

## «Pont de l'avenir» Machbarkeitsstudie

---



13. April 2017

---

1542\_310\_Machbarkeitsstudie\_170413.docx

c/o BHP Raumplan AG

Fliederweg 10  
Postfach 575  
3000 Bern 14

[www.seeland-biel-bienne.ch](http://www.seeland-biel-bienne.ch)  
[info@seeland-biel-bienne.ch](mailto:info@seeland-biel-bienne.ch)

Tel. 031 388 60 60  
Fax 031 388 60 69  
[info@raumplan.ch](mailto:info@raumplan.ch)

## Impressum

### **Auftraggeber**

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

### **Auftragnehmer**

BHP Raumplan AG  
Fliederweg 10  
Postfach 575  
3000 Bern 14

### **Bearbeitung**

Heinrich Hafner  
Martin Lutz

## Inhalt

|  |    |
|--|----|
| Zusammenfassung .....                                    | 5  |
| 1 Einleitung .....                                       | 6  |
| 1.1 Ausgangslage und Projektidee .....                   | 6  |
| 1.2 Projektziele und Mehrwert .....                      | 6  |
| 1.3 Projektgeschichte .....                              | 7  |
| 1.4 Planerische Herausforderungen .....                  | 8  |
| 1.5 Lage und Perimeter .....                             | 9  |
| 1.6 Konzeptskizze .....                                  | 10 |
| 1.7 NRP-Projekt .....                                    | 12 |
| 1.8 Projektträgerschaft .....                            | 13 |
| 1.9 Zweck des vorliegenden Berichts .....                | 13 |
| 2 Planerische Ausgangslage .....                         | 14 |
| 2.1 Kantonale Ebene .....                                | 14 |
| 2.2 Regionale Ebene .....                                | 17 |
| 2.3 Kommunale Ebene .....                                | 20 |
| 2.4 Projekt Veloland 2030 .....                          | 22 |
| 2.5 Umweltaspekte .....                                  | 22 |
| 3 Akteure und aktuelle Positionen .....                  | 24 |
| 3.1 Akteure .....  | 24 |
| 3.2 Aktuelle Positionen .....                            | 25 |
| 4 Machbarkeit .....                                      | 27 |
| 4.1 Inhaltliche Rahmenbedingungen .....                  | 27 |
| 4.2 Technische Machbarkeit .....                         | 28 |
| 4.3 Finanzielle Machbarkeit .....                        | 31 |
| 4.4 Planungsrechtliche Machbarkeit .....                 | 34 |
| 4.5 Planungspolitische Machbarkeit .....                 | 34 |
| 5 Alternativer Projektvorschlag «Pont de l'amitié» ..... | 35 |
| 5.1 Ausgangslage .....                                   | 35 |
| 5.2 Pont de l'amitié .....                               | 35 |
| 5.3 Begründung .....                                     | 36 |
| 5.4 Beurteilung .....                                    | 37 |
| 6 Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen .....         | 38 |
| 6.1 Schlussfolgerungen .....                             | 38 |
| 6.2 Weiteres Vorgehen .....                              | 38 |



## Zusammenfassung

An der Zihlmündung zwischen Erlach und Le Landeron besteht eine der letzten grossen Lücken im ufernahen Rundweg um den Bielersee. Mit einem Brückenschlag über den Zihlkanal soll eine attraktive, durchgehende Verbindung für den Velo- und Fussverkehr geschaffen werden, um der touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung im gesamten Bielersee-Raum zusätzliche Impulse zu verleihen. Ausserdem kann das bestehende Naturschutzgebiet Gals durch die Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzflächen vergrössert und aufgewertet werden.

Das Anliegen, eine neue Brücke über den Zihlkanal zu bauen, besteht seit über 35 Jahren. Mittlerweile ist das Projekt kein isoliertes Vorhaben mehr und figuriert in mehreren übergeordneten Planungsinstrumenten.

Die Planung des Pont de l'avenir wird über die Neue Regionalpolitik NRP von Bund und Kanton Bern finanziell unterstützt. Die vorliegende Machbarkeitsstudie ist Bestandteil des NRP-Projekts und gilt als erster Meilenstein.

Die Machbarkeitsstudie vermittelt im ersten Teil einen Überblick über die bisherige Projektgeschichte, die planerische Ausgangslage, die Herausforderungen und die aktuellen Positionen der Schlüsselakteure.

Im zweiten Teil geht die Studie auf die technische, finanzielle, planungsrechtliche und planungspolitische Machbarkeit des Vorhabens ein und zieht daraus die Schlussfolgerungen im Hinblick auf Realisierungschancen des Pont de l'avenir und die Fortsetzung der Arbeiten.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die Chancen auf eine Realisierung des Pont de l'avenir gut stehen, wenn im weiteren Verlauf der Planung noch folgende kritischen Punkte bereinigt werden können:

- Anpassung Uferschutzplanung Gals
- Trägerschaft für die zukünftige Brücke (Eigentum, Betrieb und Unterhalt)
- Lösung zur Kompensation der beanspruchten Fruchtfolgeflächen

Während der Beratung des Entwurfs der vorliegenden Machbarkeitsstudie durch die verantwortliche Steuergruppe<sup>1</sup> hat die Delegation der Gemeinde Gals einen alternativen Projektvorschlag (Arbeitstitel „Pont de l'amitié“) zur Diskussion gestellt, der den Bau einer Langsamverkehrsbrücke unmittelbar bei der bestehenden Strassenbrücke St. Johannsen vorsieht. Es besteht die Absicht, zu diesem alternativen Projektvorschlag vertiefende Abklärungen vorzunehmen, um anschliessend zwischen den beiden Varianten „Pont de l'avenir“ und „Pont de l'amitié“ eine fundierte Interessenabwägung vornehmen und einen Grundsatzentschied zum weiteren Vorgehen treffen zu können.

---

<sup>1</sup> Sitzung vom 22. März 2017

# 1 Einleitung

## 1.1 Ausgangslage und Projektidee

An der Zihlmündung zwischen Erlach und Le Landeron besteht eine der letzten grossen Lücken im ufernahen Rundweg um den Bielersee. Weil ein Übergang fehlt, müssen Wanderer, Spaziergänger und Velofahrer einen grossen und unattraktiven Umweg über die rund einen Kilometer vom Ufer entfernte, stark befahrene Brücke bei St. Johannsen (Pont de St-Jean) in Kauf nehmen. Der Verein seeland.biel/bienne und die Gemeinden Le Landeron und Erlach möchten deshalb die störende Angebotslücke mit einer einfachen Brücke für den Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) schliessen.

