirkungseingaben betreffen die spätere Umsetzung der Massnahmen. Sie werden im vorliegenden Mitwirkungsbericht dokumentiert und können in den nachfolgenden Planungsschritten eingebracht werden.

2.3 ANPASSUNG DES RICHTPLANS

Anpassung aufgrund der Mitwirkung

Die Änderungen werden nachfolgend zusammengefasst. Redaktionelle Korrekturen, Detailanpassungen und Berichtigungen sind nicht aufgeführt.

1 Rebbau

Kernaussagen aus der Mitwirkung	Umsetzung im Richtplan	Betrifft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ersatzflächen nur dort, wo betrieblich geeignet ▪ Keine Konflikte zwischen Bewirtschaftung und Anwohnern/Touristen schaffen (Spritzen, Mähen etc.) ▪ Bedenken wegen Gewässerschutz ▪ Flächen sollen auch für Infrastruktur genutzt werden können (Produktion, Lager, Vermarktung) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Flächen für den Rebbau werden überprüft. Auf offensichtlich ungeeignete Flächen wird verzichtet. ▪ An geeigneten Orten sollen auch Infrastrukturen für den Rebbau möglich sein (Produktion, Lager, Vermarktung etc.). Die Machbarkeit und Bewilligungsfähigkeit ist in den nachfolgenden Planungsschritten zu klären. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Richtplankarte ▪ Bericht: Entwicklungsziele ▪ Massnahmen A, 7, 11

2 Grünräume

Kernaussagen aus der Mitwirkung	Umsetzung	Betrifft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nutzung/Pflege durch Bevölkerung ermöglichen ▪ mit geringem Aufwand zu unterhalten ▪ Begrenzungsmauern entlang Strasse öffnen (Zugang zu Liegenschaften, Öffnung zum See, Durchlass für Tiere) ▪ Keine Sichtbehinderung durch Bäume 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ In Siedlungsnähe sollen die Grünräume auch durch die Bevölkerung genutzt werden können (Sitzplätze, Feuerstelle, Naturerlebnis etc.). ▪ Der Umgang mit den Begrenzungsmauern ist in den nachfolgenden Planungsschritten zu klären. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht: Entwicklungsziele ▪ Massnahme B

3 Velowegführung Bipschal

Kernaussagen aus der Mitwirkung	Umsetzung	Betrifft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Führung des Velowegs durch Bipschal wird von den Anwohnern abgelehnt. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Führung des Velowegs über das Bahntrasse (nördlich Bipschal) ▪ Der Fussweg durch Bipschal bleibt bestehen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht ▪ Richtplankarte ▪ Massnahme 11 und C

4 Neuer Uferweg La Neuveville

Kernaussagen aus der Mitwirkung	Umsetzung	Betrifft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ein einzelner Abschnitt des Uferwegs wird von den Anstössern z.T. abgelehnt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Anpassung der Wegführung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht ▪ Richtplankarte ▪ Massnahme 1

5 Öffentlicher Verkehr / Bushaltestellen

Kernaussagen aus der Mitwirkung	Umsetzung	Betrifft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Durchgehende Busverbindung Twann-La Neuveville mit Anbindung vinifuni ▪ Haltestellen Schafis, Ligerz, Bipschal ▪ Kein Buswendeplatz am Bahnhof Ligerz (Wendemöglichkeit über Kreisel Schafis) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Text wird entsprechend ergänzt. ▪ Die Anliegen können jedoch erst im Rahmen der Erarbeitung des Buskonzepts abschliessend behandelt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht ▪ Massnahme D

6 Stärkung und Erweiterung touristischer Angebote

Kernaussagen aus der Mitwirkung	Umsetzung	Betrifft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kein zusätzlicher Tourismus ▪ Tourismus im Zusammenhang mit Gewerbe und Rebbau ▪ Keine Infrastruktur nur für Touristen ▪ Sanfter/nachhaltiger Tourismus ▪ Massnahme muss konkretisiert werden 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Der Text wird in folgendem Sinne ergänzt und präzisiert: Die Massnahme zielt nicht auf touristische Infrastruktur, sondern auf die Vermarktung/Inwertsetzung der bestehenden Qualitäten (Landschaft, Dörfer, Rebbau, See), die durch den Rückbau des Bahntrassees und dessen Nachnutzung gestärkt werden. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Massnahme E

7 Partizipation / Einbezug der Bevölkerung

Kernaussagen aus der Mitwirkung	Umsetzung	Betrifft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Bedürfnisse der Bevölkerung und des Gewerbes sind besser zu berücksichtigen ▪ Die Weiterbearbeitung muss unter Einbezug der Bevölkerung/des Gewerbes erfolgen 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Das Anliegen wird unterstützt. Der Text wird entsprechend ergänzt und präzisiert. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht ▪ Massnahmen 6, 7, 9, 11, evtl. weitere

8 Kosten und Kostenteiler

Kernaussagen aus der Mitwirkung	Umsetzung	Betrifft
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kosten und Kostenteiler sind provisorische Aussagen und können nicht im Richtplan festgelegt werden. ▪ Die finanziellen Auswirkungen für die Gemeinden sind abhängig von den anderen Finanzierungsquellen und noch unklar. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Die groben Kostenschätzungen müssen in den nächsten Planungsschritten überprüft und präzisiert werden. ▪ Zu Finanzierung und Kostenteiler sind weitere Abklärungen nötig. Dazu wird ein separater Bericht erstellt. ▪ Dort wo die Kostenbeteiligung der SBB bereits feststeht, wird dies in den Massnahmenblättern festgehalten. 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bericht ▪ Massnahmenkatalog ▪ Massnahmen A, B, C1, C3 (evtl.), C7, 3, 4, 10, 13 und 14

2.4 WEITERES VORGEHEN

Bereinigung nach der Mitwirkung Die öffentliche Mitwirkung zum Richtplan Nachnutzung SBB-Trasse ist mit Vorlage dieses Berichtes abgeschlossen. Der Richtplan wurde gemäss Kapitel 2.3 angepasst.

Im Februar 2018 verabschieden die Gemeinderäte La Neuveville, Ligerz und Twann-Tüscherz den Richtplan zuhanden der kantonalen Vorprüfung.

Vorprüfung und Genehmigung Nach der Vorprüfung durch die kantonalen Ämter wird der Richtplan gegebenenfalls überarbeitet.

Da der Richtplan nicht grundeigentümerverbindlich ist, erfolgt keine öffentliche Auflage. Die Gemeinderäte La Neuveville, Ligerz und Twann-Tüscherz werden den Richtplan voraussichtlich im Herbst 2018 beschliessen. Nach der Genehmigung durch den Kanton tritt der Richtplan in Kraft.

Umsetzung Anschliessend ist es an den Gemeinden, die Umsetzung der Massnahmen des Richtplans in Angriff zu nehmen.

3. ÜBERSICHT DER MITWIRKUNGSEINGABEN

Gemeinden:

La Neuveville: Eingabe Nr. 66

Ligerz: Eingabe Nr. 28

Biel: Eingabe Nr. 81

Institutionen/Verwaltung:

Bundesamt für Verkehr: Eingabe Nr. 72

Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination: Eingabe Nr. 45

Kanton Bern, Tiefbauamt: Eingabe Nr. 87

aare seeland mobil: Eingabe Nr. 21

SBB: 88

Organisationen:

Bipschal-Leist: Eingabe Nr. 74

Chly-Twanner Leist: Eingabe Nr. 27

SP Twann-Tüscherz: Eingabe Nr. 22

Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois: Eingabe Nr. 54

VCS Regionalgruppe Biel: Eingabe Nr. 70

Pro Natura Seeland: Eingabe Nr. 61

Berner Heimatschutz: Eingabe Nr. 73

Netzwerk Bielersee: Eingabe Nr. 83

Private:

La Neuveville: Eingaben Nrn. 10, 19, 20, 49, 79, 85

Schafis: Eingaben Nrn. 2, 9, 16, 31, 59, 69

Ligerz: Eingaben Nrn. 3, 5, 8, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 23, 24, 25, 26, 29, 32, 33, 36, 38, 39, 40, 41, 42, 44, 46, 47, 51, 53, 55, 56, 57, 58, 62, 63, 64, 65, 67, 75, 80, 82, 86

Bipschal: Eingaben Nrn. 1, 6, 7, 18, 30, 34, 35, 37, 43, 50

Kleintwann: Eingaben Nrn. 4, 48, 71, 78

Twann: Eingaben Nrn. 68, 76

Weitere: Eingaben Nrn. 52, 60, 77, 84

Eingabe-Nr.	Absender	Verfasser	Kategorie	Ort	Eingabe als Fragebogen
1	Elfy Hänny		Private	Bipschal	
2	Weingut Schlössli	Fabian Teutsch-Marugg	Private	Schafis	
3	Berchtold-Fornallaz Catherine+Johannes		Private	Ligerz	
4	Baumgartner-Bitter Annette		Private	Kleintwann	
5	Beat Fahrni		Private	Ligerz	x
6	Carmen Gomez		Private	Bipschal	
7	Alfred Martin		Private	Bipschal	
8	Bruno und Manuela Flückiger		Private	Ligerz	x
9	Matthias und Christiane Grimm-Angelrath		Private	Schafis	x
10	Christoph Geiger		Private	La Neuveville	
11	Cyrill Gerber		Private	Ligerz	x
12	Daniel Ryhiner		Private	Ligerz	
13	Esther Schmucki		Private	Ligerz	
14	Erich Andrey		Private	Ligerz	x
15	Gruppe Erhalt altes Pumphaus	Andreas Fiechter	Private	Ligerz	x
16	Schütz Franziska		Private	Schafis	x
17	Gabriel Andrey	Gabriel Andrey	Private	Ligerz	x
18	Gertrud Hemmi		Private	Bipschal	
19	Corinne Grossenbacher		Private	La Neuveville	
20	Jean-Jacques Grossenbacher		Private	La Neuveville	x
21	Aare Seeland mobil AG	Heinrich Matter	Institution/Verwaltung	Langenthal	x
22	SP Twann-Tüscherz-Ligerz		Organisation	Twann	x
23	Andrey's Ligerz GmbH	Silvan Andrey	Private	Ligerz	x
24	Brennerei + Weinbau Sali Hazeray	Sali Hazeray	Private	Ligerz	
25	Bioweinbau	Martin Bruno	Private	Ligerz	
26	Barbara Gredinger		Private	Ligerz	x
27	Chly-Twanner-Leist		Organisation	Kleintwann	

Eingabe-Nr.	Absender	Verfasser	Kategorie	Ort	Eingabe als Fragebogen
28	Einwohnergemeinde Ligerz	Begleitgruppe (Gemeinderat und Vertreter Kommissionen)	Gemeinde	Ligerz	x
29	Werner Schweizer		Private	Ligerz	
30	Susanne Frey Schmid		Private	Bipschal	
31	Vera und Willy Tiersbier		Private	Schafis	
32	Isabelle Clerc		Private	Ligerz	
33	Dolores und Jean-Francois Perrot		Private	Ligerz	
34	Jürg und Christine Kaufmann		Private	Bipschal	x
35	Christa Frey		Private	Bipschal	
36	Katharina Andrey		Private	Ligerz	x
37	Lucia Grob		Private	Bipschal	
38	Lucy-Lee Gredinger		Private	Ligerz	x
39	Marchiena Louis Javet		Private	Ligerz	x
40	Marco Ammon		Private	Ligerz	x
41	Marcel Aeschlimann		Private	Ligerz	x
42	Greti und Marcel Martin		Private	Ligerz	
43	Marianne Favre Moreillon		Private	Ligerz	
44	Michael Clerc		Private	Ligerz	
45	Kanton Bern, Amt für öffentlichen Verkehr und Verkehrskoordination AÖV		Institution/Verwaltung	Bern	x
46	Andreas Gredinger		Private	Ligerz	x
47	Beat Wernli		Private	Ligerz	x
48	Peter Schär		Private	Kleintwann	
49	Rodolphe Baumann		Private	La Neuveville	
50	Renate Frey		Private	Bipschal	
51	Robert Schwarz		Private	Ligerz	x
52	Ruedi Frey und Eleniana Petitjean		Private	Biel	x

Eingabe-Nr.	Absender	Verfasser	Kategorie	Ort	Eingabe als Fragebogen
53	Regula Schwarz		Private	Ligerz	x
54	Pro Velo Biel/Bienne-Seeland-Jura bernois	Hanspeter Schlegel	Organisation	Biel	x
55	Sonja Marti		Private	Ligerz	x
56	Stefan und Heidi Pfister-Lüdi		Private	Ligerz	
57	Anna Ryhiner		Private	Ligerz	
58	Nicki Thomas Spöcker		Private	Ligerz	x
59	Tamara Michel		Private	Schafis	
60	Toni Martin		Private	Ligerz	
61	Pro Natura Seeland	Ueli Hermann	Organisation	Tschugg	x
62	Ueli Wolf		Private	Ligerz	x
63	Ulrich Berger		Private	Ligerz	x
64	Vera Spöcker		Private	Ligerz	x
65	Geschwister Andrey		Private	Ligerz	x
66	Municipalité de La Neuveville	Conseil municipal	Gemeinde	La Neuveville	x
67	Anita Beyeler		Private	Ligerz	x
68	Anne-Käthi Zweidler		Private	Twann	x
69	Marianne Jenzer		Private	Schafis	
70	VCS Regionalgruppe Biel	Mario Nobs	Organisation	Biel	x
71	Annelise Werren		Private	Kleintwann	x
72	Bundesamt für Verkehr	Thomas Berner	Institution/Verwaltung	Bern	x
73	Berner Heimatschutz		Organisation	Bern	x
74	Bipschal-Leist (32 Mitunterzeichnende)	Philipp Cathrein (Präsident)	Organisation	Bipschal	x
75	C. Fiedler		Private	Ligerz	x
76	Franziska und Simon Krebs		Private	Twann	x
77	Julien Kurt		Private	Pieterlen	x
78	Peter Meier-Apolloni		Private	Kleintwann	x
79	Stiftung Rebbaumuseum Hof		Private	Ligerz	x

Eingabe-Nr.	Absender	Verfasser	Kategorie	Ort	Eingabe als Fragebogen
80	Reinhard Römer		Private	Ligerz	x
81	Stadt Biel	Gemeinderat	Gemeinde	Biel	x
82	Ursula Mühlethaler und Edith Suter		Private	Ligerz	x
83	Netzwerk Bielersee	Adrian Jakob, Urs Luedi	Organisation	Biel	x
84	Walter Rey		Private	Ligerz	x
85	Ko et Isabelle Uiterwaal-Grossenbacher		Private	La Neuveville	x
86	Bettina Gilgen		Private	Ligerz	x
87	Kanton Bern, Tiefbauamt	Oliver Dreyer	Institution/Verwaltung	Bern	
88	SBB	Isabelle Patout, Cindy Tabozzi	Institution/Verwaltung	Lausanne	

4. AUSWERTUNG DES FRAGEBOGENS

Aufbau der Auswertung	In den Tabellen auf den folgenden Seiten sind die Mitwirkungseingaben je Frage (gemäss Fragebogen) zusammengetragen. Die Überschriften der Unterkapitel 4.1 – 4.8 entsprechen den jeweiligen Teilen des Fragebogens.	
Erläuterungen zu den Antwort-Spalten	„Kenntnisnahme“:	Der Inhalt dieser Eingabe wird zur Kenntnis genommen (keine konkrete Weiterbearbeitung)
	„Berücksichtigt“:	Die Eingabe wird berücksichtigt, der Richtplan respektive die betroffene Massnahme wird entsprechend angepasst
	„Nicht berücksichtigt“:	Das Anliegen kann nicht berücksichtigt werden. In der Spalte „Bemerkungen/Antwort“ ist der Grund dafür näher erläutert.
	„Nachfolgende Planungen“:	Die Eingabe betrifft ein Anliegen, das nicht im Rahmen des Richtplans geregelt werden kann. Insbesondere können Vorschläge zur konkreten Umsetzung von Massnahmen erst in den weiteren Planungsphasen geprüft werden.
	„Im RP enthalten“:	Das Anliegen war im Mitwirkungsexemplar des Richtplans respektive in den Massnahmen bereits vergleichbar/genügend enthalten.
	„Betrifft SBB-Projekt“:	Die Eingabe bezieht sich auf das SBB-Projekt, welches im Richtplan lediglich als Hinweis dargestellt ist. Der Richtplan enthält keine rechtswirksamen Inhalte für die Ausgestaltung des SBB-Projekts (Linienführung, Standort der Tunnelportale etc.).
	„vgl. Antwort Nr.“:	Für thematisch ähnliche Eingaben werden die Notizen in der Spalte „Bemerkungen/Antwort“ nicht wiederholt. In diesen Fällen wird untereinander auf die jeweiligen anderen Antworten verwiesen.
	(X)	Ein in Klammern gesetztes Kreuz in einer Antwortspalte bedeutet, dass das Anliegen nur teilweise berücksichtigt, bzw. teilweise nicht berücksichtigt wird

4.1 A AUSGANGSLAGE, ZIELE UND UMSETZUNG

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
A1: SIND SIE MIT DEM BESCHREIB DER PROBLEME UND HANDLUNGSSCHWERPUNKTE EINVERSTANDEN? (BERICHT, KAPITEL 2)										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>17 32 8 3</p>										<p>60 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
AL1	5, 58	Der Rückbau eines Bahntrassees in der Schweiz ist einzigartig. Diese einmalige Gelegenheit wird nicht genutzt. Nein, sie wird durch partikuläre Interessen (Touristik, Rebbau, Langsamverkehr, etc.) einseitig sowohl im Bericht als auch im Massnahmenkatalog dargestellt. Die Dokumente berücksichtigen nicht die wahren Bedürfnisse und die wahren Probleme der Märchenlandschaft von Ligerz.	X							Der Handlungsbedarf, die Ziele und die Massnahmen des Richtplans wurden unter Einbezug von verschiedenen Interessengruppen erarbeitet. Die Stossrichtung des Richtplans wird in der Mitwirkung breit unterstützt. Leider wird in der Eingabe nicht erläutert, welche Bedürfnisse und Probleme in den Dokumenten nicht berücksichtigt werden.
AL2	9	1. Die Sträucher und Bäume zwischen Schafiser Hafen und Rebbbaumuseum Hof zwischen Uferweg und Bahntrasse sollten nach dem Rückbau so angelegt werden, dass die Anwohner auch in Parterrewohnungen wieder Sicht auf den See haben. Ansonsten müssen Ersatzorte für die Bepflanzung gefunden werden.			X					Der erwähnte Grünstreifen ist nicht Gegenstand des Richtplans.
AL3	9	2. Auf dem Strandweg (oder auf der Kantonsstrasse) sollten Glasfaserkabel für digitale Nutzung und Rohrschlüsse für eine Anbindung an die Fernheizung nach Ligerz (ist bis zum Rebbbaumuseum Hof schon angeschlossen) verlegt werden. Bitte dafür mit der Swisscom und Bruno Martin Kontakt aufnehmen.				X				Kann im Rahmen der Projektierung des Strandwegs (Massnahme C) geprüft werden.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL4	11	Essentiellement rétablir les axes habitat > lac et un maximum d'accès publics jusqu'à la rive en application de l'art. 664 al. 1CC (voie : http://rivespubliques.ch).					X			Les exigences légales en vigueur sont remplies. Wird gemäss den geltenden gesetzlichen Vorgaben erfüllt.
AL5	12	Die Anliegen der Bevölkerung sind gegenüber den Bedürfnissen des Tourismus zu wenig berücksichtigt.		X		X				Die Rückmeldungen zum Thema Tourismus sind unterschiedlich. Einerseits ist der Tourismus für Rebbau und Gewerbe eine wichtige Einnahmequelle. Der Rückbau des Bahntrassees und die Nachnutzung stärken die bereits vorhandenen touristischen Qualitäten (Landschaft, Dörfer, Rebbau, See etc.) und können Impulse für positive Entwicklungen geben (Gastronomie, Hotellerie). Der Tourismus ist auch ein wichtiges Argument für die Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr. Andererseits steigt mit dem Tourismus der Nutzungsdruck, und es können Nutzungskonflikte entstehen. Die Massnahme E zielt darauf ab, die touristische Wertschöpfung zu verbessern. Dabei wird ein sanfter (nachhaltiger) Tourismus ohne grössere Infrastrukturen und Massenveranstaltungen angestrebt, der die Bedürfnisse der ansässigen Bevölkerung, der Gäste, der Wirtschaft und der Umwelt berücksichtigt. Wie das konkret umgesetzt werden soll, ist von den Gemeinden und den touristischen Akteuren zu diskutieren (vgl. auch Antwort AL6). Der Beschrieb der Massnahme E wird entsprechend präzisiert.
AL6	14, 17, 23, 36, 63	Den Bedürfnissen der ansässigen Bevölkerung und dem Gewerbe trägt dieser Beschrieb viel zu wenig Rechnung. Der erwähnte Nutzungsdruck und die daraus entstehenden Nutzungskonflikte müssten im Vordergrund stehen. Landschaftliche und ökologische Schwerpunkte sollten nicht priorisiert werden, sie sollten in zukünftige Nutzungen flexibel integriert werden.		X		X				Der Handlungsbedarf, die Ziele und die Massnahmen des Richtplans wurden unter Einbezug der verschiedenen Interessengruppen erarbeitet. Die Stossrichtung des Richtplans wird in der Mitwirkung breit unterstützt. Das freiwerdende Bahntrassees umfasst eine begrenzte Fläche. Die rechtlichen Vorgaben (z.B. Landschafts-

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
										schutz, ökologischer Ersatz) sind einzuhalten. Der Richtplan dient dazu, die Nachnutzung des Bahntrassees gemeindeübergreifend zu koordinieren. Die im Richtplan enthaltenen Massnahmen müssen von den Gemeinden in weiteren Planungsschritten konkretisiert werden. Dabei müssen die Bedürfnisse der Bevölkerung und des Gewerbes einbezogen werden. Entsprechend soll die Partizipation in den weiteren Planungsschritten gewährleistet werden. Dies wird im Text präzisiert.
AL7	15	Es wird da immer wieder vom Erhalt der Artenvielfalt (Kleintiere, Reptilien) und ökologischer Aufwertung gesprochen. Es sollte dabei nicht vergessen werden, dass in dieser Landschaft auch noch Menschen leben deren Bedürfnisse ebenfalls berücksichtigt werden müssen.	X							Von den 24 Massnahmen des Richtplans dienen lediglich drei der ökologischen Aufwertung (B, 3 und 10). Der Handlungsbedarf und die Ziele des Richtplans wurden unter Einbezug von verschiedenen Interessengruppen erarbeitet. Die Stossrichtung wird in der Mitwirkung breit unterstützt. Leider wird in der Eingabe nicht erläutert, welche Bedürfnisse nicht berücksichtigt werden.
AL8	16	Die von ökologisch besonderer Qualität entstandenen Habitate für Kleintiere entlang des Bahntrassees sollten nach dem Rückbau so angelegt werden, dass die Anwohner auch in Parterrewohnungen wieder Sicht auf den See haben. Ansonsten sollten Ersatzstandorte gefunden werden.				X			AL2	
AL9	24	Einmaliger Rückbau, einzigartig in der Schweiz. Wichtig sind die Möglichkeiten von welchen die lokale Bevölkerung profitieren könnte.		X		X			AL6	
AL10	26	Mehr Tourismus anziehen ist nicht erwünscht. Die Schmerzgrenze ist im Sommer schon fast erreicht. Die Besucher sollen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen. Parkierung nicht ausbauen, aber die Möglichkeit für die Zukunft nicht verbauen. Variante Kombination von Spaziervelofahrer/Wanderweg bevorzugt. 4 Meter Breite ist aber übers Ziel hinausgeschossen! Querverbindung zum See erwünscht, falls dies harmonisch umgesetzt wird. Verschönerung der Plätze ebenso. Hier soll, wenn möglich Pflasterstein zum Einsatz kommen. Auf keinen Fall diesen roten Belag, der auf verschiedenen Bildern in den Publikationen ersichtlich ist.		X		X			AL5, AL13, AL21, AL27. AL61	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL11	28	Erste Priorität muss die Bevölkerung mit ihren Wünschen haben.		X		X			AL6	
AL12	28	Rebbau, mit Verarbeitung und Vermarktungsstrukturen und Gewerbe (Lagerplätze, Umschlagplätze, gewerbliche Nutzung), zum Teil auch temporär müssen auf dem frei werdenen Terrain möglich sein.		X		X				Das Anliegen wird aufgenommen. An geeigneten Orten sollen auch Infrastrukturen für den Rebbau möglich sein (Produktion, Lager, Vermarktung etc.). Die Machbarkeit und Bewilligungsfähigkeit ist in den nachfolgenden Planungsschritten zu klären. Massnahme A wird entsprechend angepasst.
AL13	28	Die Parkplatzproblematik im Dorf Ligerz, in Bipschal und Schafis muss stärker gewichtet werden.		X		X				Die Rückmeldungen zum Thema Parkierung sind unterschiedlich und bestätigen den Handlungsbedarf gemäss Beschrieb der Massnahme F. Für Ligerz und Schafis muss in einem nachfolgenden Planungsschritt das Thema Parkierung angegangen und ein Parkierungskonzept erarbeitet werden. Dabei ist der Parkplatzbedarf zu ermitteln (Einwohner, Gewerbe, Gäste) und das Parkplatzangebot im Detail zu planen (Anzahl, Standorte, Bewirtschaftung). In Bipschal ist die Parkierung Teil der Massnahme 11.
AL14	28	Die touristischen Aspekte sollen so gewichtet werden, dass die Besucher nach Ligerz kommen und hier auch Wertschöpfung generieren, und nicht nur die Gemeinde streifen.		X		X			AL5	
AL15	28	Querverbindungen: Dürfen nicht so stark ausgeprägt sein, dass sie sich nur an die Besucher richten, und die Menschen, die in Ligerz wohnen und arbeiten vergessen werden.				X				Wie es in den Zielerläuterungen vermerkt ist, sind die Querverbindungen in erster Linie für die Bewohner gedacht.
AL16	29	SBB Tunnel generell ja; allerdings ist der Radius Ausgang Westseite zu gross und bedingt viele unnötige Anpassungen und Landschaftsveränderungen. Ein etwas kleinerer Radius würde ev. die Geschwindigkeit der Züge etwas reduzieren, aber weniger Eingriffe in die bisherige Landschaft/Strassen bringen. Und dadurch das Projekt auch etwas günstiger machen. (Konkret: bestehende Geleise West bis Eingang Autotunnel bestehen lassen, engerer Radius Eingang Bahntunnel.)						X		La circulation des trains à cet endroit est prévu à 150 km/h et les CFF ne peuvent pas réduire la vitesse de cette ligne. En effet, l'OFT impose les CFF d'augmenter la vitesse entre La Neuveville et Bière dans le cadre du projet d'augmentation de la capacité. => Le rayon d'entrée ne peut donc pas être réduit. Les CFF ont déjà optimisé au maximum le projet afin de minimiser les emprises sur les terres viticoles

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL17	31	Keine Allees und hohe Bäume, die Seesicht von den Häusern muss erhalten bleiben.				X			AL2	
AL18	32	Es wäre gut, wenn die eingefassten Bäche wieder frei gelegt würden. Private Nutzungen sollten nicht vor öffentlichen Interessen gehen.					X			Wo möglich wird dies gemacht (Massnahme 3).
AL19	34	2.1. Allgemeiner Beschrieb: mehrheitlich einverstanden. Bei der koordinierten Planung der zurück gewonnenen Flächen mit den verschiedenen Anspruchsgruppen muss die Reduktion bestehender und die Vermeidung allfälliger neuer Nutzungskonflikte oberste Priorität haben.		X		X			AL6	
AL20	34	2.2.1 Landwirtschaftliche und ökologische Bedeutung: Ersatzhabitate für Kleintiere sind mit Augenmass zu schaffen. Im Rebbau sowie in privaten Gärten ist die Förderung der Population gewisser Individuen (Dachse, Marder, Biber, Schlangen) unerwünscht. Besonders Dachse und Biber haben in vergangenen Jahren bereits grosse Schäden an Bäumen, Sträuchern und Pflanzen angerichtet. Nach dem Wegfall des Bahntrasses bringt sich das ökologische Gleichgewicht von selbst in Einklang.				X				
AL21	34	2.2.3 Wegverbindungen: die Grundsatzbemerkungen in Bezug auf bestehende Mängel und die unbefriedigende heutige Situation sind absolut korrekt. Schon alleine deshalb ist es unerlässlich, dass das Fahrverbot insbesondere durch den historischen Teil Bipschal, aber auch im Teil Bipschal West bestehen bleibt. In diesem Bereich gibt es keine Möglichkeit, die Verbindungen für alle Benutzer- und Anspruchsgruppen auf einem kombinierten Weg zu vereinigen, ohne dass die heute schon unbefriedigende Situation sogar noch verschlechtert wird. 2.2.5 Private Nutzungen: insbesondere im historischen, aber auch im westlichen Teil Bipschal muss die Verbesserung der privaten Nutzung im Vordergrund stehen. Die Wiederherstellung des historischen Bezugs darf nicht zusätzliche Nachteile für die Anwohner und Liegenschaftseigentümer nach sich ziehen.		X		X				Die Wegführung in Bipschal wird geändert. Der Veloverkehr wird über das Bahntrasse (nördlich Bipschal) geführt. Der Fussweg durch den Weiler bleibt bestehen. Der Richtplan wird entsprechend angepasst. In den anderen Abschnitten wird die kombinierte Wegführung mit einer angestrebten Breite von 4 m für Fussgänger und Velofahrende beibehalten. Sie wurde weitgehend in der Mitwirkung mehrfach bestätigt. Die schnellen Velofahrenden werden wie bisher über die Kantonsstrasse geführt. Die konkrete Umsetzung der Massnahme ist im nachfolgenden Planungsschritt festzulegen.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL22	39	Es darf kein Nachteil für Behinderte, Kinder auf dem Schulweg usw. entstehen! Rebbau, Gewerbe und Private brauchen auch temporär mehr Lagerplätze, Umschlagplätze, Parkplätze müssten auf dem frei werdenden Terrain möglich sein. Querverbindungen dürfen nicht so ausgeprägt sein, dass nur an Besucher, nicht aber an die Einheimischen gedacht wird.							AL12	Dies ist im nachfolgenden Planungsschritt sicherzustellen.
AL23	40	Der Nutzen für die Zukunft dieses "Jahrhundert-Projekts" ist in jedem Fall höher zu Werten als der Schutz und die Erhaltung historischer Werte. Dies entspricht auch in historischem Sinne der Vorgehensweise bei den letzten Grossprojekten vor gut 100 Jahren.	X						AL6	
AL24	41	Grundsätzlich ist das Konzept sehr durchdacht! Anbindung des Dorfes an den See vom Osten her über die Hortinsländte muss verbessert werden! Siehe Plan A2 Historischer Verlauf der Ufermauern.					X			
AL25	42	Wo möglich, Trennung des Veloverkehrs und der Fussgänger! Sowie Parkplätze schaffen und die private und gewerbliche Nutzung ermöglichen.							AL21, AL13, AL12	
AL26	44	Es soll auf die ökologische Aufwertung Wert gelegt werden. Eingedolte Bachverläufe wieder freizulegen, fände ich sehr sinnvoll. Generell finde ich es wichtig, die Rebfläche durch die Nachnutzung effektiv mindestens beizubehalten und keinesfalls zu verkleinern.				X	X		AL18	Die vorgesehenen neuen Rebflächen auf dem Bahntrasse sind insgesamt grösser als die Rebflächen, die durch den Bau des Ligerztunnels wegfallen.
AL27	46	Es braucht nicht grundsätzlich mehr Tourismus in Ligerz. Das Dorf ist schon jetzt gut erschlossen. Von 4 Meter breiten Fahrradwegen ist abzusehen (zu breit), wie auch der Erweiterung des Angebots von zusätzlichen Parkfeldern. (Der Autoverkehr wird gemäss Zukunftsforschern in den nächsten 20-30 Jahren massiv abnehmen). Wegverbindungen zum See sind zu begrüssen, wie auch die Aufwertung von Plätzen.							AL5, AL13	Eine Wegbreite von 4m ist nötig für ein sicheres Kreuzen bzw. Überholen.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL28	47	Priorität darf nicht die Förderung des Tourismus haben. Es geht m. E. primär um Förderung der Wohnqualität der AnwohnerInnen. Damit geht die Förderung des Langsamverkehrs einher. Ein Schwerpunkt für Ligerz: Parkkonzept - die freiwerdende Gleisfläche ist nicht für Parkplätze zu verwenden.		X		X			AL5 AL13	
AL29	48	Der Tourismus muss nicht aufgewertet werden! Schon gar nicht durch zusätzliche Fahrwege (Velo, E-Bike) und Parkplätze. Im Vordergrund soll der Weinbau, das hiesige Gewerbe stehen							AL12, AL5, AL21	
AL30	51	Reben problematisch. Für Tourismus fehlt Infrastruktur (fehlende Einkaufsmöglichkeiten, Hotels, Restaurants, Parkplätze, etc.)		X		X			AL33 AL5	
AL31	53	Nutzung als Ersatz Rebbaubau problematisch, Gewässerschutzproblematik (Abstände zum See) Für zuviel Tourismus fehlt generell Infrastruktur (Übernachtung, Läden, Parkplätze)							AL33 AL5	Die Vorschriften zum Gewässerschutz sind einzuhalten.
AL32	55	Grundsätzlich einverstanden und dankbar um die Mithilfe, Planung und Unterstützung von erfahrenen und kompetenten Partnern. Allerdings müssen in erster Linie die Bedürfnisse der betroffenen Dörfer wahrgenommen sowie die Möglichkeit geschaffen werden, entsprechende Massnahmen umsetzen zu können. Die Region ist bereits hochgradig in Inventaren kategorisiert und in allen möglichen Bereichen geschützt. Bis zu einem gewissen Masse ist dies wünschenswert und akzeptabel. Allerdings wird dadurch der Handelsspielraum der hiesigen Bevölkerung massiv eingeschränkt. Dies ist nicht nur eine private Angelegenheit, sondern beeinflusst auch gesellschaftliche Aspekte stark, da die Entfaltung im öffentlichen Bereich sowie des Gewerbes äusserst eingeschränkt ist. Die externe Einflussnahme auf die Region ist enorm und wird in der Bevölkerung oft als "Diktatur" wahrgenommen (etwas salopp ausgedrückt: Menschen die nicht hier wohnen bestimmen wo es langgeht und wie sich die hiesige Bevölkerung zu entwickeln und zu leben hat). Die "Jahrhundert-Chance" SBB-Trasse soll daher einen direkten Mehrwert für die Dorfbevölkerung in verschiedenen Belangen darstellen, ist sie wohl tatsächlich für lange Jahrzehnte die einzige Chance, eine räumliche Verbesserung zu erlangen. Ansonsten ist die Gefahr gross, dass Ligerz zu einem lebendigen Museum wird. Für den Tourismus und auswärtige Besucher ist die Region ebenfalls nur mit einer gewissen Produktivität interessant. Und insbesondere die Rebenschutzzone benötigt einen zeitgemässen wirtschaftlichen Hintergrund,		X		X			AL6, AL12	Die Aussagen entsprechen der Stossrichtung des Richtplans. Vgl. auch Präzisierungen gemäss Antworten AL6 und AL12.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
		damit der Erhalt der Landschaft garantiert werden kann. Eingebettet zwischen See und Jura, gibt es nur sehr beschränkte Möglichkeiten zur Entfaltung; Platz ist daher sehr gefragt und rares Gut. Dem muss bei der Nachnutzung des Trassees unbedingt eine hohe Aufmerksamkeit eingeräumt werden.								
AL33	56	Rebbau macht nur Sinn ausserhalb der Dorfkerne.		X						Die Rebflächen in Nähe der Dorfkerne werden noch einmal überprüft.
AL34	57	Es soll vor allem der Bevölkerung von Ligerz bessergehen. Mehr Tourismus nicht erwünscht.		X		X	X		AL6, AL5	
AL35	61	Der Erhalt der ökologischen Grünräume soll nicht nur "mitgedacht" werden, sondern explizit als Entwicklungsziel aufgeführt werden. Entweder als eigenständiges Ziel, oder mindestens im Titel des ersten Zieles (Erhöhung Qualität des Dorf- und Landschaftsbildes, Kapitel 3.2.1) Entsprechend ist auch die Gewichtung der Massnahmen zu überarbeiten. Wir sind der Meinung, dass die ökologischen Massnahmen über die, im Zusammenhang mit dem Tunnelbau, geforderten Ersatzmassnahmen hinausgehen sollten. Von der Win-Win-Situation des Trassee-Rückbaus sollen alle Beteiligten profitieren können.					X			Durch die Massnahmen B, 3 und 10 werden mehr ökologische Grünräume als heute vorhanden geschaffen. Zudem werden insbesondere die Längsvernetzung und das Erstellen von Kleinstrukturen explizit erwähnt.
AL36	62	Die Situation der Einbahnstrecke mit Lichtsignalanlage am Ostanschluss der Gemeinde Ligerz an die A5 wird zu wenig gewichtet. Die Verschiebung des SBB-Trassees Richtung Süden muss unbedingt die bereits langjährige Notsituation lösen und einen Vollanschluss der Gemeinde Ligerz ermöglichen.			X					<p>Eine Verbreiterung der Einbahnstrecke auf zwei Fahrspuren ist aus Platzgründen erst im Zusammenhang mit dem Bau des A5 Twanntunnels und dem Rückbau der A5 möglich. Durch die Verlegung des Bahntrassees kann immerhin eine separate Velospur eingerichtet werden. Dadurch wird der Autoverkehr auf der Einbahnstrecke weniger behindert. In der Massnahme 13 wurde ergänzt, dass die Steuerung der Lichtsignalanlage nach Wegfall des Veloverkehrs optimiert werden muss (Verkürzung der Schaltperioden durch Wegfall der Velofahrenden und damit Verkürzung der Wartezeiten).</p> <p>Il n'est pas possible pour le moment d'élargir la rampe avec les feux de circulation en sens inverse sur deux voies, faute d'espace. C'est à peine assez pour une piste cyclable. Le contournement de Twann enlèvera le pas-</p>

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
										sage souterrain, la rampe et les feux de circulation (à partir de 2030). Le plan directeur est coordonné avec ce projet.
AL37	65	Der Eintrag "linkes Bielerseeufer" im Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler kommt nicht von ungefähr. Es sind nicht zuletzt die Bewohner dieser Region, welche in der Vergangenheit mit Weitsicht und Sorgfalt, z.T. mit massiven persönlichen Einschränkungen, zum Erhalt dieses Kulturgutes beigetragen haben. Diese Bewohner und deren aktuelle Lebenssituation gehen im Bericht weitgehend vergessen. Wir leben im 21. Jahrhundert und können uns der weltlichen Entwicklung nicht entziehen.	X						AL6	Leider wird in der Eingabe nicht erläutert, welche Aspekte im Bericht vergessen wurden.
AL38	70	Der Wegfall des Regionalzugshaltes in Ligerz muss mit einer Busverbindung Twann - La Neuveville und zurück ersetzt werden. Für Reisende ab und nach La Neuveville muss das Vinifuni direkt erreichbar sein, ein Umweg über Twann ist nicht zumutbar. Damit kann auch der Ortsteil Schafis mit einem Bushalt bedient werden und der Erhalt des Vinifuni wird unterstützt.		X			X			Für die Planung des künftigen ÖV-Angebots (Busverbindung, vinifuni) ist die Regionale Verkehrskonferenz Biel-Seeland-Berner Jura zuständig. Eine durchgehende Buslinie zwischen Twann und La Neuveville ist im Rahmen der Umsetzung der Massnahme D zu prüfen. Der Text wird entsprechend ergänzt.
AL39	70	Der freiwerdende Raum in Seenähe muss für eine touristische Aufwertung des linken Bielerseeufers genutzt werden. Um den befürchteten Passagierverlust des Vinifuni zu verhindern ist ausserdem gezieltes Marketing nötig.		X		X			AL5	
AL40	70	Der Aushub des zu erstellenden doppelspurigen Eisenbahntunnels ist per Schiff oder Bahn abzutransportieren, um das linke Bielerseeufer nicht mit noch mehr Verkehr zu belasten.						X		Le transport des matériaux d'excavation sera principalement assuré par barges en direction du Canal de la Thielle. Il n'est pas prévu de transporter les matériaux d'excavation par la route. Seul le transport des terres de vignes sera effectué par camion afin d'en conserver les propriétés.
AL41	70	Bei den Kreiseln ist ein möglichst grosser Radius zur Sicherheit von Velofahrerinnen und Velofahrer vorzusehen.						X		Nous avons pris note de la demande. Actuellement le choix de carrefour n'a pas été arrêté. L'OFROU et les CFF aimeraient construire un giratoire mais les associations de protection du paysage souhaitent un carrefour traditionnel mieux intégré dans le paysage. (négociations en cours)

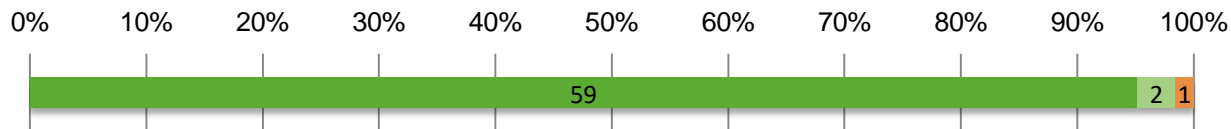
A Ausgangslage, Ziele und Umsetzung

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL42	72	Das Projekt Doppelspurausbau Twann-Ligerz (Ligerztunnel) ist im Sachplan Verkehr des Bundes, Teil Infrastruktur Schiene enthalten. Die überkommunalen Richtpläne sind grundsätzlich nicht Aufgabe des BAV. Der vorliegende Richtplanentwurf wird aber sehr begrüsst. Das Richtplanverfahren liegt in der Kompetenz des Kantons Bern.	X							
AL43	73	Es besteht für den Bereich des Ligerztunnels die einmalige Chance die trennende Wirkung des Bahntrassees zu eliminieren und so den Uferbereich wieder direkt mit den Orten und der Reblandschaft zu verbinden. Aus unserer Sicht ist es besonders erwähnenswert, dass von allen Beteiligten die Landschaftsreparatur an erster Stelle steht. Der nun vorliegende Richtplan ist das Abbild einer intensiven Zusammenarbeit. Er bietet nun Chancen vor allem innerhalb der bewohnten Gebiete in Ligerz und Bipschal diesen neuen Raum zwischen Ufer und Strasse neu zu definieren und mit gezielten gestalterischen Massnahmen aufzuwerten.	X				X			
AL44	80	Eine klare Zielsetzung dieses Unternehmens wurde nach meiner Auffassung unterlassen, weshalb ein optimales Ergebnis verpasst wird. Nach Bekanntwerden dieser Arbeiten wurde von verschiedenen Stellen verkündet, die Öffentlichkeit erhalte jetzt direkten Zugang zum See. Diese Aussage stimmt natürlich nicht und wurde auch nicht erreicht, da das Ufer fast durchgehend im Besitze von Privaten ist. Gemäss Plan wird sich daran nichts ändern. Neu ist, dass das Gleis jetzt durch den Velo-/Spazierweg ersetzt wird.	X				X			Der öffentliche Zugang zum See soll mit den Massnahmen 1, 6, 7 und 9 verbessert werden.
AL45	81	Der Gemeinderat der Stadt Biel dankt Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme im Rahmen der Mitwirkung des überkommunalen Richtplans Nachnutzung SBB-Trasse La Neuveville-Twann. Er unterstützt den Entwurf für die Mitwirkung grundsätzlich. Eine übergeordnete Gesamtplanung, welche den optimalen Umgang mit diesen frei werdenden Flächen sicherstellt, ist sehr wichtig. Zu betonen ist zudem, dass sich durch die Verlegung der SBB Linie in den Tunnel eine grosse Chance bietet, die Qualitäten dieser besonderen Weinberglandschaft wiederherzustellen und in Wert zu setzen. Zentral ist dabei, dass die freiwerdenden Flächen konsequent zu Gunsten der Bevölkerung und der Attraktivierung der öffentlichen Freiräume und der Landschaft genutzt werden. Der überkommunale Richtplan soll die Leitlinien der gewünschten Entwicklung darstellen und die vorgenannten Ziele bei regulativen Konflikten als prioritär festhalten.	X				X			
AL46	81	Weiter haben in diesem Zusammenhang die SBB als Verursacherin der Planung ihre Verantwortung wahrzunehmen und die entsprechende Finanzierung zu leisten, was verbindlich festgeschrieben werden sollte.					X	X		Gestützt auf den Richtplan soll mit den SBB eine Vereinbarung über die Mitfinanzierung der Massnahmen abgeschlossen werden.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL47	84	Die Seeuferplanung Ligerz-Schafis wurde in den Jahren 1980-81 intensiv bearbeitet. Ziel war es, die SBB Doppelspur in einen Tunnel zu verlegen und mit der Planung aufzeigen, wie das frei werdende Terrain genutzt werden kann. Die Uferplanung umfasste: Bericht Juni 1981 Büro Rey, Richtpläne Juni 1981 Büro Rey, Projekt SBB Tunnel Februar 1981 Büro Bächtold. Als erster Realisierungsschritt wurde der Uferweg von Bipschal nach Kleintwann ausgeführt (1981-86). Gleichzeitig wurden die Ufersanierungen für das SBB Tunnelportal Brunnmühle erstellt. Die Unterlagen der nun vorliegenden Mitwirkung bringen keine neuen Erkenntnisse der Neugestaltung gegenüber der Planung 1981. Die Zielsetzungen SFG werden vergessen. Warum wurde die Ortsplanung Ligerz in keiner Phase bei der Neuplanung beigezogen? Es wurde anscheinend wieder bei Null gestartet.	X							Die genannten Planungen wurden für die Erarbeitung des Richtplans beigezogen. (vgl. Literaturverzeichnis im Anhang des Berichts).