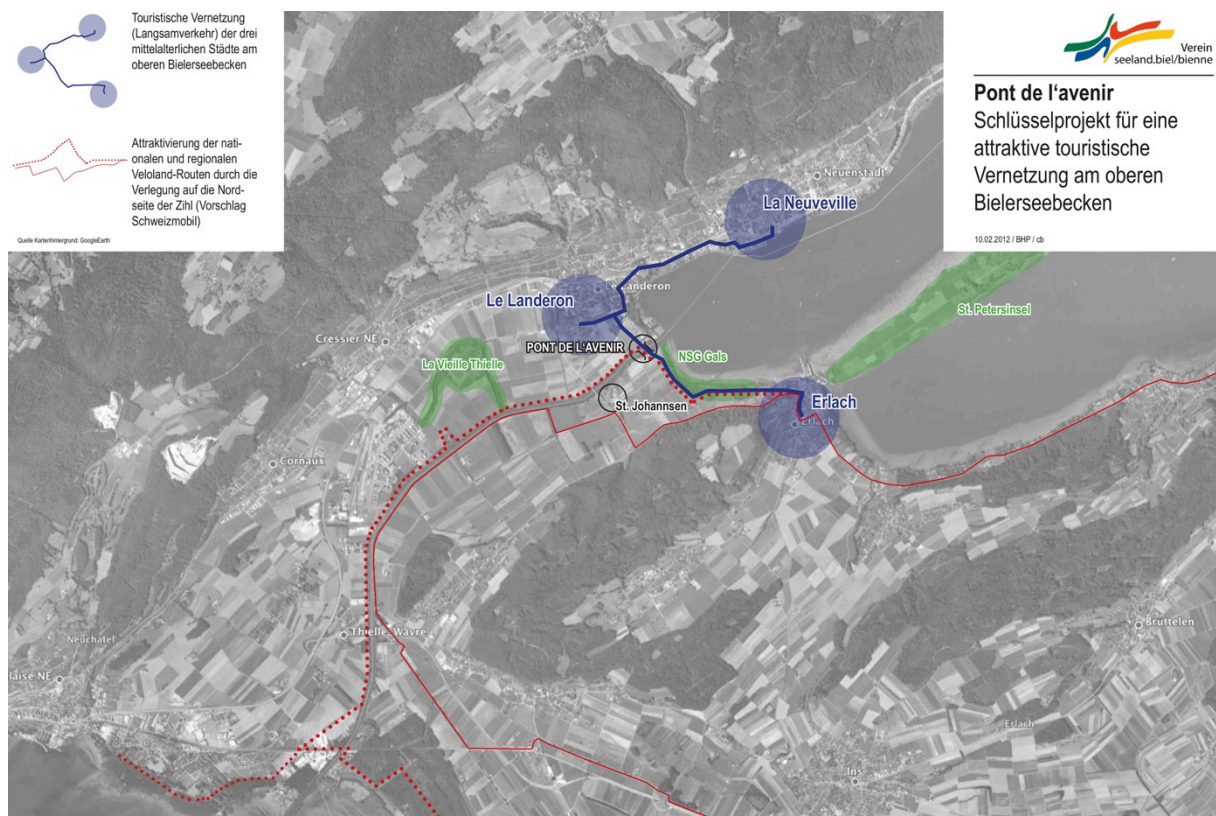


Abb. 1 Geografische Übersicht

## 1.2 Projektziele und Mehrwert

Die Behebung der Netzlücke und eine verbesserte Langsamverkehrsinfrastruktur sind für die touristische und wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Bielersee-Raums von grosser Bedeutung:

- Die direkte Langsamverkehrsverbindung zwischen den Publikumsmagneten Erlach und Le Landeron erhöht die Attraktivität des Seerundwegs markant und eröffnet der touristischen Zusammenarbeit neue Perspektiven. Die Gemeinden und touristischen Akteure am oberen Bielersee engagieren sich seit längerem für eine engere Zusammenarbeit. Daraus ist beispielsweise der Fischweg Ligerz-Twann (Themenweg) entstanden, welcher bereits seit längerem in Betrieb ist. Dieses und weitere im Auftrag befindliche touristische Angebote, wie die Projekte «Ferien im Gemüsegarten» in Ins oder «Sau-

naplattform» in Erlach, werden durch ein möglichst lückenloses und attraktives Routennetz optimal erschlossen und in ihrer Anziehungs- und Ausstrahlungskraft gestärkt.

- Mit der Expo.02 wurde im Seeland das Projekt «Human Powered Mobility HPM» lanciert. Wie die gesamte Expo.02 war HPM ein voller Erfolg. Das damals entstandene HPM-Routennetz verleiht dem landschaftlich attraktiven und vielfältigen Drei-Seen-Land bis heute wertvolle touristische Impulse. An der Expo.02 wurde der bereits zuvor zweimal durchgeführte autofreie Erlebnistag um den Murtensee «slowUp» in das gesamte Eventangebot der Landesausstellung aufgenommen. Dadurch konnte sich der slowUp als Festtag am Murtensee weiter etablieren und gilt heute als Vorbild für andere autofreie Erlebnistage in der ganzen Schweiz.
- Mit SchweizMobil besteht eine einzigartige touristische Plattform für Velofahren, Mountainbike, Skaten, Wandern und Kanufahren in der Schweiz. Der Pont de l'avenir ermöglicht es, eine wichtige Netzlücke zu schliessen und das Routennetz zu attraktivieren. Davon profitieren zahlreiche touristische Angebote im Umfeld der Routen.

Mit dem Projekt Pont de l'avenir ist gleichzeitig eine bedeutende Aufwertung des Naturschutzgebietes Gals verbunden.

Neben seiner entwicklungspolitischen Bedeutung hat der Pont de l'avenir auch einen starken symbolischen Wert. Der Brückenschlag überwindet nicht nur eine physische Barriere, sondern auch eine Gemeinde-, Kantons-, Sprach- und Mentalitätsgrenze. Er trägt dazu bei, die beiden wichtigsten schweizerischen Kulturräume einander näher zu bringen. Der Pont de l'avenir schafft das Potenzial, die Mehrsprachigkeit und die multikulturelle Lebensweise – beides Grundpfeiler der schweizerischen Identität – auf positive und lustvolle Art zu thematisieren.

### **1.3 Projektgeschichte**

Das Anliegen, eine neue Brücke über den Zihlkanal zu bauen, besteht seit über 35 Jahren (Regionaler Richtplan Erlach – östliches Seeland EOS 1981). Die eigentlichen Planungsarbeiten wurden 1998 im Hinblick auf die Expo.02 aufgenommen. Das Brückenprojekt wurde damals unter dem Namen «Passerelle sur la Thielle» im Kontext mit dem Kunstprojekt Artcanal vorangetrieben. Gestützt auf die Ergebnisse einer Projektskizze und eines Architekturwettbewerbs für die Brücke folgten intensive Abklärungen zur technischen und finanziellen Machbarkeit mit den betroffenen Amtsstellen des Kantons Bern (Naturschutzinspektorat, Tiefbauamt, Massnahmenzentrum St. Johannsen). Obwohl sich damals ein gangbarer Weg abzeichnete, wurde das Projekt 2001 aus politischen Gründen zwischenzeitlich eingestellt.

2005 bekräftigten die drei Gemeinden Erlach, Le Landeron und Gals (als Standortgemeinde involviert) zusammen mit dem Regionalverband EOS (heute Verein seeland.biel/bienne) in einer gemeinsamen Absichtserklärung ihren Willen zur Realisierung des Brückenschlags. Die Anstrengungen gerieten jedoch erneut ins Stocken, weil diesmal das Tiefbauamt des Kantons Bern das Gesuch um finanzielle Unterstützung der Planungsarbeiten für die notwendige Anpassung der Uferschutzplanung Gals negativ beantwortete.

Ende 2012 hat der Verein seeland.biel/bienne das Vorhaben als Projekt «Pont de l'avenir» im Rahmen der neuen Regionalpolitik (NRP) eingereicht. Der Antrag wurde vom beco Berner Wirtschaft am 17. Mai 2013 gutgeheissen. Mit der damit verbundenen finanziellen Unterstützung durch Bund und Kanton stehen heute die erforderlichen Mittel zur Verfügung, um das Vorhaben voranzutreiben. Die bernische Verwaltung hat mittlerweile eine konsolidierte Haltung entwickelt und steht dem Vorhaben positiv gegenüber. Das Massnahmenzentrum St. Johannsen verfügt seit 2014 über ein neues Sicherheitsdispositiv, mit dem die bisherigen Sicherheitsbedenken ausgeräumt werden konnten. Aufgrund der geänderten Rahmenbedingungen und unter Einbezug des Nachbarkantons Neuenburg erfolgte Ende 2016 ein Neustart des Vorhabens.

#### **1.4 Planerische Herausforderungen**

Das Vorhaben «Pont de l'avenir» birgt mehrere planerische Herausforderungen. So muss das bestehende Naturschutzgebiet wirkungsvoll vor dem zu erwartenden Besucherdruck abgeschirmt werden. Die öffentliche Sicherheit auf dem Gelände des Massnahmenzentrums St. Johannsen muss gewährleistet bleiben und der staatseigene Landwirtschaftsbetrieb soll auch weiterhin seine Funktionen erfüllen können. Die Interessen zum Schutz des Kulturlandes und der Fruchtfolgefleichen müssen berücksichtigt werden. Und nicht zuletzt stellt angesichts der begrenzten finanziellen Mittel die Finanzierung des Vorhabens eine weitere Hürde dar.

Alle diese unterschiedlichen und teilweise sogar gegenläufigen Interessen müssen im Projekt Pont de l'avenir gegeneinander abgewogen und aufeinander abgestimmt werden.



### 1.5 Lage und Perimeter

Die geplante Langsamverkehrsverbindung quert den Zihlkanal rund 200 m vor der Mündung in den Bielersee. Sie verbindet Le Landeron im Kanton Neuenburg und Erlach im Kanton Bern. Der nördliche Brückenkopf liegt auf Gemeindegebiet von Le Landeron, der südliche inklusive einer längeren neu zu gestaltenden Zufahrt, auf Gemeindegebiet von Gals. Dies ist auch der Grund warum die Gemeinde Gals, welche nicht direkt von den positiven Auswirkungen des Vorhabens profitiert, zwingend in den Planungsprozess eingebunden werden muss. Die Kantonsgrenze verläuft in der Mitte des Zihlkanals.

Der Bearbeitungsperimeter der vorliegenden Studie umfasst den geplanten Querungsbereich des Zihlkanals einschliesslich der Nahbereiche der Brückenköpfe, die Zufahrten und die angrenzenden Uferbereiche (vgl. Abb. 2 weiss).



Abb. 2 Übersichtplan und schematische Lage der geplanten Langsamverkehrsverbindung (rot), bestehende Velolandroute (blau) und bestehende Wanderwege (gelb). Die weiss gestrichelte Linie zeigt den Bearbeitungsperimeter.

## 1.6 Konzeptskizze

Im Jahre 2000 wurde durch eine spezialisierte Arbeitsgemeinschaft<sup>2</sup> eine Konzeptskizze Gestaltung ausgearbeitet. Die Grundidee bestand damals darin, den bernseitigen Zugang zur Brücke nach Westen zu verschieben und damit vom Naturschutzgebiet Gals wegzurücken. Durch diese Massnahme kann das Naturschutzgebiet nicht nur nachhaltig vom Besucherdruck entlastet, sondern gleichzeitig auch erheblich vergrössert und aufgewertet werden. Erschliessungsweg und Naturschutzgebiet werden physisch durch einen Wassergraben getrennt, der gleichzeitig als Biberpassage dient. Ein wegbegleitender Zaun gewährleistet die öffentliche Sicherheit auf dem Gelände des Massnahmenzentrums St. Johannsen. Die landwirtschaftliche Nutzung des westlich an den neuen Erschliessungsweg angrenzenden Kulturlandes bleibt mittels Drehung der Bewirtschaftungsrichtung um 90 Grad gewährleistet (vgl. Abb. 3).



Abb. 3 Ursprüngliche Konzeptskizze Gestaltung (August 2000)

Die ursprüngliche Konzeptskizze aus dem Jahr 2000 ging von Rahmenbedingungen aus, welche aus heutiger Sicht teilweise überholt sind (z.B. Biber als Leitart (Bibergraben), Ausdehnung zu extensivierenden Flächen). In ihren Grundzügen ist die Konzeptskizze jedoch weiterhin gültig. Bei der bevorstehenden Überarbeitung, Aktualisierung und Präzisierung der Konzeptskizze sollen im Wesentlichen folgende Nennungen berücksichtigt werden:

<sup>2</sup> Ingenieurbüro Lüscher & Aeschlimann in Ins und Büro für Landschaftspflege und Faunistik Mosimann & Strebel in Ins

- Verkleinerung der zusätzlichen Naturschutzfläche um einen Viertel (von rund 2.4 auf rund 1.8 Hektar) zwecks Minimierung des Kulturlandverlusts und der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen. Dabei ist insbesondere ein leichtes Abdrehen der Brückenlage nach Osten zu prüfen
- Die zusätzliche naturnahe Fläche verbleibt als Kulturland in der Landwirtschaftszone. Die zielgerichtete Nutzung ist mittels Bewirtschaftungsverträgen sicherzustellen
- Verzicht auf Bibergraben und -passagen
- Besucherlenkung durch einen wegbegleitenden Zaun (ca. 1,2 m) und einen Graben auf der Ostseite des Erschliessungswegs zur Abgrenzung der Naturschutzflächen
- Feldhecke anstatt Zaun auf der Westseite des neuen Erschliessungswegs zur Verhinderung von Einblicken in das Gelände des Massnahmenzentrums St. Johannsen
- Gewährleistung des Zugangs zum Seespitz für das MSTJ und Unterbindung des Zugangs für die Öffentlichkeit

Die nachfolgende Abbildung (Entwurf mit den betroffenen Amtsstellen und politischen Behörden noch nicht konsolidiert) illustriert die auf die heutige Situation zugeschnittene Konzeptskizze. Sie dient als Grundlage für die weitere Projektentwicklung (vgl. Abb. 4).



Abb. 4 Aktualisierte Konzeptskizze 2016 (Entwurf)

## **1.7 NRP-Projekt**

Am 18. Dezember 2012 hat der Verein seeland.biel/bienne beim beco Berner Wirtschaft (Tourismus und Regionalentwicklung) ein Unterstützungsgesuch für das Projekt «Pont de l'avenir» eingereicht. Mit Verfügung vom 17. Mai 2013 teilte das beco mit, dass das Projekt im Rahmen der Neuen Regionalpolitik NRP mit einem Beitrag von Fr. 200'000.- (Bund und Kanton je Fr. 100'000.-) unterstützt werden kann. Die verbleibenden Fr. 120'000.- müssen durch Eigenleistungen der Projektträgerschaft (vgl. Kap. 1.8) erbracht werden.

Der NRP-Support ermöglicht mit seinem Unterstützungsbeitrag die planerische Weiterentwicklung des Projekts «Pont de l'avenir». Die bauliche Realisierung der Brücke muss abschliessend über andere Kanäle finanziert werden. Die planerische Weiterentwicklung umfasst die nachfolgenden fünf Meilensteine:

### **Machbarkeitsstudie**

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie wird die technische, finanzielle, planungsrechtliche und planungspolitische Machbarkeit geprüft. Gestützt auf die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie wird der Grundsatzentscheid über die Weiterführung des Projekts gefällt. Ist der Entscheid positiv, werden die nachfolgenden Arbeitsschritte in Angriff genommen. Kostenpunkt ca. 50'000.-.

### **Rahmenkonzept**

Die Machbarkeitsstudie bildet die Basis für die Erarbeitung des Rahmenkonzepts. Im Rahmenkonzept wird die bestehende Konzeptskizze (vgl. Kap. 1.6) präzisiert. Die verfeinerten Inhalte bilden die Grundlage für die Erarbeitung des Extensivierungsprojekts. Kostenpunkt ca. 20'000.-.

### **Extensivierungsprojekt**

Die Ergebnisse des Extensivierungsprojekts liefern die Grundlagen für die Planung und Umsetzung der nachgelagerten Projekte zur Anpassung der Drainage und des Flurwegnetzes auf der westlichen Seite bzw. zur Anpassung des Schutzbeschlusses NSG Gals auf der östlichen Seite des neuen Brückenzugangs auf der Berner Seite. Kostenpunkt ca. 20'000.-.

### **Anpassung Uferschutzplan Gals**

Mit der Anpassung des Uferschutzplans Gals wird die planungsrechtliche Grundlage zur Realisierung der Brücke sowie die Subventionierung des Projekts durch den SFG-Fonds geschaffen. Kostenpunkt ca. 30'000.-.

### **Wettbewerb Brückenprojekt**

Mit einem Wettbewerbsverfahren wird die technische und gestalterische Bestvariante für die Ausarbeitung des Brückenprojekts im engeren Sinn bestimmt. Kostenpunkt ca. 200'000.-.

### **1.8 Projektträgerschaft**

Die Projektträgerschaft besteht derzeit aus dem Verein seeland.biel/bienne und den beiden Gemeinden Erlach und Le Landeron. Es ist vorgesehen die Trägerschaft im weiteren Verlauf des Projekts mindestens mit der Region Entre-deux-Lacs E2L zu erweitern.

### **1.9 Zweck des vorliegenden Berichts**

Mit dem vorliegenden Bericht wird der erste planerische Meilenstein gemäss NRP-Arbeitsprogramm abgeschlossen. Der Zweck des Dokuments besteht darin, die technische, finanzielle, planungsrechtliche und planungspolitische Machbarkeit des Vorhabens inklusive allfälliger Rahmenbedingungen nachzuweisen und eine Entscheidungsgrundlage zu erarbeiten. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie sollten die verantwortliche Steuergruppe in die Lage versetzen, einen fundierten Grundsatzentscheid über die Fortsetzung des Projekts «Pont de l'avenir» zu fällen.