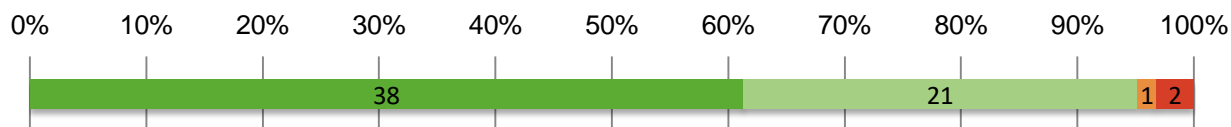
A2: SIND SIE MIT DEN ZIELEN FÜR DIE KÜNFTIGE NUTZUNG DES BAHNTRASSEES EINVERSTANDEN? (BERICHT, KAPITEL 2)

1. Erhöhung Qualität des Dorf- und Landschaftsbildes (→ Bericht, Kapitel 3.2.1)



62 Antworten
■ ja
■ mehrheitlich ja
■ mehrheitlich nein
■ nein

2. Querbeziehungen wiederherstellen / ermöglichen (→ Bericht, Kapitel 3.2.2)



62 Antworten
■ ja
■ mehrheitlich ja
■ mehrheitlich nein
■ nein

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
3. Wegverbindungen verbessern (Erschliessung, Bewirtschaftung, Uferweg, Veloweg) (→ Bericht, Kapitel 3.2.3)										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>17 24 11 10</p>										<p>62 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
4. Ersatz der rebbaulichen Nutzung (→ Bericht, Kapitel 3.2.4)										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>22 22 2 13</p>										<p>59 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
5. Förderung sanfter Tourismus / Naherholung (→ Bericht, Kapitel 3.2.5)										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>18 26 7 8</p>										<p>59 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
6. Private Nutzung ermöglichen (→ Bericht, Kapitel 3.2.6)										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>22 14 15 8</p>										<p>59 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
7. Parkierungssituation verbessern (→ Bericht, Kapitel 3.2.7)										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>16 26 8 8</p>										<p>58 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
AL48	3	Bitte keine zusätzlichen Parkplätze. ÖV-Anbindung ist gut.	X			X			AL13, AL38	
AL49	5	Alle 7 Punkte sind kleinbürgerliches Denken. Hier ist eine Chance da, um ein Gebiet schweizweit anders darzustellen und für die Schweiz ein neues Landschaftsbild und Erholungsgebiet zu schaffen, welches seinesgleichen sucht. Keine der heutigen grossen Touristenzentren liegt so nahe der Bundeshauptstadt und bietet diese wunderbaren Möglichkeiten auf so engem Raum.	X						AL1, AL5	
AL50	9	1. Unter Rückbau verstehen wir, dass Land wie vor der SBB Bahnlinie an ihre Besitzer zurückverkauft wird. Wir sind ja auch mit dem Bau auf der Rebparzelle im Marnin betroffen. Wir sind daran interessiert, das Land direkt vor unserem Haus mit Seeanstoss zu kaufen.				X		X		<p>Bei Flächen im öffentlichen Interesse bzw. für öffentliche Nutzungen soll das Eigentum an die Gemeinde übergehen. Welche Flächen an Private abgegeben werden können, ist abhängig von der Detailplanung der einzelnen Massnahmen und im nächsten Planungsschritt festzulegen.</p> <p>Nous avons pris note de leur intérêt. La priorité pour l'achat du terrain sera donnée comme suit :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) vigneron-proprétaires impactés par le projet 2) collectivités publiques 3) privés <p>(dépendant de l'acceptation du plan directeur)</p>
AL51	9	2. Wir sind auf gute ÖV-Anbindung angewiesen und wünschen, in Schafis eine Bushaltestelle zu haben.				X			AL38	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL52	11	3: Voir A3 pour l'argumentation > chemin de rive uniquement piéton ou poussettes et ralentir la route pour tout véhicule capable de dépasser 5km/h			X					Eine durchgehende Veloroute abseits der Kantonsstrasse und der kombinierte Weg für Bewirtschaftung, Erschliessung und Velofahrende werden in der Mitwirkung breit unterstützt. Eine Ausnahme ist die Wegführung in Bipschal (vgl. Antwort AL21).
AL53	12	Keine neuen Fahrspuren für Velos!			X				AL52	
AL54	12	Keine neuen Privatparkplätze am See, Keine zusätzlichen Parkplätze!				X	X		AL13	
AL55	14, 17, 23, 36, 63	Zusammenfassend für alle Punkte möchte ich darauf aufmerksam machen, dass die Lebensqualität der Bevölkerung Vorrang haben muss. Die Querbeziehungen müssen wiederhergestellt werden, auch auf privater Basis.	X				X			
AL56	14, 17, 23, 36, 63	Die Fahrgeschwindigkeit auf der Hauptstrasse ist auf Tempo 30 km/h zu reduzieren damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer garantiert werden kann.				X				Ist im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen 6, 7 und 11 zu prüfen.
AL57	14, 17, 23, 36, 63	Der Velofahrer ist strikt vom Fussgänger zu trennen, da das Konfliktpotenzial schon heute viel zu hoch ist, er gehört auf die Strasse.			X				AL52	Die durchgehende Trennung von Fuss- und Veloverkehr ist aus Platz, Landschafts- und Kostengründen nicht möglich.
AL58	14, 17, 23, 36, 63	Vom Rebbau in mitten der Wohnzone ist abzusehen, da dies betriebswirtschaftlich und bezüglich Lebensqualität aller Betroffenen keinen Sinn macht.			X				AL33	
AL59	14, 17, 23, 36, 63	Die Anzahl Parkplätze ist zwingend zu erhöhen, da in naher Zukunft die Bevölkerung eher zunehmen wird und die Mobilität dementsprechend auch.				X			AL13	
AL60	14, 17, 23, 36, 63	Anstatt von einem sanften Tourismus zu reden, den man dann trotzdem nicht regulieren kann, müsste man alles daran setzen einen für das Dorf Nachhaltigen Tourismus anzustreben, der dem Dorf die gesunde Wertschöpfung bringt, die es wieder lebendiger macht.				X			AL5	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL61	15	Ein durchgehend asphaltierter Untergrund birgt die Gefahr, dass der schnelle Velofahrer ebenfalls diesen Weg benutzt und somit sind die Konflikte vorgegeben. Im Abschnitt Biel-Twann sucht man seit Jahren ohne Erfolg nach einer Lösung, also sollte man das Problem jetzt nicht weiterziehen. Eine Trennung zwischen Fussweg und Veloweg wird wohl nicht überall möglich sein.		X		X				Die detaillierte Ausgestaltung der Wege (Breite, Belag, Signalisation etc.) wird im nachfolgenden Planungsschritt festgelegt. Massnahme C wird entsprechend präzisiert.
AL62	15	Auf Gemeindeboden Ligerz ist ein sinnvoller Rebbau-Ersatz eher unrealistisch.		X					AL33	
AL63	15	Die Anforderung ISOS betreffend Parkplätze darf nicht sakrosankt sein, mit genau solchen Forderungen findet man keine geeigneten Lösungen, unter Umständen kann man genau durch eine Verschiebung eine andere ISOS Forderung erfüllen.				X			AL13	
FAL64	16	Kein Wendepplatz für Busse am Bahnhof Ligerz, damit Parkplätze erhalten bleiben.				X				Der Bedarf für einen Wendepplatz in Ligerz ist abhängig vom künftigen Konzept der ÖV-Erschliessung (vgl. Antwort AL38).
AL65	22	Parkmöglichkeiten nur für Dorfbewohner, nicht für auswärtige Tages-Gäste. Die sollen möglichst als Fuss-, Rad- oder andere Wanderer (sanfter Tourismus) und mit ÖV oder Reise cars anreisen.				X			AL13, AL38	
AL66	24	Es ist nicht klar wie die lokale Bevölkerung profitieren kann.	X							Die Massnahmen A, C, D, E, F, 5, 6, 7, 8, 9, 11, 12 und 13 enthalten konkrete Verbesserungen für die Bevölkerung und das Gewerbe.
AL67	25	Disbalance Parkordnung! Mitteldorf Alles Parkplatz dagegen Unterdorf keine!				X			AL13	
AL68	26	3. Keinen Veloweg durch Bipschal. Ein 4 Meter breiter Velo/Wanderweg durch Ligerz ist völlig übertrieben! Die Strecke ist viel zu kurz und würde die Optik des Landschaftsbilds total stören. Die ganze Uferzone sollte eine 'Langsamverkehrszone' werden. Sportvelofahrer sollen auf der Kantonsstrasse fahren.		X			X		AL21	Der Richtplan sieht in Ligerz Dorf eine „Langsamverkehrszone“ („Flanierzone“) vor. Eine Wegbreite von 4m ist nötig für ein sicheres Kreuzen bzw. Überholen.
AL69	26	4. Es fragt sich, ob es Sinn macht, direkt neben dem Wander-/Veloweg Reben zu pflanzen. Die Bewirtschaftung (Spritzen, mulchen, mähen =Steine) könnten die Wanderer und Velofahrer gefährden.			X					Reben in unmittelbarer Nähe zu öffentlichen Wegen finden sich in allen Weinbaugebieten der Schweiz.

A Ausgangslage, Ziele und Umsetzung

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL70	26	5. Naherholung der Bewohner von Ligerz fördern. Diese ist durch den Besuch der vielen Touristen nicht mehr gewährleistet. Es profitieren nur die Weinbauern. Aber dies auch nur in Grenzen, da man die Weine an den Wochenenden nirgends mehr verköstigen kann (keine Gastronomie).					X			Die Massnahmen 7, 9, und C dienen der Naherholung der Bevölkerung.
AL71	26	6. Es könnten 'Schrebergärten' an interessierte Ligerzer abgegeben werden, die diese dann mit Blumen und Gemüse bepflanzen könnten.				X				Dies ist im Rahmen der weiteren Planung der Massnahme 7 zu prüfen.
AL72	28	1. Erhöhung Qualität des Dorf- und Landschaftsbildes: Auf dem frei werdenden Terrain sollen nicht ausschliesslich Reben angepflanzt werden. Es sollen auch Bauten und Lager- und Umschlagplätze für Rebbau- und Gewerbebetriebe realisiert werden können. 4. Ersatz der rebbaulichen Nutzung: Anstelle neuer Reben sollen gewerbliche Flächen für die Rebbau- und Gewerbebetriebe realisiert werden können. 6. Private Nutzung ermöglichen: Möglichkeiten für Rebbau- und Gewerbebetriebe sollen geschaffen, und öffentliche Nutzung sollten bestehen bleiben.		X					AL12	
AL73	28	3. Wegverbindungen verbessern: Weg für gemischte Nutzung soll nicht zu breit ausgestaltet werden. Wanderweg und Velofreizeitroute sollen nur befestigt werden kein Asphalt Belag. Verkehrsberuhigung prüfen. Eventuell gesamter Veloverkehr auf der Hauptstrasse.			X		X		AL61, AL52	Eine Wegbreite von 4m ist nötig für ein sicheres Kreuzen bzw. Überholen.
AL74	28	5. Förderung sanfter Tourismus: Tourismus muss Wertschöpfung generieren. Konkrete Massnahmen planen.		X					AL5	
AL75	28	7. Parkierungssituation: Wenn die Parkplätze in der Lariaulände aufgehoben werden sollen, müssen an einem anderen Ort mindestens so viele Parkplätze geschaffen werden. Es müssten unbedingt mehr Parkplätze geschaffen werden. Es sollen auch Bauten und Lager- und Umschlagplätze für Rebbau- und Gewerbebetriebe realisiert werden können.				X	X		AL13, AL12	
AL76	29	Wege zur Bewirtschaftung ok, aber Befürchtung, dass die Uferwege / Radwege zu breit und zu luxuriös ausgearbeitet werden.				X			AL73, AL61	
AL77	31	Parkhaus in Ligerz ok, sonst nicht mehr Parkplätze							AL13	
AL78	32	Parkplätze sind ein privates Problem der Autobesitzer. Wichtiger wäre, für eine gute ÖV Struktur nach dem Verschwinden von SBB zu sorgen.	X						AL13, AL38	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL79	34	2. Entwicklungsziele: im Bereich Bipschal müssen aufgrund der Erläuterungen die Punkte 6 + 7 (private Nutzungen ermöglichen und Parkierungssituation verbessern) einen höheren Stellenwert haben.			X					Die Entwicklungsziele sind allgemein formuliert und gelten für den gesamten Perimeter. Sie wurden in einem breit abgestützten Prozess in der Begleitgruppe priorisiert.
AL80	34	3. Wegverbindungen verbessern: oberstes Ziel muss sein, nicht nur neue Interessenskonflikte zu vermeiden, sondern auch bestehende abzubauen. Mit den vorliegenden Lösungsvorschlägen würden aber noch zusätzliche Konflikte geschaffen. Mit dem Rückbau des einmaligen Bahntrasses haben wir die einmalige Chance, eine für Alle befriedigende Lösung zu realisieren. Dies bedingt allerdings, dass in verschiedenen Bereichen separate Wegführungen für bestimmte Benutzergruppen zugelassen und nicht von vorn herein ausgeschlossen werden. Kombinierte Wege sind in bestimmten Bereichen weder sinnvoll, noch gewährleisten sie die notwendige Sicherheit, noch tragen sie dazu bei, bestehende Konflikte zu lösen oder neues Konfliktpotenzial zu vermeiden. Dazu kommt, dass sich ein separater Weg bei geschicktem, rationellem Vorgehen finanziell sogar vorteilhaft auswirken kann.		X					AL21, AL52	Die durchgehende Trennung von Fuss- und Veloverkehr ist aus Platz-, Landschafts- und Kostengründen nicht möglich. Nur in Bipschal wird die Wegführung wegen den Anwohner angepasst (vgl. Antwort AL21).
AL81	34	7. Parkierungssituation verbessern: dieser Abschnitt bezieht sich auf den Dorfteil Ligerz und Schafis. Bei der Überprüfung der Anzahl Parkplätze sind jedoch im gesamten Abschnitt die in den vergangenen Jahren stark veränderten Bedürfnisse der verschiedenen Anspruchsgruppen zu berücksichtigen.				X			AL13	
AL82	37	7. PP überprüfen. Was heisst das Zahl erhöhen/vermindern?				X			AL13	
AL83	39	Jeder Parkplatz der in der Lariaulände aufgehoben wird, muss ersetzt werden! Es müssen unbedingt mehr Parkplätze geschaffen werden!				X			AL13	
AL84	40	Der wirtschaftliche Nutzen des Tourismus ist für die Region eher bescheiden. Daher ist der Nutzen der Massnahmen grundsätzlich für die lokale Bevölkerung auszulegen und erst in zweiter Linie für den Tourismus.				X			AL5	
AL85	42	A2: Oberstes Ziel soll die Verbesserung der Lebensqualität der Anwohner und der Bevölkerung sein. Die heutigen Nutzungsansprüche sind anders als die "Vorgaben und Forderungen von "Velo IG + Co"					X		AL79	

A Ausgangslage, Ziele und Umsetzung

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL86	46	3. Schon die frühere Planung der Uferzone sah vor, dass teilweise auf die Kantonsstrasse ausgewichen wird. Das hat sich bewährt und soll so bleiben. Schnellvelofahrer sollen weiterhin auf der Kantonsstrasse bleiben. Der Seeuferweg sollte grundsätzlich eine "slow moving" Zone sein. Veloweg 4 Meter ist schlicht zu breit	X				X		AL73	Dies ist so vorgesehen. Eine Wegbreite von 4m ist aber nötig für ein sicheres Kreuzen bzw. Überholen auf dem Uferweg.
AL87	47	Parkplatzkonzept vonnöten: Bau eines weiteren Parkhauses.				X			AL13	
AL88	48	Rebbauliche Nutzung nur dort, wo es sinnvoll ist! Insbesondere E-Bikes gehören nicht auf "Flanierwege" und schon gar nicht durch den Bipschal!							AL33, AL21	
AL89	49	Les appréciations 1 à 7 concernent le territoire de La Neuveville	X							
AL90	51	4. unpraktisch und Konflikt mit dem Gewässerschutz 7. Parkplatz in der Nähe des eigenen Wohnhauses		X		X			AL33, AL31, AL13	
AL91	53	7. Parkplätze in der Nähe des eigenen Wohnhauses.				X			AL13	
AL92	55	2. Querbeziehungen: Förderung Querbeziehungen kompatibel mit Durchquerung des Radwegs? Ansonsten siehe einzelne Massnahmen				X				Dies soll selbstverständlich möglich sein.
AL93	56	4. Rebbau macht innerhalb der Dorfkerne keinen Sinn;							AL33	
AL94	56	7. Ligerz braucht mehr und nicht weniger Parkplätze. Neue Wohnungen und höhere Ausnutzungsmöglichkeiten der Liegenschaften, bei Wegfall SBB, bringen zwangsläufig mehr Autos mit sich.							AL13	
AL95	57	Velos auf Staatsstr. (Ausnahme Schulkinder) Uferweg mit feinem Naturbelag (keine Asphaltierung). Parkplätze Lariauländte nach Norden verschieben zugunsten Grünfläche am Seeufer. Wenig neue Parkplätze. Verbreiterung Uferweg. Keine neuen Fahrstrassen.							AL13, AL52, AL61	
AL96	58	Alle 7 Punkte sind kleinbürgerliches Denken. Hier ist eine Chance da, um ein Gebiet schweizweit anders darzustellen und für die Schweiz ein neues Landschaftsbild und Erholungsgebiet zu schaffen, welches seinesgleichen sucht. Keine der heutigen grossen Touristenzentren liegt so nahe der Bundeshauptstadt und bietet diese wunderbaren Möglichkeiten auf so engem Raum.	X						AL1, AL5	
AL97	59	Die südliche Durchfahrt in Bipschal für Velofahrer könnte aufgrund des Widerstandes der Anwohner und verkehrsbehindernde Eigenmassnahmen derselben problematisch werden.	X						AL21	

A Ausgangslage, Ziele und Umsetzung

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL98	60	Wie Sie dem beigelegten Input-Plan entnehmen mache ich den Vorschlag zum Bau von zwei unterirdischen Einstellhallen (Bahnhof und Tagona). Da der Stauraum in diversen gewerblichen Betrieben zum Teil knapp ist und nur umständlich zugänglich ist, soll, so meine Ansicht, die Tagona-Einstellhalle auch zur Unterbringung von Betriebsgeräten, etc. dienen. Der Raum für diese Projekte muss gesichert sein und bleiben!				X			AL13	Ist im nächsten Planungsschritt zu prüfen. Unterirdische Anlagen, die die oberflächliche Nutzung gemäss Richtplan nicht einschränken und dem übergeordneten Recht entsprechen, sind grundsätzlich möglich. Der Nutzen und die Machbarkeit sind im Rahmen der Umsetzung der Massnahme 7 zu prüfen.
AL99	62	Die Einbahnstrecke ist für die Gemeinde Ligerz der Hauptverkehrsträger für die Dorfbevölkerung. Die Einbahnstrecke ist für die Gemeinde Ligerz ein Anschluss an die A5. Die Einbahnstrecke ist für die Gemeinde Ligerz die EINZIGE Zufahrt für Notsituationen (Ambulanz, Feuerwehr)	X						AL36	
AL100	64	Ligerz für Ligerz gestalten. Ligerz in seinem Charakter erhalten, sanfte Erweiterungen und Neuerungen sind wichtig!	X				X			
AL101	65	Mit der Erhöhung der Qualität des Dorf- und Landschaftsbildes wird die Wohnqualität für die Bewohner dieser Gegend zusätzlich eingeschränkt oder zumindest nicht verbessert. Die verbindlichen Vorgaben dieses Richtplanes sind weitgehend fremdbestimmt und nehmen nicht genügend Rücksicht auf die Bedürfnisse der Einwohnerschaft.	X						AL79	
AL102	66	3. La largeur des chemins à usage de plusieurs groupes d'utilisateurs (riverains, exploitants des vignes, cyclistes, piétons, ...) ne doit pas être fixée de manière définitive pour l'ensemble du projet. Au chemin de Marnins, par exemple, une largeur de 3,50 m est suffisante.		X					AL61	
AL103	66	Les mesures de promotion du tourisme ne sont pas de la compétence des communes mais d'autres instances qui doivent s'engager beaucoup plus.		X			X		AL5	
AL104	67	2. Querbeziehungen sollten auch (aber nicht nur) optisch hervorgehoben werden; siehe brandneue Pflasterung der Hauptstrasse in La Neuveville; Unbedingt verkehrsberuhigende Massnahmen, Entschleunigung (auch für Velorennfahrer), 30er Zone bei diesen Querbeziehungen planen				X				Dies ist im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen zu prüfen.
AL105	67	4. Wollen die Winzer wirklich auf diesem Terrain Reben pflanzen? Ist es ideal dafür? 5. Bitte nicht nur an die Touristen und vorbeifahrenden Zweiradler, sondern auch an die Bewohner und ihre Bedürfnisse denken ...							AL33, AL6	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL106	67	7. Wenn über den Bau eines 2. Parkhaus in Ligerz bereits diskutiert wird und mit der Realisierung dessen in den kommenden Jahren wirklich begonnen werden könnte, müssen jetzt keine weiteren Parkplätze geplant werden. Die Lariaulände kann dann mehr begrünt und zu einer parkähnlichen Begegnungszone für Alle sowie einem einladenden Ort für Besucher welche mit dem Schiff ankommen umgestaltet werden.							AL13	
AL107	68	Parkierungsmöglichkeiten nur für die DorfbewohnerInnen, nicht für auswärtige Tages-Gäste. Diese sollen möglichst mit ÖV oder Reise cars anreisen.							AL13, AL38	
AL108	70	Die touristische Aufwertung ist ein wichtiges Ziel, das mit dem freiwerdenden Raum gefördert werden kann. Durch Erstellen von Flanierzonen und besseren Langsamverkehrsverbindungen kann dies erreicht werden. Der Weg muss für die Velofahrer und Velofahrerinnen als Freizeitroute gekennzeichnet werden.					X		AL5	
AL109	70	Parkplätze, die aufgehoben werden, dürfen konzentriert ersetzt werden, eine Erhöhung der Parkplatzzahl darf nicht sein.				X	X		AL13	
AL110	81	Die Wiederherstellung der durch das Bahntrassee beeinträchtigten, wertvollen Weinberglandschaft muss aus Sicht des Gemeinderates mit äusserster Vorsicht erfolgen. Die Begleitung durch Fachleute aus dem Bereich der Landschaftsarchitektur scheint für alle baulichen Massnahmen unerlässlich. Namentlich bei der Integration des Tunnels (Portale) sind der Beizug eines Landschaftsarchitekten und die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts zur landschaftlichen Integration aus der Sicht des Gemeinderates zwingend.		X						Dies ist so vorgesehen. Die Massnahme G wird entsprechend präzisiert.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL111	83	<p>Anregungen des Vereins Netzwerk Bielersee:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Allgemein: Die trennende Wirkung des Bahntrassees kann aufgehoben werden. Der See, mit seinem Uferbereich, wird künftig wieder direkt mit den Orten und den Reblandschaften verknüpft sein. - Gestalterische Massnahmen: Der Raum innerhalb der bewohnten Gebiete in Ligerz und Bipschal kann mit gezielten gestalterischen Massnahmen aufgewertet werden. - Ländten: Positiv ist die Erweiterung oder Rückeroberung der Ländten zum Dorf wo es möglich ist. - Detailsorgfalt: Bei der Detailausbildung der Mauern, Beläge, Begrünungen und weiteren Bauteilen sollen die bestehenden historischen Vorgaben einbezogen werden und gestalterisch / handwerklich sorgfältig umgesetzt werden. - Altes Trasse: Das nicht mehr durch die Bahn genutzte Trasse ist ebenfalls Teil der Geschichte dieses Ortes, es gilt abzuwägen ob und wo es Sinn macht, Spuren aus dieser Zeit erkennbar zu belassen. <p>Es bleibt wohl unser Wunschtraum, dass bei einem so grossen Projekt am Bielerseeufer das pseudo-naturnahe Tunnelportal West der N5 im gleichen Verfahren neu gestaltet werden könnte.</p>	X			X				Der Erhalt von Teilen der Bahnlinie ist im nachfolgenden Planungsschritt zu prüfen.
AL112	86	Sanfter Tourismus, was ist genau darunter zu verstehen?	X						AL5	
A3: HABEN SIE BEMERKUNGEN ODER ANLIEGEN ZUR UMSETZUNG? (BERICHT, KAPITEL 5)										
AL113	5	Es macht keinen Sinn einen Bericht in der Art zu verfassen, wenn keine gesamtheitliche neue Art der Nutzung angeschaut wird. Es ist zudem unbedingt zu beachten, dass die Region sich durch diese einmalige Chance einen Namen machen kann. Schon nur der Rückbau dieses letzten Stück (einspurig) so wichtigen Teil der Verbindung zwischen Genf Flughafen und Konstanz gilt es in diese Betrachtung einzubeziehen. Es ist ein nationaler Rückbau einer sehr wichtigen Bahnverbindung.	X							
AL114		Cela fait également presque 20 ans que je dois longer la route cantonale au péril de ma vie et de celle de mon chien, entre les murs de soutènement au nord et le mur « tueur de chats » au sud, situation qui s'est encore nettement aggravée depuis la fermeture des passages à niveau privés. Je dois aussi supporter le « regard qui tue » des automobilistes qui doivent ralentir à cause de moi. Un surplus de trafic lent sur cette route (vélos avec	X			X				Die Kantonsstrasse in diesem Abschnitt ist nicht Gegenstand des Richtplans. Für verkehrsberuhigende Massnahmen ist der Kanton zuständig.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
		<p>remorque, inline, segway, trottinettes, et tout ce qui s'inventera encore...) ralentirait automatiquement les voitures tout en maintenant une vitesse « supportable (40 km/h) » les jours de trafic normal. Si en plus on marque des bandes jaunes traitillées des 2 côtés, la voie à disposition des gros véhicules ne permet plus des dépassements frôlant le piéton comme je le vis très régulièrement.</p> <p>Il est à noter que cette route « cantonale » ne l'est en fait que les fois où le tunnel est fermé. Ces jours et nuits-là, je peux vous assurer que le trafic avance rarement à plus de 20 km/h : en général il est à l'arrêt à cause du feu rouge de Douane et du goulet au centre du village.</p> <p>Je suis tout à fait conscient qu'il y a des normes à respecter, mais les lois changent ou alors on les fait changer : le centre de La Neuveville est un excellent exemple pour ça : ils ont enfin leur zone de rencontre. Une autre norme dit qu'une piste cyclable doit faire 4 m de large et être en dur. Gardons donc la route pour cela et aménageons un joli sentier pour piétons, rollators, poussettes et vélos pour enfants, en limitant la vitesse à 5 km/h. J'imagine un revêtement rainuré qui devient insupportable dès qu'on va plus vite, ou des rainures longitudinales qui découragent tout cycliste à aller vite tellement il doit se concentrer pour ne pas coincer sa roue comme dans les rails de tram, ou alors un radar qui envoie une bonne giclée d'eau froide dès qu'on va trop vite, ou encore des barres souples à 1m95 qui feraient mal au casque du cycliste....</p> <p>Autre sujet : Le fameux mur entre les voies, qui est protégé et empêche semble-t-il de modifier la route en la rendant plus sinueuse. J'ai donné un nom à cette aberration : « katzenkillermauer ». Il piège non seulement les piétons, mais aussi les chats, renards, vipères, hérissons : tout un tas de cadavres que j'ai déjà ramassés dans mon entrée où ils ont réussi à se traîner, ou alors sur la route. Je plaide donc instamment pour des ouvertures régulières, notamment en face des entrées d'habitations pour rejoindre directement le sentier pédestre.</p> <p>Dernier point : les zones de rencontre à 20 km/h. Je propose d'en rajouter une à Bipschal pour la traversée en direction des 2 escaliers qui montent dans les vignes, ainsi que les propriétés Hügli et Angelrath. Cela aurait aussi l'avantage de marquer et sécuriser l'arrêt du bus.</p>								<p>Der Umgang mit den Begrenzungsmauern ist im nachfolgenden Planungsschritt zu klären.</p> <p>Die Schaffung einer Begegnungszone ist im nachfolgenden Planungsschritt zu prüfen.</p>

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL115	12	Die Hauptsache ist der restlose Rückbau der Bahnanlagen und damit ist die Wiederherstellung des Urzustandes erreicht. Was bleibt ist die Umgestaltung. Der Planungsaufwand für diese Etappe erscheint mir übertrieben!	X							
AL116	14, 17, 23, 36, 63	Der Richtplan darf den Gemeinden nicht die Planungsfreiheit für zukünftige Projekte nehmen, er sollte möglichst flexibel gestaltet werden. Bezüglich der Umsetzung besteht nicht in allen Punkten sofortiger Handlungsbedarf, die hohen Kosten dürfen kein Grund sein, um ein übereiltes Handeln zu Rechtfertigen. Es muss Zeit und Raum für grössere und zukunfts-trächtige Projekte vorhanden sein.	X							Der Richtplan dient dazu, die verschiedenen Interessen abzustimmen und die Nachnutzung gemeindeübergreifen zu koordinieren. Über die Umsetzung der einzelnen Massnahmen entscheiden die Gemeinden.
AL117	22	Genügend ökologischer Ausgleichsfläche und rebbauliche Nutzung nur für den ökologischen, biologischen Rebbau vorsehen. Gerade angrenzend an die öffentlichen Zonen sollen Rebsorten angebaut werden, die mit möglichst wenig Spritzmittel auskommen.	X							Die Bewirtschaftung der Reben kann im Richtplan nicht vorgeschrieben werden. Es gelten die übergeordneten Bestimmungen.
AL118	24	Aufzeigen der Pluspunkte für die lokale Bevölkerung fehlt aus meiner Sicht (Gewerbe, etc.)	X						AL66	
AL119	25	Im Unterdorf sind gerade noch 3 Gewerbebetriebe welche Parkplätze benötigen.				X			AL13	
AL120	26	Die SBB soll alle Geleise, Masten, Unterführungen etc. abbauen und das Gelände für weitere Bearbeitung vorbereiten (planieren, glätten...)						X		Dies ist so vorgesehen. Darüber hinaus werden sich die SBB an der Realisierung verschiedener Massnahmen des Richtplans beteiligen (vgl. auch Antwort AL46).
AL121	27	Die Umnutzung des SBB-Trassees ist eine einmalige Chance, Ufer und Dorfbild noch besser zu gestalten und zu nutzen (ein Jahrhundert-Projekt). Finanzielle Erwägungen dürfen deshalb nur bedingt Richtschur für die Umsetzung sein. Wie 1986 beim Bau der neuen Uferwegverbindung Bipschal - Seematte Chlyne Twann ist es möglich, für bessere Lösungen zusätzliche Gelder bei Kanton (SFG), Organisationen (Netzwerk Bielersee, Heimatschutz, Stiftung für Landschaftsschutz etc.), Gemeinden und Privaten zusätzliche Gelder zu beantragen.	X				X			
AL122	28	Diese Frage wird bei Bedarf bei den einzelnen Massnahmen beantwortet.	X							Dies ist so vorgesehen.
AL123	29	Bei der Umsetzung auch die Bedürfnisse der AnwohnerInnen ernst nehmen und nicht nur auf "Experten" und Funktionäre (SBB, Bund, Kanton, Umweltschutz, etc.) hören.		X					AL6	
AL124	30	3. Veloweg in Bipschal, muss hinter dem Ort geführt werden							AL21	
AL125	31	Keine Wendeschlaufe am Bahnhof Ligerz. Bus soll weitergeführt werden bis Neuveville.				X			AL64, AL38	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL126	32	Zentral ist ein sicherer Schulweg für Kinder nach Twann. FäG sind als reine Freizeitgeräte nicht prioritär. Eine Teerung des Trassees nur für diese Nutzergruppe lehne ich ab. Velos und auch Elektrovelos fahren mit reduzierter Geschwindigkeit auf ungeteertem Grund. Parkplätze sind ein Privatproblem.				X			AL61, AL13	
AL127	35	Veloweg in Bipschal muss Bahnseitig geführt werden.		X					AL21	
AL128	42	Rückkauf der ehemals "enteigneten" Parzellen durch Private ermöglichen.						X	AL50	
AL129	48	Klaren Wein einschenken!	X							
AL130	51	Keine teure Infrastruktur erstellen; Überlegungen zu "verdeckter" Solaranlage; Teilweise Privatisierung für Anstösser ermöglichen (optisch verträgliche Massnahmen. z.B. Galerie für Parkplätze, darauf Park / Weg). Der See soll vom 1. Stock der Häuser sichtbar sein.				X				Kann in den nachfolgenden Planungsschritten geprüft werden.
AL131	53	Es darf nicht sein, dass Ligerz teure Infrastruktur erstellt für Touristen, die hier keinen Franken ausgeben. Daher: Infrastrukturbauten einfach halten. Anliegen der direkt betroffenen Anstösser (Gemeindeglieder) berücksichtigen.				X			AL5, AL6	
AL132	54	Während der Bauphase (betrifft auch den Bau des SBB-Tunnels) soll der Verkehr möglichst nicht durch zusätzliche Transporte belastet werden. Aus diesem Grund sind die Transporte mit der Bahn oder dem Schiff vorzusehen.						X	AL40	
AL133	55	Der ständige Zugang mit motorisierten Fahrzeugen während der Bauphase von Tunnel und nachfolgenden Projekten muss garantiert werden. Die Strasse bildet die Lebensader für das Gewerbe.						X		La route cantonale et l'autoroute N5 resteront toujours en service et utilisables durant les travaux.
AL134	58	Bericht und Massnahmenkatalog sind eine Sammlung von "Umnutzungsideen". Mögliche Varianten werden aufgezeigt (z. B. bei der Neugestaltung des Uferwegs. Was die Umnutzung der zur Gemeinde Ligerz gehörenden Flächen ("Perimeter") betrifft fehlt noch ein integriertes Gesamtkonzept, gerade was die gewerbliche Nutzung betrifft. Die Einzelmassnahmen Nr. 7 (Ligerz-Dorf) sind nicht entkoppelt von der Entwicklung der beiden Gasthäuser Kreuz und Lariau (ehemalig, ausser Betrieb seit ca 10 Jahren). Ein Gesamtkonzept sollte das berücksichtigen. Der sanfte Tourismus würde sicher gefördert - damit das einheimische Gewerbe - wenn z. B. der Lariaugarten wieder als Sommerrestaurant geöffnet würde.				X				Der Richtplan dient dazu, die verschiedenen Interessen abzustimmen und die Nachnutzung gemeindeübergreifend zu koordinieren. Die Massnahmen müssen in den nächsten Planungsschritten konkretisiert werden.

A Ausgangslage, Ziele und Umsetzung

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL135	59	Ich freue mich sehr, dass der Uferweg in La Neuveville (u.a. Kurve Poudeille bis Kurve Schafis) endlich dem Uferschutzgesetz und den Bedürfnissen der Benutzenden gerecht wird.	X							
AL136	60	Bitte keine sturen Reissbrett - Lösungen, denn Ligerz konnte bis anhin seine Feingliedrigkeit erhalten. Es wäre unverzeihlich, wenn mit der anstehenden Planung und deren Realisierung die lieblichen Gestade begradigt würden!	X							
AL137	62	Die Argumentation, die LSA wirke für das Dorf als Verkehrsberuhigung, sollte besser überdacht werden. Für Verkehrsberuhigung gibt es andere Massnahmen. Eine Beruhigungsmassnahme dieser Art kann in einem Notfall Leben gefährden. (Heute erlebt: Ambulanz mit Blaulicht versuchte bei Twann wartende PWs zu überholen, was dazu führte, dass die von Ligerz herkommenden 7 PWs nicht zirkulieren konnten und die Einfahrt blockierten, nachdem die Ampel in Twann bereits auf Grün stand. Die Ambulanz versäumte wertvolle Minuten.)	X						AL36	Im Richtplan wird nirgends so argumentiert.
AL138	65	Die Verbindlichkeit des Richtplanes würde den Einbezug der Grund- und Liegenschaftbesitzer bedingen. Das allgemein gehaltene Mitwirkungsverfahren reicht als Solches nicht. Da jedoch mit dem gewählten Vorgehen die gesetzlichen Bestimmungen eingehalten werden, wird der Gemeinderat angehalten, die Interessen der Bevölkerung besser einzubringen. Die Entwicklung der Wohn- und Arbeitskultur, das Leben im Dorf muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden. Konkret heisst das u. a. > Die Ausdehnung der privaten Nutzung (z.B. für Weinbau und Gewerbe) und das Erstellen von mindestens doppelt so vielen Parkplätzen wie aktuell vorhanden ist zu ermöglichen und im Richtplan zwingend vorzusehen.	X	X					AL6, AL13	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL139	66	L'implication des différents acteurs responsables de la mise en œuvre devra être définie de manière plus précise avant la phase suivante. Il en va de même pour l'estimation des coûts et la répartition financière. A ce stade, la situation n'est pas claire et pas satisfaisante. En effet, les projets définitifs de réaménagement des communes seront très largement dépendants des coûts, de la participation financières des CFF et d'éventuelles subventions cantonales ou fédérales. La prise en charge des coûts de la modification de la réglementation communale induite par la réaffectation n'est pas précisée. La Commune se réserve le droit de réclamer une participation à l'initiateur du projet.		X						Die Kostenschätzungen entsprechen dem aktuellen Kenntnisstand und müssen in den nachfolgenden Planungsschritten präzisiert werden. Zur Finanzierung der Massnahmen sind zum heutigen Zeitpunkt keine abschliessenden Aussagen möglich. Auf die Angabe eines Kostenteilers wird deshalb verzichtet. Gestützt auf den Richtplan soll mit den SBB eine Vereinbarung über die Mitfinanzierung der Massnahmen abgeschlossen werden. Zu den weiteren Mitfinanzierungsmöglichkeiten wird ein separater Bericht erstellt.
AL140	70	Velotourismus kann ein wichtiges touristisches Argument werden, daher sind attraktive Verbindungen anzubieten zum Beispiel durch den historischen Teil von Bipschal mit der schönen Tordurchfahrt. Die störenden abgestellten Autos können auf der rückliegenden durch die Aufhebung des Bahntrassees freiwerdenden Fläche, ersetzt werden (war historisch die Eingangsseite zu den Liegenschaften und kann reaktiviert werden). Zur Sicherheit der Bewohnerinnen und Bewohner seeseitig sind Gestaltungselemente (Blumentöpfe oder ähnliches) aufzustellen damit die Menschen beim Verlassen der Häuser einen Sicherheitsraum gegenüber den Velofahrern und Velofahrerinnen haben.			X				AL21	

A Ausgangslage, Ziele und Umsetzung

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch z.T.)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
AL141	72	<p>Verfahrensabgrenzung: In den einzelnen Massnahmenblättern ist jeweils auch das voraussichtlich anzuwendende Bewilligungsverfahren erwähnt. Die genaue Abgrenzung wurde mit den Verfahrensjuristen des BAV noch nicht geklärt. Wir behalten uns daher vor, dies nochmals im Detail zu überprüfen und allenfalls anzupassen. Die Erwähnung in den Massnahmenblättern ist zwar sicherlich ein wichtiger und nützlicher Hinweis, das Richtplanverfahren jedoch nicht dazu geeignet, die Festlegung der Art von Bewilligungsverfahren zu regeln.</p> <p>Finanzierung: Am Schluss des Massnahmenkataloges sind indikative Kosten für die einzelnen Massnahmen und mögliche Finanzierungen aufgeführt. Wie im Bericht korrekt erwähnt, sind diverse Finanzierungsquelle möglich und verschiedenste potentielle Finanzierer betroffen. Die Frage der Finanzierung der Massnahmen ist – wie von uns bereits angeregt – zu diskutieren. Im Rahmen des Richtplanverfahrens scheint uns jedoch nicht der geeignete Ort, dies festzulegen. Die Kostenschätzung ist daher aus unserer Sicht wegzulassen und nicht als Bestandteil der Richtplanunterlagen zu verabschieden.</p>	X						AL139	Die Angaben zu den nachfolgenden Verfahren haben hinweisenden Charakter und sind nicht verbindlich.
AL142	73	Zu beachten gilt es neben dem BLN und ISOS vor allem auch das IVS welches auf historisch wertvolle Substanz von nationaler Bedeutung hinweist. Besondere Beachtung gilt es bei der Weiterbearbeitung der Detailgestaltung zu schenken. Bei allen baulichen Veränderungen wie Mauern, Beläge, Begrünungen und andere Massnahmen ist den historischen und heimischen Elementen Rechnung zu tragen. Das nicht mehr durch die Bahn genutzte Trassee ist ebenfalls Teil der Geschichte dieses Ortes, es gilt abzuwägen ob und wo es Sinn macht auch Spuren aus dieser Zeit erkennbar zu belassen.				X			AL111	
AL143	80	Ich befürchte, dass es ein grosses Hindernis gibt für eine gute Lösung: das Budget. Ich habe bereits gehört, dass die Gemeindefinanzen nicht oder wenig belastet werden sollten.	X							
AL144	86	Es wird wohl schwierig allen Ansprüchen gerecht zu werden, ich hoffe, dass bei Interessenkonflikten auf die jeweiligen Anwohner Rücksicht genommen wird und nicht nur stur nach Reglement gehandelt wird!		X					AL6	

4.2 B MASSNAHMEN FÜR DEN GANZEN PERIMETER

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME A: UMNUTZUNG REBBAU										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>21 22 2 13</p>									<p>58 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein 	
BA.1	56	Rebbau macht innerhalb der Dorfkerns keinen Sinn. Allenfalls muss es möglich sein, eine moderate Reduktion der Gesamtfläche zu akzeptieren		X					AL33, AL12	
BA.2	60	Die Rebstöcke auf dem freien Bahntrasse befürworte ich, auch wenn diese Flächen für die Weinbauern kaum wirtschaftlich rentieren.	X						AL33, AL12	
BA.3	65	Dem Rebbau ist grosse Bedeutung beizumessen. Die im Richtplan jedoch vorgesehen Rebenstreifen auf dem heutigen Bahntrasse dienen dem Ortsbild, nicht aber der im Dorf lebenden Wohnbevölkerung und den Bewirtschaftern.		X					AL33, AL12	
BA.4	24	Es braucht keine weiteren Rebbauflächen.			(X)				AL33	
BA.5	42	Ersatzflächen ja, aber nicht auf dem frei werdenden SBB Trasse! Es gibt momentan genügend bessere, geeignete Rebflächen, die zum Kauf angeboten werden.			(X)				AL33	
BA.6	8	Umnutzung nur bei Bedarf einzelner Winzer. Sollte nicht aus Ortsbildgründen umgesetzt werden.		X					AL33	
BA.7	11	Au lieu de vignes, envisager des surfaces de compensation écologique avec buissons et herbages fleuris. Les parcelles gagnées seront de toute façon difficiles à exploiter... Envisager aussi un sentier pour rejoindre le chemin des pâlerins.		X					AL33	
BA.8	14, 17, 23, 36, 63	Betriebswirtschaftlich sind die freiwerdenden Flächen unattraktiv. Konflikte mit Anwohnern und Touristen sind vorprogrammiert. Diese Massnahme steht im krassen Gegensatz zu den Grundsätzen der momentan durchgeführten Rebgrüterzusammenlegung.	X						AL33, AL69	Es besteht kein Widerspruch zur Rebgrüterzusammenlegung.