## 2 Planerische Ausgangslage

Der Pont de l'avenir ist kein isoliertes Vorhaben. Das Projekt figuriert bereits heute in mehreren übergeordneten Planungsinstrumenten. So im Richtplan, im Sachplan Veloverkehr, im Sachplan Wanderroutennetz des Kantons Bern, im regionalen Richtplan RGSK Biel-Seeland sowie im Projekt Veloland 2030 von SchweizMobil. Mit der Realisierung des Pont de l'avenir können alle diese übergeordneten Planungsziele auf einen Schlag erfüllt werden.

### 2.1 Kantonale Ebene

#### 2.1.1 Kanton Bern

##### Kantonaler Richtplan

Im Hinblick auf die Realisierung des Pont de l'avenir sind folgende Massnahmenblätter aus dem kantonalen Richtplan<sup>3</sup> relevant:

**- Massnahme R\_01: Zusammenarbeit im Raum Biel - Seeland - Jurasüdfuss - Berner Jura fördern**

Massnahmenblatt R\_01 sieht die Verstärkung der Zusammenarbeit im Gesamttraum Drei-Seen-Land / Berner Jura vor. Zu diesem Zweck sollen grenz- und kantonsüberschreitende Identifikationsprojekte evaluiert, aufgegleist und umgesetzt werden. Als Umsetzungsräume werden dabei explizit das obere Bielerseebecken und der Zihlkanal aufgeführt. Das Vorhaben «Pont de l'avenir» symbolisiert den interkulturellen Brückenschlag in ganz besonderem Masse (zwei Kantone, zwei Sprachen, zwei Kulturen).

**- Massnahme R\_06: Linkes Bielerseeufer sanieren**

Am linken Bielerseeufer sollen die Reblandschaft und ihre Ortsbilder von nationaler Bedeutung erhalten und unter anderen für den Tourismus aufgewertet werden. Derzeit werden grosse planerische Anstrengungen unternommen, um die unterschiedlichsten Nutzungsansprüche aufeinander abzustimmen und insbesondere die Uferwege durch die Schaffung einer durchgehenden Veloroute zu entlasten. Die Realisierung des Pont de l'avenir komplettiert diese Anstrengungen in optimaler Weise.

**- Massnahme B\_12: Velorouten mit kantonomer Netzfunktion (Sachplan Veloverkehr)**

Das Massnahmenblatt B\_12 bildet die Grundlage für den Sachplan Veloverkehr (vgl. S. 15) und für die Planung und Projektierung verhältnismässiger Massnahmen für attraktive und sichere Velorouten. Zu diesem Zweck sollen mittelfristig Velomassnahmen im Rahmen von regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepten geplant und koordiniert werden. Als Daueraufgaben werden die Behebung von Netzlücken und die Prüfung von Beitragsgesuchen an Investitionen in wichtige Velorouten auf Gemeinde- und Privatstrassen genannt.

---

<sup>3</sup> Vom Bundesrat am 4. Mai 2016 genehmigt.

### - Massnahme A\_06: Fruchtfolgeflächen schonen

Das Projekt sieht vor, rund 1.8 Hektar Kulturland zu extensivieren und in Zukunft naturnah zu bewirtschaften. Die gesamte Fläche ist im einschlägigen Inventar des Kantons als Fruchtfolgefläche deklariert. Gemäss Massnahmenblatt A\_06 sind bei raumwirksamen Tätigkeiten Fruchtfolgeflächen zu schonen. Nach dem heutigen Stand des Wissens muss davon ausgegangen werden, dass das Brückenprojekt bei der Beanspruchung von FFF eine Kompensationspflicht zur Folge haben wird. Daher ist eine möglichst schonende Projektierung und Nutzung anzustreben.

Gemäss Massnahmenblatt A\_06 kann von einer Kompensation abgesehen werden, wenn die bodenverändernde Nutzung für die Umsetzung eines im Richtplan bezeichneten Vorhabens nötig wird. Es bleibt abzuklären, ob dies gestützt auf das Massnahmenblatt R\_01 der Fall ist. Ansonsten besteht die Möglichkeit, den kantonalen Richtplan anzupassen und das Projekt «Pont de l'avenir» explizit darin aufzuführen (bspw. im Massnahmenblatt B\_12). Falls die Kompensationspflicht bestehen bleibt, steht die Verbesserung eines bereits degradierten Bodens im grossen Moos mit dem abgetragenen Humus im Vordergrund.

Der Schutz des Kulturlandes ist ein wichtiger Gegenstand der am 16. März 2016 durch den bernischen Grossen Rat beschlossenen Baugesetzrevision. Das revidierte Baugesetz und die dazugehörige Bauverordnung werden am 1. April 2017 in Kraft treten. Es ist davon auszugehen, dass das Amt für Gemeinden und Raumordnung anschliessend die entsprechenden raumplanerischen Vorgaben im kantonalen Richtplan (Massnahmenblatt A\_06) sowie die dazugehörige Arbeitshilfe überprüfen und an die verschärften Bestimmungen anpassen wird.

### Kantonaler Sachplan Veloverkehr

Im kantonalen Sachplan Veloverkehr<sup>4</sup> figuriert das Vorhaben mit Koordinationsstand Zwischenergebnis als Objekt Nr. 140 «Erlach/Cerlier-Epagnier» in der Objektliste der Routenoptimierungen Freizeitverkehr. Die Ziele bestehen darin, die Route an den See zu verlegen und eine neue Fussgänger- und Velobrücke über den Zihlkanal zu bauen. Die Linieneinführung wird im Kartenblatt Nr. 10 Ins schematisch dargestellt (vgl. Abb. 5).

### Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz

Im kantonalen Sachplan Wanderroutennetz<sup>5</sup> ist das Vorhaben mit Koordinationsstand Vororientierung als Ergänzungsrouten festgelegt. Die Linieneinführung wird im Kartenblatt Nr. 10 Ins schematisch dargestellt (vgl. Abb. 5).

<sup>4</sup> Vom Regierungsrat am 3. Dezember 2014 genehmigt.

<sup>5</sup> Vom Regierungsrat am 22. August 2012 genehmigt.

## Kantonaler See- und Flussuferrichtplan

Für das Teilgebiet Erlach und östliches Seeland besteht ein kantonaler See- und Flussuferrichtplan<sup>6</sup> nach See- und Flussufergesetz (SFG). Gemäss dem entsprechenden Objektblatt besteht im Uferabschnitt «Gals-Seewald» das Problem, dass eine Weiterführung des Uferwegs entlang dem Zihlkanal fehlt. Als Massnahme wird jedoch lediglich festgelegt, dass der bestehende einfache Rastplatz (am Seespitz) erhalten wird und keine zusätzliche Erschliessung (neue Parkplätze oder weitere Erholungseinrichtungen) erfolgen soll.

Die immer noch fehlende Weiterführung des Uferwegs dem Zihlkanal entlang könnte dabei mit der neuen Brücke «Pont de l'avenir» gelöst werden. Die Erschliessung und Parkierung für den motorisierten Individualverkehr steht nicht zur Diskussion. Durch eine wirkungsvolle Besucherlenkung kann sogar eine Verringerung des Besucherdrucks erreicht werden. In diesem Sinne verwirklicht das Vorhaben eine alte und bislang unerfüllte Forderung aus dem kantonalen See- und Flussuferrichtplan.

## Naturschutzgebiet Gals

Im Bearbeitungsperimeter befindet sich ein Teil des Naturschutzgebiets Gals.<sup>7</sup> Das Schutzgebiet umfasst das rechte Kanalufer und das Seeufer sowie die vorgelagerten Schilfbestände und erstreckt sich hauptsächlich über die Gemeinde Gals (vgl. Abb. 5). Ganz im Osten (Seewald) liegt auch noch eine kleine Fläche auf Gebiet der Gemeinde Erlach. Im Naturschutzgebiet Gals sind alle Handlungen untersagt, welche zu irgendwelchen Veränderungen, Schädigungen, Verunstaltungen, Beeinträchtigungen oder Gefährdungen der Schutzobjekte (Boden, Pflanzen, Tiere, Wasser) führen könnten.