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BA.9	39	Die Bewirtschaftung der Rebflächen ist unattraktiv und nicht wirtschaftlich. Konflikte mit Fussgänger, Velofahrer, Autos, Schulkinder, Sicherheitsaspekte berücksichtigen beim Bewirtschaften: Spritzen, Bodenbearbeitung, usw. Flächen sollten im Zusammenhang mit Rebbau und Gewerbe genutzt werden können.		(X)					AL33, AL69, AL12	
BA.10	15	Auf Gemeindegebiet Ligerz wird es wohl nicht viel Möglichkeiten geben für die Umnutzung durch Rebbau, höchstens in Bipschal.	X							
BA.11	26	Nur dort wo es Sinn macht. Bewirtschaftung der Reben (Spritzen, Mulchen, Mähen = Steine) soll die Wanderer und Velofahrer nicht gefährden.		X					AL33, AL69	
BA.12	28	Sicherheitsaspekte im Zusammenhang mit der Bewirtschaftung. Konflikte mit Fussgängern, Velofahrern und Autos. Für den Rebbewirtschafter sind die Flächen unattraktiv und nicht wirtschaftlich. Flächen sollten für andere Nutzungen im Zusammenhang mit dem Rebbau und dem Gewerbe genutzt werden können.		X					AL69, AL33, AL12	
BA.13	22	Genügend ökologischer Ausgleichsfläche und rebbauliche Nutzung nur für den ökologischen, biologischen Rebbau vorsehen. Gerade angrenzend an die öffentlichen Zonen sollen Rebsorten angebaut werden, die mit möglichst wenig Spritzmittel auskommen.	X						AL117	
BA.14	25	Gewässerschutzverordnung ist zu respektieren! Pflanzenschutz am Seeufer ist untersagt!	X						AL31	
BA.15	53	Bedenken wegen Gewässerschutz, Abstand zum Wasser. Gewässerräume	X						AL31	
BA.16	32	OK, obwohl es sehr schade ist, dass die Reben bei Brunnmühle verschwinden. Der Tunnel müsste auch Twann entlasten.	X					X		Le projet consiste à mettre en double voie le secteur Schafis-Twann mais ne prévoit pas le contournement du village de Twann.
BA.17	34	Soweit die Flächen nicht für neue Verkehrswege beansprucht werden.					X			
BA.18	44	Bei Neuerstellung von Stützmauern usw. sollten unbedingt Trockensteinmauern erstellt werden. Ich hoffe sehr, dass bei solchen Baugesuchen dann auch entsprechend streng beurteilt wird.				X				vgl. Massnahme G

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BA.19	55	Grundsätzlich einverstanden, der Rebbau spielt in der Region eine wichtige Rolle. Allerdings besteht der Rebbau nicht einzig aus den Rebstöcken für die Traubenproduktion. Das Rebland durch die Zonenplanung, die Rebenschutzzone und das BGBB definiert und sehr gut verankert. Kleine Rebflächen in den flachen Lagen in Nähe des Seeufers ist nicht nur ertragsmässig uninteressant (frühreif, kleine Mengen, weniger Sonneneinstrahlung) sondern auch produktionstechnisch kritisch. Die mechanische Bewirtschaftung unmittelbar neben einem stark frequentierten Uferweg für den Langsamverkehr ist aus Sicherheitsgründen problematisch. Ausserdem benötigt der Rebbau nebst Rebland eine umfassende Infrastruktur für die Produktion, die Veredelung und die Vermarktung. Für den Rebbau vorgesehenen Flächen sind daher vor allem für diese Aspekte vorzusehen. Eine traditionelle Eigenheit der Region ist, dass viele Rebbaubetriebe auch Selbstkelterer sind. Dies fördert ein breites Segment und ein qualitativ breites und attraktives Angebot für die Kundschaft und Besucher, allerdings sind die Produktionskosten höher, was durch die sehr engen Platzverhältnisse noch weiter eingeschränkt wird. Für eine zeitgemässe Produktion und die Entwicklung der Betriebe ist die Verwendung der frei werdenden Flächen enorm wichtig. Funktionierende Rebbaubetriebe tragen wesentlich zur Pflege des schützenswerten Landschaftsbildes, der ökologischen Strukturen, zum gesellschaftlichen, sozialen Dorfleben sowie der wirtschaftlichen Wertschöpfung durch den Tourismus bei.		(X)					AL33, AL69, AL12	
BA.20	66	Nous sommes satisfaits des démarches entreprises avec les viticulteurs afin de garantir la pérennité du patrimoine viticole.	X							
BA.21	68	Rebbauliche Nutzung nur mit genügend ökologischer Ausgleichsfläche oder für den biologischen Rebbau reserviert. Auch der hochgradig landschaftlich geschützte Rebbau ist in der heutigen Ausgestaltung eine Monokultur, anfällig für Pilz- und Schädlingsbefall. Diesem kann man nur mit genügend Ausgleichsflächen entgegenwirken.	X						AL117	
BA.22	5	Warum wird die Güterzusammenlegung damit völlig unterlaufen? Das gehört nicht in einen Richtplan hinein, sondern es gehören visionäre Dinge hinein. Dinge die in der Schweiz einzigartig sind.	X							Es besteht kein Widerspruch zur Rebgüterzusammenlegung. Es ist Aufgabe des Richtplans, die Nutzung der freiwerdenden Flächen zu bestimmen und zu koordinieren.
BA.23	58	Gehört das nicht in ein Gesamtkonzept - Rebgüterzusammenlegung ...	X						BA.22	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BA.24	70	Die Fläche für den Rebbaubau kann vergrössert werden, wichtig ist es, den Eingriff ins Landschaftsbild durch die grossen Infrastrukturbauten für den Tunnel möglichst landschaftschonend zu gestalten. Für das Landschaftsbild vorteilhaft ist es, die Kontinuität der Querrichtung der Rebstücke sicherzustellen.				X	X			
MASSNAHME B: NEUE ÖKOLOGISCH WERTVOLLE GRÜNRÄUME										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>23 26 3 8</p>										<p>60 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
BB.1	5	Grünräume gibt es in der Region weiss Gott viele, deshalb ist auch diese Idee nicht die richtige. Ich wiederhole mich nochmals, es ist eine national einmalige Chance hier etwas zu verändern bei einer national wichtigen Bahnverbindung.	X							
BB.2	11	Le mur "tueur de chats" entre la route et la voie ferrée, même s'il est sous protection, doit impérativement être coupé à la hauteur de chaque parcelle habitée au nord pour permettre un accès au chemin piéton. Le manque de trottoir n'a que trop duré ! Plutôt des buissons que des vignes, j'ai entendu dire que les vigneronns ne sont pas très intéressés à ces mini parcelles. Donc ici aussi des surfaces de compensation écologiques, evtl. exploitées par les vigneronns bio comme la parcelle au nord de ma maison (rte principale 41) ou le réseau lac.		X		X			AL114 AL33	Der Umgang mit den Begrenzungsmauern ist in nachfolgenden Planungsschritten zu klären.
BB.3	14, 36	Ungenutzte Grünflächen mitten in Dörfern, die umgeben sind von Rebbergen mit hoher Artenvielfalt und unzähligen extensiv bewirtschafteten Wiesen und Ruderaflächen sind wirklich nicht mehr nötig. Vielmehr sollten diese Flächen wieder durch die Dorfbewohner gehegt und gepflegt werden, dadurch würde ein für die Lebensqualität wertvoller Raum entstehen. Es sollte auch möglich sein, den Weinbau und Gewerbebetrieben, Raum und Luft zu verschaffen. Das Dorf darf nicht zu einem Rebbaumuseum verkommen.		X						Das Anliegen wird aufgenommen. Die Grünräume im Siedlungsraum sollen (zumindest teilweise) von der Bevölkerung genutzt werden können. Die genaue Nutzung und Gestaltung sind in nachfolgenden Planungsschritten zu definieren.

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BB.4	17, 23, 63	Ungenutzte Grünflächen mitten in Dörfern, die umgeben sind von Rebbergen mit hoher Artenvielfalt und unzähligen extensiv bewirtschafteten Wiesen und Ruderalflächen sind wirklich nicht mehr nötig. Vielmehr sollten diese Flächen wieder durch die Dorfbewohner gehegt und gepflegt werden, dadurch würde ein für die Lebensqualität wertvoller Raum entstehen.		X					BB.3	
BB.5	15	Bei der Begrünung ist zu beachten, dass am Ufer keine Bäume gepflanzt werden sollten. Die Sicht vom See auf das Dorf muss Priorität haben. Dieser Strassen-Abgrenzungsmauer wird eine viel zu hohe Priorität eingeräumt.				X			BB.2	
BB.6	16	Die charakteristischen, freistehenden Begrenzungsmauern sollen dort entfernt werden können wo sie der Öffentlichkeit in Form von Ausweichstelle oder Flanierzone dienen können.				X			BB.2	
BB.7	21	Keine Äusserung	X							
BB.8	24	Es braucht eine sinnvolle Nutzung durch die lokale Bevölkerung.		X					BB.3	
BB.9	25	Alle Rebparzellen am See sind umzuwandeln in Grünflächen mit Natursteinböschungen für Pflanzen und Seevögel inkl. Reptilien!		(X)					AL33	
BB.10	26	Einzelne Parzellen könnten beispielsweise an interessierte Ligerzer verpachtet werden, um einen Schrebergarten anzulegen. Dies könnte das Landschaftsbild verschönern und wäre toll für Leute, die keinen Garten besitzen.		(X)					BB.3	
BB.11	28	Arbeitsexensive Prozesse werden bevorzugt. Prüfen ob das Flickwerk der Strassenmauern nicht ersatzlos entfernt werden kann. Die Strassenmauern behindern die Öffnung vom Dorf zum See.				X			BB.2	
BB.12	29	Die "charakteristischen" - nicht mehr nötigen und funktionslosen, freistehenden Begrenzungsmauern müssen nicht unbedingt erhalten werden. Verhindert grosszügigere Lösungen. Die Mauern können an anderen, sinnvollen Orten neu aufgebaut werden. Öffentlicher Zugang zum See wichtiger als Biotope.				X			BB.2	
BB.13	32	Trockensteinmauern erhalten und neu aufbauen.				X				
BB.14	34	Soweit die Flächen nicht für neue Verkehrswege beansprucht werden.					X			
BB.15	39	Arbeitsexensive Prozesse werden bevorzugt.				X				

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BB.16	40	In Zusammenhang mit dem im vorliegenden Richtplan definierten Grünraum im Bereich des Unterdorfs ist auch der Verlauf der Kantonsstrasse grundsätzlich zu überdenken. Dies gilt im Übrigen für die gesamte Strecke zwischen Bipschal und Bärenplatz.			X					Dies liegt in der Zuständigkeit des Kantons und ist nicht Gegenstand des Richtplans. Der Wunsch nach einer Verbesserung der Situation ist verständlich. Die Chancen für eine grossräumige Verlegung der Kantonsstrasse werden aus Kostengründen als gering eingestuft.
BB.17	44	Im Zweifelsfall gewichte ich zusätzliche ökologische Fläche höher als zusätzliche Fläche für sanften Verkehr, Fussgänger etc. Diese müsste entlang dem See vermutlich auch geschützt und unzugänglich sein um etwas zu bewirken.	X							
BB.18	48	Die Begrenzungsmauern sollten nicht zwingend erhalten bleiben -> ergeben auch keinen Sinn mehr! Zum Teil sind sie auch mangelhaft renoviert worden.				X			BB.2	
BB.19	55	Wird bereits stark berücksichtigt (Landwirtschaft, ÖLN, Vernetzungsmassnahmen, etc.) Arbeitsextensive Elemente müssen bevorzugt werden (Unterhalt, Folgekosten öffentliche Hand)				X				
BB.20	56	Grünraum darf nicht bedeuten, dass Alleeen, Bäume und Sträucher in kürzester Zeit die Sicht auf den den See verunmöglichen (s. Schafis, Privatgärten am See im Bereich Dorfkern Ligerz). Es sind neue Ansätze gefragt wie "Urban-Gardening".		X		X			BB.3 BB.5	
BB.21	58	Die Idee finde ich erstmal nicht schlecht. Eine Alternatividee wäre wünschenswert; damit die Bevölkerung eine Vergleichsmöglichkeit hat und zwischen zwei (oder mehr) guten Varianten die bessere aussuchen kann.			X				BB.1 AL6	
BB.22	61	Neue ökologisch wertvolle Grünräume und die (teilweise) Nutzung als öffentliche Naturfläche ist problematisch und widersprüchlich. Die Grünflächen dürfen nicht durch öffentliche Nutzung geschmälert werden.			X				BB.3	
BB.23	64	Sehr gut!	X							
BB.24	65	Das Leben im Dorf muss vorangestellt werden.	X						BB.3	
BB.25	66	Des espaces verts doivent être créés également à proximité des ouvrages imposants et dénaturant le paysage (murs végétalisés,...)				X			BB.5	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BB.26	67	Begrünung unbedingt, aber keine Bäume welche mit den Jahren schnell so hochwachsen, dass sie dann die Sicht vom Dorf auf den See behindern. Pflanzen, welche in diese Region (historisch) gehören, keine exotischen Sorten wie Palmen usw. Biotop: würden diese sich direkt am See befinden, oder auf der (dann ehemaligen) Gleisfläche? mit Wasserzugang zum See?				X			BB.3	
BB.27	70	Ist für die Bevölkerung, aber auch für den Tourismus zu begrüssen. Durch Wegfall des Bahntrassees können die Wildtierkorridore wiederhergestellt bzw. verbessert werden.	X							
BB.28	75	Rückgabe meines Gartens. Keine hohen Bäume vor den Häusern				X			AL50	
MASSNAHME C: KOMBINIERTE BEWIRTSCHAFTUNGS-, ERSCHLIESSUNGS- UND VELOWEG										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>13 23 12 10</p>									<p>58 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein 	
BC.1	5, 58	Es gilt eine kombinierte Bewirtschaftung anzustreben. Doch wiederum gilt es die lokalen Bedürfnisse einzubinden und zwar in einem gesamtheitlichen Konzept. Dieses Konzept soll aufzeigen, wie der Verkehr neu in diesem Gebiet sich bewegen kann. Dazu gehören alle Verkehrsteilnehmer berücksichtigt, es sind hier alle vertreten (Schiff, lokale Bahn (Funi), Wanderer, Fussgänger, Kinder, Senioren, Ausflügler, Strassenbenützer, Velofahrer, Biker, eBiker, etc.).					X		AL6	
BC.2	8	Kombinierte Wegführung ist zwingend. Zwischen See und Wohnraum (Dorf&Weiler) sind zusätzliche Wege zu vermeiden. Flanieren im Dorf fördern um auch das lokale Geschäft (Weinbauern, Restaurant) zu fördern.					X			

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BC.3	9	Abschnitt C3: die nordseitige ca. 2m hohe Böschung des bestehenden Uferwegs beeinträchtigt seit Jahren die Anwohner mit ihrer Höhe und verbirgt ihnen die Aussicht auf den See von Liegenschaft Bielstrasse 161 - 64. Es würde sich nicht um eine Beeinträchtigung des Uferbereichs und des Landschaftsbildes handeln und die Ortsansicht vom See her wäre wieder gewährleistet, wenn die Böschungen aufgehoben würden. Zusätzlich würde so den Anwohnern einen direkten Zugang zum Uferweg ermöglicht werden. Einzelne Hochstamm bäume könnten gepflanzt werden damit bei den Sitzbänken Schatten entsteht. Im Übrigen hat die Schafisgmeind seit Jahren immer wieder darauf hingewiesen, dass die Böschung jährlich geschnitten werden sollte, dies ist leider immer nur teilweise ausgeführt worden, weshalb die Böschung heute dieses Ausmass angenommen hat und weder schön fürs Landschaftsbild noch zweckmässig wäre nach dem Rückbau der Geleise.					X			Die Aufhebung der Böschung (Bahndamm) ist gemäss Richtplan vorgesehen.
BC.4	11	Un chemin de 4m est une autoroute à vélos, ou autres véhicules de plus en plus fréquents. Je milite donc pour un chemin piéton de 2.5m permettant aux exploitants de passer avec leurs véhicules, revêtement en chaille ou alors avec des rainures qui rendent très désagréable tout passage à plus de 5 kmh. En fait, la même chose que le tronçon C3. Tout autre véhicule doit impérativement passer par la route, ce qui ralentira automatiquement les voitures. Voir annexe.			X				AL52, AL61	Eine durchgehende Veloroute abseits der Kantonsstrasse wird breit unterstützt. Die Trennung von Fuss- und Veloverkehr ist im Uferbereich aus Platz- und Kostengründen nicht möglich. Eine Wegbreite von 4m ist nötig für ein sicheres Kreuzen bzw. Überholen.
BC.5	12	Velos gehören auf die Kantonsstrasse. Ev. Ausnahme für Schulkinder erlauben.			X				BC.4	
BC.6	14, 17, 23, 36, 63	Von Twann bis Schafis sollte der Veloverkehr, getrennt von den Fussgängern, auf der Hauptstrasse geführt werden. Für die Fussgänger sollte der bestehende Fussweg ausgebaut werden, damit ein komfortables Kreuzen möglich ist. Der Fussweg sollte mit einer Mergelschicht bedeckt sein.			X				BC.4	
BC.7	15	Da eine durchgehend getrennte Führung des Fussgänger- und Veloweg gar nicht möglich ist darf kein durchgehender Hartbelag geplant werden.		X		X			AL61	.

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BC.8	16	Abschnitt C3: die nordseitige ca. 2m hohe Böschung des bestehenden Uferwegs beeinträchtigt seit Jahren die Anwohner mit ihrer Höhe und verbirgt ihnen die Aussicht auf den See von Liegenschaft Bielstrasse 161 - 64. Es würde sich nicht um eine Beeinträchtigung des Uferbereichs und des Landschaftsbildes handeln und die Ortsansicht vom See her wäre wieder gewährleistet, wenn die Böschungen aufgehoben würden. Zusätzlich würde so den Anwohnern einen direkten Zugang zum Uferweg ermöglicht werden. Einzelne Hochstamm bäume könnten gepflanzt werden damit bei den Sitzbänken Schatten entsteht. Im Übrigen hat die Schafisgmein seit Jahren immer wieder darauf hingewiesen, dass die Böschung jährlich geschnitten werden sollte, dies ist leider immer nur teilweise ausgeführt worden, weshalb die Böschung heute dieses Ausmass angenommen hat und weder schön fürs Landschaftsbild noch zweckmässig wäre nach dem Rückbau der Geleise.					X		BC.3	
BC.9	18	Velos und Fussgänger sollten getrennt werden!			X				BC.4	
BC.10	21	Keine Äusserung	X							
BC.11	24	Der Veloverkehr hat genügend Raum.	X							
BC.12	25	Bestehender Veloweg von Wirtshausländte bis Horten Ländte den Besitzern zurückgeben und Rückbau desselben! Dann Bahntrasse für kombinierten öffentlicher Weg!				X				Der genaue Verlauf des neuen, kombinierten Wegs wird im Rahmen der Planung der Massnahme 7 festgelegt. Für die Landabgabe vgl. Antwort AL50.

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BC.13	26	C1 und C2: ja C3: nein C4: eher nein. Kommt auf die Gestaltung an. Könnte gekünstelt aussehen und das Dorfbild stören. Bodenbelag für freiwerdende Flächen: Pflastersteine. Kein roter Belag! Auch auf Asphalt soll wo immer möglich verzichtet werden. C5: ja C6: NEIN!!!! Kein Veloweg durch Bipschal. Dies wäre ein Verbrechen an den Anwohnern und am wunderschönen Ort. Spaziergänger ja, Velofahrer auf Bahntrasse umleiten. Velo/Wanderweg allgemein: Eine Kombination von Velo (Spazierfahrer) und Wanderweg ist erwünscht. Durch geschwindigkeitsreduzierende Massnahmen (Pflanzentöpfe, Schwellen etc.) Velofahrer zum langsamen Fahren zwingen. Sportfahrer sollen auf der Kantonsstrasse bleiben. Wenn man einen Naturbelag wählt, macht man das Befahren für Schnellfahrer unattraktiv. Zudem passt ein Naturbelag besser ins Landschaftsbild. 4 Meter breiter Weg ist zu übertrieben!! Sieht ja aus, wie eine Autobahn durchs Dorf....	X	X		X			AL61 AL21, BC.4	
BC.14	28	Weg darf nicht zu breit sein, wenn möglich nicht asphaltiert, sondern nur befestigt. Prüfen, ob Veloweg nicht über die Hauptstrasse geführt werden kann. Bewirtschaftungsweg ist für die Zufahrt zu den Rebparzellen nötig.			X	X			BC.4, AL61	
BC.15	29	Getrennte Führung verschiedener Nutzergruppen möglichst vermeiden. Keine zusätzlichen Uferwege nötig.					X			
BC.16	30	In Bipschal muss der Veloweg hinter die Häuser (also Bergseitig) gelegt werden		X					AL21	
BC.17	31	Kein Hartbelag zwischen Schafis und Ende Ligerz. Keine Böschung mehr, keine hohen Bäume + Sträucher		(X)		X			AL61, BC.3	
BC.18	32	Keinesfalls geteilter Weg, um Geschwindigkeiten zu drosseln. Wenn der Weg terrassiert wird, nicht mit rotem Sand (wie auf Bild Präsentation), sondern mit gelbem Jurakalk.		X		X			AL61	
BC.19	34	Betrifft vorwiegend C5, C6 und C71. Kombierter Fuss- und Veloweg nur dort, wo kein Konfliktpotenzial besteht. Separater Weg für Velowanderer und Freizeitfahrer muss zwischen Km 94.5 und 95.2 auf dem frei werdenden Bahntrasse realisiert werden. Auf dem gesamten bestehenden Abschnitt, insbesondere durch den Torbogen, sollen weiterhin nur Fussgänger gehen und Anwohner oder Bewirtschaftende fahren dürfen. Im Abschnitt Bipschal-Twann: von "La Baume/Strandweg" (ab Km 94.5/94.6) zur "kantona-		(X)						Mehrfache Wegführungen (Kantonsstrasse, Kombierter Weg, Fussweg) sollen im schmalen Uferbereich aus Platz-, Landschafts- und Kostengründen möglichst vermieden werden. In Bipschal wird die Wegführung geändert (vgl. Antwort AL21).

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
		len Fischzucht" (bis Km 95.1/95.2) besteht heute ein allgemeines Fahrverbot mit Zufahrtsrecht zu den Liegenschaften Bipschal und Strandweg. Dieser Abschnitt kann somit schon heute nicht als kombinierter Fussgänger-, Velo-, Bewirtschaftungs- und Erschliessungsweg genutzt werden. Aufgrund der Erfahrungen der Anwohner und insbesondere im Interesse der Sicherheit muss dieses Fahrverbot weiterhin bestehen bleiben. Damit soll vor allem in diesem Streckenabschnitt die Durchfahrt durch den Torbogen für Velowanderer und Spazierfahrende keinesfalls gewährt werden und nur den Anwohnern vorbehalten bleiben. Das sinnvolle Anordnen von Parkplätzen auf der Nordseite des historischen Teils macht hingegen Sinn, ohne dass aber die bestehenden Parkplätze auf der Südseite zwingend aufgehoben werden müssen. Die Interessen der Anwohner sollen auch in diesem Punkt Priorität haben. Fazit: Im erwähnten Streckenabschnitt zwischen Km 94.5/94.6 und Km 95.1/95.2 soll auf dem frei werdenden Bahntrasse zwingend ein separater Weg für Velowanderer und Spazierfahrende errichtet werden. Dieser beseitigt die heute teilweise immer noch bestehenden Unklarheiten, verhindert vor allem neue Konflikte und ist im Interesse der Sicherheit für alle Benutzergruppen.								
BC.20	35	Veloweg Bergseitig von Bipschal		X					AL21	
BC.21	37	Getrennte Velo- / Wanderwege wären m. E. sinnvoll.			X				BC.19	
BC.22	39	Die Bewirtschaftung der Rebflächen ist unattraktiv und nicht wirtschaftlich. Konflikte mit Fussgänger, Velofahrer, Autos, Schulkinder, Sicherheitsaspekte berücksichtigen beim Bewirtschaften: Spritzen, Bodenbearbeitung, usw. Flächen sollten im Zusammenhang mit Rebbau und Gewerbe genutzt werden können.		(X)					AL33, AL69, AL12	
BC.23	40	Eine grosse Herausforderung sehe ich im Bereich Oberdorf Ligerz. (Siehe Massnahme 7)	X							
BC.24	42	Der Weiler Bipschal muss nördlich umfahren werden. Eine drastische Verschlechterung der heutigen Situation ist unakzeptabel.		X					AL21	
BC.25.1	44	Einverstanden mit der gemeinsamen Nutzung, um nicht zu viel Fläche dem Verkehr zu opfern. Hartbelag ist ok, aber Teer ist unbedingt zu vermeiden. Teerbelag führt zu anderem Nutzungsverhalten (schnellerer Langsamverkehr, mehr Autos, Töffs, E-Bikes etc.) und ist auch ökologisch/ästhetisch schlecht. Wir haben genug Teerstrassen in der CH. Ich stelle mir den Belag ähnlich wie heute bei der Fischzucht vor. Im Prinzip einverstanden mit C3-C5.		X		X			AL61	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BC.25.2	44	C6: heikel, aber ich bin einverstanden, den Langsamverkehr durch Bipschal hindurchzuführen und nicht mehr via die Kantonsstrasse.			X				AL21	
BC.26	46	C1. Ja C2. Ja C3. Nein C4. Nein C5. Ja C6. Nein! Der Veloweg sollte nicht unten am See in Bipschal durchgeführt werden, sondern auf dem Bahntrasse und nachher wieder zum See geführt werden.		X					AL21	
BC.27	47	Ein Veloweg ist nicht notwendig. Dazu steht die Kantonsstrasse zur Verfügung.			X				AL52	
BC.28	48	Auf dem Uferweg zwingend keine E-Bikes! (Auf die Kt.-Strasse verweisen!) Kein Hartbelag!				X			AL61	
BC.29	53	Gegenseitige Rücksichtnahme der Verkehrsteilnehmer muss gewährleistet werden.				X			AL61	
BC.30	54	In Anbetracht der zur Verfügung stehenden Platzverhältnisse unterstützen wir die Lösung mit einem kombinierten Erschliessungs- und Veloweg (Massnahme C). Es ist aber wichtig, dass ein solcher Weg eine Breite von mind. 4.00 Meter aufweist, damit die verschiedenen Verkehrsteilnehmer möglichst ohne Konflikte nebeneinander verkehren können.					X			
BC.31	55	Weg sollte einfach im Unterhalt sein (Folgekosten)				X			AL61	
BC.32	57	eingeschränkt	X							
BC.33.1	60	1. Vor allem vor dem Dorf Ligerz muss der Benutzer hingewiesen werden, dass hier der Fussgänger den Vortritt hat (z. B. mit dem Hinweisschild * : Der Fussgänger ist König)!				X			AL61	
BC.33.2	60	2. Vor Bipschal durch darf es nur einen Fussgängerverkehr geben NB : Schilder mit humoristischem Hintergrund tragen meist mehr bei zum Erfolg !		X		X			AL21, AL61	
BC.34	62	Begründung siehe oben (A1).	X						AL36	
BC.35	64	Konfliktpotenzial?!	X						AL52	
BC.36.1	66	A certains endroits, une largeur de 3,5 m est suffisante.				X	X		AL61	
BC.36.2	66	Un marquage adéquat doit être réalisé sur les parties mixtes afin de différencier le trafic piétonnier et le trafic cycliste.				X			AL61	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BC.37	67	Auf Belag des Wegs achten. Bemerkungen aus dem Volk: Hartbelag ist nicht natürlich sowie je nach Gefährt lärmig, Kiesweg ist unterhaltsintensiv, Gummibelag nicht ästhetisch und unökonomisch Signalisieren der Vektoroute: Sollen Velofahrer speziell auf den Erholungsweg hingewiesen und darauf geleitet werden? Gefahr für Spaziergänger, Kinder und ältere Personen, Gefahr bei Begegnungszonen. Dieser Weg soll eher - wie genannt - als Erholungszone dienen. Parkplätze Lariauländte entfernen - zukünftiges Parkhaus "Tagona"? oder anstatt Kiesparkplatz, Rasen mit Gitter zur temporären Parkplatznutzung während Grossanlässen im Dorf		X		X			AL61 AL13	
BC.38	69	Keine Asphaltierung auf dem Uferweg gewünscht		X		X	X		AL61	Auf dem Uferweg (Wanderweg) im Abschnitt Poudeille – Portalbereich West ist kein Hartbelag vorgesehen.
BC.39	70	Der Raum ist knapp, daher sind kombinierte Wege sinnvoll. Das formulierte Ziel von durchgehender, konfliktarmer und uferbezogener Wegführung unterstützen wir. Die Sport- und Alltagsvelofahrerinnen und -velofahrer sollen weiterhin auf der Kantonsstrasse fahren.			X				AL52	
BC.40	71	Mein persönliches Grundstück vor der Kleintwannmatte wird gemäss Richtplan mehrfach tangiert. Einerseits soll das Bahntrasse in der Zone Kleintwann Ligerz verbreitert werden und andererseits (nach neuen Plänen) der Velo-/Fussweg so geführt werden, dass zusätzlich Terrain abgetrennt werden soll. Ich wurde durch die SBB korrekterweise über die Landansprüche informiert. Ich machte die SBB auf die existenzielle Bedeutung meiner Gartensituation aufmerksam und forderte deshalb eine angemessene Entschädigung. Auf den neuen Plänen (SBB 11.1, Richtplankarte Blatt 3) wird für den Velo-/Fussweg ein weiterer zusätzlicher teil beansprucht. Auch dieser Gartenabschnitt ist Teil meines Vermietungskonzepts. Ich fordere noch einmal, den Velo-/Fussweg unter das Bahntrasse zu bauen, damit der Landanspruch minimiert würde (siehe Planbeilage). Zudem wäre ich dankbar, wenn man mir eine Offerte für das benötigte Terrain machen würde.						X		Les CFF sont déjà en négociation avec Mme Werren au sujet de sa parcelle. La construction du chemin réclamée "sous les voies ferroviaires" ne pourra pas être réalisée pour des raisons techniques et de phasage de projet (la circulation des trains devant toujours être garantie). Eine Aufteilung des kombinierten Weges in einen Wander- und Fahrweg benötigt insgesamt mehr Fläche, so dass diese Variante verworfen wurde.
BC.41	75	Strandweg 4m breit für langsame Velos und Fussgänger auf das Bahntrasse versetzen.			X				BC.19	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BC.42	78	Den einzelnen Vorschlägen des Richtplans in den Uferabschnitten kann ich mehrheitlich zustimmen. Als sehr positiv betrachte ich das Beibehalten des Uferwegs für Fussgänger im Bereich zwischen Hof Ligerz und Schafis (verkehrs-technisch und ökologisch sinnvoll). Auf Twanner Seite wären bei Wegfall der ARA eine Neugestaltung und ein erweiterter Zugang zum See sehr zu begrüssen.	X			X				
BC.42	78	<p>Als problematisch sehe ich das in weiten Teilen vorgesehene Zusammenlegen von Veloverkehr und Wanderweg im sehr begangenen Abschnitt zwischen Seematte Chlyne Twann und Ligerz. Der in unserem Workshop mehrfach geäusserten Empfehlung der besseren Entflechtung von Fussgängern und Velos (spez. E-Bikes) wurde in meinen Augen zu wenig Rechnung getragen.</p> <p>Dabei möchte ich auf 3 neuralgische Punkte hinweisen: (siehe Fotos 1-3)</p> <p>1. Kreuzung Unterführung Hafen Kleintwann: An dieser unübersichtlichen Stelle kreuzen sich der Zugang zum Hafen Nord-Süd mit dem Fuss- und Veloweg West-Ost. Seepolizei, Taucher, ARA-Betreiber, Weinbauern etc. treffen regelmässig auf Velos, Wanderer und Badende im Sommer. Empfehlung: Kreuzungsfreie Planung mit höhergelegten Velo- u. Wanderweg West-Ost (Niveau SBB-Trasse). Die Unterführung Seepolizei-Hafen bliebe dabei bestehen. Ein kleiner Fusspfad im nördlichen Teil der Badewiese könnte beibehalten werden. Den höhergelegten Velo-/Fussweg könnte man nahtlos weiterziehen bis Bipschal; dh. den Zufahrtsweg von Bipschal zum Fischereistützpunkt verengen zu einem kleinen Fusspfad, die Rebe dagegen seewärts verbreitern. Die Zufahrt braucht es ja nicht mehr, da bei Wegfall des SBB-Trassees eine direkte Verbindung von der alten Kantonsstrasse zur Fischzucht möglich wird.</p> <p>2. Uferweg Seematte Kleintwann bis Fischereistützpunkt: Der 1986 eingeweihte und für 1,26 Mio. Fr. realisierte Weg stellt einen der schönsten Uferabschnitte am Bielersee dar. Kanton, VBS etc. finanzierten damals diesen Abschnitt. Empfehlung: Damit diese damaligen Bemühungen nicht umsonst waren, sollte wenn immer möglich unmittelbar am See ein kleiner Trampelpfad für Fussgänger vorgesehen werden. Velos und Weitwanderer blieben nach wie vor auf dem gemeinsamen breiteren Weg oben. (Zusätzliche Gelder eventuell bei Kanton, Netzwerk Bielersee, Fonds Landschaft Schweiz etc. vorhanden.)</p>				X		BC.19, AL61, AL21	<p>Der genaue Verlauf des neuen, kombinierten Wegs wird im nachfolgenden Planungsschritt festgelegt.</p> <p>Für eine getrennte Führung von Fuss- und Veloverkehr ist der Platz nicht ausreichend.</p>	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BC.43		<p>3. Dorfkern Bipschal: Die heutige Lösung, die Velos um den Dorfkern herumzuführen hat sich für die Anwohner/innen sehr bewährt. Der alte Torbogen des Zehnhauses stellt einen besonderen Schatz dar, die beiden Weinbaubetriebe sind auf ein freies Überqueren des Wegs angewiesen, die Hauseingänge befinden sich unmittelbar am Weg selber. Der zunehmende Veloverkehr (namentlich die schnellen und lautlosen E-Bikes) würden für alle eine echte Gefahr darstellen und zu ständigen Konflikten führen. Empfehlung: Velo- und Hauptwanderweg im Norden auf dem jetzigen SBB-Trasse vorsehen mit gewissen Einschränkungen der besseren Zugänge zu den Häusern.</p> <p>Ganz allgemein müssten auf den Abschnitten mit kombiniertem Fussgänger- und Veloverkehr eine entsprechende Signalisation und bauliche Massnahmen das friedliche Zusammenleben erleichtern (Bs. Hinweisschilder "Partageons la route" in Frankeich).</p>		X		X			AL21, AL61	
BC.44	80	<p>Eine Kombination von Veloweg und Spazierweg ist keine gute Lösung für die Benutzer, da die Bedürfnisse von Velofahrern und Spaziergängern nicht die gleichen sind. Velofahrer wünschen einen ebenen und geraden Parcours. Diese Lösung ist widersinnig. Konkurrenz zwischen Velos, Pseudorennfahrern, E-Bikes, Kinderwagen, Spaziergängern. Spaziergänger ziehen einen eher ästhetischen Verlauf des Weges vor, umrahmt von Büschen oder Blumen etc. Ein Spazierweg muss wenn möglich nicht gerade sein.</p> <p>Besser wäre, den Veloweg direkt an die jetzt fast verkehrsfreie Kantonsstrasse zu binden. Nach wie vor wäre die Durchfahrt beim Stationsgebäude ein kritischer Punkt. Dann aber wäre der übrige Teil des Trassees und der bisherige Uferweg frei für die Erstellung eines schönen, ästhetischen und erholsamen Spazierwegs. Der Zugang zu den Ländten könnte optimal erleichtert werden, was ein wesentliches Ziel sein sollte. Damit könnten unnötige Mauern entfernt werden. Eine optimale Renaturierung wäre möglich.</p>			X				AL52 BC.19	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BC.45	81	Für die Stadt und Region Biel, für deren Einwohnerinnen und Einwohner stellt das linke Bielerseeufer ein wichtiges Naherholungsgebiet dar, ist namentlich die Qualität der Langsamverkehrsverbindungen zentral. Eine gute und durchgehende Verbindung entlang dem Seeufer ist aus diesem Grund von grosser Bedeutung. Es ist daher sehr zu begrüßen, dass die freiwerdenden Flächen auch zur Aufwertung der Langsamverkehrsverbindung entlang des Sees genutzt werden. Wichtig ist, dass die Gelegenheit genutzt wird, eine Verbindung mit hoher Benützungsqualität zu schaffen. Als Schlüsselfaktoren sieht der Gemeinderat hierzu eine direkte, ununterbrochene Wegführung sowie eine ausreichende Wegbreite. Da die Strecke bereits heute stark frequentiert ist und sich dies noch intensivieren wird, sowohl durch Radfahrer (inkl. E-Bikes), Fussgänger sowie teilweise durch Wirtschaftsverkehr, besteht die Gefahr, dass bei ungenügender Breite Konflikte entstehen. Um diese zu vermeiden, betrachtet er eine durchgehende Mindestbreite des Weges von 4.50 m als notwendig.			X				AL21	Eine Wegbreite von 4m (plus Bankett) wird als ausreichend erachtet. Von breiteren Wegen wird aus Platz- und Kostengründen abgesehen.
BC.46	82	1. Wie aus dem aufgelegten Richtplan hervorgeht, soll der Strandweg als zentrales Element der Langsamverkehrsverbindung am linken Bielerseeufer erhalten bleiben und für die verschiedenen Nutzungsansprüche auf 3.5 resp. 4m mit beidseitigem Bankett von je 50 cm ausgebaut werden. Wir erwarten, dass das 1983 von uns vertraglich eingeräumte Wegrecht bei der Neugestaltung mit uns fest zugeteilten Parkplätzen in der Nähe unserer Liegenschaft als Realersatz für das zur Verfügung gestellte Terrain abgegolten wird. 2. Die Zufahrt zu unserem Grundstück Strandweg 68 in Ligerz Parzelle GB Ligerz No. 353 muss auch in Zukunft in mindestens gleicher Qualität (wie heute von Osten her) gewährleistet sein. 3. Das im GB eingetragene Fusswegrecht, welches mit der SBB vertraglich bis zur Schliessung der Linie 210 Dailens-Bienne sistiert wurde, muss respektiert werden.				X				Ist im Rahmen der Planung der Massnahmen zu prüfen.
BC.47	86	Auch hier ist auf die Anwohner zu achten, z.B. Bipschal...der Veloweg muss HINTER den Häusern, also Strassenseitig verlaufen...!		X					AL21	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME D: ÖFFENTLICHER VERKEHR / BUSHALTESTELLEN										
<p>61 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein 										
BD.1	5, 58	Es gibt aus meiner Sicht nur eine mögliche Massnahme: Einen Busverkehr der gratis alle Teile der kleinen Region miteinander verbindet. Alle Teile meint: Twann, Kleintwann, Bipschal, Ligerz, Schernelz, Schafis, La Neuveville; Alles andere wird mehr Individualverkehr erzeugen und das schadet der Region. Das Vinifuni bietet zudem die Gelegenheit aus dem Zentrum heraus, alle möglichen Verkehrsteilnehmer (Schiff, Wanderer, Velofahrer, etc.) in eine weitere Umgebung (Park Chasseral) zu befördern.	X			X			AL38	
BD.2	9	Wir sind auf gute ö.V. Anbindung angewiesen und wünschen, in Schafis eine Bushaltestelle zu haben. Die Verbindung muss einerseits nach Twann, andererseits nach La Neuveville gewährleistet sein.	X			X			AL38	
BD.3	11	Lorsque je prends le train, c'est souvent en direction de la Romandie. La ligne devra donc relier La Neuveville à Douane. Pourquoi une place de manœuvre au centre de Gléresse? Le bus pourra sans autre tourner au rondpoint à l'ouest. Une navette automatisée sera tout à fait imaginable dans un avenir proche.	X			X			AL38, AL64	
BD.4	12	Haltestellen Twann, Ligerz, Schafis, Neuenstadt	X	X		X			AL38	
BD.5	13	Ich sehe, dass der Buswendeplatz im Bereich des Tunnelportals West eingeplant werden muss. Mindestens 4 Bushaltestellen sind vorzusehen von Schafis bis auf den Bahnhof Twann.	X			X			AL38	
BD.6	14, 17, 23, 36	Durchgehende Linienführung bis La Neuveville ist notwendig. Ein Wendekreis in Ligerz ist unnötig.	X			X			AL38, AL64	
BD.7	63	Durchgehende Linienführung bis La Neuveville ist zwingend. Ein Wendekreis in Ligerz ist abzulehnen. Schafis muss an den ÖV angebunden werden.	X			X			AL38; AL64	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BD.8	15	Eine Wendemöglichkeit beim Bahnhof Ligerz ist unter allen Umständen zu vermeiden. Der Bus soll ja zwischen Twann und La Neuveville verkehren. Der Platz beim Bahnhof soll sinnvoller gestaltet werden. Ein Bushalt in Schafis soll nicht nur geprüft werden, sondern ist Pflicht. Sollte allenfalls die Weiterfahrt nach La Neuveville nicht Sinn machen, so kann man doch wenigsten Schafis bedienen und dort die Wendeschlaufe planen.	X			X			AL38 AL64	
BD.9	16	Kein Wendekreis am Bahnhof in Ligerz, sondern den Kreisel am Westportal in Schafis als Wendeplatz für Busse benutzen und in Schafis eine Haltestelle einrichten. Ein Busbetrieb von Twann via Bipschal Ligerz Schafis bis nach La Neuveville wäre wünschenswert.	X			X			AL38 AL64	
BD.10	21	Wir begrüßen die angedachte Erschliessung mit einer Buslinie ab Twann bis Ligerz (allenfalls bis La Neuveville) mit der Anbindung des Vinifuni. Die Haltestelle im Ortszentrum von Ligerz soll kürzeste Wege vom/zum Vinifuni und zur Schifflanlegestelle ermöglichen. Die neuen Haltestellen sind Begehig-konform zu erstellen (gem. Bautechnischen Details des kantonalen Tiefbauamts). Einen Wendekreis von 20 m ist zu eng. Neue Infrastrukturen sollten für den Einsatz von Standardfahrzeugen (12 m-Bus) ausgelegt sein, der Wendekreis muss einen Durchmesser von 25 m aufweisen.		X		X			AL38 AL64	
BD.11	22	Wenn der Strassentunnel geschlossen ist, muss der Bus fahrplanbedingt unbedingt Vortritt haben entweder mit Ampeln und/oder separater Busspur wie der Trolleybus an der Langstrasse in Zürich.				X			AL38	Ist im Rahmen der Planung der künftigen Busverbindung zu prüfen.
BD.12	24	Es sollte ein Busersatz auf die Beine gestellt werden.					X			
BD.13	26	3 Bushaltestellen wünschenswert. Wendekreis für Bus stehe ich skeptisch gegenüber. Der Bus fährt ja nach Neuveville weiter, warum muss er wenden?? Wenn dann noch Parkplätze für Cars entstehen, ist das eine Abwertung des Bahnhofplatzes. Neue Parkplätze sollte man nicht bauen, da sonst Anreiz geschaffen wird, mit dem Auto anzureisen. Die Touristen sollen die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen. Eine neue Einstellhalle oder unterirdische Parkplätze wären optimal für die Zukunft.	X			X			AL38 AL64, AL13	
BD.14	28	Bushaltestellen sind zu definieren.				X				