Das Vorhaben tangiert das Naturschutzgebiet Gals nur am Rande. Im Bereich des Zihlkanals wird die Uferböschung punktuell gequert und die Zufahrt erfolgt über den bereits im Naturschutzgebiet befindlichen Weg südlich des Seewalds. Hingegen kann durch die Extensivierung der landwirtschaftlichen Nutzflächen eine Vergrösserung und Aufwertung des Naturschutzgebietes erreicht werden. Eine Anpassung des Schutzbeschlusses zum Naturschutzgebiet Gals bleibt jedoch notwendig. Ein Lösungsansatz wäre beispielsweise, das Vorhaben explizit im Schutzbeschluss zu erwähnen. Die Planungshoheit liegt diesbezüglich beim Kanton Bern.

## Archäologische Schutzgebiete

Im Umfeld des Bearbeitungsperimeters gibt es mehrere archäologische Schutzgebiete (u.a. beim Massnahmenzentrum St. Johannsen). Innerhalb des Bearbeitungsperimeters sind bisher keine archäologischen Fundstellen bekannt. Gemäss Auskunft des Archäologischen Dienstes des Kantons Bern waren die Seeuferbereiche in prähistorischer Zeit ein bevorzugtes Siedlungsgebiet. Es ist daher nicht auszuschliessen, dass im Gebiet des zukünftigen Pont de l'avenir weitere bislang unbekannte archäologische Fundstellen auftauchen. Der archäologische Dienst möchte aus diesem Grund über die weiteren Planungsschritte informiert werden.

<sup>6</sup> Vom Regierungsrat im September 1985 genehmigt.

<sup>7</sup> Vom Regierungsrat am 29. Januar 1963 beschlossen.



## 2.1.2 Kanton Neuenburg

### Plan directeur cantonal

In der Karte zum Plan directeur cantonal<sup>8</sup> ist entlang des nördlichen Ufers des Zihlkanals als Ausgangslage schematisch ein Sentier du Lac eingetragen. Gemäss dazugehörigem Massnahmenblatt C\_33 geht es primär um Schutz und Erhalt der Seeufer sowie die Sicherstellung der öffentlichen Zugänglichkeit. Aussagen zu einem Brückenschlag über den Zihlkanal fehlen.

### Plan directeur cantonal de mobilité cyclable

Im Plan directeur cantonal de mobilité cyclable<sup>9</sup> wird das Vorhaben als neue touristische Veloroute mit einfacher Signalisation aufgeführt (Kartensektor Nr. 4 «Val-de-Ruz / Littoral Est»). Die Linienführung verläuft entlang dem nördlichen Ufer des Zihlkanals und biegt im Bereich der Mündung über den Zihlkanal Richtung Erlach ab. Sie lehnt sich somit an die geplante Veloland-Route gemäss Projekt Veloland von SchweizMobil 2030 an (siehe Kap. 2.4).

Im Rahmen der Mitwirkung hat die Gemeinde Le Landeron im November 2016 zum Plan directeur cantonal de mobilité cyclable Stellung genommen und einen Antrag zur Aufnahme des Vorhabens «Pont de l'avenir» gestellt.<sup>10</sup>

## 2.2 Regionale Ebene

### 2.2.1 Region Biel-Seeland

#### Richtplan/Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel-Seeland

Sowohl der rechtskräftige wie auch der kürzlich aktualisierte Richtplan/RGSK Biel-Seeland<sup>11</sup> führen das Vorhaben im Massnahmenblatt B 11/I mit Koordinationsstand Zwischenergebnis auf. Gemäss Zielsetzung soll mit einer neuen Langsamverkehrsbrücke am östlichen Mündungsbereich des Zihlkanals eine direkte Verbindung zwischen Erlach und Le Landeron geschaffen werden. Mit einer attraktiven und sicheren Alternative zur heutigen, für den Veloverkehr gefährlichen Strassenbrücke sollen insbesondere der touristischen Entwicklung rund um den Bielersee zusätzliche Impulse vermittelt werden. Ein ergänzendes Ziel besteht darin, das Naturschutzgebiet Gals aufzuwerten. Aufgrund der touristischen Bedeutung für die ganze Bielerseeregion und der markanten Verbesserung der Sicherheit für den Langsamverkehr kommt der Massnahme hohe Priorität zu.

Auf der Übersichtskarte zum RGSK Biel-Seeland ist beim Pont de St-Jean unter der Rubrik «Ausgangslage» ein «Abschnitt mit Handlungsbedarf» für den Langsamverkehr aufgeführt. Gemäss Massnahmenblatt B 11 (enthält eine Auflistung für Projekte mit Handlungsbedarf ohne Mitfinanzierung aus dem Infrastrukturfonds) soll der Pont de St-

<sup>8</sup> Vom Bundesrat am 26. Juni 2013 genehmigt.

<sup>9</sup> Plan directeur cantonal de mobilité cyclable vom 14. Juli 2016. Stand: Mitwirkung.

<sup>10</sup> Commune du Landeron, Questionnaire de consultation Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (PDCMC), le 21 novembre 2016

<sup>11</sup> Richtplan/RGSK 1. Generation vom Amt für Gemeinden und Raumordnung am 22. Oktober 2012 genehmigt. Richtplan/RGSK 2. Generation von der Mitgliederversammlung am 7. Dezember 2016 beschlossen. Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung steh derzeit noch aus.

Jean erst saniert werden, wenn die Realisierung des Pont de l'avenir nicht zustande kommt. Der regionale Fokus liegt auf der Schliessung von Netzlücken des Langsamverkehrs bzw. auf der Umsetzung des Projekts mit regionaler Bedeutung «Pont de l'avenir». Dies wird auch aus Sicht des Kantons im RGSK-Synthesebericht 2016<sup>12</sup> nochmals deutlich zum Ausdruck gebracht.

Entlang des rechten Kanalufers ist im RGSK ein schmaler Streifen als Landschaftsschutzgebiet B ausgeschieden (vgl. Abb. 5). Gemäss Massnahmenblatt soll in diesen Gebieten auf wesentliche Terrainveränderungen und Beeinträchtigungen von Lebensräumen verzichtet werden. Es besteht demnach bis zu einem gewissen Grad ein Zielkonflikt zwischen dem Landschaftsschutz und dem Brückenvorhaben, welcher einer Interessenabwägung bedarf. Klar ist, dass das Brückenvorhaben inklusive der Zufahrt unter diesen Voraussetzungen sorgfältig gestaltet und harmonisch in die Umgebung integriert werden muss.

### **2.2.2 Région Entre-Deux-Lacs**

#### **Plan directeur régional Entre-Deux-Lacs**

Der Plan directeur régional de la Région Entre-Deux-Lacs<sup>13</sup> wurde im Frühjahr 2016 beim kantonalen Raumplanungsamt zur Genehmigung eingereicht. Die Inhalte sind daher noch nicht validiert und haben lediglich internen Charakter.

Im Concept mobilité douce sind entlang des Ufers des Zihlkanals schematisch alternative Verbindungen für den Langsamverkehr eingetragen. Das Ziel besteht darin, ein Routennetz für den Langsamverkehr abseits des motorisierten Verkehrs zu schaffen und das hohe (touristische) Potenzial in Wert zu setzen. Aussagen zu einem Brückenschlag über den Zihlkanal sind im Plan directeur régional Entre-Deux-Lacs nicht enthalten.

---

<sup>12</sup> Durch den Regierungsrat am 7. Dezember 2016 genehmigt.

<sup>13</sup> Von den Gemeinden Yverdon-les-Bains, Cornaux, Cressier, Enges, Lignièrès am 26. April 2016 beschlossen.