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BD.15	29	Buserschliessung nicht nur Ligerz-Twann, sondern unbedingt auch Richtung La Neuveville (mit Haltestelle Schafis. Begründung: Einkaufsangebot, städtische Infrastruktur (Kino, Restaurants, etc.) grösser als in Twann. Zudem direktere Weiterfahrt SBB Neuchâtel - Westschweiz. Die Ligerzer Bevölkerung soll nicht nur Richtung Twann weiterreisen können (unnötiger Umweg und Zeitverlust). - Bus nur Richtung Twann ist diskriminierend für die Romands in der Gemeinde Ligerz. - Damit auch keine Wendemöglichkeit im Bereich Bahnhof Ligerz nötig. (Schönere Gestaltung Begegnungszone Bahnhof/Vinifuni möglich).	X			X			AL38 AL64	
BD.16	30	Wir brauchen einen ÖV-Anschluss in Ligerz. Bipschal auch Haltestellen an kleineren Orten wie Baume				X			AL38	
BD.17	31	Buslinie Twann bis La Neuveville mit Haltestelle = Schafis (sonst Wendeplatz bei Westportal Schafis)	X			X			AL38	
BD.18	32	Busbetrieb zwischen Twann und La Neuveville ist sehr wichtig. Vinifuni erhalten. Ev. Rufbus in Randzeiten. Wendeplatz sollte Flaniermeile nicht beeinträchtigen.	X			X			AL38 AL64	
BD.19	35	Bipschal braucht einen ÖV Anschluss, da immer mehr Betagte Menschen da wohnen!					X			
BD.20	39	Busshaltestellen von la Neuveville bis Twann sind zu definieren. kein Wendeplatz auf dem Bahnhofsareal in Ligerz zu wenig Platz.	X			X			AL38 AL64	
BD.21	40	La Neuveville sollte zum Verkehrsknotenpunkt für die Region ausgebaut werden, wo mindestens die InterRegio-Züge Halt machen. Der Postautoanschluss für das Plateau befindet sich bereits dort. Mit einer regelmässigen Schiffsverbindung könnte auch Erlach besser an das SBB-Netz angebunden werden.; Ein Teil der IC-Züge hält schliesslich auch in Grenchen - warum also nicht in La Neuveville?				X			AL38	
BD.22	44	Als Nicht-Autofahrer bin ich auf den öv angewiesen. Der Bus ist für mich absolut notwendig, ich traure jetzt schon dem Regionalzug hinterher. Der Bus sollte zwischen La Neuveville und Twann verkehren, nicht nur zwischen Ligerz und Twann! Die Wendeschleife am Bhf. Ligerz ist nicht nötig und verbraucht mit den Carparkplätzen zu viel Platz (wie passt das mit der Flanierzone zusammen?). In den Randzeiten ist ein Rufbus sinnvoll zwischen La Neuveville und Twann.	X			X			AL38 AL64	
BD.23.1	46	Bushaltestellen sind gut. Wo sollte ein Wendekreis entstehen? Am ehesten wohl östlich vom heutigen Bahnhofgebäude?	X			X			AL64	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BD.23.2	46	Auf mehr Parkplätze in Ligerz ist zu verzichten, ausser sie seien unterirdisch, was zu begrüssen ist.				X			AL13	
BD.24	48	Kein Wendekreis für Busse beim Bhf Ligerz. Durchgehende Bus-Linie Twann - Neuenstadt mit genügend Haltestellen. Bushaltestelle in Schafis auf jeden Fall.	X			X			AL38 AL64	
BD.25	51	Auch für Treberwurstsaison, Anschluss an überregionalen Verkehr (Bhf Biel - La Neuveville)	X			X			AL38	
BD.26	53	Bushaltestellen Bipschal/Brunnmühle wäre wünschenswert.				X			AL38	
BD.27	55	Sowohl in Verbindungen in Richtung Twann wie auch La Neuveville sind erwünscht. Bahnhofplatz als zentraler Umschlagplatz auch für Camion und Reiseautos erwünscht.	X			X			AL38	
BD.28	57	Twann-La Neuveville mit Haltestelle in Ligerz	X			X			AL38	
BD.29	59	Wichtig ist, dass Schafis, der neuenstädtische Weiler, nicht von seinem Hauptort La Neuveville abgetrennt wird. Die Schafiser sind seit Generationen Neuenstädter, und es wäre unverhältnismässig, sie via Bus nach Twann reisen zu lassen, um dann mit dem Zug nach La Neuveville zu fahren, um ihre Erledigungen zu machen. Die Einwohner würden dann wohl eher gleich nach Biel fahren und La Neuveville würde für die Schafiser nur noch eine rein administrative Funktion übernehmen. Vielmehr gilt es, eine Lösung zu finden, die nicht nur Ligerz mit Twann verbindet, sondern auch Schafis mit La Neuveville, wobei die Zahl der Mitreisenden durch zusätzliche Haltestellen evtl. gehoben werden kann und eine stündliche Verbindung (evtl. sogar eine 2-stündliche) meines Erachtens genügen sollte.	X			X			AL38	
BD.30	60	Ein Wendeplatz mit evtl. Abstellplatz beim Tunnelportal West ist erstrebenswert, denn damit ist auch vorgegeben, dass Schafis eine Bushaltestelle bekommt. Da sich die Regionalzüge in Twann hoffentlich weiterhin kreuzen, ist wohl nur ein Busbetrieb in Richtung Biel erforderlich. Nehme an, dass von Ihrer Seite auch ein Konzept besteht, wenn in Ligerz wegen Festbetrieb sehr viele Personen unterwegs sind!	X			X			AL38	
BD.31	66	Le prolongement d'un service de bus jusqu'à La Neuveville ne doit pas être une option, mais doit faire partie de la mesure. Le projet de mise en place d'une ligne de bus doit inclure et arrêter à Chavannes et une extension du service jusqu'à La Neuveville.	X			X			AL38	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BD.32	67	Unbedingt eine Buslinie von Twann via Ligerz bis nach La Neuveville realisieren! Keine Wendeschleife am Bahnhof von Ligerz! diese kostet noch mehr Parkplätze. Es muss auch an Reiseкарplätze (für Hochzeiten in der immer ausgebuchten Kirche, die Treberwurstsaison sowie die Läset Sunntige usw.) gedacht werden. Der Platz rund um das Bahnhofgebäude würde an (sonst gewonnener) Attraktivität verlieren, dort, wo eine Begegnungs- und Flanierzone geplant ist. Bushaltestellen Bipschal, Schafis und 1-2 Stellen in Ligerz Dorf: Ja.	X			X			AL38 AL64	
BD.33	68	falls der Strassentunnel geschlossen ist, muss der Bus priorisiert werden können, entweder mit Ampeln und/oder separater Busspur				X			BD.11	
BD.34	69	Bus zwischen Twann und La Neuveville unbedingt durchgehend! Ein Wendekreis von 20m in Ligerz scheint daher überdimensioniert. Bushalt in Schafis erwünscht	X			X			AL38 AL64	
BD.35	70	Wie eingangs erwähnt muss die Busverbindung unbedingt von Twann bis La Neuveville führen. Reisende ab und nach La Neuveville müssen das Vinifuni direkt und ohne Umweg, wie nochmaliges Umsteigen in Twann erreichen können. Dies ermöglicht auch zusätzliche Haltestellen der Busse in Schafis und für den östlichen Ortsteil von La Neuveville. Dem Weiterbestand des Vinifuni ist vermehrte Aufmerksamkeit zu schenken.	X			X			AL38	
BD.36	81	Weiter macht der Gemeinderat darauf aufmerksam, dass die ÖV-Verbindung Biel-Ligerz-La Neuveville weiterhin in regelmässigem Takt (ideal 30 Minuten), insbesondere die Anbindung des Vinifuni an das ÖV-Netz, gewährleistet werden muss. Der Wasserweg kommt dabei nicht resp. nur ergänzend in Frage, da er nur saisonal zur Verfügung steht und eine dichte Taktfrequenz bei diesem Verkehrsträger kaum verstellbar ist. Es ist dem Gemeinderat bewusst, dass dieses Anliegen nicht im Rahmen des vorliegenden überkommunalen Richtplans gesichert werden kann. Vielmehr wird angeregt, dass sich die dafür verantwortliche RVK 1 rasch mit dieser Materie befasst und entsprechende Planungen an die Hand nimmt.	X			X			AL38	
BD.37	86	Nach Beschrieb ist nicht gewährleistet, dass ein Bus von Twann bis nach Neuenstadt organisiert werden soll, ist meines Erachtens aber notwendig! Der Bus muss ja auch Schafis bedienen, ansonsten wäre dies unakzeptabel und unfertig in der Planung!	X			X			AL38	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME E: STÄRKUNG UND ERWEITERUNG TOURISTISCHER ANGEBOTE										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>15 18 7 16</p>										<p>56 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
BE.1	5, 58	Die Massnahme berücksichtigt in keiner Art und Weise, die wirklichen touristischen Möglichkeiten. Übergeordnet heisst Park Chasseral und den Jura.	X						AL5	
BE.2	9	Wir wohnen nicht im Museum. Die Rebbaunern und Kleingewerbe müssen arbeiten und leben können.	X						AL5	
BE.3	12	Die Schönheit der Landschaft ist das touristische Angebot. Je weniger "Massnahmen" je attraktiver ist die Gegend.	X						AL5	
BE.4	14, 17, 23, 36, 63	Ein nachhaltiges touristisches Konzept fehlt, wir brauchen nicht mehr Touristen. Wir müssen denen, die kommen, mehr bieten, damit sie zu einer besseren Wertschöpfung fürs Dorf beitragen können. Qualitativ gute und auch erschwingliche Übernachtungsmöglichkeiten sind zu erhalten und zu fördern. Die Nutzung des Bahnhofs muss geplant werden, evtl. Verkauf von Seiten der SBB an eine zweckentsprechende Gesellschaft. Konzept muss dringend erarbeitet werden.				X			AL5	
BE.5	15	Hier sollten sich die Involvierten Akteure vertieft Gedanken machen				X			AL5	
BE.6	16	Sanfter Tourismus		X					AL5	
BE.7	18	Parkplätze für Touristen!?					X		AL13	Gegenstand der weiterführenden Planung unter Einbezug der Bevölkerung
BE.8	24	Es soll kein reiner touristischer Ort werden.		X					AL5	
BE.9	26	Im Sommer ist die Schmerzgrenze an Touristen schon fast erreicht. Bewohner finden fast keinen ruhigen Ort mehr, um zu verweilen oder zu baden. Touristisches Angebot nicht erweitern! Wir wollen kein Klein-Luzern oder Disneyland werden. Da es in Ligerz bald keine Gastronomie mehr geben wird, profitieren nur die Weinbauern und diese auch nur begrenzt, da sie an den Wochenenden keinen Wein ausschenken.		X					AL5	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BE.10	28	Anzustreben ist, dass das touristische Angebot im Kontext mit dem Gewerbe-/Rebbau- und Gastronomie-Angebot steht.		X		X			AL5	
BE.11	29	Tourismus spielt am linken Bielersee-Ufer seit dem Bau der unsinnigen Autostrasse keine grosse Rolle mehr. Touristische Infrastruktur (Hotel, Gaststätten) sind verschwunden (Bellevue, Fontana, Lariau, etc.). Die Fehler der Vergangenheit können mit einem kleinen Streckenabschnitt in Ligerz nicht mehr korrigiert werden. Tourismus hat ökonomisch keine Priorität. Ligerz ist ein Rebbau-Dorf und v.a. Wohnort. Die Infrastruktur soll auf die Bedürfnisse der einheimischen Bevölkerung ausgerichtet werden.		X					AL5	
BE.12	31	Sehr sanfter Tourismus	X						AL5	
BE.13	32	Konzept, um Restaurants und Gaststätten zu erhalten ist notwendig (Kreuz, Kreuzgarten, Lariau, etc.). Rundgang ist O.K. Nicht motorisierten Verkehr fördern und ermöglichen. (...)		X		X				
BE.14	37	mehr Touristen = mehr Verkehr. Wo sind die nötigen Parkplätze (zusätzlichen!)				X			AL13	
BE.15	39, 40	Touristische Angebote müssen im Kontext mit dem Gewebe/Rebbau/ Gastronomie-Angebot stehen.		X		X			AL5	
BE.16	42	A Parkplätze B Erleichterte Bauvorschriften zur Umsetzung von touristischen Angeboten				X			AL13, AL5	
BE.17	44	Ich finde den heutigen Tourismus i.O. Ich habe nicht den Eindruck, dass der Tourismus viel Förderung braucht. Wir haben fast nur Tagestourismus. Wir müssen verhindern, dass nach Abstellung des Regionalzugs mehr Touristen mit Autos nach Ligerz kommen, z.B. an die Läsetsunntige. Mehr Touristen zum Übernachten nach Ligerz holen zu wollen, ist angesichts der prekären Situation der Gastronomie/Hotellerie (Lariau schon lange geschlossen und Hotel Kreuz wird in absehbarer Zeit geschlossen) sowieso sinnlos. Die Gemeinde Ligerz dürfte sich zum Thema Hotel Kreuz gern mehr (<i>weiterer Text nicht lesbar</i>)		X		X			AL5	
BE.18	47	Es braucht keinen Ausbau des Tourismus. Das verbesserte Angebot ist per se attraktiver als der Aktuelle Zustand.		X					AL5	
BE.19	48	Nicht notwendig! Jetzt schon genug. Infrastrukturen fehlen und sollten auch keine neuen erstellt werden!		X					AL5	
BE.20	53	ja, aber sanft. Keine Infrastruktur NUR für Touristen!		X					AL5	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BE.21	55	Stark abhängig von den Einschränkungen bzw. Möglichkeiten des Gewerbes. Daher sind die Bedürfnisse des Gewerbes stark zu gewichten (z. B. Warenumschat, Zufahrten, Parkplätze, etc.)		X		X			AL5	
BE.22	56	In der ganzen Diskussion "Tourismus." wird bis heute nur das Bahnhofbistro erwähnt. Die genauso, wenn nicht wichtigeren privatrechtlichen Player Aarbergerhus, Hotel Restaurant Kreuz, div. Weinkeller und das Rebbaumuseum sind unbedingt in die Diskussion einzubeziehen. Fernziel muss sein, dass der auswärtige Gast jederzeit ein minimales Angebot zum Verpflegen und "Shoppen" nutzen kann.		X		X			AL5	
BE.23	59	Der neue Strandweg zwischen Schafis und La Neuveville dürfte das bernjurassische Tourismusbüro einladen, vermehrt auch mit den deutschschweizer Tourismusverantwortlichen zu kooperieren. Der Fischweg steht zweisprachig in Ligerz und Twann - warum nicht einen weiteren Erlebnisweg einrichten auf Neuenstädter Gebiet?	X			X			AL5	
BE.24	60	siehe beigelegten Input-Plan	X						AL5	
BE.25	65	das Leben im Dorf muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden	X						AL5	
BE.26	66	Cette mesure n'est pas définie et doit être précisée en coordination avec les offices concernés.	X			X			AL5	
BE.27	67	wollen die Einwohner einen fixen Rundweg für Touristen? Stimmen aus dem Volk: "wir wollen nicht wie Morcote oder Bring oder ein Mini-Venedig werden, wo nur noch Touristen vor der Haustüre und an den Gartenzäunen stehen und uns fotografieren." wie im Massnahmenplan erwähnt: "Themen noch offen"	X						AL5	
BE.28	70	Der zusätzliche Platz in See nahe kann und muss für eine Stärkung und Erweiterung des touristischen Angebotes genutzt werden. Insbesondere der Bahnhofplatz in Twann kann mit dem Wegfall des "unschönen" Bahnhofgebäudes aufgewertet werden. Eine Begegnungszone wäre sehr schön und würde für die Touristen und Touristinnen und auch die Benutzerinnen und Benutzer der öffentlichen Verkehrsmittel die Umwege über die Fussgängerstreifen erübrigen. Zusätzlich ist die touristische Attraktivität von Ligerz zu stärken. Dies kann mit einem Rundweg via See und Dorfgasse mit Anschluss an das Vinifuni unterstützt werden.				X			AL5	Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes erfolgt im Zusammenhang mit dem Bau des A5 Twanntunnels (vgl. Massnahme 14). Im Richtplan wird festgelegt, dass eine koordinierte Planung erfolgen soll und durch die Gemeinden – insbesondere beim ASTRA - einzufordern ist. Die weitere Gestaltung ist dabei einzubringen.

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgi. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME F: PARKIERUNG LIGERZ UND SCHAFIS										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>12 23 6 14</p>										<p>55 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
BF.1	5	Im Zentrum steht der rückbebaute Bahnhof Ligerz. Dieses Gelände bietet alle Möglichkeiten um eine Parkierung im Untergrund zu ermöglichen. Doch diese alten Pläne sind leider in Vergessenheit geraten. Es gab einmal einen Gemeindepräsidenten (Heinz Martin), der diese Pläne sogar in Bern diskutierte. Das ist alles vergessen gegangen, schade.				X			AL13	
BF.2	8	Primär Parkplätze für Einwohner bereitstellen. Die Parkplätze sollten nicht sichtbar (Garage) sein. Mitfinanzierung durch Kauf der Parkplätze (Modell Einstallhalle Ligerz).				X			AL13	
BF.3	11	Si une solution avec un grand parking peut être trouvée dans le secteur des sorties de tunnel à Chavannes, comme p.ex sous le pont d'accès, ou libérer un champ utilisable pour les grandes occasions, cela permettrait de diminuer au maximum le parcage dans le village (libérer la Lariauländti et la place de la gare, la halle de parcage suffit pour le trafic local. Cela rentabiliserait en plus l'arrêt de bus de Chavannes.				X			AL13	
BF.4	13	Als Visitenkarte für die Gemeinde Ligerz sollte darauf geachtet werden, dass nicht die Autoparkplätze das Erscheinungsbild von Ligerz prägen werden.- Ich wünsche mir, dass diese zum grossen Teil unterirdisch erstellt werden!				X			AL13	
BF.5	14, 17, 23, 36, 63	Jeder aufgehobene Parkplatz müsste mind. in doppelter Anzahl wieder erstellt werden. Längerfristig sind ein od. mehrere Parkhäuser zu realisieren, zwischenzeitlich könnten provisorische Parkplätze auf dem ehem. Bahntrasse geschaffen werden.				X			AL13	
BF.6	15	Da sollte sich der Gemeinderat intensiv damit auseinandersetzen. Auch wenn es vielleicht technisch nicht einfach ist, könnte es punktuell Sinn machen eine vertiefte Anordnung von Parkplätzen mit Sichtschutz gegen den See auf dem jetzigen Bahntrasse. Ebenfalls wäre ev. ein weiteres Parkhaus (nähe Tagona) eine Möglichkeit. Vor allem sollten Parkplätze in den Vorgärten aufgehoben werden, als Güterumschlag könnten sie ja noch benutzt werden.				X			AL13	
BF.7	16	Möglichkeit eines Parkhauses auf dem Gebiet Tagona sollte überprüft werden				X			AL13	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BF.8	18	Parkmöglichkeit verbessern				X			AL13	
BF.8	21	Keine Äusserung	X							
BF.10	22	Parkmöglichkeiten nur für Dorfbewohner, nicht für auswärtige Tages-Gäste. Die sollen möglichst als Fuss-, Rad- oder anderen Wanderer (sanfter Tourismus) und mit ÖV oder Reiseccars anreisen. Schaffung von mehr Carparkplätzen.				X			AL13 AL38	Die konkrete Gestaltung des Parkplatzangebots ist im Rahmen des Parkierungskonzepts zu prüfen.
BF.11	24	Alle Parkplätze gehören unter den Boden.				X			AL13	
BF.12	25	Zu zentral, ab Wirtshausländte bis Bipschal zu wenig Parkplätze!				X			AL13	
BF.13	26	Keine zusätzlichen Parkplätze für Auswärtige. Falls Bedarf an Parkplätzen für Anwohner besteht, dann ja. Die Möglichkeit für die Zukunft aber nicht verbauen. Einstellhalle (Tagona) wäre optimal.				X			AL13	
BF.14	27	Parkplatz Schiffländte sollte verkehrsfrei werden; Schiffspassagiere und Autos kommen einander in die Quere.				X			AL13	
BF.15	28	Das bestehende Parkierungskonzept soll weitergeführt werden. Alle allenfalls wegfallenden Parkplätze sind zu kompensieren. Die Neuschaffung von Parkplätzen ist anzustreben.				X			AL13	
BF.16	29	Aufhebung der bestehenden Parkplätze nur, wenn Bau eines zweiten. grosszügigen Parkhauses (Ostseite) im Berghang.				X			AL13	
BF.17	30	Es hat generell zu wenig Parkplätze in Ligerz				X			AL13	
BF.18	31	nicht zusätzliche oberirdische Parkplätze, Parkhaus Tagona				X			AL13	
BF.19	32	Parkplätze sind Platzverschwendung und hässlich. Man kann in Ligerz gut ohne Auto leben. Ich nutze auch keinen öffentlichen Platz für meine privaten Hobbies. Parkieren ist ein Privatproblem von Autobesitzern. Ich stelle mein Kajak auch nicht auf den öffentlichen Grund.				X			AL13	
BF.20	35	Vergrösserung der Parkplätze in Bipschal				X				Ist im Rahmen der Umsetzung der Massnahme 11 zu prüfen.
BF.21	37	Anzahl PP überprüfen! Mehr oder weniger?				X			AL13	
BF.22	39	Weiterführung des bestehenden Parkierungskonzeptes, alle wegfallenden Parkplätze sind zu ersetzen. Neuschaffung von Parkplätzen in Ligerz und Bipschal				X			AL13	
BF.23	40	Die Anzahl der Parkplätze ist eher zu erhöhen.				X			AL13	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BF.24	42	Im Dorfkern, Bipschal und in Klein Twann, müssen unbedingt ins Dorfbild integrierte Parkplätze geschaffen werden.				X				Ist im Rahmen der Umsetzung der Massnahmen 11 bzw. 14 zu prüfen.
BF.25	44	Die Lariauländte könnte man m.E. weiterhin als Parkplatz nutzen, dort steht das Blech wenigstens konzentriert. Ich bin absolut gegen eine Erhöhung der Parkplatzzahlen und finde, für die Autobesitzer wird bereits mehr als genug Fläche zur Verfügung gestellt. Zwischen Dorf und See sollten keinesfalls zusätzliche Parkplätze erlaubt werden.				X			AL13	
BF.26	47	Parkingkonzept vonnöten. Der Bau eines unterirdischen Parkhauses wäre zumindest anzudenken.				X			AL13	
BF.27	48	Parkingkonzept vonnöten. Der Bau eines unterirdischen Parkhauses wäre zumindest anzudenken.				X			AL13	
BF.28	51	Zu wenig Parkplätze, Lariau Ländte und Bahnhofplatz als Park-/ oder Begegnungszonen nutzen -> "Galerie-Parking" unter dem Bahntrasse. Keine Aufstockung der Einstellhalle.				X			AL13	
BF.29	53	Parkplätze bei den eigenen Wohnhäusern. Distanzen kurzhalten. Zum Beispiel: Galerie unter dem frei werdenden Trassee.				X			AL13	
BF.30	54	Es ist in Ordnung, wenn die Anzahl der heute bestehenden öffentlichen Parkplätze beibehalten wird. Es sollen aber keine zusätzlichen Parkplätze geschaffen werden.				X			AL13	
BF.31	55	Mit Wegfall der Zugverbindung sind unbedingt zusätzliche PP zu schaffen. Es besteht ein grosses Manko sowohl bei privaten Liegenschaften, wie für Besucher und Touristen. Lebensader für das Gewerbe (Gastro und Weinbau). Nachbardörfer werden von Besuchern aus diesem Grund oft bevorzugt.				X			AL13	
BF.32	56	Eine Reduktion der aktuellen Parkplätze ist nicht realistisch, Bedarf wird schon aufgrund der Zunahme von Wohnungen zunehmen. Bereits heute wird wild parkiert indem zB. die privaten Parkplätze Museum belegt werden. Erhaltung der Begrenzungsmauern entlang der Landstrasse ist nicht realistisch.				X			AL13	
BF.33	57	Lariauländte: Parkplätze nach Norden verschieben. Neue Grünfläche am Seeufer.				X			AL13	
BF.34	58	Im Zentrum steht der rückbebaute Bahnhof Ligerz. Dieses Gelände bietet alle Möglichkeiten um eine Parkierung im Untergrund zu ermöglichen. Ein Gesamtkonzept mit Ausloten der Möglichkeiten "versteckter" Parkplätze ist dringend nötig.				X			AL13	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BF.35	60	siehe beigelegten Input-Plan - Einstellhalle Bahnhof /. + möglicher Depotraum von Unterführung Lariau zugänglich - Einstellhalle Tagona (nebst Autos auch Stauraumplätze für Betriebe) + mögl. Depotraum (dieselbst sind auch Autoabstellplätze vorgesehen für die Bauzone Tagona) - Parkplatz Baume - Parkplatz - Ersatz Bipschal - Parkplatz Hotel Kreuz (privat) //. + Veloabstellplätze //. + Hundetoilette				X			AL13	Ist im nächsten Planungsschritt zu prüfen.
BF.36	64	Keine neuen Parkplätze an Oberfläche planen. Umplanung und Verbesserung, ja.				X			AL13	
BF.37	65	Das Parkplatz Angebot in Ligerz ist absolut ungenügend und selbst für ein schützenswertes Ortsbild nicht zeitgemäss. Die Gelegenheit muss genutzt werden, zusätzlich mindestens 30 Parkplätze, konzentriert oder verteilt, zu Gunsten der Dorfbevölkerung neu zu schaffen. Dies muss zwingend bereits im Richtplan vorgesehen und somit vorgegeben werden. (Zur Erinnerung: der Richtplan ist für die Umsetzung verbindlich!)				X			AL13	
BF.38	66	Ne concerne pas la Commune de La Neuveville	X							
BF.39	67	Fallen die Parkplätze in der Lariauländte weg, muss ein Ersatz geplant werden. weniger Parkplätze - für Auswärtige wie auch und vor allem für Einwohner - kann keine Lösung sein. in Diskussion steht gemäss diverser Aussagen aus der Gemeinde ein zukünftiges Parkhaus in der Tagona. die Idee von unterirdischen Parkplätzen - unterhalb des heutigen Gleises - wird immer noch diskutiert. ist dies baulich möglich?				X			AL13	
BF.40	68	Parkierungsmöglichkeiten nur für die DorfbewohnerInnen, nicht für auswärtige Tages-Gäste. Diese sollen möglichst mit ÖV oder Reisedcars anreisen.				X			AL13	
BF.41	69	Bitte keine zusätzlichen Parkplätz schaffen (trotz Knappheit).				X			AL13	
BF.42	70	Die Parkplätze bei der Schiffsanlegestelle sind aufzuheben und können an einem anderen Ort konzentriert ersetzt werden. Mittels eines Parkierungskonzeptes ist dies sicherzustellen. Die ÖV-Verbindung von der Schiffsanlegestelle über den Bushalteplatz zum Vinifuni muss unbedingt aufgewertet werden. Auch hier wäre eine Begegnungszone die beste Lösung.				X			AL13	
BF.43	75	Parkplatzproblem nicht aus den Augen verlieren				X			AL13	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BF.44	82	Die Parkplatzsituation in Ligerz ist bereits heute sehr prekär, dies besonders an schönen Sommerwochenenden. Mit der geplanten öffentlichen Nutzung im Sinne eines Parks im Abschnitt La Baume wird sich diese noch verschärfen. Mit unterirdischen Bauten in gewissen Bereichen des heutigen Bahntrassees könnte sowohl der Parkplatzmangel behoben als auch dem Platzbedarf des Z.T. in sehr engen Verhältnissen funktionierenden Gewerbes in der Gemeinde entsprochen werden.				X			AL13	
BF.45	86	Mehr Parkplätze, sehr gerne. Sind da nicht schon mehrere Pläne und Ideen von früheren Jahren vorhanden?				X			AL13	
MASSNAHME G: QUALITÄTSSICHERUNG UND KOORDINATION DER UMSETZUNG										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>18 21 5 6</p>										<p>50 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
BG.1	1	- ?	X							
BG.2	5	Ich kann keine Qualitätssicherung erkennen, es ist kleinbürgerliches Denken angewendet worden und leider hat niemand den Mut den Verfassern diese Erkenntnis vorzutragen.	X						BG.5	
BG.3	9	Unsere betonfreie Gegend muss erhalten bleiben. Wir sind froh darüber, dass bis heute kein Zug entgleist ist und die gefährlichen Güter bald nicht mehr über die Weichen holpern.	X							
BG.4	11	Plutôt une commission de gens compétents que trop de spécialistes qui risquent d'avoir des exigences contradictoires. Quant aux procédures qualité, les obligatoires seront déjà suffisamment contraignantes, n'en rajoutez pas !	X						BG.5	

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BG.5	12	Kein zu grosser administrativer, Kontroll- und Beamtenapparat aufbauen.					X			Es geht darum, die Umsetzung der Massnahmen zu koordinieren und die Einhaltung der Vorgaben des Richtplans zu überprüfen. Dies geschieht ohne grossen administrativen Aufwand im Rahmen der bestehenden Konferenz Linkes Bielerseeufer des Vereins see-land.biel/bienne (Zusammensetzung siehe Seite 2).
BG.6	14, 17, 23, 36, 63	Es ist dringend nötig immer auch einen od. mehrere Vertreter der Bevölkerung in die laufenden Verfahren miteinzubeziehen, dies zur Sicherung der einheimischen Interessen, Eigenheiten und Qualitäten.				X			AL6	Bei der weiteren Planung der Massnahmen sollen sowohl die Bevölkerung als auch weitere Interessengruppen einbezogen werden.
BG.7	17	Es ist dringend nötig immer auch einen od. mehrere Vertreter der Bevölkerung in die laufenden Verfahren miteinzubeziehen, dies zur Sicherung der einheimischen Interessen, Eigenheiten und Qualitäten.				X			BG.6	
BG.8	21	Keine Äusserung	X							
BG.9	24	Wo ist dies ersichtlich!	X						BG.5	
BG.10	28	Uns ist es ein Anliegen, dass die Qualitätssicherung nicht allzu sehr aufgeblasen wird.					X		BG.5	
BG.11	29	Befürchtung eines teuren, übertechnokratischen und überbürokratischen Kontrollapparates. Zu viele Köche...					X		BG.5	
BG.12	32	Bitte auch ProNatura und VCS konsultieren.	X						BG.6	
BG.13	39	Die Qualitätssicherung sollte nicht zu sehr aufgeblasen werden.					X		BG.5	
BG.14	44	Ich schlage vor, auch den VCS (Langsamverkehr) und ProNatura (bzgl. Ökologischer Aufwertung) als beratende oder beurteilende Gremien beizuziehen, insb. ProNatura.	X						BG.6	
BG.15	48	...prozentuale (%) Angaben der Kostenbeurteilung wäre nicht schlecht.				X				
BG.16	55	Grundsätzlich ja, Kosten und Aufwand sollten schlank gehalten werden.					X		BG.5	
BG.17	58	Die Ziele der Qualitätssicherung sind rückwärtsgewandt (Richtplan, Bundesinventare ...). Ein Ideenwettbewerb / ein ganzheitliches, zukunftsgerichtetes, innovatives Konzept fehlt in der Betrachtung.	X			X				Qualitätssichernde Verfahren (z.B. Wettbewerbe) sind in den nachfolgenden Planungsschritten vorgesehen.

B Massnahmen für den ganzen Perimeter

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
BG.18	59	Die Vorgehensweisen und der Enthusiasmus der Bevölkerung in Ligerz und La Neuveville erlebe ich als Schafiserin als grundverschieden. Deshalb bin ich froh, dass die überkommunale Zusammenarbeit koordiniert wird von Organismen, die bisher mit ihrer proaktiven Kommunikation den Eindruck hoher Kompetenz und Anteilnahme erwecken konnten. Ich hoffe, dass dieser Austausch auch während der effektiven Arbeiten bestehen bleibt und die Bevölkerung z.B. durch Baustellenführungen weiterhin abgeholt wird.	X						BG.6	
BG.19	62	Die Berücksichtigung des oben genannten Mangels, stellt hohe Ansprüche an Koordination und Umsetzung, trägt aber zur Erlangung einer hohen Qualität und Sicherheit in erheblichem Mass bei.	X							
BG.20	66	La coordination pour cette mesure n'est pas réglée, notamment en ce qui concerne les projets communaux de réaménagement. De plus, sous quelle forme la responsabilité de la Conférence de la rive gauche du lac de Biemme est-elle définie ? Une nouvelle convention sera-t-elle signée avec les Communes ?				X			BG.5	
BG.21	67	Es ist wichtig, die kulturhistorischen Bauten für die Nachwelt soweit wie möglich zu erhalten (Gebäude, See- und Rebmauern, Häfen und Ländten, usw.)				X				Dies im Rahmen der nachfolgenden Planungsschritte zu prüfen.
BG.22	70	Dies sind bei solchen umfassenden Projekten nötige Massnahmen.	X							
BG.23	83	Im weiteren Verlauf empfehlen wir, begleitende Gestaltungsteams zu beauftragen und je nach Situation qualifizierte Verfahren durchzuführen.					X		AL110	
BG.24	86	Ich hoffe, es wird auch hier Rücksicht auf die Gemeindebewohner genommen, bitte kein Durchboxen von diversen Akteuren!		X					AL6, BG.6	

4.3 C MASSNAHMEN IN DER GEMEINDE LA NEUVEVILLE

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME 1: ERSTELLUNG NEUER UFERWEG LA NEUVEVILLE (WANDERWEG)										
<p>46 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein 										
C1.1	5	Dieser Uferweg existiert ja schon, was ist daran neu?	X							Es ist ein neuer Weg. Ziel ist es, einen durchgehenden Uferweg (Wanderweg) zu realisieren, der den Vorgaben des See- und Flussufergesetzes entspricht (war bisher nicht der Fall).
C1.2	8	Kombinierte (Velo und Fussgänger) ermöglichen. Linienwahl direkt am See möglich. Fraglicher Eingriff in die Landschaft.			X					Der Uferweg ist ein reiner Fussweg (Wanderweg mit Naturbelag). Es ist ein neuer Weg mit dem Ziel, einen durchgehenden Uferweg (Wanderweg) in La Neuveville zu realisieren, der den Vorgaben des See- und Flussufergesetzes entspricht (war bisher nicht der Fall, er muss innerhalb 50m vom Ufer ausgeführt sein). Der Veloverkehr wird wie bisher über den Chemin de Marnins geführt. Als direkte Fortsetzung am bestehenden Weg wird am kombinierter Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg entlang des SBB-Trassees festgehalten.
C1.3	9	mit Veloweg			X				C1.2	
C1.4	11	Parfait, c'est ce que j'attends sur l'ensemble du tronçon, mais pas forcément en dur : les personnes à mobilité réduite passent très bien sur un chemin en chaille bien entretenu.					X			Le chemin des Marnins sera goudronné sur la commune de la Neuveville car c'est le chemin d'accès à plusieurs habitations. Le chemin des rives sera bien réalisé en chaille.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C1.5	14, 17, 23, 36, 63	Durch die Erstellung des neuen Weges entsteht eine Verdopplung der Risiken zwischen Fussgängern und dem Rebbau, da diese nun beidseitig der Reben durchgehen, zudem verliert der Rebbau dadurch unnötig an betriebswirtschaftlich interessanter Fläche. Eine Wegführung, die quasi durch die Vorgärten der Liegenschaften führen würde, wäre weder für deren Besitzer noch für die Wanderer angenehm.		X						Die Wegführung wird bei Bahn-km 93.06 nordwärts in den Chemin des Marnins geführt. Vorher verbleibt der neue Uferweg auf der Seeufermauer (vgl. Antwort C1.6). Richtung Schafis wird die bestehende, kombinierte Wegführung von Wander- und Fahrweg beibehalten. Die etwas vom See entferntere Linienführung erscheint uns insbesondere bei der Liegenschaft bei Bahn km 93.1 vertretbar: Chemin des Marnins innerhalb 50m, ein Weg vor dieser 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.
C1.6	20	Aucun tracé nécessaire si le nouveau tracé du chemin de Marnins se trouve à moins de 50 m de la rive entre le km 92.73 et le km 92.9, le chemin de rive aménagé au tout début 1970 n'a quasiment jamais été utilisé par les promeneurs du dimanche et n'a plus été entretenu depuis plus de 40 ans, donc.... Les cyclistes qui utilisent le chemin de Marnins actuel ne recherchent ni la vitesse ni l'absence d'obstacles. La mixité d'utilisateurs ne pose pas de problème.			X				C1.5	Der neue Chemin des Marnins liegt mehrheitlich weiter als 50m vom Seeufer entfernt, weshalb der Wanderweg am Seeufer gemäss See- und Flussufergesetz erforderlich ist. Es ist ein Wunsch vieler Mitwirkender in diesem Bereich nahe am See zu sein.
C1.7	24	nicht nötig	X						C1.6	
C1.8	26	Nicht asphaltiert, sondern nur befestigt.					X			
C1.9	27	Die Erhaltung des jetzigen kombinierten Weges ist zu begrüssen. Zusätzlich sollte der bereits diskutierte und bestehende Fussweg ab Schafis bis St. Joux (zunächst direkt am Ufer, ab Ferienhäuser auf der alten Seemauer, bis Hafen St. Joux südlich des Uferwaldes) wieder als zusätzlicher Wanderweg in die Planung miteinbezogen werden (Entflechtung Velo- und Wanderweg).			X				C1.2	St.Joux liegt ausserhalb des Richtplan-Perimeters.
C1.10	28	Der neue Uferweg soll weiterhin von den Rebbaubetrieben als Wendeplatz/Wendezone genutzt werden können. Allgemeines Fahrverbot i. O. Bewirtschafter sollen den Weg befahren dürfen.					X			

C Massnahmen in der Gemeinde La Neuveville

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C1.11	29	Auf diesem kurzen Abschnitt (weniger als 1 km) ist ein getrennter Uferweg für Fussgänger nicht nötig. Der kombinierte Weg für Weinbau und Velofahrer kann auch von FussgängerInnen genutzt werden, und er ist genug ufernah. Der bestehende Uferweg in der Marnin ist weniger als 1.2 m breit. Wenn dieser Weg verbreitert wird, ist das ein starker Eingriff in die bestehende Uferschutzzone und wird massive Auswirkungen auf Fauna und Schilfgürtel am See haben.			X				C1.2, C1.6	
C1.12	31	nur Teilbereich ist realistisch (Bereich Ländte Marnin)	X							
C1.13	39	Der neue Uferweg sollte weiterhin von den Rebbauern als Wendezone genutzt werden können. Allgemeines Fahrverbot ist i.O.					X			Gemeint ist wohl der Chemin des Marnins.
C1.14	44	Weg keinesfalls teeren!					X			
C1.15	48	Super! Ganz klar keine Hartbeläge!					X			
C1.16	49	Tracé présenté il y a une dizaine d'années ; n'a pas trouvé l'approbation d'une majorité politique.	X							
C1.17	56	Es ist ein Monitoring 2-3 Jahre nach Umsetzung vorzusehen und daraus evtl. Anpassungen (bis 2030)				X				
C1.18	58	Dieser Uferweg existiert ja schon, was ist daran neu?							C1.1 C1.2	
C1.19	59	Meine Freude über diesen Weg, der nun endlich dem Gesetz und den Bedürfnissen der Benützenten entspricht, ist riesig. Ich hoffe, dass er möglichst durchgehend dem See entlanggehen wird, stelle mir aber vor, dass er vorwiegend der alten Ufermauer folgen wird und auch beim Grossenbacher-Haus nicht darum herumkommen wird, sich wieder dem Bahntrasse zu nähern. Ich freue mich auch über die politische Unterstützung dieses Projekts.	X							

C Massnahmen in der Gemeinde La Neuveville

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C1.20	66	Au niveau de l'immeuble chemin des Marnins 92 et considérant les arguments mentionnés par le propriétaire M. Grossenbacher dans son courrier du 25 juin 2017, également par souci d'égalité de traitement, nous proposons de faire passer le chemin de rive au nord du bâtiment existant. L'accessibilité du chemin de rives aux personnes à mobilité réduite ainsi que sa largeur ne doivent pas être fixées de manière contraignante dans le plan directeur. C'est les exigences de la LRLR et du canton qui seront appliquées, le cas échéant.		X					C1.5	
C1.21	67	Es wäre wünschenswert, wenn der See durchgehend dem Ufer entlang „bewandert“ werden kann.	X						AL57	
C1.22	70	Die Realisierung eines Seeuferweges begrüßen wir ausdrücklich, nur so kann die Schönheit der Landschaft erlebt werden.	X							
C1.23	85	Après la présentation de l'avant-projet du Tunnel de Gléresse des CFF nous avons consulté le Nouveau plan directeur à Gléresse (Überkommunaler Richtplan). Nous avons lu et vu beaucoup de détails intéressants, innovatifs et créatifs ! Ce qui nous a frappé est le chemin des rives prévu devant les parcelles chemin des Marnins 90 et 92, là où il descendrait du haut du mur de vigne à l'ouest et remonterait sur le mur de vigne à l'est tout en traversant les dites parcelles. Il va sans dire qu'un Chemin publique qui passerait dans notre parcelle devant la (les) maison(s) de la manière prévue serait un énorme inconvénient pour nous. C'est la raison pour laquelle nous vous adressons à vous et que nous vous prions instamment de chercher une autre possibilité.		X					C1.5	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME 2: ERSATZ UNTERFÜHRUNG MIT NEUER WANDERWEGVERBINDUNG CHEMIN DES MARNINS – CHEMIN DE LA ROCHE-AU-CROS										
<p>47 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein 										
C2.1	5	Die Unterführung wurde nur wegen der Bahn erstellt. Wenn die Bahn zurückgebaut ist, gibt es keine Unterführung mehr. Spricht man jetzt dann von einer Strassenunterführung oder was ist genau gemeint damit? Das ist doch reine Irreführung und keine Massnahme.	X	X						<p>Da das Bahntrasse Richtung See verschoben wird, braucht es eine neue Unterführung. Diese dient gleichzeitig zur Erschliessung der neu entstehenden Rebflächen zwischen A5 und Bahnlinie und als Wanderwegverbindung zwischen dem Chemin de la Roche-Au-Cros und dem Chemin des Marnins. Die neue Unterführung soll möglichst hindernisfrei und auch für Velofahrende nutzbar sein (die heute bestehende Unterführung ist nur über Treppen begehbar). Die Gestaltung wird optimiert.</p> <p>Die neue Querverbindung zwischen den Wanderwegen (dem Chemin de la Roche-Au-Cros und dem Chemin des Marnins) ermöglicht eine attraktive Verbindung der Wanderwege entlang des Sees und dem Rebenweg. Mit dem Richtplan sollen hierfür und für die Einbindung des Uferwegs in das Wanderwegnetz die planerischen Grundlagen geschaffen werden. Betroffen sind nicht nur die SBB, sondern u. a. auch das ASTRA (Unterführung A5) und der Kanton (Wanderwegnetz).</p> <p>A l'heure actuelle, aucune liaison n'existe entre les chemins pédestres de Gléresse à La Neuveville (liaison entre chemin des Vignes et Chemin des Marnins). La plan directeur doit permettre de disposer des bases</p>

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
										de planification afin d'intégrer cette liaison vers le chemin des rives dans le réseau des chemins pédestres. Pas seulement les CFF sont concernés, mais aussi l'OFROU (passage sous la route A5) et le canton (réseau des chemins pédestres).
C2.2	20	Est-il necessaire?	X						C2.1	
C2.3	24	nicht klar warum!	X						C2.1	
C2.4	28	Die Unterführung soll so gestaltet werden, dass Rollstühle, Kinderwagen und auch kleinere Raupenfahrzeuge diese passieren können. Mindestbreite 2 m.					X		C2.1	
C2.5	29	Unterführung und Verbindung Chemin de la Roch-Au-Cros und Chemin des Marnins ist ok, aber die anschliessende, neue Wanderweg-Verbindung zum alten Uferweg (der nicht ausgebaut wird) ist nicht nötig. (Uferschutz).			X				C1.2 C2.1	Wird der im Richtplan vorgesehene Uferweg (Massnahme Nr. 1) realisiert, ist die Wanderweg-Verbindung zur Unterführung sinnvoll.
C2.6	39	Unterführung sollte so gestaltet werden, dass Rollstühle Kinderwagen und Raupenfahrzeuge passieren können. Mindestbreite 2m.				X	X		C2.1	Detailgestaltung folgt später
C2.7	48	Ganz klar keine Hartbeläge!					X			
C2.8	49	Cette mesure est judicieuse si elle est accompagnée du remplacement secteur „Réaffectation pour la viticulture“ par un secteur „E renforcement de l'offre touristique“.			X					
C2.9	54	Die neue Unterführung muss die Anforderungen bezüglich hindernisfreies Bauen erfüllen.					X		C2.1 C2.12	
C2.10	58	Hat Zusammenhang mit Rebgüterzusammenlegung, ein wenig unklar.	X						C2.1	
C2.11	59	Hat Zusammenhang mit Rebgüterzusammenlegung, ein wenig unklar.	X						C2.1	

C Massnahmen in der Gemeinde La Neuveville

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C2.12	66	Cette mesure est mal libellée et ce qu'elle comprend n'est pas clair. S'il s'agit uniquement d'une liaison piétonne, pourquoi le remplacement du passage sous voie est-il mentionné ? Le projet des CFF de créer un accès à la parcelle de vigne nouvellement créée ne fait-il pas partie de cette mesure ? Si oui, il doit être chiffré. Nous ne sommes également pas convaincus que la création d'une rampe supplémentaire soit un plus dans l'intégration de cet ouvrage dans le paysage. La modification de ce secteur est totalement liée au projet CFF et les coûts doivent être pris intégralement en charge par la régie fédérale. Manque de végétalisation et d'intégration.	X				X		C2.1	Die Unterführung des neuen Bahntrassees ist Bestandteil des Projekts Ligerztunnel und wird von den SBB finanziert. Die neue Wanderwegverbindung durch die Gemeinde (mit Subvention Kanton). In diesem Zusammenhang soll nach Möglichkeit auch die Unterführung der A5 mit Rampen ausgebaut werden. Dies liegt jedoch in der Zuständigkeit des ASTRA.
C2.13	70	Die Unterführung muss unbedingt für Velofahrende und Personen mit eingeschränkter Mobilität ausgebaut werden. Ausserdem muss eine neue Wanderwegverbindung Chemin de la Roche-Au-Cros- Chemin des Marnins erstellt werden. Die neue Wanderwegverbindung kann auch touristisch wertvoll sein, da damit ein Rundweg entsteht ab Ligerz via Reben – See zurück nach Ligerz. Stärkung des Vinifuni kann damit unterstützt werden.					X		C2.12	
MASSNAHME 3: NEUE ÖKOLOGISCHE VERNETZUNGSACHSE SEE-REBENHANG WEST MIT REVITALISIERUNG										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>29 16 1 1</p>										<p>47 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
C3.1	5	Was will man damit bezwecken? Was muss Revitalisiert werden? Es ist doch alles vorhanden oder fehlt etwas?	X							Hierbei handelt es sich um eine ökologische Ersatzmassnahme der SBB für die Umweltauswirkungen der neuen Bahnstrecke. Der Bach soll, wo dies möglich ist, revitalisiert werden (Wiederherstellung der Natürlichkeit, Eindolung öffnen). Ausserdem soll ein Amphibiendurchlass unter der Strasse erstellt werden.
C3.2	24	Grund unklar	X						C3.1	
C3.3	44	Unbedingt. Die heutige Eindolung ist übel (siehe Foto im Bericht).	X					X		

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C3.4	49	Propositions : Etendre le périmètre d'aménagement en y incluant les parcelles 1753 et 1579 à l'Est et la sortie du tunnel routier à l'Ouest. Intituler ce périmètre „Réaménagement du paysage“ dans l'esprit de l' IFP 1001.			X					Une extension judicieuse dans la direction proposée est rendue difficile, à cause des bâtiments situés à l'Est de la mesure No3. Aufgrund der bestehenden Bauten östlich der Massnahme 3 ist eine sinnvolle Erweiterung in diese Richtung schwierig.
C3.5	65	Das Leben im Dorf muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden.	X							
C3.6	66	Des compensations globales sur l'ensemble des ouvrages doivent être prévues.					X	X		Die Kompensationsmassnahmen werden im Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) zum Projekt Ligerztunnel festgelegt. . Les mesures de compensation prévues dans le rapport environnement sont déjà des compensations importantes par rapport au nouveau projet. Le projet CFF ne pourra pas et n'est pas tenu à financer le 100% des aménagements prévus dans le cadre du plan directeur.
C3.7	70	Die ökologische Vernetzung wird begrüsst	X							

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME 4: NEUE VERBINDUNG KANTONSSTRASSE-CHEMIN DES MARNINS										
<p>45 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein 										
C4.1	5	Ich kann mir nicht ganz vorstellen, was diese Verbindung bringen soll. Vor allem was ist der Grund dieser Verbindung?	X							siehe Massnahmenblatt Nr. 4: Fussgänger, Velofahrer aber auch Bewirtschaftungsfahrzeuge für die Rebflächen sollen die Möglichkeit haben, von der Kantonsstrasse auf den Chemin des Marnins (der hier als Uferweg geführt wird) bzw. umgekehrt zu gelangen.
C4.2	24	Grund unklar	X						C4.1	
C4.3	29	Verbindung ok, aber die Kantonsstrasse könnte redimensioniert werden.						X		Die Kantonsstrasse ist auf das verkehrstechnisch erforderliche Minimum dimensioniert.
C4.4	48	Mindestens ab hier E-Bike-Verkehr bis Twann auf die Kantonsstrasse.				X			AL61	
C4.5	49	Incture la mesure 4 dans un périmètre d'aménagement de la mesure 5 agrandi.			X					Le périmètre ne devrait pas être agrandi; la mesure No4 doit permettre l'établissement d'une liaison transversale ponctuelle. Contrairement à la mesure No5, aucun domaine public se situe à droite et à gauche de la mesure. Der Perimeter soll nicht vergrössert werden. Die Massnahme 4 soll eine punktuelle Querverbindung ermöglichen. Links und rechts davon befinden sich im Gegensatz zur Massnahme 5 keine öffentlichen Bereiche.
C4.6	58	Der Nutzen dieser neuen Verbindung für die Anlieger und das lokale Gewerbe erschliesst sich mir nicht. Ist das wirklich wirtschaftlich und verschönert die Landschaft – aus meiner Sicht eher nein.	X						C4.1	Grundidee dieser Massnahme ist nicht eine Verschönerung der Landschaft, sondern die Zweckdienlichkeit für die Benutzer.

C Massnahmen in der Gemeinde La Neuveville

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C4.7	59	Ich habe eine Bemerkung zur Verbindung Kantonsstrasse – Schafisweg: Als Anwohnerin mit Kindern plädiere ich für die sicherste und direkteste aller möglichen Lösungen. Ein Kreisverkehr ist punkto Vortritt und Übersicht meiner Ansicht nach definitiv sicherer als eine konventionelle Kreuzung. Zudem erlaubt der Kreisel auch, direkt in die Hauptstrasse nach Biel einzuspuren, ohne dass zuerst die Schnellstrasse überquert werden muss (Version konventionelle Kreuzung). Die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes ist klar ein wichtiger Punkt, wobei mir die Vorteile eines Kreisverkehrs wesentlich grösser scheinen...				X				Die SBB sind mit dem ASTRA daran eine Lösung zu finden, welche die verkehrlichen Ansprüche erfüllt. Von der Konferenz linkes Bielerseeufer (KLB) wird ein Minikreiseln oder eine ähnlich platzsparende Lösung gefordert.
MASSNAHME 5: AUFWERTUNG BESTEHENDE PARK- UND SPIELFLÄCHE										
<p>44 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein 										
C5.1	5	Dieser Spielplatz wird fast nie gebraucht. Er gehört in die gesamtheitliche Überlegung hinein und da ist er meiner Meinung nach völlig am falschen Ort. Gehen Sie einmal in Engelberg am Bielersee schauen, dort gibt es für die Erwachsenen eine Möglichkeit sich auszuruhen und dabei einen Kaffee zu trinken. Oder gehen Sie nach Murten, dort wurde diese Überlegung genial umgesetzt.			X	X				Die Massnahme entspricht der Uferschutzplanung der Gemeinde La Neuveville. Die Gestaltung ist im nachfolgenden Planungsschritt festzulegen.
C5.2	16	Die bestehende Spielfläche ist gross genug und wird eher wenig besucht. Wünschenswert wäre eine Grillstelle und mehr Sitzgelegenheiten				X			C5.1	
C5.3	24	Der Spielplatz ist am falschen Ort.	X						C5.1	
C5.4	29	Die Uferstruktur muss erhalten bleiben (Schilf, alte Ländte, Seemauern).				X			C5.1	
C5.5	48	Genau abklären wie weit erforderlich, Geringe Nutzung.				X			C5.1	
C5.6	49	Etendre le périmètre d'aménagement 5 à tout le secteur entre route cantonale et rives d'une part et périmètre d'aménagement 6 d'autre part.			X				C5.1	

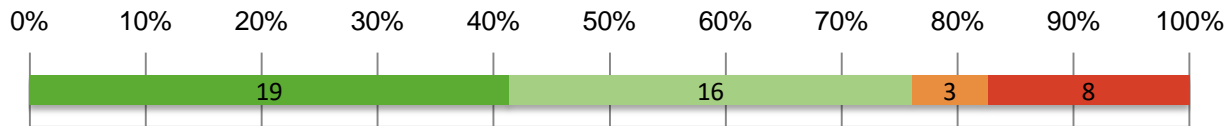
Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C5.7	58	Auch diese Massnahme betrachte ich zunächst als gute Idee – macht aber als Einzel-massnahme ohne Gesamtkonzept vielleicht keinen Sinn. Müsste jedenfalls geprüft wer-den.				X			C5.1	
C5.8	65	Das Leben im Dorf muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit voran-gestellt werden.	X							
C5.9	66	Cette mesure doit être mise en lien avec le plan de protection des rive no 5 déjà en vi-gueur qui prévoit l'aménagement d'une zone affectée à des besoins publics.					X		C5.1	
C5.10	67	ein grösserer Park für Einwohner sowie Wanderer mit Spielplatz: ja	X							
MASSNAHME 6: NEUGESTALTUNG ANBINDUNG ORTSZENTRUM SCHAFIS-SEE										
<p>44 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein 										
C6.1	5	Ich wiederhole mich, was will diese Massnahme bezwecken?	X							siehe Massnahmenblatt Nr. 6: Der Rückbau der Bahnlinie bietet die Chance, wieder eine oberirdische Verbindung zwischen dem histori-schen Ortsteil Schafis und dem Seeufer/Hafen herzu-stellen. Die funktionale und landschaftliche Trennung zwi-schen dem historischen Ortsteil Schafis und dem Bielersee soll mittels einer entsprechenden Gestaltung reduziert werden.
C6.2	9	Hier muss eine Bushaltestelle markiert sein. Ohne Unterführung wäre die Anbindung schöner! Auf der Kantonsstrasse generell Tempo 30, Strassenlampe dimmen und die Strassenlampen Ständer niedriger machen, so dass diese nicht mehr so hell in das Schlaf-zimmer scheinen.					X			

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C6.3	11	Zone de rencontre ou au minimum 30 kmh absolutement !					X			
C6.4	16	Bushaltestelle in diesem Bereich einplanen					X			
C6.5	24	Grund warum?	X						C6.1	
C6.6	26	Verkehrsberuhigung, Zone 30, Begegnungszone sind sehr erwünscht!					X			
C6.7	27	Das Beibehalten des Uferwegs zwischen Häfeli Schafis und Hof als Fussgängerzone (Abschnitt Les Vergers) ist sehr zu begrüssen (Entflechtung, Ökologie...).					X			
C6.8	28	Bushaltestelle in Schafis wird unbedingt gefordert.					X			
C6.9	29	Generelle Absenkung/Abbau des alten Bahntrassees zwischen Ligerz und Marnin ist sinnvoll.					X			
C6.10	31	auf gar keinen Fall mehr Parkplätze				X			AL13	
C6.11	39	Bushaltestelle unbedingt nötig!					X		AL38	
C6.12	48	Keine weiteren Parkplätze.				X			AL13	
C6.13	54	Wenn möglich soll auf der Kantonsstrasse in diesem Abschnitt eine Begegnungszone realisiert werden. Wenn dies nicht möglich ist, muss im Minimum Tempo 30 realisiert werden können.					X			
C6.14	58	Auch diese Massnahme betrachte ich zunächst als gute Idee – macht aber als Einzelmassnahme ohne Gesamtkonzept vielleicht keinen Sinn. Müsste jedenfalls geprüft werden.	X							
C6.15	59	Die einzige Befürchtung, die eine Schafiserin haben könnte, ist, dass die vielen neuen Touristen dann auf „unserer“ schönen neuen Wiese rumliegen ;)	X							
C6.16	66	L'objectif mentionne la suppression du passage sous voie. Celui-ci permet également un passage sous la route cantonale qui sera maintenue à son emplacement actuel. La suppression du sous voie, la création d'une zone de rencontre doivent être une possibilité et doivent être évaluées dans un projet d'aménagement communal détaillé. L'état de l'ouvrage, s'il est maintenu devra être examiné. La procédure (plan de quartier ou concours) doit encore être définie. Il ne ressort pas des documents quels éléments ont été pris en compte dans l'estimation des coûts.				X				Ist so vorgesehen.
C6.17	67	verkehrsberuhigte Begegnungszone gestalten					X			

C Massnahmen in der Gemeinde La Neuveville

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C6.18	70	Die vorgeschlagenen Massnahmen insbesondere die Aufhebung der Unterführung und die Abtragung des ehemaligen Bahntrassees werden ausdrücklich begrüsst, um die schöne Häusergruppe besser zur Geltung zu bringen. Eine Begegnungszone würde dies zusätzlich unterstützen.					X			
C6.19	75	Die Unterführungsdiskussion finde ich etwas Overkill in der ganzen restlichen Schweiz werden solche Unterführungen tagtäglich von vielen Menschen benutzt ich kenne auch ein paar Schulhäuser in dem Stil. Die paar Wanderer werden sich umso mehr freuen, wenn sie danach wieder unsere wunderbare Landschaft geniessen können... (Disneyland...) höchstens ein Malprojekt der Schüler oder so wäre doch eine Idee.	X							

MASSNAHME 7: GESAMTGESTALTUNG HOF (REBBAUMUSEUM)-LIGERZ DORF



46 Antworten
■ ja
■ mehrheitlich ja
■ mehrheitlich nein
■ nein

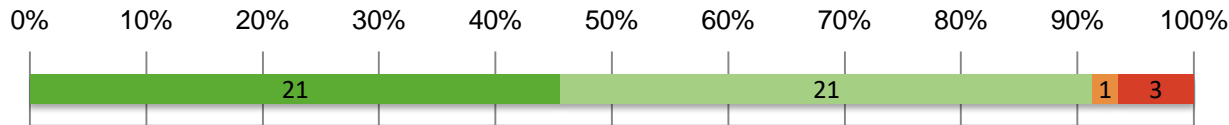
C7.0.1	5	Das war einmal der Hauptbegegnungsraum in Ligerz. Dies müsste doch genauer und mit allen heute bekannten Bedürfnissen abgeglichen werden.				X				Der Richtplan legt die Stossrichtung fest. Die konkrete Nutzung und Gestaltung müssen in einem nachfolgenden Planungsschritt unter Einbezug der Bevölkerung und der verschiedenen Interessengruppen festgelegt werden.
C7.0.2	8	Grundsätzlich sollte kein weiterer Flanierweg erstellt werden. Der Dorfkern und die Gassen sollten wie heute zum Flanieren einladen.			X					Das umgenutzte Trassee soll das Flanieren im Dorfkern nicht ersetzen/konkurrieren, sondern sinnvoll ergänzen.
C7.0.3	11	Zone de rencontre, et ralentir le trafic est ouest absolument !					X			

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C7.0.4	14 ,17, 23, 36, 63	Nicht nur Kleinbauten sollten möglich sein, sondern grössere, sich klar von der hist. Bausubstanz abhebende, zweckmässige Bauten. Der Veloverkehr ist zwingend auf der Hauptstrasse zu führen.			X	X			C7.0.1 AL21	Im Uferschutzperimeter sind aus rechtlichen Gründen keine grösseren Bauten möglich. Eine durchgehende Veloroute abseits der Kantonsstrasse und der kombinierte Weg („Flanierzone“) werden in der Mitwirkung breit unterstützt.
C7.0.5	24	Gehört zu einer Gesamtbetrachtung, findet man nirgends erwähnt.				X			C7.0.1	vgl. Massnahmenblatt 7
C7.0.6	26	Verkehrsberuhigung, Zone 30, Begegnungszone sind sehr erwünscht!					X			
C7.0.7	27	Das Beibehalten des Uferwegs zwischen Häfeli Schafis und Hof als Fussgängerzone Abschnitt Les Vergers) ist als Teil der Gesamtgestaltung sehr wichtig und deshalb begrüsen.					X			
C7.0.8	29	Gesamtkonzept macht Sinn	X							
C7.0.9	39	Massnahmen in der Gemeinde Ligerz	X							
C7.0.10	44	Verkehrsberuhigung bzw. Reduktion der Fahrgeschwindigkeit für Autos und LKW im Bereich des heutigen Bahnhofs wäre sinnvoll. Die Situation ist unübersichtlich. Flaniermeile klingt gut, aber wie verträgt sich das mit Carparkplätzen und der Wendeschlaufe für den Bus. Die Gestaltung hier ist sicher zentral wichtig, aber gerade diese Massnahme ist recht unkonkret formuliert.				X	X		C7.0.1	
C7.0.11	46	Diese Gestaltung sollte unter Einbezug aller Einwände der Öffentlichkeit als Wettbewerb ausgeschrieben werden.				X			C7.0.1	
C7.0.12	48	Echte „Flanierzone“ gleich ohne störenden Veloverkehr, dieser gehört auf die wenig befahrene Kantonsstrasse, Wettbewerb anstrengen! Frühzeitig, genaue Angaben der Kostenbeteiligung (%).				X			C7.0.1 C7.0.4	
C7.0.13	54	Verkehrsberuhigung ist wichtig. Mindestens Tempo 30 realisieren. Im Abschnitt 7.2 muss aus unserer Sicht eine Begegnungszone vorgesehen werden.				X	X		C7.0.1	

C Massnahmen in der Gemeinde La Neuveville

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C7.0.14	58	Diese gute Idee sollte weiterverfolgt – und mit anderen Varianten ergänzt – werden, sollte aber im Rahmen einer Gesamtkonzeption „Ligerz Dorf“ aufgehen. Hier können die Gemeinden Ligerz und La Neuveville zusammenarbeiten.				X	X		C7.0.1	
C7.0.15	59	Bitte legen Sie einfach keine Schienen unter Glasplatten, nehmen Sie sie weg. Ligerz hat schon genug alte Sachen zum Anschauen, die aber mehrheitlich mit guten Erinnerungen verknüpft sind ;)				X			C7.0.1	
C7.0.16	70	Die vorgesehene Flanierzone auf dem ehemaligen Bahntrasse kann der Förderung des Tourismus helfen (siehe ehemaliges Trasse der FO in Naters). Die wertvollen Baugruppen kommen so besser zur Geltung und können bestaunt werden. Zusätzlich ist so eine Begegnungszone beim ehemaligen Bahnhofgebäude mit attraktiver Achse für die ÖV-Nutzer Ländte – Bushaltestelle – Vinifuni möglich.			X	X	X		C7.0.1	

MASSNAHME 7.1: GESTALTUNG HOF (REBBAUMUSEUM) UND CHALCHOFELÄNTI



46 Antworten
■ ja
■ mehrheitlich ja
■ mehrheitlich nein
■ nein

C7.1.1	5	Ich wiederhole mich, was will man mit diesen einzelnen Massnahmen bezwecken? Es fehlt der Zusammenhang und das gesamtheitliche Konzept.	X							
C7.1.2	8	Berücksichtigung 7.0	X							
C7.1.3	14, 17, 23, 36, 63	Der Veloverkehr ist zwingend auf der Hauptstrasse zu führen.			X				C7.04, AL21	
C7.1.4	24	Gehört zu einer Gesamtbetrachtung, findet man nirgends erwähnt.	X			X			C7.0.1	Vgl. Massnahmenblatt 7.1
C7.1.5	26	Verkehrsberuhigung, Zone 30, Begegnungszone sind sehr erwünscht!					X			
C7.1.6	29	Zugang Chalchofeländti soll maximal verbreitert werden (z.B. Abriss Schopf beim Rebbau-Museum), damit besser sicht- und nutzbar.				X			C7.0.1	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
C7.1.7	39	Östlich der Chalchofenländte soll nicht nur der Zugang und Gestaltung für den Spiel- und Pausenplatz geklärt werden. Auch der Zugang zu den privaten Parzellen muss sichergestellt sein.				X			C7.0.1	
C7.1.8	47	Ein Ausbau von Schiffs- und Liegeplätzen ist unnötig, eine Anlegestelle für die Schifffahrt aber prüfenswert.	X							Weder der Ausbau von Schiffs- und Liegeplätzen noch eine Anlegestelle für die Schifffahrt ist in der Massnahme 7.1 ein Thema
C7.1.9	49	Etendre le périmètre d'aménagement à tout le secteur entre route cantonale et rive d'une part et le secteur 6 d'autre part.			X					Eine Erweiterung des Perimeters der Massnahme Nr. 7 westwärts ist nicht vorgesehen.
C7.1.10	56	Zu beachten ist, dass die Liegenschaft, Aussenraum und Garten des Museums oft öffentlich genutzt, aber nicht öffentlich bzw. im Privatbesitz sind. Ein freier Zugang vom Weg her ist nur beschränkt möglich bzw. muss abschliessbar sein.				X			C7.0.1	Ist im nächsten Planungsschritt zu klären.
C7.1.11	58	Diese gute Idee sollte weiterverfolgt – und mit anderen Varianten ergänzt – werden, sollte aber im Rahmen einer Gesamtkonzeption „Ligerz Dorf“ aufgehen.				X	X		C7.0.1	
C7.1.12	65	Das Leben im Dorf muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden.	X							
C7.1.13	66	Nous demandons que le secteur 7.1 soit partagé en deux secteurs distincts pour les deux communes. Il peut être précisé que les projets doivent être menés en coordination. Chaque commune doit cependant pouvoir conserver son autonomie de planification, décisionnelle et de mise en œuvre. Ceci également pour un problème de langue.				X				Die Massnahme muss von den Gemeinden La Neuveville und Ligerz gemeinsam geplant werden. Deshalb ist im Richtplan ein gemeindeübergreifender Perimeter definiert. Die nachfolgenden Planungs- und Bewilligungsverfahren und die Umsetzung bleiben in der Zuständigkeit der Gemeinden.
C7.1.14	70	Begrüsst wird die bessere Erreichbarkeit des Rebbaumuseums vom gemeinsamen Fuss- und Veloweg und die Aufhebung der Unterführung					X			
C7.1.15	79	L'idée d'utiliser la trace de la voie de chemin de fer pour y construire un chemin pédestre et un chemin pour les cyclistes est juste. La réalisation de cette idée ne doit cependant pas ignorer que le Rebbaumuseum Hof est constitué par un bâtiment historique et ses annexes (jardins) qui forment un tout et qui font l'objet d'une gestion séparée du domaine public. Il ne saurait donc être question que le chemin pédestre ou le « Veloweg » traverse la propriété du Rebbaumuseum. Votre intention de privilégier, „ eine verbesserte Integration des Rebbaumuseum vom				X			C7.0.1	Ist im nächsten Planungsschritt zu klären.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
		<p>Weg her miteinzubeziehen“ doit tenir compte de la nature et des objectifs de notre institution don’t la gestion et le maintien de san patrimoine exigent un accès prive depuis le domaine public. Nous sommes volontiers à votre disposition pour préparer ensemble cet accès particulier au Hof qui puisse tenir compte des intérêts de la conservation du patrimoine et de ceux de la gestion du territoire.</p>								

4.4 D MASSNAHMEN IN DER GEMEINDE LIGERZ

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME 7: GESAMTGESTALTUNG HOF (REBBAUMUSEUM)-LIGERZ DORF										
<p>56 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein 										
D7.0.1	3	<p>Die Häuserzeile im Bereich Oberdorf erhält mit dem sorgsamem Umgang beim Rückbau wieder den historisch wertvollen Charakter und ein einmaliges schönes Gesamtbild. Die Gebäude aus dem sechzehnten Jahrhundert sind ein Bijou für Ligerz und sollen auch kommende Generationen erfreuen. Die geplante Flaniermeile muss in enger Zusammenarbeit mit der Gemeinde geplant werden, damit die in Aussicht gestellte „Aufwertung der Wohnumgebung“ auch wirklich stattfinden kann. Es muss unbedingt verhindert werden, dass die Seeseite des Oberdorfs zu einer Partymeile wird.</p> <p>- Rückgabe des freierweddenden Landes an die angrenzenden Häuser Eine Möglichkeit wäre, dass nach der Verbreiterung des Velo-/Wanderwegs freierweddende Land wieder den angrenzenden Häusern zuzuteilen. Die Gärten waren vor dem Bau der Eisenbahn wichtiger Bestandteil der dazugehörenden Häuser. Sie bedeuteten Lebensraum für die Bewohner und waren auch für das soziale Leben wichtig. Querverbindungen sollen durch die Neugestaltung so wieder nutzbar gemacht werden. Der Schule in Ligerz kann mit der Rückgabe ein schulhausnaher Garten für die Schüler und Schülerinnen, oder ganz einfach ein erweiterter Lebensraum gegeben werden. Die Lehrkräfte der Schule werden da sicher genügend Vorstellungen und Wünsche haben.</p> <p>- Chalchofenlanti und Lariaulanti: Es ist uns ein Anliegen, dass die Bahnbrücken für den tonnenschweren Eisenbahnverkehr entfernt und durch leichte Brücken für Fussgänger und Velos ersetzt werden. So wird die Querachse visuell besser zur Geltung kommen.</p> <p>Fussgänger und Veloweg: Dieser sollte die Querachse der Gärten nicht behindern und im Bereiche des Schulhausareales die Kinder nicht gefährden. Der Weg ist mit Mergel-</p>				X			C7.0.1	Ist im nächsten Planungsschritt zu klären.
									AL50	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
		belag für diesen Abschnitt die ideale Wahl (wie bisher!) und unterstützt den Aspekt des langsamen Flanierens. Ein roter Hartbelag wie er am Informationsabend vorgeschlagen wurde, wäre aus visueller Sicht schade. Siehe beiliegende Skizze!								
D7.0.2	5	Wie sieht Ligerz in Zukunft aus? Das ist doch die zentrale Frage.	X						C7.0.1	Mit dieser Frage haben sich die Ersteller des Richtplans und die Begleitgruppe auseinandergesetzt. Im Rahmen der Mitwirkung ist die Öffentlichkeit eingeladen, ihre Ideen einzubringen.
D7.0.3	8	Grundsätzlich sollte kein weiterer Flanierweg erstellt werden. Der Dorfkern und die Gassen sollten wie heute zum Flanieren einladen.			X				C7.0.2	Das umgenutzte Trasse soll zum Flanieren den Dorfkern nicht ersetzen/konkurrieren, sondern sinnvoll ergänzen.
D7.0.4.1	14,17, 23, 36, 63	Nicht nur Kleinbauten sollten möglich sein, sondern grössere, sich klar von der hist. Bausubstanz abhebende, zweckmässige Bauten.				X			C7.0.1	
D7.0.4.2	14,17, 23, 36, 63	Der Veloverkehr ist zwingend auf der Hauptstrasse zu führen.			X				C7.0.4	
D7.0.5	15	Flaniermeile tönt doch schon eher kitschig, bitte kein Ascona				X			C7.0.1	
D7.0.6	24	Warum?	X							vgl. Bericht und Massnahmenblatt 7: Mit dem Rückbau des Bahn-Trassees bietet sich den Gemeinden die einmalige Chance, Flächen zurückzugewinnen und neu zu nutzen.
D7.0.7	33	In diesem Gebiet Herabsetzung der Fahrgeschwindigkeit auf der Kantonalstrasse auf höchstens 30km. Warum nicht Flanierzone wie in La Neuveville?					X			
D7.0.8	40	Prüfenswert wäre die Verlegung des Wander- + ev. Veloweges auf den oberen Rand der hinteren Seemauer.				X			AL21, C7.0.1	Der genaue Verlauf des Weges wird im Rahmen der Planung der Massnahme 7 festgelegt.
D7.0.9	46	Diese Gestaltung sollte unter Einbezug aller Einwände der Öffentlichkeit als Wettbewerb ausgeschrieben werden.				X			C7.0.1	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D7.0.10	54	Verkehrsberuhigung ist wichtig. Mindestens Tempo 30 realisieren. Im Abschnitt 7.2 muss aus unserer Sicht eine Begegnungszone vorgesehen werden.					X			
D7.0.11	56	Gestalterisch muss eine neuerliche Abgrenzung (Sicht/Zugang) Häuser-See durch Reben, überdimensionierte Bepflanzung (Baum-/Strauchalleen u.ä.) vermieden werden. Zu beachten ist, dass die Liegenschaft, Aussenraum und Garten des Museums oft öffentlich genutzt, aber nicht öffentlich bzw im Privatbesitz sind. Ein freier Zugang vorn Weg her ist nur beschränkt möglich bzw.muss abschliessbar sein. Moderate Bepflanzung, eingebettete Parkplätze und Spielzonen (Boule-Bahn u.ä.), Sitzgelegenheiten				X			C7.0.1	Ist im nächsten Planungsschritt zu klären.
D7.0.12	58	Diese gute Idee sollte weiterverfolgt – und mit anderen Varianten ergänzt – werden, sollte aber im Rahmen einer Gesamtkonzeption „Ligerz Dorf“ aufgehen. Hier können die Gemeinden Ligerz und La Neuveville zusammenarbeiten.				X	X		C7.0.1	
D7.0.13	64	Was geschieht mit dem Strandweg zwischen Bahnhof und Wirtshusländte? Der jetzige Strandweg ist über Teilabschnitte privates Grundeigentum (wird mit einem jährlichen Wegrechtszins abgegolten). Gehen diese Stücke an Grundeigentümer zurück zwecks Rückbau der Gärten?							C7.0.1 AL50	Ist im nächsten Planungsschritt zu klären.
D7.0.14	65	Das Leben im Dorf muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden.	X							
D7.0.15	66	Pas de commentaires pour les mesures touchant les deux autres communes.	X							
D7.0.16	70	Die vorgesehene Flanierzone auf dem ehemaligen Bahntrasseee kann der Förderung des Tourismus helfen (siehe ehemaliges Trasseee der FO in Naters). Die wertvollen Baugruppen kommen so besser zur Geltung und können bestaunt werden. Zusätzlich ist so eine Begegnungszone beim ehemaligen Bahnhofgebäude mit attraktiver Achse für die ÖV-Nutzer Ländte – Bushaltestelle – Vinifuni möglich.	X			X	X		C7.0.1	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME 7.1: GESTALTUNG HOF (REBBAUMUSEUM) UND CHALCHOFELÄNTI										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>27 20 1 4</p>										<p>52 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
D7.1.1	3	siehe D7	X						C7.0.1 AL50	Ist im nächsten Planungsschritt zu klären.
D7.1.2	5	Wie sieht Ligerz in Zukunft aus?	X						D7.0.2	
D7.1.3	10	Ich bin dagegen, weil das Planungsgebiet den in den Jahren 1957 und 1969 enteigneten Teil meiner Parzelle La Neuveville Nr. 1462 enthält (vgl. Schreiben Rechtsanwalt Dr. Straub vom 26. Oktober 2017 inkl. Beilagen). Kein Verkauf der Parzelle Nr. 1462 an die Gemeinde La Neuveville. Vorschlag: Aufwertung des Rebbaumuseums Hof durch die Wieder-Verbindung mit dem Maler Ernst Geiger (nähere Erläuterung in der Beilage).	X			X				Die Parzelle 1462 liegt ausserhalb des Perimeters des Richtplans. Ist im nächsten Planungsschritt zu prüfen.
D7.1.4	14, 17, 23, 36, 63	Der Veloverkehr ist zwingend auf der Hauptstrasse zu führen.			X				C7.0.4	
D7.1.5	24	Was ist der Nutzen?	X							vgl. Massnahme 7
D7.1.6	27	Das Beibehalten des Uferwegs zwischen Häfeli Schafis und Hof als Fussgängerzone (Abschnitt Les Vergers) ist als Teil der Gesamtgestaltung sehr wichtig und deshalb zu begrüssen.					X			
D7.1.7	28	Östlich der Chalchhofenländti soll nicht nur der Zugang und die Gestaltung für den Spiel- und Pausenplatz geklärt werden. Auch der Zugang zu den privaten Parzellen muss sichergestellt sein.				X			C7.0.1	Ist im nächsten Planungsschritt zu prüfen.
D7.1.8	29	Zugang Chalchhofenländti soll maximal verbreitert werden (z.B. Abriss Schopf beim Rebbau-Museum), damit besser sicht- und nutzbar.				X			C7.0.1	Ist im nächsten Planungsschritt zu prüfen.

D Massnahmen in der Gemeinde Ligerz

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D7.1.9	39	Östlich der Chalchhofenländte soll nicht nur der Zugang und Gestaltung für den Spiel- und Pausenplatz geklärt werden. Auch der Zugang zu den privaten Parzellen muss sichergestellt sein.				X			C7.0.1	Ist im nächsten Planungsschritt zu prüfen.
D7.1.10	51	Ersatzparkplätze unter dem Trasse vor den eigenen Häusern (Galerie). Verdeckt; Evtl. nach dem Modell Einstellhalle vorgehen (private Beteiligung); Kein Aufstocken der bestehenden Einstellhalle!!!				X			C7.0.1 AL13	
D7.1.11	55	Problematik Kompatibilität Querverbindungen von Liegenschaften zu Gärten mit Veloweg. Geeignete Massnahmen für Bevölkerung vorsehen.				X			C7.0.1	
D7.1.12	56	Zu beachten ist, dass die Liegenschaft, Aussenraum und Garten des Museums oft öffentlich genutzt, aber nicht öffentlich bzw. im Privatbesitz sind. Ein freier Zugang vorn Weg her ist nur beschränkt möglich bzw. muss abschliessbar sein.				X			C.7.0.1	Ist im nächsten Planungsschritt zu klären.
D7.1.13	58	Diese gute Idee sollte weiterverfolgt – und mit anderen Varianten ergänzt – werden, sollte aber im Rahmen einer Gesamtkonzeption „Ligerz Dorf“ aufgehen.				X	X		C7.0.1	
D7.1.14	65	Das Leben im Dorf muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden.	X							
D7.1.15	70	Begrüssst wird die bessere Erreichbarkeit des Rebbaumuseums vom gemeinsamen Fuss- und Veloweg und die Aufhebung der Unterführung.	X							

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME 7.2: GESTALTUNG LIGERZ DORF MIT BAHNHOFPLATZ UND LARIAU-LÄNTI										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>54 Antworten ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein</p>										
D7.2.1	3	siehe D7	X						C7.0.1, AL50	Ist im nächsten Planungsschritt zu klären.
D7.2.2	5	Wie sieht Ligerz in Zukunft aus? Es gab in der Zeit des Gemeindepräsidenten Heinz Martin solche Ideen, diese gehören nun hervorgeholt und neu überdacht.	X						D7.0.2	
D7.2.3	8	Die Bahn und insbesondere das Bahntrasse sollte nicht als Zeitzeuge genutzt werden. Der Bahnhof selber dient als Zeitzeuge. Insbesondere Anlagen wie Schienen oder Strommäste sollten kein Bestandteil des Rückbaues sein. Lariau-Länti: Heutiges und zukünftiges erster Eindruck der Touristen welche mit dem Schiff nach Ligerz reisen. Somit entsprechender nachhaltiger Eindruck schaffen. Keine Fahrzeuge mehr.				X			C7.0.1	
D7.2.4	11	Pas besoin de zone de manœuvre, un rondpoint sera disponible à moins de 500m! Zone de rencontre absolument ! Parcage voire proposition mesure F				X			AL64	
D7.2.5	12	Keine Wendeschleife für Busse!				X			AL64	
D7.2.6.1	14, 17, 23, 36, 63	Der Veloverkehr ist zwingend auf der Hauptstrasse zu führen.			X				C7.0.4	
D7.2.6.2	14, 17, 23, 36, 63	Zusätzliche Pflasterung nur dann erstellen, wenn sie die Bewohner nicht beeinträchtigt (Lärmemissionen, Mobilitätseinschränkung Gewerbe). Als Zeitzeugen genügen der Bahnhof und der Güterschopf. Die Parkplätze erst auflösen, wenn dementsprechend Ersatz bereitsteht.				X			C7.0.1	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D7.2.6.3	14, 17, 23, 36, 63	Eine Wendeschleufe ist nicht nötig, der Busverkehr muss durchgehend sein.				X			AL64	
D7.2.7.1	15	Eine Wendemöglichkeit beim Bahnhof Ligerz ist unter allen Umständen zu vermeiden. Der Bus soll ja zwischen Twann und La Neuveville verkehren. Ein Bushalt in Schafis soll nicht nur geprüft werden, sondern ist Pflicht. Sollte allenfalls die Weiterfahrt nach La Neuveville nicht Sinn machen, so kann man doch wenigstens Schafis bedienen und dort die Wendeschleufe planen.				X			AL64	
D7.2.7.2	15	Der Platz beim Bahnhof soll sinnvoller gestaltet werden.	X						C7.0.1	
D7.2.8.1	16	Keine Wendepplatzschleufe auf dem Bahnhofplatz. Kreisel beim Westportal in Schafis als Wendepplatz verwenden.				X			AL64	
D7.2.8.2	16	Erhalten der Parkplätze auf dem Bahnhofplatz im Sinne einer Aufwertung des Bistros und Ausgangspunkt für Wanderer.				X			C7.0.1 AL13	
D7.2.9	21	Genügend grossen Wendekreis für Bus (25 m) und BehiG-konforme Bushaltestellen mit kürzest-möglichen Wegen zum Vinifuni und zur Schiffsanlegestelle.				X			AL64	
D7.2.10	22	Der Parkplatz bei der Schiffsanlegestelle ist ein Schandfleck und produziert viele gefährlich Situationen zwischen Schiffsbenutzer und Parkplatzsuchverkehr.				X			C7.0.1 AL13	
D7.2.11	24	Wo entsteht Fläche fürs Gewerbe?		X		X			C7.0.1 AL12	
D7.2.12	25	Bahnhof weg und Wiedereröffnung Hotel Lariau				X			C7.0.1	
D7.2.13.1	26	Verkehrsberuhigung, Zone 30, Begegnungszone sind sehr erwünscht!	X			X				Les aménagements liés à la circulation routière doivent être étudiés dans le cadre des projets de détail par les communes et le canton.
D7.2.13.2	26	Flanierzone stelle ich in Frage. Könnte gekünstelt und unharmonisch wirken.	X			X			C7.0.1	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D7.2.13.3	26	Veloweg nur bis Bahnhof und dann auf Kantonsstrasse. Wanderweg am Ufer entlang. 4 Meter Velo/Wanderweg viel zu breit!!!!			X				C7.0.4	
D7.2.13.4	26	Wenn möglich auf Asphaltierung verzichten und Naturbelag verwenden.				X			C7.0.1	
D7.2.14	28	Bedürfnisse der Bevölkerung müssen erste Priorität haben. Möglichkeit schaffen, dass grosse Fahrzeuge gewendet werden können. Die Parkplätze an der Schiffländte müssen erhalten bleiben; sollten sie aufgehoben werden, müssen mindestens gleich viele Parkplätze an einem anderen Ort geschaffen werden. Verbesserung PP-Situation				X			C7.0.1 AL13 AL6	
D7.2.15.1	29	Minimierung Kantonsstrasse ok, aber die Wendeschlaufe mit 20m Durchmesser widerspricht der Gesamtidee der Begegnungszone.				X			C7.0.1 AL64	
D7.2.15.2	29	Verzicht auf Wendeschlaufe, einfache und kleine Haltestelle genügt, Busbetrieb durchgängig zwischen La Neuveville und Twann. (Bus nur Richtung Twann ist diskriminierend für die Romands in der Gemeinde Ligerz).				X			AL64	
D7.2.16	30	Bitte auch Zeitzeugen wie Masten verzichten. Direkter Übergang Schulhaus-Pausenplatz schaffen.				X			C7.0.1	
D7.2.17	31	Keine Bus-Wendeschlaufe, evtl. Parkplätze beibehalten				X			C7.0.1 AL64	
D7.2.18	35	Direkter Übergang Schulhaus – Pausenplatz wäre nötig! Zeitzeugen wie Masten etc. sind nicht nötig.				X			C7.0.1	
D7.2.19	39	Die Bedürfnisse der Bevölkerung müssen erste Priorität haben. Parkplätze an der Schiffländte müssen erhalten bleiben. Sollten sie aufgehoben werden müssen sie an einem anderen Ort ersetzt werden. Die Parksituation für das ganze Dorf muss zuerst verbessert werden.				X			C7.0.1 AL13	
D7.2.20	44	Möblierung des Bärenplatzes? Wir sind nicht in Zürich! Weniger ist mehr, der Platz wirkt bereits heute sehr attraktiv mit den jetzigen Möbeln. Bitte nicht durchstylen! Parkplatzsituation auf der Ländte ist aus meiner Sicht nicht unbefriedigend (wenn wir schon davon ausgehen, dass wir diese Parkplätze irgendwo oberirdisch brauchen).				X			C7.0.1	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D7.2.21	46	Zu breiter Veloweg! Wer will schon gross in Ligerz, wenn es dann kein Restaurant mehr gibt? Evtl. Veloweg von Schafis bis zum Bahnhof und dann auf die Kantonsstrasse. Fussgängerzone am Ufer entlang.			X				C7.0.4	
D7.2.22	48	Kein Wendeplatz für den Bus, Weiterführung bis mindestens nach Schafis, eventuell bis Neuenstadt.				X			AL64	
D7.2.23	54	Die Querbeziehungen sind wichtig. Aus diesem Grund muss auf der Kantonsstrasse eine Begegnungszone vorgesehen werden.					X			
D7.2.24	55	Als Umschlagplatz beibehalten. Lariau-Ländte attraktiv für Umnutzung (z. B. Gastro). PP müssen allerdings mind. ersetzt werden. Unterirdisches parkieren unter BHF möglich?					X		C7.0.1 AL13	
D7.2.25	57	Keine Wendeschlaufe für Bus				X			AL64	
D7.2.26	58	Wie sieht Ligerz in Zukunft aus? Es gab in der Zeit des Gemeindepräsidenten Heinz Martin solche Ideen, diese gehören nun hervorgeholt und neu überdacht.	X						D7.0.2	
D7.2.27	60	Vorschlag zur Nutzung des zentralgelegenen Güterschopfs: Es wäre sicher interessant, wenn hier ein u.a. bahngeschichtlicher Dokumentarfilm gezeigt werden könnte! „Einfäden“ müsste man die ganze Präsentation jetzt!!				X			C7.0.1	
D7.2.28	65	Das Leben im Dorf muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden.	X							
D7.2.29	67	Verbindung Schiffländte zu Bahnhofplatz herstellen. Bahnhof- und Bärenplatz: Pflasterung über Kantonsstrasse zu den neu gewonnenen Plätzen Verbindung zur Schalländti optisch und physisch realisieren Strasse: verkehrsberuhigende Massnahmen, 30er Zone, Erhaltung der historischen Gebäude (Bahnhof / Schopf) und alten Gärten (zwischen Strasse und Gleis) keine Baumallee welche die Sicht auf den See nimmt nicht zusätzliche Parkplätze an diesem Ort der Begegnung keine Wendeschlaufe für Bus, nur Haltestelle für Buslinien Twann-Ligerz-La Neuveville				X			C7.0.1 AL13 AL64	
D7.2.30	69	Keine Wendeschlaufe				X			AL64	