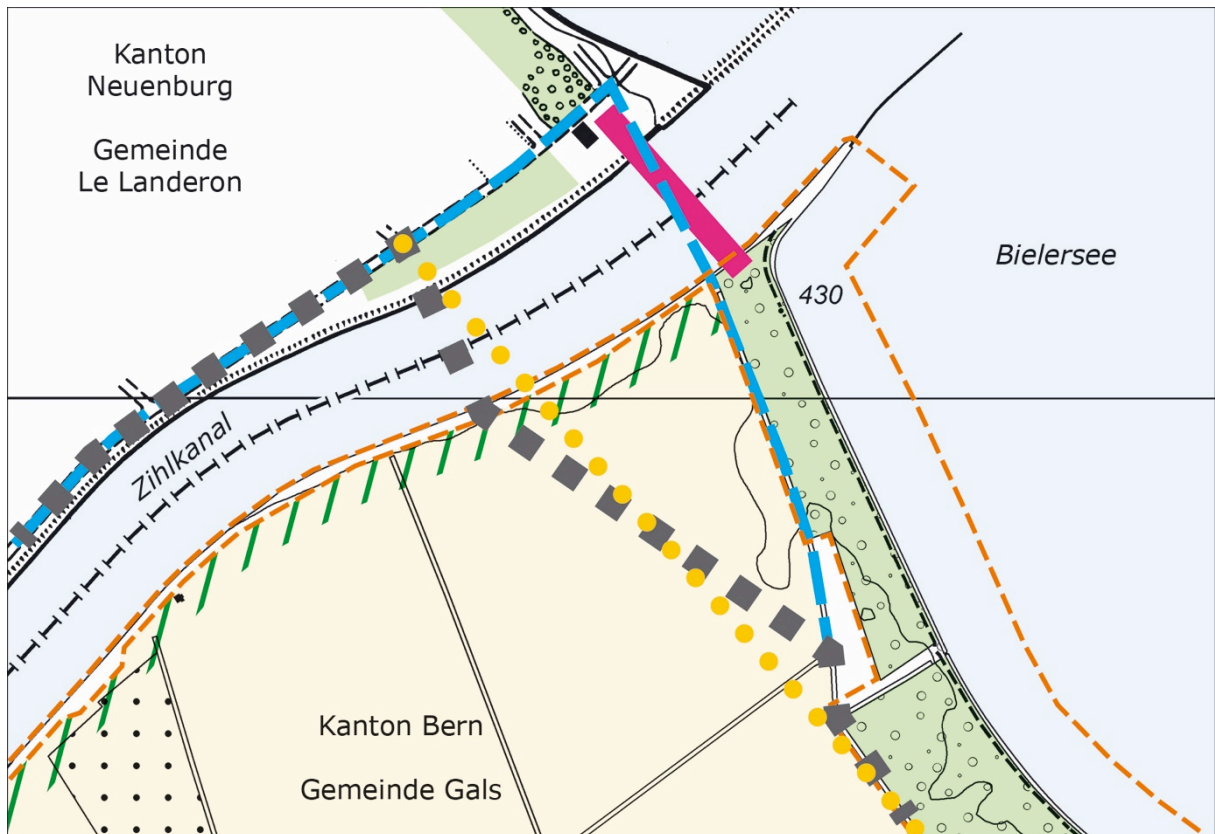


Abb. 5 Übersicht zu den räumlichen Festlegungen aus übergeordneten kantonalen und regionalen Planungen

**Festlegungen**

- ■ Kantonaler Sachplan Veloverkehr BE (Zwischenergebnis)
- ● ● Kantonaler Sachplan Wanderroutennetz BE (Vororientierung)
- ⋯ Naturschutzgebiet Gals
- Plan directeur cantonal de mobilité cyclable NE
- RGSK, Vorhaben Veloverkehr mit regionaler Bedeutung (Zwischenergebnis)
- /// RGSK, Landschaftsschutzgebiet b (Festsetzung)

**Hinweise**

- Inventarisierte Fruchtfolgeflächen

## 2.3 Kommunale Ebene

### 2.3.1 Gemeinde Gals

#### Baurechtliche Grundordnung

Die gültige baurechtliche Grundordnung<sup>14</sup> wie auch die Entwürfe der laufenden und bereits weit fortgeschrittenen Ortsplanungsrevision<sup>15</sup> der Gemeinde Gals sehen im Bereich des Pont de l'avenir ein Freihaltegebiet (vgl. Abb. 6). Gemäss revidiertem Baureglement sind Freihaltegebiete geprägt durch ihren landschaftlichen Wert in Bezug zu ihrer speziellen Umgebung. Sie müssen in ihrer Eigenart erhalten bleiben und dürfen nur landwirtschaftlich genutzt werden. Ohne Einschränkungen zulässig sind lediglich landwirtschaftliche Bauten.

Aufgrund dieser Bestimmung ist fraglich, ob die Realisierung des Pont de l'avenir in den kommenden Jahren rechtlich überhaupt noch möglich sein wird (Problem der Planbeständigkeit). Die Gemeinden Erlach und Le Landeron haben deshalb zusammen vorsorglich eine Einsprache<sup>16</sup> eingereicht. Das Ziel der Einsprache besteht darin, die Realisierung des Pont de l'avenir weiterhin offen zu halten und nicht durch weitere planungsrechtliche Hürden zu verzögern. Weiter wird mit der Einsprache darauf hingewiesen, dass zwischen dem kommunalen Freihaltegebiet und den übergeordneten Festlegungen zum Pont de l'avenir (vgl. Kap. 2.1.1 und 2.2.1) Abstimmungsbedarf besteht.

#### Uferschutzplan

Der Bearbeitungsperimeter für den Pont de l'avenir überlappt teilweise den gültigen Uferschutzplan der Gemeinde Gals mit Überbauungsplan, Überbauungsvorschriften und Realisierungsprogramm<sup>17</sup>. Dieser umfasst auch einen eng begrenzten Abschnitt entlang der rechten Uferböschung des Zihlkanals, in welchem der zukünftige Brückenkopf des Pont de l'avenir zu liegen kommt (vgl. Abb. 6). Die Überbauungsvorschriften verweisen bezüglich Art und Mass der Nutzung einerseits auf den Schutzbeschluss zum Naturschutzgebiet Gals und andererseits auf die Bestimmungen der baurechtlichen Grundordnung. Die im Realisierungsprogramm vorgesehenen Massnahmen wurden gemäss Fachstelle See- und Flussufergesetz (SFG) bereits vollumfänglich umgesetzt.<sup>18</sup>

Der Bau des Pont de l'avenir setzt somit eine Anpassung des Uferschutzplans Gals voraus. In erster Linie müssen der südliche Brückenkopf, die Zufahrtswege und das Extensivierungsprojekt nutzungsplanerisch gesichert werden. Dazu müssen der Wirkungsbereich gestützt auf das noch zu erarbeitende Rahmenkonzept (vgl. Kap. 1.7) erweitert und neue Bestimmungen im Uferschutzplan und den Uferschutzvorschriften festgelegt werden. Ausserdem braucht es, als Bedingung für die Mitfinanzierung des Vorhabens durch den SFG-Fonds, ein neues Massnahmenblatt im Realisierungsprogramm mit Projektbeschreibung und Kostenschätzung. Die Planungshoheit zur Anpassung des Uferschutzplans liegt bei der Gemeinde Gals.

<sup>14</sup> Vom Amt für Gemeinden und Raumordnung am 28. August 2008 genehmigt.

<sup>15</sup> Stand öffentliche Auflage, 7. Dezember 2016.

<sup>16</sup> Die Einsprache wurde am 27.2.2017 behandelt, bleibt jedoch unerledigt.

<sup>17</sup> Vom Amt für Gemeinden und Raumordnung am 14. Juni 1995 genehmigt.

<sup>18</sup> Amt für Gemeinden und Raumordnung. Abschliessender Vorprüfungsbericht, Seite 3.

### 2.3.2 Gemeinde Le Landeron

#### Plan spécial «Agrandissement du Port et Réaménagement des Rives»

Auf Neuenburger Seite besteht im Bearbeitungsperimeter ein Plan spécial «Agrandissement du Port et Réaménagement des Rives»<sup>19</sup>. Gestützt auf den Spezialplan und das dazugehörige Reglement (Art. 21 Abs. 3) ist der Raumbedarf für die Brücke über den Zihlkanal bereits gesichert (vgl. Abb. 6). Allerdings muss für die durch das Vorhaben betroffene Waldfläche noch eine Rodungsbewilligung eingeholt werden (Art. 15).