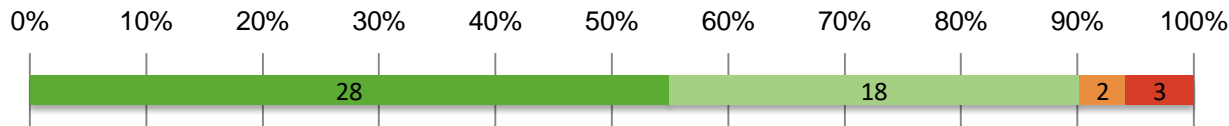
Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D7.2.31	70	Die trennende Wirkung der Kantonsstrasse muss minimiert werden, um einen attraktiven Platz zum Verweilen zu erhalten, Begegnungszone wäre sinnvoll auch für die ÖV-Verbindung See-Bushalt – Vinifuni. Parkplätze bei der Ländte sind aufzuheben und woanders Ersatz zu schaffen.					X		C7.0.1	
D7.2.32.1	86	Was passiert mit dem Bahnhofgebäude, bleibt dies im Besitz der SBB?				X			C7.0.1	
D7.2.32.2	86	Wendeschleife für den Bus? Wieso, der Bus soll ja Twann mit Neuenstadt verbinden, nicht nur Twann-Ligerz!				X			AL64	
MASSNAHME 7.3: GESTALTUNG FLANIER- UND GRÜNZONE MIT CHÄSER-, CHRÜTZ-, WIRTSHUS- UND BIELERLÄNTI, IM FRAGEBOGEN WURDE „BIERLÄNTI“ NICHT IN „BIELERLÄNTI“ GEÄNDERT.										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>13 22 5 8</p>										<p>48 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
D7.3.1	5	Wie sieht Ligerz in Zukunft aus?	X						D7.0.2	
D7.3.2	8	Flanieren im Dorfkern und nicht zwischen dem See und Dorf. Weitere Wege trennen See und Dorf.			X				C7.0.2	
D7.3.3.1	11	Les cyclistes sur la route,			X				C7.0.4	
D7.3.3.2	11	Et de jolis sentiers un peu sinueux pour les piétons sur une largeur de max. 2m. Pourquoi voulez-vous une veloute de 4 m si la route actuelle est déjà ralentie ?			X				AL27	Eine Wegbreite von 4m ist nötig für ein sicheres Kreuzen bzw. Überholen.
D7.3.4	12	Nur Verbreiterung des Uferweges wichtig.	X							
D7.3.5.1	14, 17, 23, 36	Der Veloverkehr ist zwingend auf der Hauptstrasse zu führen.			X				C7.0.4	
D7.3.5.2	14, 17, 23, 36	Eine Verbreiterung des Fussweges auf 2.5m genügt.			X				D7.3.3.2	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D7.3.5.3	14, 17, 23, 36	Ungenutzte Flächen sollen als Gärten an die Bevölkerung verpachtet werden, anstatt eine Grüne Wüste zu schaffen.		X					BB.3	
D7.3.6.1	63	Der Veloverkehr ist zwingend auf der Hauptstrasse zu führen.			X				C7.0.4	
D7.3.6.2	63	Eine Verbreiterung des Fussweges auf 2.5m genügt.			X				D7.3.5.2	
D7.3.6.3	63	Ungenutzte Flächen sollen als Gärten an die Bevölkerung verpachtet werden, anstatt eine Grüne Wüste zu schaffen. Als Flanierzone dienen die Gassen genügend.		X					BB.3 C7.0.2	
D7.3.7	15	Ein „Biotop“ gehört definitiv nicht in ein Dorf. Rund um das Dorf gibt es schon mehr als genug Schutzraum für Pflanzen und Tiere. Hier ist noch einmal darauf hinzuweisen, dass in diesem Dorf auch noch Menschen wohnen deren Bedürfnisse ebenfalls zu berücksichtigen sind.		X					BBB.3	
D7.3.8	16	Entschleunigung der Hauptstrasse in eine 30er Zone					X			
D7.3.9	24	unnötig	X							
D7.3.10.1	26	4 Meter Velo/Wanderweg viel zu breit!!!!			X				D7.3.5.2	
D7.3.10.2	26	Wenn möglich auf Asphaltierung verzichten und Naturbelag verwenden.		X					C7.0.1	
D7.3.10.3	26	Einige wenige Parkplätze würde es in dieser Zone vertragen.	X						AL13	
D7.3.11	28	Bezug zur Massnahme 7.2 sicherstellen. Bestehende Parkplätze entlang der Hauptstrasse neugestalten. Rechtwinklig zur Strasse Parkplätze realisieren. Der gemischte Verkehr in dieser Flanierzone wird sehr kritisch beurteilt. Konflikte zwischen Fussgängern, Velofahrern und spielenden Kindern sind vorprogrammiert.	X			X			C7.0.1; AL13	
D7.3.12	29	Biotop an dieser Stelle ist nicht nötig und ortsfremd. Keine Tradition, kein wirklicher Sinn. Wenn Flanierzone angestrebt wird (was sinnvoll ist), dann lieber grosszügige Allee (Platanen, wie am Bielersee üblich) mit breitem Kies-Unterbau. Variable Nutzung möglich: Petanque, Strassen-Schach, etc.; bei den Läset-Sunntige zusätzliche Möglichkeit für mobile Stände, etc. Biotop für Artenvielfalt ist hier fehl am Platz – der Raum soll von der Bevölkerung vielfältig genutzt werden können.		X					BB.3	
D7.3.13	32	Guter Zugang zur Wiese beim Pontonierhaus (einzige öffentliche Badewiese) muss sichergestellt sein. Keine Parkplätze, sondern parkähnlicher Platz.				X			C7.0.1; AL13	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D7.3.14	37	Flanieren auf derselben Fläche wie Velofahrer (alltags- / Berufs- / Sport-) ist nicht möglich			X				C7.0.4	
D7.3.15	39	Bestehende Parkplätze neugestalten. Rechtwinklig zur Strasse Parkplätze realisieren. Der gemischte Verkehr in der Flanierzone muss genau geplant werden.				X			C7.0.1; AL13	
D7.3.16	40	Der Verlauf der Kantonsstrasse ist auch zu überprüfen.				X				
D7.3.17	44	Öffentliche Toiletten erhalten. Baden muss für Tagestouristen und Einheimische einfach möglich sein, entsprechend Zugänge schaffen/verbessern. Am Hafen bzw. auf der Seematte unbedingt verhindern, dass hier neue Autoparkplätze entstehen oder Flächen zugeteert werden.				X			C7.0.1; AL13	
D7.3.18	46	Auch hier: 4 Meter breiter Veloweg ist unerwünscht.			X				D7.3.3.2	
D7.3.19	48	Veloverkehr auf die Kantonsstrasse. Echte „Flaniermeile“. Keine Hartbeläge.			X				AL6 C7.0.4 C7.0.1	
D7.3.20	52	Der im Sachplan Seeverkehr vorgesehene Schiffshafen La Baume soll gemäss MB Nr. 9 nicht realisiert werden. Im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen könnte geprüft werden, ob die bestehende Hafenanlage Underdorf erneuert, sanft erweitert und damit die Anzahl Bootsplätze in einem vernünftigen Rahmen erhöht werden kann.					X			Ist im nächsten Planungsschritt zu prüfen.
D7.3.21	54	Auch in diesem Abschnitt bestehen Querbeziehungen, weshalb auf der Kantonsstrasse Tempo 30 vorgesehen werden muss.					X			
D7.3.22.1	55	Bierländte? Wahrscheinlich Bielerländte;	X							Nur im Fragebogen
D7.3.22.2	55	Bestehende PP blaue Zone ausbauen, z.Bsp. Anordnung rechtwinklig zur Strasse				X			AL13 C7.0.1	
D7.3.23	56	Bierländte?	X						D7.3.22.1	
D7.3.24	57	Verbreiterung des Uferweges	X							
D7.3.25	58	Diese gute Idee sollte weiterverfolgt – und mit anderen Varianten ergänzt – werden, sollte aber im Rahmen einer Gesamtkonzeption „Ligerz Dorf“ aufgehen.	X						C7.0.1	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D7.3.26	60	siehe beigelegten Input-Plan: Möglichen Stauraum hat man nie genug. Deshalb habe ich hier gegenüber dem Portionier-Gebäude einen halbunterirdischen Mehrzweckraum eingezeichnet.				X			C7.0.1	Ist im nächsten Planungsschritt zu prüfen.
D7.3.27.1	65	Der Veloverkehr ist zwingend auf der Hauptstrasse zu führen.			X				C7.0.4	
D7.3.27.2	65	Eine Verbreiterung des Fussweges auf 2.5m genügt.			X				D7.3.3.2	
D7.3.27.3	65	Ungenutzte Flächen sollen als Gärten an die Bevölkerung verpachtet werden, anstatt eine Grüne Wüste zu schaffen. Als Flanierzone dienen die Gassen genügend.		X					BB.3	
D7.3.28	70	Fortführung der Flanierzone auch ostwärts wird begrüsst (Gestaltung möglichst attraktiv siehe ehemaliges Trasse der FO in Naters). Mit einer Verbreiterung des bestehenden Uferweges auf 4 Meter kann dieser als Fuss- und Veloweg genutzt werden. Die Parkierung in Ligerz ist ganzheitlich zu überdenken, mittels Pakierungskonzept.	X			X	X		C7.0.1	
D7.3.29	86	Biotop, öffentliche Grünfläche...? Wer sorgt für den späteren Unterhalt?				X			BB.3 C7.0.1	

MASSNAHME 8: NEUE VERBINDUNG STRANDWEG-DORFGASSE (CA. HÖHE HORTINSLÄNTI)



51 Antworten
■ ja
■ mehrheitlich ja
■ mehrheitlich nein
■ nein

D8.1	5	Wie sieht Ligerz in Zukunft aus?	X						D7.0.2	
D8.2	12	Touristische Aspekte nicht bedeutend und unnötig.	X						AL5	
D8.3	13	Es ist erstrebenswert, dass bereits beim Ostende der Dorfgasse vom See in die Gasse gewechselt werden kann (Fussgänger / Kinderwagen, etc.).					X			
D8.4	15	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). „Eine etwas hochgestochene Zielsetzung für diesen Abschnitt“		X					AL5	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D8.5	24	Was will man damit?	X							vgl. Massnahme 8: Eine neue, kurze Verbindung als Querung vom See zum Dorf schaffen
D8.6	28	Die Querung der Kantonsstrasse in der 50-er Zone muss gut geplant sein. Diese Massnahme hat nicht erste Priorität für uns.				X				
D8.7	29	Bitte nur sanfte Korrekturen. „Touristische in Wert Setzung“ (?) muss nicht gezielt gefördert werden.	X						AL5	
D8.8	39	Querungen der Kantonsstrasse in der 50-er Zone muss gut geplant werden.				X				
D8.9	41	Die Hortinsländte ist von Osten her kommen die erste grosse Ländte von Dorfkern Ligerz! Unter den Einzelmassnahmen ist nur erwähnt „Neue Verbindung Strandweg-Dorfasse“. Das übergeordnete Ziel der Massnahmen das Dorf an den See zu bringen, kann man idealerweise an der Hortinsländte umsetzen und diese Chance sollte man unbedingt ergreifen, diese ist sicher auch im Sinne der Weinbauern im östlichen Dorfteil. Relevant diesbezüglich ist unter anderem der im überkommunalen Richtplan aufgezeigte Verlauf der historischen Ufermauern, wo auf Seite 40 man der Verlauf der Ufermauern sehr gut sieht. Ich lege ihnen im Anhang auch verschiedene Dokumente bei, welche ich von Bibliothek der Bruggemeinde Bern zur Familie Hortins erhalten habe. Es ist dringend zu empfehlen die Hortinsländte „prominent“ wiederherzustellen und somit das Ziel der Massnahme 8 zu erreichen, aber auch die Anbindung des Dorfes an den See vom Osten her klar aufzuzeigen.				X	X			
D8.10	51	Ersatzparkplätze unter dem Trasse vor den eigenen Häusern (Galerie). Verdeckt; Evtl. nach dem Modell Einstellhalle vorgehen (private Beteiligung); Kein Aufstocken der bestehenden Einstellhalle!!!				X			C7.0.1 AL13	
D8.11	58	Diese gute Idee sollte weiterverfolgt – und mit andern Varianten ergänzt – werden, sollte aber im Rahmen einer Gesamtkonzeption „Ligerz Dorf“ aufgehen.	X						C7.0.1	
D8.12	60	siehe beigelegten Input-Plan: Die Geradlinigkeit ist bei der Hortins-Ländte unterbrochen. Der Strandweg ist hier auf Ländtebreite neben der Hauptstrasse angelegt. Die Verbindungen in die Dorfasse und an den See sind somit gewährleistet. Zudem bietet sich hier Platz an für zwei Sitzbänkli.	X			X				Ist im nächsten Planungsschritt zu prüfen.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D8.13	65	Das Leben im Dorf muss Interessen der den nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden.	X							
D8.14	67	Konzept noch offen	X			X				
MASSNAHME 9: NEU ÖFFENTLICHE NUTZUNG LA BAUME										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>16 18 10 10</p>										<p>54 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
D9.1	5	Wie sieht Ligerz in Zukunft aus?	X						D7.0.2	
D9.2	9	Ein familienfreundlicher Brätliplatz gibt es sonst nirgends.	X							
D9.3	11	Je suis très content que l'idée de port soit abandonnée. C'est l'endroit idéal pour un espace public avec bancs et foyer p.ex. L'accès au lac sur cette largeur permettrait aussi un aménagement pour la baignade. Pourquoi pas aussi une surface de compensation écologique à la place de parcelles de vigne trop petites pour une exploitation rentable?	X							
D9.4	12	kein neuer Bootshafen!					X			
D9.5	13	Dieser Freizeit-Platz sollte der Öffentlichkeit für diverse Aktivitäten zugänglich gemacht werden.					X			
D9.6	14, 17, 23, 36, 63	Auf dieser Fläche grossen Flächen darf nicht einfach nur ein Park mit Sitzbänken und Abfalleimer entstehen. Der Bau eines für den Besucher, wie Einheimischen attraktiven Restaurants mit Kiosk wären ein weiterer Pluspunkt. Ein kleiner Campingplatz, nur für Zelte wäre eine weitere Möglichkeit. Die Kompensation der Rebflächen sollte ausserhalb erfolgen.				X				Der Richtplan legt die Stossrichtung fest. Die konkrete Nutzung und Gestaltung müssen in einem nachfolgenden Planungsschritt unter Einbezug der Bevölkerung und der verschiedenen Interessengruppen festgelegt werden.
D9.7	15	Da kann man in der nächsten Zeit wohl nur planerisch tätig sein, der Besitzer der Parzelle wird in den nächsten Jahren kaum das Land abgeben.	X							

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D9.8	16	Öffentliche Parkanlage in diesem Bereich nicht zwingend notwendig	X							An der Grundidee, im Bereich La Baume einen öffentlichen Park und keinen Schiffshafen zu gestalten, wird festgehalten. Die Detailgestaltung des Perimeters erfolgt ausserhalb des Richtplans.
D9.9	22	Falls da ein neuer Hafen entstehen soll, soll er ausschliesslich für Bewohner von Schafis, Ligerz und Twann-Tüscherz dienen. Auf die Vermietung von Auswärtigen, die in grossen Einkaufszentren einkaufen und dann nur den Abfall dalassen, ist zu verzichten.	X							Der Richtplan sieht den Verzicht auf einen Hafen vor.
D9.10	24	Was will man damit?	X							s. Massnahmenblatt 9
D9.11	26	Keinen Hafen! Park und Badewiese mit Bäumen erwünscht!					X		D9.6	
D9.12	28	Die Planung ist erst ab 2025 vorgesehen. Realisierung 2028. Zugang/Zufahrt muss gewährleistet bleiben. Zone für öffentliche Nutzung: Nicht nur Parkanlage, möglicherweise auch Infrastrukturbauten für die öffentliche Nutzung (Gemeinde-Werkhof, Toiletten, Umkleidekabinen, Kiosk, etc.).				X	X		D9.6	
D9.13	29	Rebfläche muss erhalten bleiben. Kein Hafenprojekt.			X				D9.8	Eine öffentliche Nutzung wird in der Mitwirkung breit unterstützt.
D9.14	30	Kein Yacht-Hafen. Auf schonende Nutzung achten					X		D9.8	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D9.15	31	Kein öffentlicher Park anstelle der Reben. SBB-Land ist schlechter Ersatz für bestehendes Rebland (Boden ist unfruchtbar, Bodenverdichtung, Herbizid Belastung). Neu erstelltes Kulturland auf Baustellen ist immer problematisch. Diese Situation hatten wir vor ca. 30 Jahren in der Boome, nach dem Bau der Ara. Rund 10 – 15 Jahre brauchten wir zur Wiederherstellung der Bodenfruchtbarkeit! Rund 20% der Fläche ist auch jetzt noch deutlich schwächer in der Wuchskraft. Ist vor Ort deutlich sichtbar. – Bestehender Weg führt bereits über unser Land. – Seit Generationen ist die Baume mit direktem Seeanstoss in Familienbesitz. Wir schätzen dies sehr, genauso wie andere Ligerzer. – Woher nehmen Sie die wertvolle vitale Erde die nötig ist um auf dem SBB Trasse Realeratz für die Reben bieten zu können? Im ganzen Projekt werden grosse Flächen Reben so vorgesehen. Riesige Mengen Erde werden nötig sein um dies umzusetzen. Unter dem Schotter des SBB-Trasses ist der Untergrund tot. Jahrzehnte ohne Sauerstoff, verdichtet und mit Herbizid von der SBB belastet. Eine Aufschüttung mit Erde müsste rund 2 – 3m betragen. – Warum braucht es einen zweiten öffentlichen Park? Die Wirtshausländte ist gross genug (Spielplatz, Badeplatz, Festplatz)			X				D9.8	
D9.16	32	Zweiter Park neben der Wiese beim Pontonierhaus.	X							
D9.17	37	Die Umschreibung ist noch sehr vage!	X							
D9.18	39	Kann erst ab 2025 geplant werden, auf jeden Fall keine Hafenanlage da es sowieso an Parkplätzen mangelt im ganzen Dorf!					X		D9.8	
D9.19	40	Die „Ablehnung“ eines Boothafens anlässlich einer frühen Infoveranstaltung war nicht fundiert. Der mögliche Bau eines Hafens ist im Detail zu prüfen. Eine mögliche Überbauung im Tagona sollt im Projekt mitberücksichtigt werden.			X				D9.8	Der Verzicht auf den Bootshafen wird in der Mitwirkung mehrheitlich unterstützt.
D9.20	41	Für die Zukunft sollte unbedingt auch eine Möglichkeit einer Hafenanlage offengehalten werden. Den Platz in Zukunft aber öffentlich zu nutzen ist sicher richtig.			X				D9.8	Der Verzicht auf den Bootshafen wird in der Mitwirkung mehrheitlich unterstützt.
D9.21	44	Bereich soll unbedingt für öffentliche Nutzung freigehalten werden.					X			

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D9.22	46	Velos sollten hinter den Häusern durchgeführt werden. Unten am See in Bipschal sollte ein „slow moving“ Zone sein. Den ganzen Freizeitverkehr am See durchzuführen ist eine Zumutung, sowohl für die Bewohner wie auch die Fussgänger. Ich habe selber in Bipschal einen Weinbaubetrieb geführt. Wir hatten schon immer Probleme mit Velofahrern, die sich nicht ans Fahrverbot gehalten haben. Das hat z.T. zu sehr unschönen „Begegnungen“ geführt.			X				AL21	
D9.23	48	Wirklich nur beschränkt zusätzliche Parkplätze.				X			AL13	
D9.24	51	Unnötige Unterhaltskosten vermeiden. Keine teure Infrastruktur erstellen (Toilette, Parkplätze, Grill, Spielgeräte, Strom, etc.). Diese gibt es schon: Chly Twannmatte, Wirtshausländte, Lauriauländte, Kalchofenländte und die anderen Zugänge zum See.				X			D9.6	
D9.25	52	Die vorgesehene öffentliche Nutzung wird unterstützt. In diesem un bebauten Abschnitt bietet sich zwischen Twann und Ligerz die einmalige Möglichkeit, einen etwas grosszügigeren öffentlichen Seezugang zu realisieren. Dieser soll mit dem Langsamverkehr optimal erschlossen werden und so auch den sanften Tourismus unterstützen wie auch der Bevölkerung von Twann und Ligerz zur Verfügung stehen. Die Ausgestaltung soll möglichst naturnah geschehen und im Sinne der übergeordneten Zielsetzungen soll auf grössere Infrastrukturbauten verzichtet werden. Aus Sicht der Bevölkerung spricht alles dafür, die Planung mit genügend Zeit bereits ab 2020 an die Hand zu nehmen, damit die Realisierung umgehend ab 2025/26 erfolgen und „Gross und Klein“ in knapp 10 Jahren den Seeanstoss geniessen können.				X			D9.6	
D9.26	53	Kosten und fehlende Infrastruktur.	X							
D9.27	55	Praktisch letzte Möglichkeit in Ligerz für öffentliche Nutzung. Zugang muss unbedingt gewährleistet werden. Auch die Realisierung von Bauten mit öffentlichem Interesse zu späteren Zeitpunkt				X				
D9.28	57	kein neuer Bootshafen					X		D9.8	
D9.29	58	Diese gute Idee sollte weiterverfolgt – und mit anderen Varianten ergänzt – werden, sollte aber im Rahmen einer Gesamtkonzeption „Ligerz Dorf“ aufgehen.	X						D9.6	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D9.30	60	Freizeit –Platz: - nach meiner Ansicht könnten hier einige touristische Einrichtungen entstehen: - Bistro am See - SBB-Geleiseabschnitt belassen/ im abgestellten Bahnwagen könnte Einiges angeboten werden - Badetreppe/ Kiesstrand/Slipanlage - Anlegesteg mit Fass für Mehrfachnutzung- - Platzanteil für Kurzzeit-Zeltler - diverse Freizeit- Einrichtungen. Betriebs-Vorschlag: die Gemeinde vermietet die ganze Anlage an eine Interessen-Gemeinschaft.				X			D9.6	
D9.31	61	Gibt es im Bereich Tagona ein Bach oder ist der Terrot-Graben gemeint?	X							Gemäss GEP der Gemeinde Ligerz existiert im Bereich Tagona ein Gewässer
D9.32	67	kein Schiffshafen, eher Parkanlage mit grösserem Spielplatz und Möglichkeiten zum Grillieren für Touristen und für Einwohner (öffentliches WC notwendig!!) falls möglich mit wenigen Bootsanlegeplätzen für Kurzzeitbesucher (nicht permanente Bootsplätze für Mieter) Reben anpflanzen				X			D9.8 D9.6	
D9.33	70	Vermehrte öffentliche Nutzung des Sees wird ausdrücklich begrüsst, Ersatz der Rebfläche auf dem ehemaligen Bahntrasse gute Lösung					X			

D Massnahmen in der Gemeinde Ligerz

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME 10: REVITALISIERUNG ‚TERROT-BACH‘: falscher Titel im Fragebogen, wie richtig festgestellt wird ist Massnahme 10 "NEUE ÖKOLOGISCHE VERNETZUNGSACHSE SEE – REBENHANG OST"										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>29 12 8</p>										49 Antworten <input checked="" type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> mehrheitlich ja <input checked="" type="checkbox"/> mehrheitlich nein <input checked="" type="checkbox"/> nein
D10.1	5	Was ist das für ein Bach. Ich meine dieses Wasser kommt aus dem Autobahntunnel und hat mit Revitalisierung nichts zu tun.								Falscher Titel im Fragebogen. Wie richtig festgestellt wird, ist Massnahme 10 " Neue ökologische Vernetzungsachse See – Rebenhang Ost" gemeint.
D10.2	11	La question ne correspond pas à la fiche 10. Terrot grabe un peu plus naturel serait super, mais difficile avec les propriétés adjacentes. Fiche 10: Connexion écologique: très bien, envisager un sentier qui monte							D10.1	
D10.3	15	stimmt nicht überein mit Massnahmenblatt Nr. 10							D10.1	s. Massnahmenblatt 10
D10.4	24	Was will man damit?							D10.1	
D10.5	28	Titel ist falsch. Die Zone befindet sich im „Chesolet“, oberhalb der Fischzuchtanlage. Die gefundene Lösung erscheint uns sehr gut.							D10.1	
D10.6	42	??? nicht auffindbar							D10.1	
D10.7	58	Massnahme 10 ist „Neue ökologische Vernetzungsachse See – Rebenhang Ost.“							D10.1	
D10.9	61	Titel stimmt mit Massnahmenkatalog nicht überein.							D10.1	
D10.10	67	Wo ist der Terrot Bach?							D10.1	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME 11: VERBESSERUNG PRIVATE ERSCHLIESSUNGEN BIPSCHAL UND VELOWEGFÜHRUNG										
<p>60 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein 										
D11.1	1	Meine Liegenschaft kann nicht von Norden erschlossen werden!	X			X			AL21	Der Richtplan legt die Stossrichtung fest. Die konkrete Gestaltung muss in einem nachfolgenden Planungsschritt unter Einbezug der Bevölkerung festgelegt werden.
D11.2	3	ohne Velos wäre besser!		X					AL21	
D11.3	5	Warum wird an der bestehenden Wegführung gerüttelt? Sinnlos meiner Meinung nach. Es fehlt das gesamtheitliche Konzept.	X						AL21	
D11.4	6	Veloweg Südlich undenkbar, u.a. wegen Unfallgefahr		X					AL21	
D11.5	7	Veloweg südlich von Bipschal undenkbar, u.a. wegen Unfallgefahr.		X					AL21	
D11.6	11	Les vélos sur la route, les piétons par le portique, les voitures au nord.		X					AL21	
D11.7	12	Velofahrverlauf auf der Dorfgasse beibehalten			X				AL21	
D11.8	13	Nach meinem Dafürhalten sollen hier gelten: - Umschlagplatz für Anstösser - nur Fussgängerzone seeseits der Weilergruppe				X			AL21, D11.1	
D11.9	14, 17, 23, 36, 63	Der Veloverkehr ist zwingend auf der Hauptstrasse zu führen.			X				AL21	
D11.10	15	Da müssen sich die Bewohner von Bipschal einig sein	X						AL21, D11.1	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D11.11	16	Für den geplanten Veloweg durch den Torbogen sollten unbedingt eine Gestaltung zur Verminderung der Geschwindigkeit der langsamen Velofahrenden Rechnung getragen werden. Ist dies nicht möglich sollte der Umweg über die Kantonsstrasse in diesem Bereich in Erwägung gezogen werden. Die dort parkierenden Anwohner stören nicht und sind achtsam, dies kann leider von den Velofahrenden nicht behauptet werden.		X					AL21, D11.1	
D11.12	18	"Langsame Velofahrer"= gibt's nicht (E-Bikes, Rennvelos...)	X							
D11.13	19	Ich bin passionierte Fussgängerin. Gerne bin ich auch von A nach B unterwegs, also z.B. von Twann nach Ligerz. Privileg der Fussgänger sollte sein, dass man Spur wechseln darf ohne Blick in den Rückspiegel: Für Kinder auf Entdeckung ihrer Umwelt unendlich wichtig, ebenso für älter werdende Menschen mit nachlassendem Gehör oder Gleichgewichtssinn und für alle, die in der Mitte des Lebens stehen und ihre Seele und Gedanken baumeln lassen möchten. Kurz und gut: Bitte trennen Sie FUSS- und Radwege voneinander. Das "friedliche Miteinander" geht zurzeit praktisch immer hauptsächlich zu Lasten der Fussgänger.		X					AL21	
D11.14	24	unnötig	X							
D11.15	26	Keinen Veloweg durch Bipschal!!! Aus Erfahrung weiss ich, dass dies eine riesige Zumutung für die Anwohner bedeutet. Auch wenn man ihnen auf der Strassenseite etwas Land abgibt, bleibt die Problematik bestehen!		X					AL21	
D11.16	27	Die besseren Zugänglichkeiten und Parkiermöglichkeiten im Norden der Liegenschaften ist zwar zu begrüessen; die Veloführung durch den Torbogen und das Zentrum allerdings ist strikt abzulehnen (Einschränkung der Wohnqualität, Gefahren Potential durch aufkommenden Veloverkehr namentlich E-Bikes). Dazu müssten die Einwohner/innen von Bipschal gewisse Kompromisse eingehen. Velowegführung ab Fischzucht ist ohne weiteres auf altem SBB-Trasse möglich; ein schmaler Uferpfad für Wanderer ebenso.		X					AL21	
D11.17	28	Veloweg darf nicht südlich der Liegenschaften durchgeführt werden! Nördlich der Häuser soll ein neuer Veloweg erstellt werden. Gewünscht werden auch zusätzliche Parkplätze nördlich. Eine Bushaltestelle in diesem Ortsteil ist unverzichtbar. Platz für Unterflurcontainer vorsehen.		X					AL21, D11.1, AL38	

D Massnahmen in der Gemeinde Ligerz

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D11.18	29	Bipschal muss weiterhin für FussgängerInnen und langsame Velofahrende durch den Torbogen/alte Gasse offenbleiben. Parksituation für Anwohner soll nordseitig verbessert und ausgebaut werden, evtl. auch einige Parkplätze für BesucherInnen/Touristen.		X					AL21, D11.1	
D11.19	30	Veloweg muss Bergseits von Häuser geführt werden. Ausgänge von Häuser sind seeseits, es wäre zu gefährlich für Kinder und Alte mit Velo direkt vor der Tür. Güterumschlag wäre schwierig, wenn dabei Velos blockiert werden. Weg zu eng führt zu Konflikten Velo mit Fussgänger. Auf und Ab und Kopfsteinpflaster für Velo nicht attraktiv.		X					AL21	
D11.20	31	Rennvelos auf die Hauptstrasse	X						AL21	
D11.21	32	Veloverkehr durch Bipschal muss verlangsamt werden.	X			X			D11.1	
D11.22	34	Im erwähnten Streckenabschnitt zwischen Km 94.5/94.6 und Km 95.1/95.2 soll auf dem frei werdenden Bahntrasse zwingend ein separater Weg für Velowanderer und Spazierfahrende errichtet werden. Dieser beseitigt die heute teilweise immer noch bestehenden Unklarheiten, verhindert vor allem neue Konflikte und ist im Interesse der Sicherheit für alle Benutzergruppen (siehe auch Begründung/Bemerkungen zuvor)		(X)					AL21, BC.19	
D11.23	35	Veloweg muss Bergseitig von Bipschal geführt werden. Seeseitig ist zu gefährlich! (kleine Kinder, Hunde, ältere Menschen). (siehe Brief Bipschalleist)		X					AL21	
D11.23	37	a) Widerspruch ja-"Ausgangslage": Ausrichtung zum See... - Ziel 3.2.2.: auf See ausrichten... b) Historische Bauten sind vom See und nicht vom Norden erschlossen. c) Weg durch Bipschal ist teilweise <3m => keine kombinierten Velo- / Wanderwege möglich. d) Parkplätze im historischen Teil aufheben ist i.O. wenn Ersatz gegeben.		X					AL21, D11.1	
D11.24	38	Unbedingt vom Veloweg durch Bipschal absehen! Ich finde, dass das für die Anwohner unzumutbar wäre! Als Kind habe ich oft auf den Gassen in Bipschal gespielt, als meine Eltern noch den Weinbau hatten. Es war immer störend, dass die Velofahrer mit einem Riesentempo durchrasen durften. Einmal wurde ich sogar von einem Velofahrer angefahren und leicht verletzt...		X					AL21	
D11.25	39	Veloweg darf nicht südlich der Liegenschaften ausgeführt werden!!! Sondern nördlich der Häuser. Auch eine Bushaltestelle ist ein Muss.		X					AL21, AL38	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D11.26	41	Wichtig ist das der Veloweg nicht direkt an den Seegärten und den Ländten vorbeiführt. Ich bin selbst sehr viel auf Renn- wie auch auf Mountainbikes unterwegs und die Dorfstrasse eignet sich perfekt zum Velofahren. Verhältnismässig hat es auch nicht viel Veloverkehr, ausser an ganz schönen Wochenenden im Sommer dank dem Autotunnel. Zudem hat man jetzt die Gelegenheit die von den Seegartenbesitzern gepachteten Flächen wieder an diese zurück zu geben.	X	X					AL21	
D11.27	42	Der Fahrradverkehr muss von den Fussgängern getrennt werden. Es kann keine Verschlechterung der bestehenden Situation akzeptiert werden. Es kann nicht sein, dass noch mehr Konflikte zwischen den Anwohnern, Erholungssuchenden und dem "Veloverkehr" entstehen. Das bestehende Fahrverbot hat ja seinen Grund und muss bleiben. Die vermieteten Parkplätze sollten nördlich vom Dörfli sein. Ziel: Veloweg von der Kant. Fischzucht bis zur neuen "Badi-Park-Anlage" in la Baume.		X					AL21, D11.1, BC.19	
D11.28	44	siehe D9. Gemeinsame Nutzung durch Bipschal-Tor ok, aber hier muss effektiv die Geschwindigkeit inbs. für Velofahrer reduziert werden mit baulichen Massnahmen.			(X)				AL21, D11.1	
D11.29	48	Der Veloverkehr ist auf die Kt.-Strasse, wie bis anhing, umzuleiten. Dorfbild erhalten lassen. Nordseite mit schönen Gärten aufwerten!	X	(X)					AL21, D11.1	
D11.30	50	Da es leider trotz Fahrverbotes immer wieder zu gefährlichen Situationen an der Südseite/Seeseite des Dorfes kommt. Ist ein Unfall mit Velowanderweg vorprogrammiert. Eine Aufwertung der Seeseite ist nur mit einer Verkehrsfreiheit der "Ländti" (Seeseite) zu erreichen.		X					AL21, D11.1	
D11.31	54	Es ist wichtig, dass der Veloweg für den Freizeitverkehr und für die Schulkinder durch den Torbogen geführt wird. Ein Umweg über die Kantonsstrasse ist nicht attraktiv und ist vor allem weniger sicher. Es ist aber auch richtig, dass es Konflikte mit den Anwohnern geben kann. Diese können aber mit geeigneten verkehrsberuhigenden Massnahmen auf ein verträgliches Mass reduziert werden.		(X)					AL21, D11.1	
D11.32	55	Veloweg nördlich von Weiler vorzusehen, ebenso PP (Querverbindungen aufrechterhalten, wieder ermöglichen)		X					AL21, D11.1	
D11.33	57	Keine Velos auf der Südseite der Wohnhäuser		X					AL21	
D11.34	58	Es fehlt das gesamtheitliche Konzept. Ideen müssen eingebunden werden.	X						D11.1	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D11.35	59	Die Velowegführung durch Bipschal könnte erfahrungsgemäss aufgrund verkehrsblokkierender Massnahmen von Anwohnern problematisch, wenn nicht gar gefährlich sein.		X					AL21	
D11.36	60	Erschliessungsweg vor Bipschal: - Umschlagplatz für Anwohner, dann Parkierung auf freiem SBB –Trassee - Durchgangsverkehr nur für Fussgänger		X					AL21, D11.1	
D11.37	65	Das Leben im Dorf muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden.	X							
D11.38	67	Den Veloweg hinter den Gebäuden durchführen, anstelle von neuen Parkplätzen für die Anwohner (die Hauseingänge befinden sich mehrheitlich auf der Seeseite) auf der Seeseite den bestehenden Wanderweg belassen, aber mit Velofahrverbot wenn der neue Veloweg nördlich der Häuser vorbeiführt, kann er auch von den Schülern gefahrlos verwendet werden		X					AL21, D11.1	
D11.39	70	Der Veloverkehr muss unbedingt durch das Tor und das Dorf Bipschal geleitet werden (wie für heutige Schülerverbindung). Durch Gestaltungselemente (Blumentröge oder Ähnliches) ist die Geschwindigkeit herabzusetzen und ein Sicherheitsbereich bei den seeseitigen Eingängen der Wohnhäuser für die Bewohner und Bewohnerinnen zu schaffen. Die Autoabstellplätze sind auf dem ehemaligen Trassee zu erstellen und die Eingänge zu den Wohnhäusern können wieder auf die ursprüngliche Nordseite verlegt werden.			(X)				AL21, D11.1	
D11.40	74	Für die Einwohner von Bipschal ist es nicht zumutbar, dass der Fahrradverkehr direkt durch den Weiler geführt wird. Die Platzverhältnisse erlauben dies nicht. Der erste Schritt aus den verschiedenen Häusern geht direkt auf den engen Weg. Die Einwohner haben den Zugang bei fast allen Häusern vom See her, zum Be- und Entladen stehen deren Fahrzeuge kurz auf dem Weg und blockieren somit den geräderten Verkehr. In Bipschal haben wir zwei Rebbau- und Weinbetriebe, die vor allem während der Erntesaison, aber auch das ganze Jahr hindurch für entsprechende Arbeiten den Durchgang erschweren. Als Nachbarn und Freunde könne wir problemlos damit umgehen. Fahrradverkehr würde dies nur erschweren oder gar verunmöglichen. Unser Vorschlag ist, den Fahrradverkehr, die Rollbrettfahrer und die zunehmenden Skater direkt ab Fischzucht bis ins Dorf Ligerz auf dem aktuellen Bahntrasse separat zu führen. Von Twann herkommend würden die Fahrräder von der Fischzucht bis Bipschal auf Höhe der Gleise	X	X					AL21, D11.1	

D Massnahmen in der Gemeinde Ligerz

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
		bleiben. Dieser Weg kann zusätzlich als Servicestrasse für die SBB dienen. Die geplante Servicezufahrt zum Strandweg durch Bipschal ist technisch möglich, aber sehr eng. Für die Fussgänger ergibt dies einen stressfreien Gehweg von Ligerz bis Bipschal Ost. Er ergibt sich eine Flaniermeile, ideal für Tourismus, Gastgewerbe und Weinkeller. Der Terrainverlust für den vorgeschlagenen Veloweg nordseitig ist für uns problemlos überwiegt bei weitem den Nachteil der Verkehrsführung durch Bipschal. Einige Parkplätze sind nach wie vor möglich, allerdings nicht mehr auf der gesamten Länge. Damit könnten die Parkplätze für Autos aus der Bipschallände definitiv entfernt werden, was zu einer grossen Steigerung der Lebensqualität und eine Öffnung der Ländte für lokale Aktivitäten und Besucher analog dem Bärenplatz.								
MASSNAHME 12: ERSATZ UND AUFWERTUNG UNTERFÜHRUNG KLEINTWANN										
<p>0% 10% 20% 30% 40% 50% 60% 70% 80% 90% 100%</p> <p>39 6 2 3</p>										<p>50 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ ja ■ mehrheitlich ja ■ mehrheitlich nein ■ nein
D12.1	4	Zweck der Verbreiterung unklar (Aufwertung für wen?). Loch für die gegenüberliegenden Anwohner hässlich, zudem noch mehr Beton, noch weniger grün, entspricht dem Gesamten Projekt für Kleintwann.								
D12.2	5	Wie sieht Ligerz in Zukunft aus? Es fehlt das gesamtheitliche Konzept.	X						D7.0.2	
D12.3	24	Grund?	X							vgl. Massnahmenblatt 12: Die heutige Unterführung in Kleintwann soll aufgrund der Verschiebung des Bahntrassees zum See hin verlängert und gleichzeitig aufgewertet werden.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D12.4	27	- Was heisst "Aufwertung"? - Ganz wichtig wäre eine Kreuzungsfreie Situation für Benutzer/innen des Fuss- und Veloweges Twann-Bipschal und jenen der Unterführung alte Kantonsstrasse-Hafen Kleintwann. Angesichts des zunehmenden Velo- und Fussgängerverkehrs ist die Ecke Unterführung/Hafen Kleintwann ein neuralgischer und gefährlicher Punkt. Wünschbar wäre eine Führung des Velo- und Fussweges kreuzungsfrei auf Höhe der Gleise.				X		X		Wird durch die SBB im nächsten Planungsschritt geprüft.
D12.5	48	Nur Verlängerung der Unterführung. Keine weiteren Veränderungen auf der Nordseite, Klare Einschränkung des Verkehrs, Eventuell Erweiterung der "Flanierzone" gleich km/h 20 für den "Chly Twann" generell!				X				Ist im nächsten Planungsschritt zu prüfen
D12.6	58	Es fehlt das gesamtheitliche Konzept. Ideen müssen eingebunden werden.	X			X				Ist im nächsten Planungsschritt zu klären.
D12.7	65	Das Leben im Dorf muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden.	X							
D12.8	67	Zukunft Zufahrt ARA? Zufahrt zum Bootshafen wird immer notwendig sein, auch für die Seepolizei				X		X		Wird wie bisher gewährleistet bleiben. L'accès à la STEP et au port sera toujours possible à la fin des travaux. Durant le chantier, l'accès sera limité pendant certaines périodes (hiver) afin de pouvoir réaliser les nouvelles infrastructures ferroviaires. Ces éléments ont été discutés avec les communes ainsi qu'avec la Police du Lac.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
D12.9	68	Das Bahntrasse muss zwischen Bahnhof Twann und Tunnelportal wohl neu gebaut werden. Könnte man im Bereich der Kleintwann-Matte statt einem Bahndamm ein kleines Viadukt mit Öffnung zum See hin bauen? Dies ergäbe eine gedeckte Erweiterung des öffentlichen Parks Kleintwann-Matte. Dadurch liesse sich die Kleintwann-Matte als öffentlicher Grill- und Badeplatz mit regengeschützten Sitzbänken unter dem Bahnviadukt massiv aufwerten.						X		<p>Dans le secteur de KleinTwann et du portail Est, l'intégration paysagère prime sur l'utilité des parcelles voisines de la voie ferroviaire. Il est difficile dans ce cadre de réaliser la voie en viaduc comme souhaité (exemple viaduc N5 Tüscherz-Bienne).</p> <p>Dans le cadre des études d'avant-projet, les CFF ont étudié plusieurs variantes pour le chemin des rives dans la zone de KleinTwann- Brunnmühle. Une variante avec une estacade lacustre a été proposée aux associations de protection du paysage qui l'a rejetée.</p> <p>Le remblayage lacustre dans la zone de la plage de KleinTwann n'a pas été autorisé par les services cantonaux.</p>