Die Festlegungen im Plan spécial «Agrandissement du Port et Réaménagement des Rives» müssen voraussichtlich an die Vorgaben aus dem noch zu erarbeitenden Rahmenkonzept bzw. an das definitive Projekt angepasst werden. Die Planungshoheit zur Anpassung des Plan spécial liegt bei der Gemeinde Le Landeron.

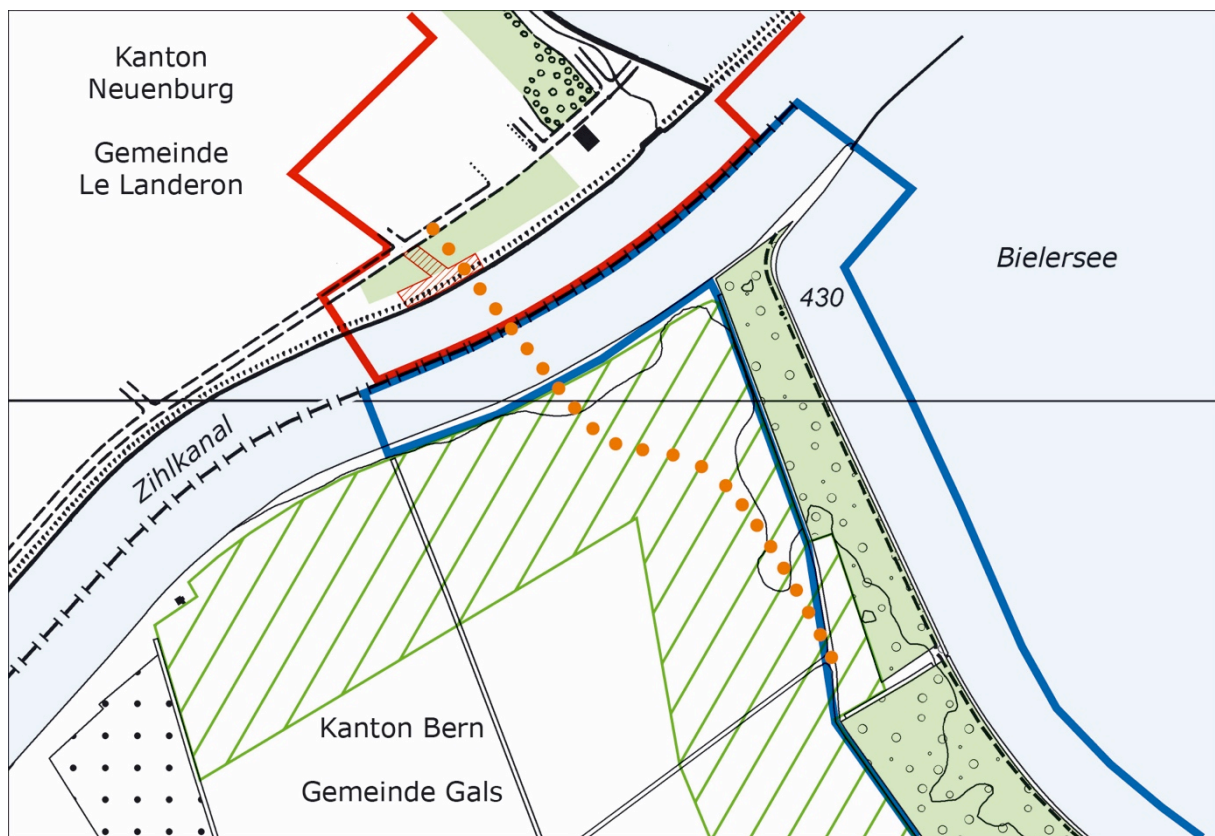







Abb. 6 Übersicht der räumlichen Festlegungen aus den kommunalen Planungen

#### Legende

-  Kommunales Freihaltegebiet (Baurechtliche Grundordnung Gals)
-  Uferschutzplan Gals
-  Plan spécial Agrandissement du Port et Réaménagement des Rives du Landeron
-  Espace d'accès à la passerelle (Contenu du Plan spécial du Landeron)
-  Brückenstandort und Zufahrt gem. aktualisierter Konzeptskizze 2016 (Hinweis)

<sup>19</sup> Vom Regierungsrat im Jahr 2001 genehmigt.

## 2.4 Projekt Veloland 2030

Gemäss Projekt Veloland 2030 von SchweizMobil<sup>20</sup> sollen die aktuellen Veloland-Routen Nr. 5 (nationale Route) und Nr. 50 (regionale Route) zwischen Erlach und Epagnier möglichst nahe am Wasser bzw. am See verlaufen. Zu diesem Zweck besteht die Absicht die beiden aktuellen Veloland-Routen an das nördliche Ufer des Zihlkanals zu verlegen und im Bereich der Mündung mittels einer neuen Fussgänger- und Velobrücke (Pont de l'avenir) über den Zihlkanal zu führen.

## 2.5 Umweltaspekte

Die Umweltschutzgesetzgebung regelt die zulässigen Auswirkungen von Projekten auf die Umwelt. Konflikte, die bereits auf Planungsstufe erkennbar sind, müssen bereinigt werden. Damit das Vorhaben später nicht grundsätzlich infrage gestellt wird, sind die Rahmenbedingungen für die Projektierung frühzeitig zu klären.

Gemäss Anhang zur Verordnung über Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV, SR 814.011) fällt das Vorhaben einer Langsamverkehrsbrücke nicht unter die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung.

Trotzdem muss den Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt bereits in der Planungsphase gebührend Beachtung geschenkt werden. Die Umweltaspekte und allfällige Schutzmassnahmen sind im Bericht nach Art. 47 RPV aufzuzeigen. Nachstehend folgt eine erste Grobbeurteilung der Auswirkungen des Pont de l'avenir auf die Umwelt in Form einer Relevanzmatrix. Wird ein Aspekt als relevant beurteilt, so ist dieser im Rahmen der weiteren Planung näher zu prüfen.

---

<sup>20</sup> SchweizMobil. Projekt Veloland 2030, Routen 5 und 50. Projektnummer 5.067. 22. Februar 2012

| <b>Umweltbereich</b>                         | <b>Bauphase</b> | <b>Betriebsphase</b> |
|--|-----------------|----------------------|
| Luftreinhaltung und Klima                    | ○               | ○                    |
| Lärm (inkl. Baulärm) und Erschütterungen     | ■               | ○                    |
| Nichtionisierende Strahlung (NIS)            | ○               | ○                    |
| Grundwasser                                  | ■               | ○                    |
| Oberflächengewässer                          | ■               | ■                    |
| Entwässerung / Drainage                      | ■               | ○                    |
| Boden  | ■               | ○                    |
| Altlasten                                    | ■               | ○                    |
| Abfälle, umweltgefährdende Stoffe/Organismen | ■               | ○                    |
| Störfallvorsorge / Katastrophenschutz        | ■               | ■                    |
| Wald   | ○               | ○                    |
| Flora, Fauna, Lebensräume                    | ■               | ■                    |
| Landschaft und Ortsbild                      | ■               | ■                    |
| Kulturdenkmäler, archäologische Stätten      | ■               | ○                    |

Legende: ■ Relevant / voraussichtlich relevant    ○ Nicht / voraussichtlich nicht relevant

Abb. 7 Relevanzmatrix Umwelt

Derzeit gibt es keine Hinweise darauf, dass der Pont de l'avenir aufgrund einzelner Umweltaspekte grundsätzlich nicht genehmigungsfähig wäre.