4.5 E MASSNAHMEN IN DER GEMEINDE TWANN-TÜSCHERZ

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME 13: VERBREITERUNG EINBAHNSTRECKE KANTONSSTRASSE KLEINTWANN FÜR VELOWEG										
<p>51 Antworten</p> <ul style="list-style-type: none"> ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein 										
E13.1	1	Aufhebung Gegenverkehr ermöglichen			X				AL36	
E13.2	5	Einzige Massnahme, die ich begrüsse, weil sie einen bestehenden Weg sicherer für alle Verkehrsteilnehmer macht.	X							
E13.3	9	Damit die Schulkinder von und nach Twann, sowie der Velopendler sicher zum Bahnhof und zur Schule kommen.	X							
E13.4	11	Tenir compte du prolongement du tunnel routier. Le feu rouge est un bon régulateur, et surtout permet de sortir des parcelles dans le village entre 2 flots de véhicules. Pourquoi pas interdire le trafic de transit, sauf fermeture du tunnel ?				X			E13.7 E14.1	Dans le projet de construction de la route Bypass Twann, les flux de circulation seront étudiés.
E13.5	14, 17, 23, 36, 63	In diesem Zusammenhang muss der Einbahnverkehr nach Ligerz aufgehoben werden und im Gegenverkehr geführt werden. Der Einbahnverkehr behindert auch den Busbetrieb.			X				AL36	
E13.6	18	Verbreiterung für Gegenverkehr!			X				AL36	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
E13.7	22	super, so werden gefährliche Situationen vermieden. Die Einfahrt Seite Twann mit Kreuzung des Verkehrs Ligerz-Twann und umgekehrt ist noch zu klären. Denkbar ist auch eine verkehrsberuhigte Zone, so wie sie in Ligerz und Schafis vorgesehen sind. Der ganze Abschnitt Twann bis Schafis ist vom Schwerverkehr zu befreien. Nur noch Zubringer in die Dörfer soll erlaubt sein. Integration des Ligerz-Twanntunnel in ein nationales Verkehrsmanagementsystem, bei Sperrung des Ligerz-Twanntunnel wird die Autobahn sofort in Biel und in Thielle gesperrt und der Verkehr grossflächig umgeleitet mit Signalisation schon in Luterbach, im Brüggmoos und in Yverdon. Keine Ersatzführung durch die Dörfer (Twann/Ligerz) für den Schwerverkehr (Bsp. Kantonsstrassen Uri/Tessin am Gott-hard).				X			E13.4 E14.1	Im Rahmen des Strassenbauprojektes Umfahrung Twann sollen die Verkehrsflüsse untersucht werden. Nach Eröffnung des Tunnels wird die Strassenunterführung Twann aufgehoben und der ganze Strassenraum redimensioniert (ab ca. 2030).
E13.8	24	Sicherheitsrelevant, deshalb gut.	X							
E13.9	27	Wenn der Velo-Weg Twann - Ligerz auf der See-Seite ausgebaut wird, braucht es keinen 2. Veloweg auf der Kantonsstrasse (sicher keine Verbreiterung auf Kosten der Chly-Twanner-Matte)			X					Schnelle Alltags-Velofahrende verkehren weiterhin auf der Kantonsstrasse. Der neue Veloweg entlang der einspurigen Rampe dient der Verkehrssicherheit und Personen, die künftig mit dem Fahrrad zum Bahnhof Twann fahren (Aufhebung Bahnhof Ligerz). Der neue Veloweg entsteht auf dem ehemaligen Bahntrasse (Verschiebung), die Chly-Twanner-Matte bleib unberührt.
E13.10	28	Die Planer werden aufgefordert, noch einmal zu prüfen, ob die Einspurstrecke nicht so erweitert werden kann, dass Gegenverkehr für den motorisierten Verkehr möglich ist. Für Blaulichtorganisationen ist die heutige Situation unbefriedigend. Gegenverkehr nur für Velofahrer wird abgelehnt. Dieser würde zu zusätzlichen Verunsicherungen führen.	X		X				AL36 E13.16	Der geplante Veloweg ist von der Strassenrampe abgesetzt und auch höher gelegen. Autofahrenden profitieren davon, dass Konflikte mit Velos entschärft und die Wartezeiten reduziert werden.
E13.11	29	Durch die Verbreiterung soll das Einbahnregime aufgehoben werden, nicht Verbreiterung für VelofahrerInnen. Diese können hier auf den Uferweg umgeleitet werden. Veloverkehr links/rechts im Gegenverkehr ist gefährlich und sowohl für AutofahrerInnen wie VelofahrerInnen äusserst unangenehm.			X				AL36 E13.9 E13.10	
E13.12	31	Ev. 2-spurige Kantonsstrasse möglich?			X				AL36	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
E13.13	33	Diese Einbahnstrecke für den motorisierten Verkehr soll also für immer ein Provisorium bleiben? Die ansässigen und steuerzahlenden Einwohner sind mit dieser Variante hier mit weiterhin für immer und ewig benachteiligt? C'est en 1990 que le tronçon en question a été réalisé (feux lumineux). Raison d'alors : réalisation de la double voie CFF au bord du lac. Il a été évoqué que la durée maximale de l'ouvrage serait de 10 ans (Variante Bourquin) donc jusqu'à l'horizon 2000. Comme vous le savez, la double voie a été abandonnée mais rien n'a bougé en ce qui concerne la route et ses feux lumineux. Je ne veux pas citer ici, la perte de temps occasionnée par une telle installation ni les nuisances écologiques. Ce que l'on peut dire sans se tromper c'est que l'on se trouve en face d'un provisoire qui dure déjà trop longtemps à savoir 27 ans! J'ai honnêtement espéré, qu'avec l'arrivée du tunnel ferroviaire pour lequel je me suis investi, que la suppression des feux lumineux et un accès bidirectionnel seraient une évidence.	X			X			AL36	
E13.14	39	Das ganze Konzept sollte von neuem geplant werden!	X		X				AL36	
E13.15	40	Es ist zu prüfen, wie die Einbahnstrecke gänzlich aufgehoben werden könnte. Zum Beispiel: Die Strasse unter der Bahn zu führen bis dort, wo genügend Raum für eine oberirdische, zweispurige Strasse vorhanden ist (ca. ab Twannbach).	X		X				AL36	
E13.16	42	Die bestehende Lichtsignalanlage sollte verschwinden, wenn schon mehr Platz frei wird. Wenn ein separater Velostreifen gebaut wird, Rückbau die Wartezeit vor den Ampeln verkürzt werden.	X	(X)	(X)				AL36	
E13.17	43	Il faut tenter de rendre le trafic motorisé à double sens et dès lors supprimer le régime actuel à sens unique pour le trafic individuel motorisé.	X		(X)				AL36	
E13.18	44	Sehr gute Idee aus meiner Sicht, da ich oft mit dem Velo Ligerz-Twann fahre und jeweils an der vorderen Ampel die Unterführung/Treppe benutzen muss, weil ich nicht ewig neben laufenden Motoren an der Ampel warten will. Unbedingt zu vermeiden: die Einbahnstrecke zur Zweispurigkeit ausbauen!! Sonst kommen viel mehr Autos nach Ligerz.	X				X		AL36	
E13.19	48	...genau so!	X							

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
E13.20	54 55	Die Massnahme 13 muss zwingend realisiert werden. Die Passage über die Einbahnstrecke ist für Radfahrer unangenehm, weil man den motorisierten Verkehr behindert und nicht alle Fahrzeuglenker vernünftig damit umgehen können. Der zusätzliche Radfahrer ist in diesem Sinn auch ein Vorteil für den motorisierten Verkehr, weil die Velofahrer den Verkehr nicht mehr behindern und zusätzlich bei der Lichtsignalanlage die Rotphase verkürzt werden kann.	X				X		E13.10 E13.16	
E13.22	62	Die Einbahnstrecke muss für den motorisierten Verkehr aufgehoben werden können. Begründungen siehe oben.			X				AL36	
E13.23	63	In diesem Zusammenhang muss der Einbahnverkehr nach Ligerz aufgehoben werden und im Gegenverkehr geführt werden. Der Einbahnverkehr behindert auch den Busbetrieb.			X				AL36	
E13.24	67	Das Rotlicht bzw. die Einbahnstrecke sollte aufgehoben werden! erhebliche Verminderung von Lärm und Abgasen für die Bewohner der Brunnmühli sowie des Staus, welcher sich bei Tunnelschliessung durch das ganze Dorf (!) zieht. Velokanal gut - aber nicht anstelle einer normalen Strasse für die Autofahrer.			X				AL36	
E13.25	68	Achtung: bei Stau braucht der Bus ein Prioritätssystem (Lichtsignal), um den Zug pünktlich zu erreichen.		X					AL36	In der Massnahme D (öffentlicher Verkehr) wurde ergänzt, dass die Steuerung der Lichtsignalanlage nach Wegfall des Veloverkehrs optimiert werden soll (Prüfen einer Busbevorzugung).
E13.26	70	Dieser Veloweg wird ausdrücklich unterstützt, muss aber eine Breite von mindestens 2,5 Meter haben. Dies bedingt eine Unterführung von mindestens 8,5 Metern Breite.	X				(X)	(X)	AL36	Es ist eine Breite von 3m vorgesehen, allerdings entsteht bei der Brücke über den Twannbach eine Engstelle von nur 1.8m Breite. Mit einer guten Signalisation/optischen Führung ist dies vertretbar. In der Strassenunterquerung der Bahn wird der Veloverkehr auf der Strasse geführt. Ob der Wunsch nach Velostreifen von der SBB berücksichtigt werden kann ist noch offen (Platzfrage).

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
MASSNAHME 14: VORARBEITEN PROZESSKOORDINATION UMGEBUNGSGESTALTUNG BAHNHOF TWANN										
<p>41 Antworten ja mehrheitlich ja mehrheitlich nein nein</p>										
E14.1	5	Es fehlt das gesamtheitliche Konzept, die Beschreibungen sind alle viel zu kompliziert und nicht zusammenhängend.	X			(X)				Eine ganzheitliche Betrachtung der Situation in Twann soll mit der Massnahme 14 eingeleitet werden (Nutzungs- und Gestaltungskonzept Twann). Sie kann erst mit der weiteren Planung der Umfahrung Twann (A5) erfolgen.
E14.2	22	Wenn der Strassentunnel geschlossen ist, muss der Bus fahrplanbedingt unbedingt Vortritt haben entweder mit Ampeln und/oder separater Busspur wie der Trolleybus an der Langstrasse in Zürich.		X					E13.25	
E14.3	24	Grund?								Mit der Umfahrung Twann (A5) wird die Strassenunterführung in Twann aufgehoben und der ganze Strassenraum neugestaltet. Die beiden Projekte müssen koordiniert sein.
E14.4	28	Es müssen genügend Veloabstellplätze, Rollerplätze und Autoabstellplätze vorgesehen werden.					X	X		Am Bahnhof Twann sind wesentlich mehr Veloabstellplätze und Rollerplätze vorgesehen. Die Anzahl der Parkplätze muss aus Platzgründen voraussichtlich leicht reduziert werden. Les CFF ont pris note du besoin et intégrons ces différentes places de stationnement dans le cadre de la nouvelle gare de Twann.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
E14.5	29	Neugestaltung Bahnhofplatz Twann sinnvoll, auch Abbruch des Bahnhofs. Perron-Anlagen und Warteräume müssen aber überdeckt sein. (Schutz vor Regen/Schnee).					X	X		Perrondächer sind im SBB-Projekt vorgesehen, jedoch nicht flächendeckend. Dans les aménagements de la gare de Twann, il est prévu de réaliser 2 marquises (longueur 20m.) et 2 salles d'attente sur les quais. L'actuel toit entre le kiosque et le bâtiment sera conservé.
E14.6	32	Wartesaal, Kiosk etc. sollten erhalten bleiben.					X	X	E14.5	Laut SBB-Projekt bleibt der Kiosk bestehen. Warteräume werden neu gebaut.
E14.7	39	Es müssen genügend Abstellplätze für Velos, Roller, und Autos vorhanden sein.					X	X	E14.4	
E14.8	48	Bis zur Vollendung der Baulichkeiten ist es dringend notwendig (im Moment eine Zumutung!), auch Behinderten und Leute mit Kinderwagen einen erleichterten Zugang zu den Gleisen 2 & 3 zu gewähren! (Provisorische Rampe oder Lift)	X		X			X		Die Gleise des Bahnhof Twann werden verschoben und neu von aussen erschlossen (kein Mittelperron mehr). Der Bau eines provisorischen Zugangs ist daher nicht möglich. Zuerst wird das Perron Richtung Biel (Seite Dorf) rollstuhlgängig neu gebaut, später dasjenige Richtung Ligerz (Seite See). Die Rampe zur Bahnhofunterführung kann leider erst ganz am Schluss gebaut werden, das seeseitige Perron wird aber bereits vorher via grosse Unterführung/Seepromenade rollstuhlgängig erschlossen sein. Le projet d'aménagement de la gare de Twann prévoit deux rampes pour l'accès aux quais (mise en conformité LHand).
E14.9	54	Es ist wichtig, dass die zusätzlichen Veloabstellplätze realisiert werden können. Es besteht eine wichtige Querbeziehung vom Bahnhof zum Dorf. Deshalb muss der Verkehrsbereich nördlich des Bahnhofs als Begegnungszone gestaltet werden.					(X)	X	E14.4 E14.12	Nous avons pris note du besoin et intégrons ces différentes places de stationnement dans le cadre de la nouvelle gare de Twann. La zone de circulation entre le village et la gare de Twann ne fait pas partie du périmètre de projet CFF. Ces aménagements seront réalisés dans le cadre du tunnel de contournement routier A5.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
E14.10	58	Es fehlt das gesamtheitliche Konzept. Die Neugestaltung des Bahnhofs Twann ist ein Bauprojekt und dieses sollte in ein Gesamtkonzept "eingebettet" sein.				X	(X)		E14.1 E13.7	Die Gestaltung des Parkplatzes und die Verkehrsführung erfolgen zurückhaltend und sind provisorisch. Siehe auch Antworten E14.1 und E13.7.
E14.11	67	Gestaltungskonzept noch offen	X				X			Genau, sie soll in einer nachgelagerten Planung erfolgen.
E14.12	68	Bitte gerne wieder frühzeitig ein öffentliches Mitsprache-Verfahren einleiten, da die Planung zur Verkehrsführung noch zu wenig aussagekräftig ist.	X			(X)				Für die Ortsdurchfahrt Twann liegt ein genehmigtes Projekt vor, welches den Rückbau der heutigen Strassenunterführung beinhaltet. In der weiteren Planung ist ein qualitätssicherndes Verfahren durchzuführen (gemäss PGV 2010).
E14.13	70	Der Bahnhofplatz ist als Begegnungszone auszugestalten, somit entfällt der Umweg der Zufussgehenden über die Fussgängerstreifen. Der Buswendeplatz ist mit Wartehäuschen und genügend Veloabstellplätzen zu gestalten. Erfreulich ist die Entfernung des unschönen Bahnhofgebäudes, was freie Sicht auf den See ab den Restaurantterrassen schafft. Der Zugang zu den Gleisen muss wie vorgesehen behindertengerecht erstellt werden.	X				(X)	X	E14.4 E14.10 E14.12	
E14.14	73	Wir unterstützen den vorliegenden Richtplan, als wichtige Richtschnur für kommende Planungsschritte. Wir erachten es als besonders wichtig und fordern, dass alle nachfolgenden Planungen bis zur Realisierung Durch Gestalterteams begleitet werden und/oder für besonders wichtige Teilbereiche qualifizierte Verfahren angewendet werden.				(X)	(X)		E14.12	
E14.15	83	Als Ausblick können wir uns vorstellen, für das erweiterte Umfeld vor allem im Bereich Twann, Vorstudien durch Fachhochschul-Studenten des Bereichs Architektur, Raumplanung und Landschaftsarchitektur zu initiieren. Damit würde der Fächer für die Gestaltung weit geöffnet und viele Ideen kreiert. Auf diesen Grundlagen könnten dann die Anforderungen für die Planer und Gestalter präziser formuliert werden.				X				Ist im nachfolgenden Planungsschritt zu prüfen.

4.6 F RICHTPLANKARTEN

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
HABEN SIE BEMERKUNGEN ODER ANLIEGEN ZU DEN RICHTPLANKARTEN 1 BIS 3?										
F.1	5	Bitte nehmen Sie die alten Pläne zur Hand. Pläne die vor über 30 Jahren erstellt wurden. Ich denke, es gibt noch Menschen die daran mitgearbeitet haben. Diese Menschen gilt es zu interviewen und dann daraus ein gesamtheitliches Konzept einzigartig für die Schweiz auszuarbeiten.	X							
F.2	11	Voir argumentaire en A3	X							
F.3	15	Für die Brunnmühle sollte ebenfalls ein Massnahmenblatt erstellt werden. Diesem Abschnitt mit dem Überlauf des Weihers und dem alten Pumphaus ist ebenfalls grosse Sorgfalt in der Gestaltung beizumessen. Das alte Pumphaus soll als Zeitzeuge der Wasserversorgung erhalten bleiben und nach Süden verschoben werden.				X		X		Das Pumpenhaus wird nicht mehr benötigt und muss wegen der Bahn abgerissen werden. Die Fassung wird ersetzt. Es ist kein oberirdisches Gebäude mehr notwendig. Die Gemeinde Ligerz setzt sich bei den SBB für den Erhalt respektive für die Verschiebung des bestehenden Pumpenhauses ein. Denkbar ist für sie eine standortgebundene Nutzung, beispielsweise für ein Kleinwasserkraftwerk. Eine Trägerschaft ist auf privatrechtlicher Basis aufzubauen. Die Bewilligungsfähigkeit einer Verschiebung bedingt eine Standortgebundenheit und ist schwierig zu erreichen. Bau- und gewässerschutzrechtliche Aspekte sind in den nachfolgenden Planungsschritten zu klären.
F.4	22	Die Karten sind schwer zu lesen mit Orthofoto, SBB-Planung und Richtplaneinträgen alles übereinander.	X							
F.5	28	Gut verständlich	X							
F.6	31	2 Die Reben müssen am Ort bleiben, der Weg ist auf den heutigen Gleisen zu führen (la Baume)			X				D9.8	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
F.7	45	Ligerz hat rund 550 Einwohner verteilt auf das gesamte Gemeindegebiet (d.h. inklusive Schernelz, etc.). Das Potenzial für eine Buslinie wird nur für Angebotsstufe 1 ausreichen, was einem Stundentakt mit Lücken und ohne Abendangebot entspricht. Würde im Abschnitt Ligerz-Twann ein Teil der ehemaligen SBB-Trasse für einen Peoplemover freigehalten, könnte die Erschliessungsqualität von Ligerz massiv verbessert werden, in dem in Twann Anschluss auf jeden Zug angeboten wird. Der Vorschlag ist als Übergangslösung zu sehen, bis ein Shuttlebus als autonomes Fahrzeug im Mischverkehr verkehren kann.			X					Der vorgeschlagene Peoplemover würde eine durchgehende, separate Fahrspur benötigen. Aufgrund der sehr begrenzten Platzverhältnisse ist dies nicht möglich.
F.8	51	Praktisch / Lebensqualität / bezahlbar.	X							
F.9	52	In der Richtplankarte 2 / Gebiet La Baume ist das Symbol "Öffentlicher Seezugang" zu ergänzen.		X						
F.10	58	Die Richtplankarten geben einen sehr guten Überblick über die Einzelmassnahmen entlang des "Trasse-Perimeter". Die durch Ligerz, den Seeanstoss und die Tessenbergbahn mögliche touristische Erschliessung des Park Chasseral, der Petersinsel / Bielersee und so weiter wird nicht PROMINENT sichtbar.	X							
F.11	62	Richtkarte 3/14 nach erfolgter Klärung anpassen. Massnahme siehe oben.			X				AL36	
F.12	66	Nous saluons la qualité des documents et du travail réalisé.	X							

4.7 G PROJEKT LIGERZTUNNEL DER SBB

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
HABEN SIE BEMERKUNGEN ODER ANLIEGEN ZUM PROJEKT LIGERZTUNNEL DER SBB?										
G.1	1	Ich finde das eine gute Sache	X				X			
G.2	5	Der Tunnel wird diese Region unglaublich aufwerten. Doch dazu benötigt es den Busersatz und dieser soll bitte nicht einfach irgendwo enden und dann nur Teile der kleinen Region berücksichtigen. So wird der Individualverkehr unnötig vergrössert und die Region gewinnt gar nichts. Dies gilt es unbedingt zu berücksichtigen. Bevor einzelne Massnahmen im Detail ausgearbeitet werden, sollten bestehende Wege und Verkehrsverbindungen angeschaut werden und dann daraus ein gesamtheitliches Konzept erstellt werden.				X			AL38	
G.3	10	Rückkauf des 1957 und 1969 enteigneten Streifens der Parzelle 1462 von den SBB. Regelung mit den SBB bezüglich Wiederaufbau der Natursteinmauer unter dem Strandweg. (siehe Beilage)						X	AL50	
G.4	11	Bon projet, je me réjouis aussi de profiter de la cadence à la demie-heure en direction de Lausanne	X					X		
G.5	12	Wir erwarten von der SBB, dass sämtliche Teile der Bahnanlage zurückgebaut werden. Wenn alle Brücken und Unterführungen nicht mehr existieren, ergeben sich die ursprünglichen Seezugänge wie von selbst! Mir schein der heutige Planungsaufwand als grösstenteils überflüssig!					X		AL111	
G.6	18	gen. eine gute Sache!	X							
G.7	22	Es fehlt eine Unterführung am Ende des Perron Seite Chlyne Twann. Die Unterführung ist vorzubereiten, damit sie bei Inbetriebnahme des N5-Tunnel-Twann-Ligerz beim Rückbau der Wanne fertig gebaut werden kann.				X		X		Il n'est pas prévu, dans le cadre du projet CFF, d'adapter le passage inférieur de Chlyne Twann. L'accès à la gare de Twann se fera par la place de la gare.
G.8	28	Wir sind dankbar, wenn wir laufend informiert werden, auch während der Bauphase.	X							

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
G.9	29	Es wäre wünschenswert, wenn der Radius des Eingangs West nochmals kritisch überprüft wird und eine Lösung mit weniger Eingriffen in die Rebbau-Zone/Verlegung Chemin des Marnins gefunden würde.						X		La circulation des trains à cet endroit est prévue à 150 km/h et nous ne pouvons pas réduire la vitesse de cette ligne. En effet, l'OFT nous impose d'augmenter la vitesse entre La Neuveville et Bienne dans le cadre du projet d'augmentation de la capacité. => Le rayon d'entrée ne peut donc pas être réduit. Nous avons déjà optimisé au maximum le projet afin de minimiser les emprises sur les terres viticoles
G.10	37	Ein grosser Gewinn für die Gemeinde Ligerz und den Weiler Bipschal	X							
G.11	44	Ostportal zerstört m.E. den ästhetisch schönsten Rebberg (Felsvorsprung). Auch besteht Gefahr für die Quelle. Hier wünsche ich mir besondere Aufmerksamkeit und Vorsicht seitens SBB.								
G.12	51	Brunnmülliwasser nicht abstellen!!!!						X	H.14	Le captage des eaux de la Brunnmühle doit être conservé. Le projet CFF tient compte de cette exigence.
G.13	54	Wichtig, ist das die Radfahrer im Bereich der neuen SBB-Unterführung sicher in den Verkehr eingegliedert werden. In der Richtplankarte endet die gestrichelte Linie der Massnahme Nr. 13 in der Unterführung. Es ist aber keine separate Unterführung für die Radfahrer eingezeichnet. Es muss auf jeden Fall beachtet werden, dass in einer Unterführung die minimale Radstreifenbreite von 1.20 Meter nicht genügt. Um die Sicherheit gewährleisten zu können, muss eine Breite von 1.50 Meter vorgesehen werden. Die Radwegbreite von 3.00 Meter erachten wir als gut. In einem Bereich wird diese auf 1.80 Meter reduziert. Ein Radstreifen mit Gegenverkehr muss ein Lichtraumprofil mit einer Breite von mind. 2.50 Meter aufweisen (keine Velos mit Veloanhänger!). Auf der Seite La Neuveville wird ein neuer Kreisel geplant. Aus Sicht Veloverkehr ist es wichtig, dass der Innenkreis genügend gross ist, damit der Verkehr abbremsen muss (kein Durchschuss ermöglichen). Während der Bauphase (betrifft auch den Bau des SBB-Tunnels) soll der Verkehr möglichst nicht durch zusätzliche Transporte belastet werden. Aus diesem Grund sind die Transporte mit der Bahn oder dem Schiff vorzusehen.				X				Ist im nachfolgenden Planungsschritt zu prüfen.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
G.14	58	Das Projekt Ligerztunnel ist der "Hit" für viele Bielerseeanwohner - die Chancen die sich daraus ergeben sollten (müssen) genutzt werden. Schon der Gemeindepräsident der 80iger Jahre hat sich dafür eingesetzt und jetzt endlich wird ein Traum zur Wirklichkeit.	X							
G.15	61	Insbesondere das Ostportal und die Trasseeverlegung mit Seeaufschüttung stellen einen grossen Eingriff in ökologisch wertvolle Lebensräume und in eine sehr sensible Landschaft dar. Wir erwarten bei den weiteren Projektierungsschritten deshalb eine sehr sorgfältige Ausarbeitung der gestalterischen Details sowie die Planung ausreichender ökologischer Ersatzmassnahmen in entsprechende Lebensräume. Um mögliche Synergien zu nutzen und Konflikte zu vermeiden ist die Planung der ökologischen Ersatzmassnahmen mit den regionalen Umweltorganisationen zu koordinieren.						X		Le projet a été établi en collaboration avec la KLBSee, dont font partie plusieurs association de protection de l'environnement, et nous intégrons les différentes remarques environnementales au projet. Le REP détail les différents aménagements environnementaux prévus par le projet.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
G.16	66	<p>Sur les plans de l'avant-projet faisant partie de la consultation, nous constatons avec satisfaction que la voie de service a été supprimée. Nous exigeons que cette option soit définitive. A l'heure actuelle, nous nous opposons à la construction d'un viaduc routier pour accéder à Chavannes. Nous restons convaincus qu'une autre variante est possible. Aucun aménagement n'est prévu sous le pont (végétalisation pour diminuer l'impact). Nous pensons que la création d'un mini-giratoire serait préférable à celle d'un giratoire de grande dimension (pour autant que les camions et bus puissent le pratiquer facilement). Dans tous les cas, l'accès depuis le chemin de Chavannes sur la route d'accès à la N5 doit être garanti. La matérialisation des différents éléments constructifs des nouvelles infrastructures CFF (portail, banquettes, voies et autres détails,...) doivent encore être définies. Nous souhaitons pouvoir nous prononcer sur l'ensemble de ces éléments en temps opportun.</p>						X		<p>CFF: Les remarques formulées par la Municipalité de la Neuveville n'entrent pas dans le cadre des mesures traitées par le Plan Directeur Intercommunal et nous ne prendrons pas position dans le cadre de cette consultation.</p> <p>Les CFF rappellent que les différents aménagements prévus sur la commune de la Neuveville ont été largement débattus dans le cadre des séances de la KLBSsee, néanmoins, nous faisons part des remarques suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le viaduc routier d'accès à Chavannes reste la meilleure variante au niveau des intégration paysagère et sera déposé tel quel lors de la mise à l'enquête; - une végétalisation ou un empierrement sous le viaduc sera réalisé afin d'en diminuer l'impact et de créer un habitat pour la faune; - l'étude du carrefour reste encore ouverte et en négociation entre les parties concernées. L'accès à la N5 depuis le Chemin de Chavannes sera garanti; - concernant la matérialisation des différents éléments constructifs, les CFF présenteront ces éléments dans le cadre des séances de la KLBSsee.
G.17	68	<p>Das Bahntrasse muss zwischen Bahnhof Twann und Tunnelportal wohl neu gebaut werden. Könnte man im Bereich der Kleintwann-Matte statt einem Bahndamm ein kleines Viadukt mit Öffnung zum See hin bauen? Dies ergäbe eine gedeckte Erweiterung des öffentlichen Parks Kleintwann-Matte. Dadurch liesse sich die Kleintwann-Matte als öffentlicher Grill- und Badeplatz mit regengeschützten Sitzbänken unter dem Bahnviadukt massiv aufwerten.</p>						X	D12.9	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
G.18	70	Die Nachteile für die Zugpassagiere von und nach Ligerz müssen möglichst abgefedert werden, insbesondere ist das Weiterbestehen des Vinifuni sicherzustellen, so sollen mit touristischen Massnahmen vermehrt Benutzer zu generiert werden.					X		AL38	
G.19	71	Mein persönliches Grundstück vor der Kleintwannmatte wird gemäss Richtplan mehrfach tangiert. Einerseits soll das Bahntrasse in der Zone Kleintwann Ligerz verbreitert werden und andererseits (nach neuen Plänen) der Velo-/Fussweg so geführt werden, dass zusätzlich Terrain abgetrennt werden soll. Ich wurde durch die SBB korrekterweise über die Landansprüche informiert. Ich machte die SBB auf die existenzielle Bedeutung meiner Gartensituation aufmerksam und forderte deshalb eine angemessene Entschädigung. Auf den neuen Plänen (SBB 11.1, Richtplankarte Blatt 3) wird für den Velo-/Fussweg ein weiterer zusätzlicher teil beansprucht. Auch dieser Gartenabschnitt ist Teil meines Vermietungs-Konzepts. Ich fordere noch einmal, den Velo-/Fussweg unter das Bahntrasse zu bauen, damit der Landanspruch minimiert würde (siehe Planbeilage). Zudem wäre ich dankbar, wenn man mir eine Offerte für das benötigte Terrain machen würde.						X	BC.40	
G.20	73	Aus der Sicht der Schutzorganisationen möchten wir mit besonderem Nachdruck auf das von der SBB gewählte offene Planungsverfahren hinweisen. So war es uns und den Vertretern der Gemeinden möglich bei jedem Planungsschritt direkt Einfluss zu nehmen. Dies erhöht die Akzeptanz der erarbeiteten Lösungen. Es ist allen Beteiligten klar, dass die Netzvollendung der Doppelspurstrecke notwendig und sinnvoll ist, auch wenn diese mit weiteren Belastungen für den Landschaftsraum und teils für die Bewohner verbunden ist. Die SBB haben sehr früh erkannt, dass es sich hier um eine besondere Landschaft handelt, welche bei der Planung und Umsetzung ein Höchstmass an Einfühlungsvermögen erfordern. Die für den Stand eines Vorprojektes erforderlichen Elemente zur Schonung der Landschaft sind in die Projektierung eingeflossen, dies im Wissen, dass die Hauptarbeit im Rahmen der Weiterbearbeitung erst noch folgt. Forderungen für nächste Planungsschritte aus der Sicht der Schutzorganisationen: - Grundsätzlich muss sichergestellt bleiben, dass bis zur Bauvollendung der Schonung der Landschaft und der Ortsbilder höchste Bedeutung beizumessen ist, dass Ingenieurbauwerke unter diesem Aspekt durch ein Gestalterteam zu bearbeiten und in angemessener Art zu gestalten sind. In besonders heiklen Situationen sind auch qualifizierte Verfahren (Wettbewerbe, Gutachterverfahren, etc.) in Betracht zu ziehen, dies gilt im Besonderen für die						X		La collaboration fructueuse entre les CFF et la Berner Heimatschutz est précieuse pour le bon déroulement du projet. Les CFF s'engagent à continuer cette collaboration dans le cadre du dossier de mise à l'enquête et pour la suite du projet. Pour le tunnel, les parois anti-bruit seront intégrées dans les tranchées couvertes et non visibles depuis l'extérieur. A KleinTwann, il ressort des études environnementales que des parois anti-bruit ne sont pas nécessaires même avec l'augmentation du trafic ferroviaire à l'horizon 2030.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
		<p>nachfolgend beschriebenen Teile.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tunnelportal West: Das Tunnelportal West fällt mit dem Portal des Strassentunnels und den Strassenzubringern von und nach Schafis und Ligerz zusammen. Diese Portale vorgelagert des Ortsbildes von Schafis und am Übergang von steiler abfallenden zu flacheren Rebflächen. Den gestalterischen Aspekten ist an diesem wichtigen Ort besondere Beachtung zu schenken, dies gilt sowohl für Kunstbauten, Böschungen, Strassen- und Wegführungen sowie allfällige Lärmschutzmassnahmen. Eine gestalterische Koordination mit dem ASTRA ist sowohl für die Strassenführung als auch für die Portalgestaltung zwingend. Hier besteht die Chance einen Ort in der Landschaft zu schaffen der ohne grossen Aufwand jedoch mit gestalterischem Geschick sowohl einen landschaftlich als auch einen touristischen Mehrwert bringen kann. - Tunnelportal Ost, Strassenunterführung: Von diesem Projektteil ist einer der schönsten Abschnitte in dieser Kulturlandschaft betroffen den mit Rebflächen und Naturelementen welche zusammen ein sehr reiches Bild abgeben. Ebenso betroffen in der Ort Bipschal (ISOS national) sowie bestehende Stützmauern entlang der Strasse (IVS national mit Substanzwert) und das unmittelbar angrenzende Seeufer. Die im aufgelegten Projekt erarbeitete Lösung weist in die richtige Richtung, es bedarf jedoch bei der Weiterbearbeitung noch einen sehr grossen Schritt um die massiven Eingriffe landschaftsverträglich umsetzen zu können, dies betrifft den ganzen Uferbereich mit der Wegführung bis und mit zur Twannbachbrücke und mit dem Umgang neuer Stützmauern, dem Tunnelportal und der Strassenunterführung etc. - Bahnhof Twann, Bahnhofplatz Twann: Der vorgesehene Teilabbruch des heutigen Bahnhofsgebäudes wird durch uns als eine grosse Chance für eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes sehr begrüsst. Die im Vorprojekt skizzierten Umgestaltungen der Perronanlagen, Treppen und Rampen erachten wir als sinnvoll. Im Rahmen des Auflageverfahrens von 2007 für das Ausführungsprojekt des Twanntunnels wurde unsere Forderung nach einem qualifizierten Verfahren für den Rückbau der N5 in Twann von Seiten des UVEK zugesichert. Der Rückbau der N5 und die Umgestaltung des Bahnhofs Twann bieten eine grosse Chance diesen „Unort“ vor dem wertvollen Ortsbild von Twann massiv aufzuwerten – diese Chance muss nun genutzt werden hier mit allen betroffenen, mit der Gemeinde, den Strassenbauern und der SBB unter Wahrung aller Schutzanliegen wahrzunehmen. - Lärmschutz: Das Thema Lärmschutz ist in einem Landschaftsraum wie er hier vorliegt mit 								

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
		<p>besonderem Mass zu bearbeiten. Lärmschutzwände in dieser Kulturlandschaft und diesen Ortsbildern verträglich und schonungsvoll zu integrieren ist fast ein Ding der Unmöglichkeit. Es muss deshalb hinsichtlich Lärmschutz frühzeitig nach landschafts- und ortsbildverträglichen Lösungen zu suchen. Würdigung:</p> <p>Wir bedanken uns bei der SBB für das offene Ohr für unsere Anliegen und bei allen Beteiligten für die gute Zusammenarbeit in der nun vor dem Abschluss stehenden Phase des Vorprojektes und freuen uns darauf uns bei der Weiterbearbeitung in ähnlichem Rahmen wieder einbringen zu dürfen. Besonders Hilfreich für die Diskussion waren die Arbeitsmodelle, wir empfehlen diese Grundlage für weitere Planungsschritte weiterzuverwenden.</p> <p>- Bahnhof Twann, Bahnhofplatz Twann: Der vorgesehene Teilabbruch des heutigen Bahnhofsgebäudes wird durch uns als eine grosse Chance für eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes sehr begrüsst. Die im Vorprojekt skizzierten Umgestaltungen der Perronanlagen, Treppen und Rampen erachten wir als sinnvoll. Im Rahmen des Auflageverfahrens von 2007 für das Ausführungsprojekt des Twanntunnels wurde unsere Forderung nach einem qualifizierten Verfahren für den Rückbau der N5 in Twann von Seiten des UVEK zugesichert. Der Rückbau der N5 und die Umgestaltung des Bahnhofs Twann bieten eine grosse Chance diesen „Unort“ vor dem wertvollen Ortsbild von Twann massiv aufzuwerten – diese Chance muss nun genutzt werden hier mit allen betroffenen, mit der Gemeinde, den Strassenbauern und der SBB unter Wahrung aller Schutzanliegen wahrzunehmen.</p> <p>- Lärmschutz: Das Thema Lärmschutz ist in einem Landschaftsraum wie er hier vorliegt mit besonderem Mass zu bearbeiten. Lärmschutzwände in dieser Kulturlandschaft und diesen Ortsbildern verträglich und schonungsvoll zu integrieren ist fast ein Ding der Möglichkeit. Es muss deshalb hinsichtlich Lärmschutz frühzeitig nach landschafts- und ortsbildverträglichen Lösungen zu suchen.</p>								
G.21	83	<p>Die SBB haben sehr früh erkannt, dass es sich hier um eine besondere Landschaft handelt, welche bei der Planung und Umsetzung ein Höchstmass an Einfühlungsvermögen erfordert. Die Arbeitsmodelle waren besonders nützlich in der gestalterischen Beurteilung und Evaluation der Bestvarianten. Die für den Stand eines Vorprojektes erforderlichen Elemente zur Schonung der Landschaft sind in die Projektierung eingeflossen im Wissen, dass die Hauptarbeit im Rahmen der Weiterbearbeitung erst noch folgt.</p>						X		<p>La collaboration fructueuse entre les CFF et le Réseau Bielsersee est précieuse pour le bon déroulement du projet. Les CFF s'engagent à continuer cette collaboration dans le cadre du dossier de mise à l'enquête et pour la suite du projet.</p> <p>Pour le tunnel, les parois anti-bruit seront intégrées</p>

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
		<p>Anregungen des Vereins Netzwerk Bielersee: Die von der SBB im Studium vorgelegten Landschafts-modelle waren sehr hilfreich und es konnten im direkten Dialog Qualitäten sichergestellt werden. Zu den folgenden Bereichen geben wir die nachkommenden Anregungen an: La Neuveville Chavannes, SBB Tunnelportal West: - Das neue Tunnelportal West wird seeseitig neben dem Portal des A5-Ligerztunnels und den Strassenzubringern Schafis / Ligerz positioniert. Diese Portale sind am Ende der flachgeneigten Rebhänge von La Neuveville und am Anfang der Steileren vorgelagert vor dem Weiler Schafis. - Die landschaftsgestalterischen Aspekte mit den Böschungen und Stützmauern sind an diesem sensiblen Ort anspruchsvoll. - Kunstbauten wie die Strassenrampe und das Portal lassen sich besser integrieren, wenn ihre gestalterische Qualität hoch ist. - Der Einbezug des Tunnelportals der A5 im Sinne einer landschaftsverträglicheren Verbesserung muss mitberücksichtigt werden. Eine gestalterische Zusammenarbeit SBB-ASTRA ist zwingend. Twann, SBB Tunnelportal Ost und Strassenquerung: - Eine der wohl schönsten und reichhaltigsten Kulturlandschaften liegt zwischen dem Dorf Twann und dem neuen Tunnelportal. Ein Felssturz im letzten Jahrhundert hat dort auch schon gewirkt. Auch seeseitig ist die Fischzucht mit dem Uferweg und dem integrierten Fischweg von hoher Qualität für den Bielersee. - Ebenfalls liegen der Weiler Bipschal und bestehende attraktive Stützmauern entlang der Seestrasse in diesem Bereich. - Eine weitere Seeaufschüttung zu Gunsten einer optimalen Linienführung der SBB-Schienen sowie ein neu positionierter, breiterer Uferweg sind aus unserer Sicht denkbar. Der Eingriff im See muss mit den Bedürfnissen der Uferlebensräume und insbesondere der Fische in Einklang gebracht werden. - Begrüssenswert ist die Unterführung der Strasse, da dieser Eingriff seeseitig unsichtbar bleibt. Twann, Bahnhofplatz und Bahnhofgebäude: Im Sinne einer Landschaftsreparatur ist der vorgesehene Rückbau des querliegenden Baukörpers Bahnhof Twann ein echter Glücksfall. Für eine Neugestaltung des Bahnhofplatzes</p>								<p>dans les tranchées couvertes et non visibles depuis l'extérieur. A KleinTwann, il ressort des études environnementales que des parois anti-bruit ne sont pas nécessaires même avec l'augmentation du trafic ferroviaire à l'horizon 2030. Les reflexions et études pour le carrefour de la demi-jonction N5 de Twann doivent être poursuivies afin que ce dernier soit intégré au mieux dans le paysage. Les négociations avec l'OFROU doivent être menées avant la mise à l'enquête. Les CFF appliqueront le choix qui résultera de ces différentes négociations. Gare de Twann : les rampes et les aménagements doivent être encore étudiés avant la mise à l'enquête. Les CFF regarderont directement avec les représentants du Berner Heimatschutz et du Netzwerk Bielersee pour une solution intégrée au paysage.</p>

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
		<p>wird damit ein erster Schritt unternommen. Aus archäologischer Sicht kann vermutlich nur innerhalb der Bodenplatte des verbleibenden Untergeschosses gebaut werden. Darin soll dann auch die Rampe integriert werden. Die Konzeption der Rampen, Treppen und Perrons ist plausibel, wobei die Gestaltung später noch präzisiert werden muss.</p> <p>Lärmschutz: In diesem Landschaftsraum und diesen Ortsbildern sind die baulichen Elemente des Lärmschutzes zwingend verträglich und schonungsvoll zu integrieren. Durch die intensive Auseinandersetzung mit gestalterischer Kompetenz zusammen mit den technischen Möglichkeiten, welche die Landschaftsstörung minimieren, kann dies gelingen. Wir bedanken uns bei der SBB für das vorbildliche Verfahren und die weiteren Möglichkeiten, unsere Anliegen stufengerecht einbringen zu können.</p>								

4.8 H WEITERE BEMERKUNGEN

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
HABEN SIE WEITERE BEMERKUNGEN ODER ANLIEGEN?										
H.1	2	Antrag auf Landerwerb: Im Rahmen der Bauarbeiten des SBB-Bahntunnels wird das Land des jetzigen Bahntrassees freiwerden. Dieses Land südlich der Gebäude an der Bielstrasse 155 war bis zur Erstellung der Bahnlinie Biel-Neuchâtel und Besitze unserer Familie, musste aber freigegeben werden, ebenso wie ein Teil des jetzigen Kirchbergschlössli, wie der Plan-Auszug aus der beigelegten Foto illustriert. Unsere Familie musste in der Vergangenheit viermal (Strasse, Bahn, SBB-Doppelspur und Strandweg) Land für den öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen. Unser Weingut, das "Kirchberg-Schlössli", früher "Maison de Haller" genannt 1570 erbaut, steht unter Denkmalschutz und ist das besterhaltene "Herbsthaus" am Bielersee. Dies ist nur möglich, weil wir seit jeher gemeinsam mit der Denkmalpflege bestrebt waren die Liegenschaft und die Umgebung bestens imstand zu halten. Es liegt uns deshalb sehr am Herzen, dass wir mithilfe der freiwerdenden Fläche den historischen Zustand so gut wie möglich wiederherstellen können. Aus diesem Grund möchten wir sie bitten, uns den Kauf der freiwerdenden Fläche auf der Länge der südlich des Strandwegs liegenden Rebparzelle zu ermöglichen. Wir möchten auf dieser neuen Parzelle Reben pflanzen. (siehe Planbeilage).				X		X	AL50	
H.2	5	Bitte fahren Sie mit dem Schiff einmal auf den See und schauen sich den Abschnitt von dort an. Sie werden entdecken, dass dieser Rückbau mehr als nur eine Märchenlandschaft einbezieht. Der Chasseral wird ihnen auffallen und damit ist der Bezug zur gesamten Region und deren Möglichkeiten erst erkennbar.	X							
H.3	8	Die Massnahmenplanung fokussiert sehr stark auf das Angebot von Flaniermeilen und Velowegen. Insbesondere Touristische Erfordernisse sollen abgedeckt werden. Zusätzliche Wege schneiden das Dorf vom See ab. Zudem laden diese Wege die Besucher nicht ein, den Dorfkern zu besichtigen und im Dorf zu verweilen. Bedürfnisse der Einwohner - Insbesondere Parkmöglichkeiten - sollten unbedingt berücksichtigt werden.			X				AL6, C7.0.2	

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
H.4	11	Dans l'ensemble il y a de très bonnes idées. Mais le trafic va évoluer, éventuellement très rapidement. La voiture particulière ne sera plus aussi présente, et un tas d'autres types de véhicules vont envahir nos routes, la plupart automatisés. Donc si on pense à l'avenir, il faut penser trafic piétons, rollators et poussettes versus autres véhicules. La piste cyclable ne fait plus sens, les vélos vont à actuellement à 30 kmh! J'habite depuis bientôt 20 ans dans un endroit fabuleux et unique, et ne peux que me réjouir que le tunnel nous libère enfin des nuisances sonores. Cette occasion unique de réaménagement de la bande de terre étroite entre le Jura et le lac, ainsi que le travail de la commission et le questionnaire qui nous encourage à prendre position m'a fait bien cogiter. D'abord bravo pour l'excellent travail jusqu'à présent.	X							
H.5	12	Das ganze Prozedere das zu diesem Fragebogen geführt hat halte ich für überdimensioniert und schwer überschaubar. Es ist zu befürchten, dass viele Einwohner damit überfordert sind!	X							
H.6	13	Toiletten-Anlagen: Ich mache aufmerksam, dass diese Einrichtungen viel, ja sehr viel Aussagen über den Willkommensgeist der Ligerzer an die zu erwartende Gästeschar. - Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit!				X			C7.0.1	
H.7	22	Danke für die Mitwirkungsmöglichkeit	X							
H.8	27	Wegführung Fischzucht - Seematte Chlyne Twann: Dieser im August 1986 eingeweihte Abschnitt des Uferwegs ist einer der schönsten am Bielersee; er wurde für 1,26 Mio. Fr. mit Geldern des Kantons und des Vereins Bielerseeschutz neu erstellt. Deshalb sollte bei der Neugestaltung besonderes Gewicht auf Ästhetik und Ökologie gelegt werden. (* Siehe Schriftenreihe Nr. I "Seeuferweg Ligerz-Kleintwann" des VBS bei Thomas Berz oder Peter Meier/Chlyne Twann einsehbar). ARA: Eine Aufhebung der ARA an diesem Standort im Uferbereich wäre sehr wünschenswert. Sie würde eine Aufwertung des Bereichs Twannbach und Seeufer ermöglichen und den Zugang zum See sinnvoll erweitern. Lärmschutz: Angesichts der Tatsache, dass mit dem neuen Eisenbahntunnel und dem Ausbau auf zwei Geleise mit zusätzlichem Bahnverkehr gerechnet werden muss, sind Lärmschutzmassnahmen unabdingbar (Glaswände ähnlich Wingreis).	X			X		X		Le chemin didactique entre la pisciculture et Chlyne Twann sera reconstruit à l'identique. Seul le bâtiment de la Brunnmühle I ne sera pas conservé. Il ressort des prises de position cantonales que ce bâtiment n'a plus lieu d'être conservé. A KleinTwann, il ressort des études environnementales que des parois anti-bruit ne sont pas nécessaires même avec l'augmentation du trafic ferroviaire à l'horizon 2030.

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
H.9	28	Dorfzentrum, Rebbaumuseum bis Wirtshauslände: Zeitzeugen zu belassen (Perronkanten oder Leitungsmasten zu Strassenlampen umzurüsten) sind nicht erwünscht. Die Zufahrt zum Dorf während der Bauzeit, SBB-Umfahrungstunnel und Realisierung Massnahmen, muss jederzeit gewährleistet sein.				X				
H.10	31	Da wir nicht in einem Museum wohnen möchten, soll der Tourismus nicht zu stark gefördert werden		X					AL5	
H.11	33	Je tiens à remercier vivement, les diverses organisations pour la presentation, discussions et autres manifestations. A man avis, un bei exemple de communication à suivre et citer.	X							
H.12	37	Herzlichen Dank für die Infos und die Gelegenheit zur Mitwirkung.	X							
H.13	47	Sieht das Projekt tatsächlich vor, dass die Kantonsstrasse Twann - Ligerz weiterhin im Einbahnverkehr geführt werden soll? Das darf ja nicht Ihr ernst sein?	X							
H.14	51	Brunnmülliwasser nicht abstellen!!!!					X	X		Die Grundwasserfassung Brunnmühle geniesst einen hohen Schutzstatus und wird nicht aufgehoben. In ihrem Projekt berücksichtigt die SBB diese Anforderung
H.15	52	Besten Dank für die Möglichkeit zur Mitwirkung und die sehr gute Öffentlichkeitsarbeit der Planer und Behörden.	X							
H.16	54	Aus Sicht von Pro Velo ist dieses Projekt sehr wichtig und bietet eine einmalige Chance, eine gute und attraktive Veloführung von La Neuveville bis Twann zu realisieren. Auch anerkennen wir, dass weitere Bedürfnisse vorhanden sind, denen Rechnung getragen werden soll.	X							
H.17	55	Vielen Dank allen Beteiligten für Ihre Arbeit, die Bemühungen und den Einsatz für die Bevölkerung des linken Bielerseeufers!	X							
H.18	56	Im Rahmen aller Planungen und Vorgaben sollte daran gedacht werden, die Möglichkeiten einer massvollen wirtschaftlichen Entwicklung offen zu halten. Dies indem z.B. an einem geeigneten Ort Ökonomiegebäude zum Rebbau, ein Kiosk oder eine kleine Buvette gebaut werden könnte.			X				AL12	
H.19	57	Nicht zu viel verbauen. Der Natur die Möglichkeit geben sich zu erholen.					X			

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
H.20	58	Danke für die gute tolle Arbeit und die informativen Pläne und Konzepte, die Transparenz und die Möglichkeit zur Stellungnahme/Mitwirkung.	X							
H.21	60	Für Erläuterungen zu meinem Input-Plan stehe ich Ihnen gerne zur Verfügung!	X							
H.22	62	Argumente, die eine ausreichende Erschliessung unserer Gemeinde verunmöglichen, könnten die Sicherheit der Bevölkerung von Ligerz gefährden und in einem ernsthaften Notfall Menschenleben aufs Spiel setzen.	X							
H.23	64	Ligerz für Ligerz gestalten. Ligerz in seinem Charakter erhalten, sanfte Erweiterungen und Neuerungen sind wichtig! Gilt auch für Schafis und Kleintwann.	X							
H.25	65	Zusammenfassend ist festzuhalten: - Die Einwohner, das Gewerbe und die Liegenschaftsbesitzer gehen im Bericht weitgehend vergessen. - Die Entwicklung der Wohn- und Arbeitskultur, das Leben im Dorf darf nicht zusätzlich eingeschränkt und muss den Interessen der nicht ortsgebundenen Allgemeinheit vorangestellt werden.		X					AL6	
H.26	66	L'approbation du plan directeur ne doit pas lier la Commune à une acceptation définitive du projet CFF (détails de construction, viaduc, ...). La partie financement, tant les montants mentionnés que la participation des divers acteurs et intervenants n'est pas entièrement réglée dans ce document.	X							

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
H.27	67	Das Ausfüllen des Fragebogens ist ziemlich kompliziert und benötigt einen grossen Zeitaufwand, was für die Meisten abschreckend und entmutigend wirkt. Nicht alle Einwohner haben realisiert, dass sie den Fragebogen NICHT im Briefkasten erhalten, sondern abholen müssten, und nicht Alle haben Internetzugang. Somit werden wahrscheinlich viele Bewohner den Fragebogen leider nicht ausfüllen. Sehr bedauerlich! Es wurde an den Info-Abenden im Aarbergerhus Zuwenig auf die Relevanz dieses Fragebogens und vor allem auf die sehr kurze Abgabefrist hingewiesen. Viele Leute haben dies nicht realisiert, oder aber leider gar nicht an den Veranstaltungen teilgenommen. Die Gemeindeverwaltung Ligerz hat sich bemüht, die Einwohner auf die aufliegenden Unterlagen in der Verwaltung aufmerksam zu machen. Der Verein Dorfläbe hat auf Eigeninitiative und auf Anregen von Vereinsmitgliedern spontan einen speziellen Abend veranstaltet, an welchem zahlreiche Einwohner teilnahmen (Alle waren willkommen, nicht nur Mitglieder) und angeregt miteinander diskutiert haben. Grundsatzfragen sind entstanden wie z. Bsp. "was wollen die Bewohner von Ligerz im Dorf? mehr Tourismus? mehr Velofahrer, die durch das Dorf rasen?" Die problematische und in Zukunft grössere Parkplatznot wurde immer wieder erwähnt und ist ein brisantes Thema. Am Abend selbst wurden keine Fragebogen ausgefüllt, dies muss ein Jeder individuell machen, es war kein Aufruf zum gemeinsamen Ausfüllen und kein politischer Anlass. Von Twannern habe ich gehört, dass dort der Fragebogen kein Thema ist, obwohl Twann auch in den Projekten präsent und die Meinung - besonders von Chlytwannern (zu Ligerz gehörend aber oft nicht wirklich präsent) ebenfalls wichtig ist.	X							
H.28	69	Herzlichen Dank für Ihre Arbeit!	X							
H.29	72	Die Unterlagen sind plausibel, nachvollziehbar und sehr sorgfältig ausgearbeitet. Sie geben den Stand der Planung wieder, soweit er uns aus den bisherigen Sitzungen bekannt ist.	X							
H.30	73	Der vorliegende Richtplan ist das Resultat von vielen Diskussionen und Anregungen von vielen Seiten und trotzdem zeichnet er sich aus durch eine klare Haltung und Absicht welche vor allem dem Landschafts- und Ortsbild einen hohen Stellenwert beimisst. Wir danken allen Beteiligten für die konstruktive Arbeit und gratulieren den Verfassern für die gute Arbeit und Darstellung dieses Richtplanes.	X							

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
H.31	76	<p>Wir sind Grundeigentümer der Parzelle Nr. 23 mit den beiden Häusern Brunnmühle Nr. 3 und 5 und sind dort auch wohnhaft. Unsere Häuser sind vom neuen doppelspurigen Trassenbau im Zusammenhang mit dem geplanten Ostportal des Tunnels sehr stark betroffen. Einmal mehr stellen wir fest, dass die Gruppe Brunnmühle, von der Gemeinde Ligerz speziell als ein K-Objekt definiert, in den drei Richtplänen nicht vorhanden ist. Diese Eingabe und unsere Anliegen betreffen deshalb vor allem den Weiler Brunnmühle und nicht direkt den Richtplan über einen späteren Rückbau des bestehenden Bahntrasses. Uns ist eine optimale bauliche Gestaltung des vorliegenden Projektes im Bereich Brunnmühle äusserst wichtig und hat für uns Priorität!</p> <p>Auf dem vorliegenden Plan ist beim Distanzpunkt 95.4+01 eine Neuverlegung des Abflusses des Brunnmühleweihers ersichtlich. Eine geplante Verlegung führt unter der Kantonsstrasse und dem neuen Bahntrasse das abfliessende Wasser direkt in den Bielersee. Um zukünftig einen direkten Zugang an den See zu gewährleisten, wünschen wir im Zusammenhang mit dem Abflussneubau eine für Fussgänger öffentliche begehbare Unterführung zu planen und später auch zu realisieren.</p> <p>Auf dem bestehenden Plan ist auch eine eventuelle Verschiebung des bestehenden Pumphauses lesbar. Dieses ist bekanntlich im Besitz der örtlichen Wasserversorgung TLN, wurde im Jahre 1886 gebaut und dient seither der Trinkwasserversorgung. Unbegründet wäre eine spätere Zweckentfremdung als Ferien- oder Clubhaus. Um Begehrlichkeiten einer solchen, direkt am See gelegenen kleinen Liegenschaft zu unterbinden, müsste das Pumphaus auch weiterhin zweckgebunden der Wasserversorgung dienlich sein, z.B. als Archiv etc.</p> <p>Im Bereich Brunnmühle wird der Verkehr der Kantonsstrasse mit einem bestehenden doppelten Lichtsignal geregelt und auch in Zukunft gibt es diesbezüglich keine Änderung. Auf den vorliegenden Plänen ist uns nicht ersichtlich wie und wo die zwei benötigten Lichtsignale installiert werden. Darüber hätten wir gerne nähere Angaben von den verantwortlichen Projektleitern. Zusätzlich möchten wir, dass ein eventuelles Anbringen von geeignetem Lärmschutz gegenüber den Häusern Brunnmühle 3, 5 und 7 geprüft wird.</p>				X		X	F3	<p>Le captage des eaux de la Brunnmühle doit être conservé. Le projet CFF tient compte de cette exigence.</p> <p>Le projet CFF ne prévoit pas de passage inférieur piéton à cet endroit.</p> <p>L'actuel passage sur les voies sert uniquement à l'exploitation de la Brunnmühle I par le TNL. Dans le futur, cette station de pompage étant supprimée, il n'y a pas lieu de recréer d'accès.</p> <p>Les nuisances sonores liées à la circulation ferroviaire sont amplifiées par les rayons de courbure des voies. A la sortie Est du tunnel, le nouveau tracé ferroviaire sera plus linéaire que l'actuel. Il n'y aura plus de courbe ce qui représentera une diminution des nuisances sonores.</p> <p>De plus, à cet endroit, les dernières technologies ferroviaires sont appliquées, comme par exemple la construction d'une voie bétonnée (plus calme) en lieu et place d'une voie ballastée. Les études environnementales montrent que la circulation des trains est plus silencieuse sur ce type d'infrastructure.</p> <p>Dans le secteur de la Brunnmühle, il ressort des études environnementales que des parois anti-bruit ne sont pas nécessaires même avec l'augmentation du trafic ferroviaire à l'horizon 2030.</p>
H.32	76	<p>Um auf der Nordseite des geplanten Ostportales eine spätere Bewirtschaftung des bestehenden Rebberges zu gewährleisten, wäre ein Bau eines fahrbaren Bewirtschaftungsweges wünschenswert. Wir hoffen, dass Sie unsere vorgelegten Anregungen ernsthaft prüfen und stehen Ihnen für weitere Gespräche zur Verfügung.</p>						X		<p>Le secteur du chemin des vignes au-dessus du portail Est n'est pas concerné par le projet CFF. Par ailleurs, ce secteur se situant dans une zone protégée, aucune amélioration des chemins d'accès ne peut être entreprise.</p>

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
H.33	77	Der Fragebogen ist für mich ehrlich gesagt zu komplex und zu aufwändig, daher ganz kurz: Flaniermeile für Wanderer, Skater, Velofahrer, Weinstrassen, etc. Jeder der schon einmal am Neuenburgersee spazieren war wird feststellen, dass die Infrastruktur diesbezüglich am Bielersee eine Katastrophe ist. Mehr als eine geteerte Strasse braucht es da nicht. Der Mensch wird diese dann schon entsprechend nutzen. Ich hoffe, man öffnet diese freige-wordenen Quadratmeter der breiten Öffentlichkeit sowie dem Gewerbe.	X				X			
H.34	78	Für die kompetente Planung und die konstruktive Zusammenarbeit möchte ich mich an dieser Stelle ganz herzlich bedanken und wünsche Ihnen viel Glück und Fingerspitzengefühl bei der Umsetzung dieser nicht ganz einfachen Jahrhundertplanung.	X							
H.35	80	Erfolgte ein Dialog mit den Eigentümern der Seeparzellen? Kann von dieser Seite her ein Beitrag einer schönen Nutzung des Bahntrassees erwartet werden? Mit Tourismus sollte dieses schöne Areal nichts zu tun haben. Tourismus bedeutet Business. Das Wohl der Bewohner von Ligerz muss an erster Stelle stehen. Meine Auffassung: Die Je-Ka-Mi Methode bringt in den wenigsten Fällen ein gutes Resultat. Wirklich grosse Werke werden in der Regel von einem Einzelnen erschaffen. Vielleicht kommt Ihnen eine Ausnahme in den Sinn. Ihre Arbeit als solche finde ich aber sehr gut.	X		X					
H.36	83	Wir unterstützen den vorliegenden Richtplan, er ist von beeindruckend hoher Qualität und entfaltet seine Wirkung auch generell für diesen Uferabschnitt. Wir sind überzeugt, er wird den Orten Schafis, Ligerz, Bipschal und dem Bielersee ein gutes Werkzeug für eine positive bauliche Weiterentwicklung sein. Wir schätzen das partizipative Verfahren mit der SBB, den Gemeinden und uns Schutzorganisationen und möchten uns dafür bedanken.	X							

Antwort Nr.	Eingabe Nr.	Eingabe (Kernaussage)	Kenntnisnahme	Berücksichtigt (auch teilweise)	Nicht berücksichtigt	Nachfolgende Planungen	Im Richtplan enthalten	Betrifft SBB-Projekt	vgl. Antwort Nr.	Bemerkungen / Antwort
H.37	84	<p>Die Regionalplanung "Linkes Bielerseeufer" erbringt leider seit 38 Jahren keine Wirkung betreffend A5/SBB. Nun tritt die Regionalplanung Verein Seeland Biel/Bienne als Koordinator und Auftragsgeber auf und erteilt Aufträge an IC Infraconsult. Wie lief dieses Verfahren? Die Gemeinde Ligerz hat alle Vorarbeiten für den Bahntunnel geleistet. Die Regionalplanung tritt nun plötzlich in der Schlussphase als Koordinator und Auftraggeber auf. Regionalplanung muss regionale Aspekte vertreten. Sie darf nicht Aquisitionsbasis für Ortsplanungen und Lokalen Teilplanungen sein. Wie will die Regionalplanung Ortsplanungen prüfen, wenn sie selber Ortsplaner ist. Regionalplanung ist übergeordnet, Ortsplanung lokal. Das SBB Projekt ist weitgehend lokal.</p> <p>Fragen im Rahmen der Mitwirkung. Sie richten sich auch ans AGR:</p> <p>1. Der Auftrag ans Büro IC Infraconsult wurde vom Verein Seeland Biel/Bienne erteilt (gemäss Bericht)</p> <ul style="list-style-type: none"> - Warum wurden die Planungsarbeiten nicht öffentlich ausgeschrieben? - Wurden Offerten für die Planung eingeholt? - Warum wurden wir als Ortsplaner nicht für eine Offerte angefragt? - Wurde der Auftrag unter Kollegen vergeben? <p>2. Warum wurde die Ortsplanung Ligerz vom Verein Seeland Biel/Bienne in keiner Phase für die Richtplanung beigezogen (meine Betreuung der Ortsplanung Ligerz dauert seit 38 Jahren!)</p>								<p>Die Konferenz Linkes Bielerseeufer ist eine Kommission des Vereins seeland.biel/bienne. Dieser (bzw. seine Vorgängerorganisation) engagiert sich seit über 15 Jahren für den Ligerztunnel. Er hat u.a. das Lobbying auf Kantons- und Bundesebene koordiniert und mitfinanziert und den Richtplan Linkes Bielerseeufer erarbeitet. Die Konferenz Linkes Bielerseeufer wurde von den Gemeinden mit der Projektleitung für den vorliegenden überkommunalen Richtplan beauftragt. Für die Erarbeitung des Richtplans wurde ein Einladungsverfahren durchgeführt. Sechs Planungsbüros wurden zur Offertstellung eingeladen. Die Auftragsvergabe an das Team IC Infraconsult/Landplan erfolgte durch die Konferenz Linkes Bielerseeufer aufgrund klar definierter Kriterien.</p> <p>Die vorhandenen Grundlagen der Gemeinden wurden für die Erarbeitung des Richtplans beigezogen.</p>
H.38	86	<p>Wie bereits mehrfach erwähnt, lege ich Wert darauf, dass die Gemeindebürger aller betroffenen Gemeinden nicht übergangen werden, respektive eine gute Zusammenarbeit zwischen allen Beteiligten angestrebt wird, um so zusammen dieses grosse Vorhaben zu bewältigen!</p> <p>Der Bericht zur ganzen Situation finde ich sehr gut ausgearbeitet. Besten Dank für die umfangreichen Informationen! Mit dem Fragebogen hatte ich so einige Mühe, ziemlich kompliziert gestaltet.</p>	X				X		AL6	

5. WEITERE EINGABEN (AUSSERHALB MITWIRKUNG)

Die nachfolgend aufgeführten Bemerkungen wurden ausserhalb des offiziellen Mitwirkungsverfahrens angebracht (u. a. Anregungen zur Nachnutzung anlässlich der öffentlichen Veranstaltung in Ligerz am 05.12.2016)

Nr.	Bereich	Wo	Massnahme Nr.	Wer	Was	Stellungnahme
1	Schafis	Spielplatz und Badeplatz	Massnahme 5	Teutsch Fabian	Spielplatz und Badeplatz Schafis	siehe Richtplan Massnahme 5 (Festsetzung)
2	La Baume	-	Massnahme 9	Klare Mehrheit der Teilnehmer am Workshop vom 5.12.16 in Ligerz	öffentliche Nutzung mit Park → neue prioritäre Nutzung (kein Hafen) Gemäss kantonalem Sachplan Seeverkehr: „Für Bootshafen mit 50 Anlagestellen ist die Zweckmässigkeit zu prüfen.“	siehe Richtplan Massnahme 9 (Vororientierung)
3	Ligerz Dorf	Bärenplatz		Herr und Frau Rhyner	Brunnen beim Platz mehr Gewicht geben, dass dort der Umbau gestärkt wird.	Nicht Richtplanstufe (zu berücksichtigen im Bauprojekt), grundsätzlich Bestandteil der Massnahme 7.2
4	Brunnmühle - Kleintwann	Ländte Chlytwann		k.A.	Erhalt des renaturierten Ufers und der Matte sowie Verschönern durch Entfernung von Felsblöcken.	Nicht Richtplanstufe (Matte bleibt als solche erhalten, keine konkreten Massnahmen im Richtplan erforderlich)
5	Twann bis Ligerz Dorf	-		k.A.	Seeufer im Abschnitt Kleintwann bis Ligerz einheitlicher, natürlicher verbinden.	Berücksichtigt im Richtplan mit Massnahme C (Kombinierter Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg auf dem ganzen Abschnitt des Richtplans zwischen Twann und La Neuveville)
6	Brunnmühle - Kleintwann	Ländte Chlytwann		k.A.	Mit Holzsteg Kleintwann-Matte den Geländeverlust kompensieren.	Nicht Richtplanstufe
7	Ligerz Dorf	Mittel- / Oberdorf	Massnahme C	Felix Thoma	Im Bereich Oberdorf / Mitteldorf sollte das Bahntrasse nach dem Umbau der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.	Berücksichtigt im Richtplan mit Massnahme C (Kombinierter Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg auf dem ganzen Abschnitt des Richtplans zwischen Twann und La Neuveville)
8	La Baume bis Ligerz Dorf	-		k.A.	Von La Baume bis Bärenplatz Verlegung der Kantonsstrasse gegen Süden, trotz Charakter als historisches Bauwerk.	Keine Berücksichtigung im Richtplan: Eine Verlegung der Kantonsstrasse ist vom kantonalen Tiefbauamt nicht vorgesehen.
9	Allgemein	-		k.A.	Möglichkeiten der Mitwirkung besser aufzeigen, konkret Leute von den verschiedenen Dorfteilen miteinbeziehen. Etwas unbefriedigend, dass die Workshops im halb-geschlossenen Kreis durchgeführt wurden. Öffentlichkeit zu wenig einbezogen.	Mit Infoveranstaltungen zur „Eröffnung“ der öffentlichen Mitwirkung wurde versucht, Privatpersonen zu erreichen und zu motivieren, sich im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung am Planungsprozess zu beteiligen, d.h. zu den Entwürfen der Richtplanunterlagen zu äussern und Ideen einzubringen.
10	Ligerz Dorf	Bahnhof bis Rebbbaumuseum	Massnahme Nr. 7	k.A.	Rückbau des Bahnsteigs und der Geleise im Abschnitt Bahnhof bis Rebbbaumuseum. Rückgabe an Landbesitzer. Zugang zu Parzellen auf Südseite ermöglichen.	Die Umgestaltung Ligerz Dorf ist als Massnahme 7 im Richtplan als Festsetzung enthalten. Detailfragen sind in der weiteren Planung (z. B. Erarbeitung eines Ziel- und Nutzungskonzepts in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, ev. Durchführung von Wettbewerben) zu klären.

Nr.	Bereich	Wo	Massnahme Nr.	Wer	Was	Stellungnahme
11	Ligerz Dorf	Wirtshausländte / Hafen / Pontonierhaus-Seeclub	Massnahme 7.3	k.A.	Bau eines Seezugangs mit Treppe und Schwimmsteg für Badende und Wassergerätebenutzende	Die Gestaltung der Flanier- und Grünzone mit Chäser-, Chrütz- und Wirtshuslänti ist im Richtplan als Massnahme 7.3 als Festsetzung enthalten. Detailfragen sind in der weiteren Planung (z. B. Erarbeitung eines Ziel- und Nutzungskonzepts in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, ev. Durchführung von Wettbewerben) zu klären.
12	Ligerz Dorf	Chalchofenlänti	Massnahme 7.1	Remo Gi-anque	Rückbau der Brücke, Erhöhen der Rampe Dorf zu Ländte, leichtes Absenken des Strandweges. Damit wäre Anschluss des ‚Dorfplatzes‘ an den See hergestellt.	Die Gestaltung Hof (Rebbaumuseum) und Chalchofenlänti ist im Richtplan als Massnahme 7.1 als Festsetzung enthalten. Detailfragen sind in der weiteren Planung (z. B. Erarbeitung eines Ziel- und Nutzungskonzepts in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, ev. Durchführung von Wettbewerben) zu klären.
13	Ligerz Dorf	Chalchofenlänti	Massnahme 7.1	Remo Gi-anque	Öffnen Grenzgraben Ligerz, Schafis.	Die Gestaltung Hof (Rebbaumuseum) und Chalchofenlänti ist im Richtplan als Massnahme 7.1 als Festsetzung enthalten. Detailfragen sind in der weiteren Planung (z. B. Erarbeitung eines Ziel- und Nutzungskonzepts in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, ev. Durchführung von Wettbewerben) zu klären.
14	La Baume	-	Massnahme Nr. 9	k.A.	Keine Hafenanlage in La Baume	Im Richtplan (Massnahme 9) ist eine öffentliche Nutzung im Abschnitt La Baume als Vororientierung enthalten. In einem dem Richtplan nachgelagerten Verfahren/Planung soll die Möglichkeit zur Schaffung eines öffentlichen Parks und die Verlagerung der Rebflächen im Zuge der Umnutzung des Bahntrassees mit der Bevölkerung geprüft werden.
15	Allgemein	-		k.A.	Mehr öffentliche Badeplätze	Wird zur Kenntnis genommen.
16	La Neuveville - Twann	-	Massnahme D	k.A.	Busverbindung La Neuveville - Twann	Im Richtplan (Massnahme D) ist der öffentliche Verkehr als eigenständiges Thema enthalten (Zwischenergebnis). In einem nächsten Schritt ist ein Buskonzept zu erstellen (Federführung = Regionale Verkehrskonferenz).
17	Allgemein	-	Massnahme C	k.A.	Gemeinsamer Fuss- und Veloweg	Ist im Richtplan (Massnahme C) als Festsetzung enthalten. Grundsätzlich ist ein kombinierter Bewirtschaftungs-, Erschliessungs- und Veloweg zwischen Twann und La Neuveville vorgesehen.
18	Allgemein	-	div.	k.A.	Verbindung vom Dorf zum See darf nicht von Geschwindigkeit 50 km/h auf der Strasse verunmöglicht werden. Vorschlag 30er Zone im Dorf.	Verkehrsberuhigende Massnahmen (Begegnungszone oder Tempo 30) sind für folgende Abschnitte im Richtplan angedacht: Bipschal (Massnahme Nr. 6, Zwischenergebnis) Ligerz Dorf (Massnahmen Nrn. 7.2 und 7.3 Festsetzung)
19	Allgemein	-	div.	k.A.	Mehr Begegnungszonen und Spielplätze	Für diverse Abschnitte sind Aufwertungen respektive die Neuschaffung von öffentlichen zugänglichen Räumen/Grünbereichen angedacht. Beispiele: Schafis, Aufwertung bestehende Park- und Spielfläche (Massnahme 5, Festsetzung) La Baume, neue öffentliche Nutzung (Massnahme 9, Vororientierung) Ligerz Dorf, Umgestaltung des Bahntrassees in einen Grünraum (Biotop zur Förderung der Artenvielfalt und öffentliche Naturfläche; Massnahme 7.3, Festsetzung)

Nr.	Bereich	Wo	Massnahme Nr.	Wer	Was	Stellungnahme
20	Ligerz Dorf	Wirtshauslände / Hafen / Pontonierhaus-Seeclub	Massnahme 7.3	k.A.	Öffentlicher Badeplatz mit Steintreppen (Quader).	Die Gestaltung der Flanier- und Grünzone mit Chäser-, Chrütz- und Wirtshuslänti ist im Richtplan als Massnahme 7.3 als Festsetzung enthalten. Detailfragen sind in der weiteren Planung (z. B. Erarbeitung eines Ziel- und Nutzungskonzepts in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, ev. Durchführung von Wettbewerben) zu klären.
21	La Baume		Massnahme Nr. 9	k.A.	Ermöglichung eines öffentlichen Badeplatzes, kein Hafen	Im Richtplan (Massnahme 9) ist eine öffentliche Nutzung im Abschnitt La Baume enthalten. In einem dem Richtplan nachgelagerten Verfahren/Planung soll die Möglichkeit zur Schaffung eines öffentlichen Parks und die Verlagerung der Rebflächen im Zuge der Umnutzung des Bahntrasse mit der Bevölkerung geprüft werden.
22	La Neuveville - Twann		Massnahme D	k.A.	Busverbindung La Neuveville - Twann	Im Richtplan (Massnahme D) der öffentliche Verkehr als eigenständiges Thema enthalten (Zwischenergebnis). In einem nächsten Schritt ist ein Buskonzept zu erstellen (Federführung = Regionale Verkehrskonferenz).
23	Brünnmühle - Kleintwann	Chlytwann		k.A.	Verbreiterung Nadelöhr Kleintwann	Vgl AL 99
24	Allgemein	-	z. B. Massnahme F	k.A.	Parkplätze unterirdisch, Rad- und Fussweg, Begegnungszone darüber	Keine Berücksichtigung. Im Richtplan sind keine neuen Parkplätze enthalten. Die bestehende Parkier-Situation soll jedoch punktuell verbessert werden (z. B. Schafis und Ligerz, Massnahme F)
25	Allgemein	-	z. B. Massnahme F	k.A.	Mehr öffentliche Parkplätze	Keine Berücksichtigung. Im Richtplan sind keine neuen Parkplätze enthalten. Die bestehende Parkier-Situation soll jedoch punktuell verbessert werden (z. B. Schafis und Ligerz, Massnahme F)
26	Allgemein	-	Massnahme Nr. 5	k.A.	Öffentliche Grillstationen	Nicht Richtplanstufe. Detail in Zusammenhang mit öffentlichen Nutzungen (z. B. Schafis, Aufwertung bestehende Park- und Spielfläche [Massnahme Nr. 5, Festsetzung] oder La Baume, neue öffentliche Nutzung [Massnahme Nr. 9, Vororientierung]. Zu berücksichtigen in der weiteren Planung
27	Allgemein	-	Massnahme Nr. 5	k.A.	Fixe Liegeflächen	Nicht Richtplanstufe. Detail in Zusammenhang mit öffentlichen Nutzungen (z. B. Schafis, Aufwertung bestehende Park- und Spielfläche [Massnahme Nr. 5, Festsetzung] oder La Baume, neue öffentliche Nutzung [Massnahme Nr. 9, Vororientierung]. Zu berücksichtigen in der weiteren Planung
28	Allgemein	-	div.	k.A.	Mehr Grünflächen	Für den gesamten Richtplan-Perimeter ist die Aufwertung respektive Neuschaffung von Grünräumen vorgesehen. Einerseits zur ökologischen Aufwertung (Artenvielfalt, ökologische Vernetzung) andererseits als öffentlich zugängliche Grünräume (Aufenthalt von Menschen).

Nr.	Bereich	Wo	Massnahme Nr.	Wer	Was	Stellungnahme
29	Allgemein	-		Familie Gre-dinger	Vermietung von kleinen Gartenparzelen (Vorbild Ruisseau Gärten in Paris)	Nicht Richtplanstufe/keine Berücksichtigung im Richtplan. Allenfalls eine mögliche Nutzung im Abschnitt La Baume (Massnahme Nr. 9) → In einem dem Richtplan nachgelagerten Verfahren/Planung soll die Möglichkeit zur Schaffung eines öffentlichen Parks und die Verlagerung der Rebflächen im Zuge der Umnutzung des Bahntrassees mit der Bevölkerung geprüft werden.
30	Allgemein	-		Familie Gre-dinger	Pétanque - Anlage	Nicht Richtplanstufe/keine Berücksichtigung im Richtplan. Detail-Nutzung, die sich allenfalls in den neue angedachten Grünräumen realisieren lässt: Schafis, Aufwertung bestehende Park- und Spielfläche (Massnahme Nr. 5, Festsetzung) La Baume, neue öffentliche Nutzung (Massnahme Nr. 9, Vororientierung)
31	Allgemein	-		Familie Gre-dinger	Sitzgelegenheiten unter den Bäumen zum Verweilen	Nicht Richtplanstufe/keine Berücksichtigung im Richtplan. Wo entlang des neuen, kombinierten Erschliessungs- und Veloweg auf dem ganzen Abschnitt des Richtplans zwischen Twann und La Neuveville (Massnahme C) Bäume zu pflanzen sind, wird Gegenstand des späteren Detailprojekts sein.
32	Allgemein	-		Familie Gre-dinger	Einen Teil des Strandweges mit einer Traubenpergola (gegen den See offen) überbauen.	Nicht Richtplanstufe/keine Berücksichtigung im Richtplan. Die detaillierte Gestaltung des neuen, kombinierten Erschliessungs- und Veloweg auf dem ganzen Abschnitt des Richtplans zwischen Twann und La Neuveville (Massnahme C), wird Gegenstand des späteren Detailprojekts sein.
33	Bipschal – La Baume – Ligerz Dorf	-		Familie Gre-dinger	Der längste Rebberg der Schweiz: 2-3 Reihen Reben pflanzen von Bipschal bis Schafis.	Keine Berücksichtigung im Richtplan. Eine durchgehende Rebbaufäche im Bereich des aufzuhebenden SBB-Trassees ist aufgrund der teilweise engen Platzverhältnisse und drohenden Nutzungskonflikten nicht realisierbar.
34	Allgemein	-		Familie Gre-dinger	Bereich zum Spielen für Kinder	Für diverse Abschnitte sind Aufwertungen respektive die Neuschaffung von öffentlich zugänglichen Räumen/Grünbereichen angedacht. Beispiele: Schafis, Aufwertung bestehende Park- und Spielfläche (Massnahme Nr. 5, Festsetzung) La Baume, neue öffentliche Nutzung (Massnahme Nr. 9, Vororientierung) Ligerz Dorf, Umgestaltung des Bahntrassees in einen Grünraum (Biotop zur Förderung der Artenvielfalt und öffentliche Naturfläche; Massnahme 7.3, Festsetzung)
35	Ligerz Dorf	Bahnhofplatz		Familie Gre-dinger	Bäume pflanzen, einen einheitlichen Platz gestalten, wo man draussen verweilen kann.	Die Umgestaltung des Bahnhofplatzes ist in der Massnahme Nr. 7 im Richtplan als Festsetzung enthalten. Detailfragen sind in der weiteren Planung (z. B. Erarbeitung eines Ziel- und Nutzungskonzepts in Zusammenarbeit mit der Bevölkerung, ev. Durchführung von Wettbewerben) zu klären.
36	Allgemein	-		Familie Gre-dinger	Verkehr entschleunigen	Verkehrsberuhigende Massnahmen (Begegnungszone oder Tempo 30) sind für folgende Abschnitte im Richtplan angedacht: Bipschal (Massnahme Nr. 6, Zwischenergebnis) Ligerz Dorf (Massnahmen Nrn. 7.2 und 7.3 Festsetzung)

Nr.	Bereich	Wo	Massnahme Nr.	Wer	Was	Stellungnahme
37	Allgemein	-		Familie Gre-dinger	Mehr öffentlicher Raum zum Verweilen	Für diverse Abschnitte sind Aufwertungen respektive die Neuschaffung von öffentlich zugänglichen Räumen/Grünbereichen angedacht. Beispiele: Schafis, Aufwertung bestehende Park- und Spielfläche (Massnahme Nr. 5, Festsetzung) La Baume, neue öffentliche Nutzung (Massnahme Nr. 9, Vororientierung) Ligerz Dorf, Umgestaltung des Bahntrassees in einen Grünraum (Biotop zur Förderung der Artenvielfalt und öffentliche Naturfläche; Massnahme 7.3, Festsetzung)
38	Allgemein	insb. La Neu-veville		Gemeinderat La Neuveville (Schreiben vom 21. August 2017)	Certains totaux (montants / partie financement) ne sont pas correct.	Im Richtplan werden keine Kosten aufgeführt. Diese werden in einem separaten Bericht thematisiert und sind in den nachfolgenden Phasen zu klären.
39	Allgemein	insb. La Neu-veville		Gemeinderat La Neuveville (Schreiben vom 21. August 2017)	La largeur du chemin des Marnins mentionnée dans le plan directeur doit correspondre à l'avant-projet des CFF, ce qui n'est pas le cas actuellement.	Kenntnisnahme: keine Angabe (mehr) im Plan. Gemäss Massnahme C soll der Weg auch auf dem Abschnitt Poudeille eine angestrebte Breite von 4 m respektive 3.5 m mit beidseitigem Bankett von je 50 cm aufweisen.
40	Allgemein	insb. La Neu-veville		Gemeinderat La Neuveville (Schreiben vom 21. August 2017)	Certains procédures décisives mentionnées dans le document doivent être réévaluées et discutées	Die Angaben zu den weiteren Verfahren haben nur hinweisenden Charakter und sind nicht verbindlich.
41	Allgemein	insb. La Neu-veville		Gemeinderat La Neuveville (Schreiben vom 21. August 2017)	le projet de mise en place d'une ligne de bus doit inclure un arrêt à Chavannes et une extension du service jusqu'à La Neuveville	Berücksichtigung des Anliegens in Massnahme D (Zwischenergebnis)
42	Poudeille - Portalbereich		mesure 1	Gemeinderat La Neuveville (Schreiben vom 21. August 2017)	l'accessibilité du chemin de rives aux personnes à mobilité réduite ainsi que la largeur de ce chemin piéton doivent encore être discutées avant d'être approuvées.	Anliegen nicht auf Richtplanstufe (kommunaler Uferschutzplan resp. später im Baubewilligungsverfahren).
43	Poudeille		mesure 2	Gemeinderat La Neuveville (Schreiben vom 21. August 2017)	la description des la mesure 2 doit être adaptée car elle n'est pas claire. Elle contient deux éléments distincts qui doivent figurer dans le descriptif de la mesure. La modification du passage inférieur doit être prise en charge à 100% par les CFF.	Massnahme 2 wurde überarbeitet.
44	Schafis		mesure 5	Gemeinderat La Neuveville (Schreiben vom 21. August 2017)	la mesure 5 doit être mise en lien avec le plan de protection des rives no 5 concernant l'aménagement d'une zone affectée à des besoins publics.	Umsetzung in der Uferschutzplanung
45	Schafis		mesure 6	Gemeinderat La Neuveville (Schreiben vom 21. August 2017)	la mesure 6 doit être rediscutée, notamment quant à la mise en place d'une zone de rencontre sur la route cantonale du montant mentionné et de la participation financière. La procédure (plan de quartier ou concours d'architecture) doit également encore être discutée. Il n'est pas encore certain que le passage sous voies existant soit supprimé. Selon la discussion sur place avec la commission de la GTE, il semble plutôt que la volonté soit de le conserver.	Kenntnisnahme (im Richtplan lediglich als Zwischenergebnis enthalten); als nächste Schritte sind angedacht: Weitergehende Studie zur Umgestaltung (ev. Gestaltungswettbewerb)

Nr.	Bereich	Wo	Massnahme Nr.	Wer	Was	Stellungnahme
46	Schafis		mesure 7	Gemeinderat La Neuveville (Schreiben vom 21. August 2017)	la mesure 7 doit être divisée de manière à créer un secteur pour la partie située sur le territoire neuvevillois. Les procédures peuvent être liées et menées en parallèle avec la planification de Gléresse, mais deux procédures distinctes doivent pouvoir être menées, pour un problème de langue notamment.	Kenntnisnahme, Berücksichtigung bei der weiteren Planung
47	Allgemein insb. Schafis			Christiane & Matthias Grimm, La vergère – Route de Bienne 165, 2514 Schafis	Beim Rückbau des SBB-Trasse sind mitzuplanen: Einbau Glasfaserkabel (neuste Technologie) für schnelleres Internet und TV Einbau von Fernheizungsrohren als Erweiterung der Fernheizungen Ligerz (ab Rebbaumuseum Hof)	Kenntnisnahme, nicht auf Richtplanstufe, ist in der weiteren Planung zu prüfen
48	Schafis			Christiane & Matthias Grimm, La vergère – Route de Bienne 165, 2514 Schafis	Interesse, das Land mit Seeanstoss vor der eigenen Parzelle zu erwerben. Vorschlag für Landabtausch (z. B. mit dem Marnin, das für die neue Gleisführung benötigt wird). Land könnte weiterhin öffentlich benutzt werden.	Keine Berücksichtigung im Richtplan, Anliegen ist direkt mit den SBB und der Gemeinde zu klären
49	Klein-Twann	Klein-Twann (Privatgarten)	Massnahme C	Annelise Werren-Martin, Chlyne Twann Ligerz 11, 2513 Twann	Eingabe auf Plan-Ausschnitt (undatiert): Bevorzugte Variante: kombinierter Velo-/Fussweg 3,5 zwischen Bahntrasse und Garten Alternative Variante (2. Priorität): Veloweg 2 m zwischen Bahntrasse und Garten, Fussweg 1,5–2 m südlich des Gartens	Im Richtplan berücksichtigt als „Zwischenergebnis“ (kombinierter Fuss- und Veloverkehr zwischen Bahn und Garten) im Abschnitt Kleintwann
50	Poudeille		Massnahme 2	ASTRA (Schreiben von Ende Juli 2017)	Ausbau Unterführung N5 „Chemin des Marnins“: nächste (letzte) Planungsphase beim ASTRA steht an („Massnahmenprojekt“ MP) → Anliegen Verein s.b/b gemäss Schreiben vom 6. Juli 2017 sind beim ASTRA aufgenommen, Integration wird geprüft	Kenntnisnahme