### 3 Akteure und aktuelle Positionen

#### 3.1 Akteure

Am Projekt Pont de l'avenir sind viele verschiedene Akteure beteiligt. Die wichtigsten sind in der nachstehenden Tabelle zusammengestellt. Die Auflistung entspricht dem aktuellen Stand und ist nicht abschliessend. Es ist davon auszugehen, dass sich im Verlauf der weiteren Planungsschritte insbesondere seitens des Kantons Neuenburg noch weitere Fach- und Amtsstellen mit dem Projekt beschäftigen werden.

| Akteur  | Thema / Funktion  |
|---|---|
| <b>Kanton Bern</b>  |   |
| beco Berner Wirtschaft, Fachbereich Tourismus   | Kantonsinterne Koordination; Begleitung NRP-Projekt; Finanzierungspartner   |
| Amt für Gemeinden und Raumordnung AGR, Abteilung Orts und Regionalplanung   | Raumplanung; Aufsicht regionale und kommunale Raumplanung; Genehmigungsbehörde; Voranfragen Planänderungen; Bauvorhaben ausserhalb der Bauzone  |
| Tiefbauamt des Kantons Bern TBA, Oberingenieurkreis III, Fachstellen Langsamverkehr und See- und Flussumfergesetz                               | Sachplan Veloverkehr und Sachplan Wanderroutennetz; Finanzierungsfragen Kanton; Finanzierungspartner (SG und SFG)                               |
| Amt für Landwirtschaft und Natur LANAT, Abteilung Naturförderung  | Erweiterung Naturschutzgebiet Gals; Naturförderung; Finanzierungspartner  |
| Amt für Landwirtschaft und Natur LANAT, Strukturverbesserung und Produktion   | Landwirtschaft; Erneuerung und Aufwertung der Infrastruktur (Be- und Entwässerung; evtl. Bodenverbesserungsmassnahmen; ev. Finanzierungspartner |
| Amt für Justizvollzug AJV, Massnahmenzentrum St. Johansen   | Öffentliche Sicherheit; Bewirtschafter des vom Projekt betroffenen Landwirtschaftslandes  |
| Amt für Grundstücke und Gebäude AGG   | Grundeigentümerin des vom Projekt beanspruchten Landwirtschaftslandes; Wasserfläche Zihlkanal   |
| Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt SVSA, Fachstelle Schifffahrt  | Schifffahrt Zihlkanal   |
| Amt für Umweltkoordination und Energie AUE, Abteilung Umwelt und Nachhaltige Entwicklung  | Umweltbereiche; Umweltkoordination  |
| Region Verein seeland.biel/bienne   | Regionaler Richtplan/RGSK; Trägerregion; Finanzierungspartner   |
| Gemeinde Gals   | Standortgemeinde; Kommunale Nutzungsplanung (baurechtliche Grundordnung und Uferschutzplan)   |
| Gemeinde Erlach   | Trärgemeinde; Finanzierungspartner  |
| Grundeigentümer auf Gemeindegebiet von Gals<br>- Parzelle Nr. 398 (Kanton BE)<br>- Parzelle Nr. 25 (Kanton BE)<br>- Parzelle Nr. 48 (Kanton BE) | Tangiert durch Zufahrt und südlichen Brückenkopf<br>- Fliessgewässer<br>- Landwirtschaft<br>- Strasse   |



| Akteur   | Thema / Funktion  |
|--|---|
| <b>Kanton Neuenburg</b>  |   |
| Service des ponts et chaussées;<br>Mobilité douce cyclable   | Kantonsinterne Koordination; Plan directeur cantonal de mobilité cyclable; Finanzierungsfragen Kanton; Finanzierungspartner (PDCMC) |
| Région Entre-Deux-Lacs   | Plan directeur régional; ev. Finanzierungspartner   |
| Commune du Landeron  | Standort- und Trägergemeinde; Kommunale Nutzungsplanung; Finanzierungspartner   |
| Grundeigentümer auf Gemeindegebiet Le Landeron<br>- Parzelle Nr. DP64 (Kanton NE)<br>- Parzelle Nr. 6953 (Gemeinde)<br>- Parzelle Nr. DP63 (Kanton NE) | Tangiert durch Zufahrt und nördlichen Brückenkopf<br>- Fliessgewässer<br>- Hafen<br>- Strasse                                       |
| <b>Weitere Beteiligte</b>  |   |
| BKW Ökofonds   | Potenzieller Finanzierungspartner   |
| Fonds Landschaft Schweiz   | Potenzieller Finanzierungspartner   |

Abb. 8 Akteure

### 3.2 Aktuelle Positionen

Ein zentraler Aspekt der Machbarkeit besteht darin, dass alle involvierten Schlüsselakteure das Vorhaben unterstützen. Die grundsätzliche Bereitschaft aller Beteiligten, dem Projekt Pont de l'avenir zum Durchbruch zu verhelfen oder mindestens keine Steine in den Weg zu legen ist ein entscheidender Erfolgsfaktor. Im Verlauf der langen Projektgeschichte haben die Standpunkte mehrmals geändert. Die aktuelle Konstellation ist vielversprechend, weil mit Ausnahme der Standortgemeinde Gals sämtliche Schlüsselakteure dem Projekt Pont de l'avenir positiv gegenüber stehen.

| Schlüsselakteur  | Aktuelle Position   |   |
|--|---|---|
| beco Berner Wirtschaft   | Das beco (Tourismus) unterstützt das Vorhaben im Rahmen des NRP-Projekts und mit der Gewährleistung der kantonsinternen Koordination.   | ● |
| Tiefbauamt BE  | Das Tiefbauamt des Kantons unterstützt das Vorhaben im Rahmen seiner Sachplanungen (Sachplan Veloverkehr, Sachplan Wanderroutennetz).   | ● |
| Amt für Landwirtschaft und Natur LANAT, Abteilungen Naturförderung | Die Abteilung für Naturförderung unterstützt das Vorhaben grundsätzlich, wenn damit gleichzeitig eine substanzielle Aufwertung des bestehenden Naturschutzgebietes Gals erreicht werden kann. | ● |
| Amt für Justizvollzug AJV, Justizvollzugsanstalt St. Johannsen     | Das Massnahmenzentrum St. Johannsen steht dem Vorhaben offen gegenüber, wenn einzelne Bedingungen erfüllt werden.   | ● |
| Tiefbauamt NE  | Der Kanton Neuenburg steht dem Vorhaben positiv gegenüber.  | ● |
| Region Verein seeland.biel/bienne                                  | Der Verein seeland.biel/bienne (s.b/b) unterstützt das Vorhaben.  | ● |
| Région Entre-Deux-Lacs   | Die Region E2L steht dem Vorhaben positiv gegenüber.  | ● |

| <b>Schlüsselakteur</b> | <b>Aktuelle Position</b>   |   |
|------------------------|--|---|
| Gemeinde Gals          | Der Gemeinderat von Gals ist gegenüber dem Vorhaben sehr kritisch eingestellt.   | ● |
| Gemeinde Erlach        | Die Gemeinde Erlach hat bereits Beiträge für das Projekt gesprochen und ist an einer Realisierung der Brücke interessiert. | ● |
| Gemeinde Le Landeron   | Die Gemeinde Le Landeron sieht ein Chance für die Region und ist an der Realisierung der Brücke interessiert.              | ● |

Abb. 9 Aktuelle Positionen

Legende farbige Punkte am rechten Rand:

Dunkelgrün = Unterstützung

hellgrün = Unterstützung mit Bedingungen; weitere Abklärungen notwendig

rot = keine Unterstützung; Ablehnung

## 4 Machbarkeit

### 4.1 Inhaltliche Rahmenbedingungen

#### 4.1.1 Wesentliche Aspekte

Einige der beteiligten kantonalen und kommunalen Behörden unterstützen das Projekt, haben jedoch Rahmenbedingungen formuliert. Als wesentliche inhaltliche Rahmenbedingungen sind im weiteren Verlauf der Planung nachfolgende Vorgaben zu berücksichtigen:

- Minimaler Kulturlandverlust bzw. minimale Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen
- Gewährleistung der produktiven Landwirtschaft (Beibehaltung der bestehenden Bewirtschaftungsrichtung und Gewährleistung einer funktionierenden Drainage) auf der landwirtschaftlich intensiv genutzten Flur westlich der Zufahrt auf bernischer Seite (Parzelle Nr. 25)
- Einhaltung des Leistungsauftrags des Massnahmenzentrums St. Johannsen (MSTJ) gegenüber dem Kanton Bern; bei Bedarf Anpassung des aktuellen Leistungsauftrags
- Gewährleistung der öffentlichen Sicherheit auf dem Gelände des MSTJ
- Verhinderung der Einsicht in das Gelände des MSTJ durch angemessene Massnahmen (z.B. Heckenpflanzungen)
- Gewährleistung des exklusiven Zugangs zum Seespitz für das MSTJ und Unterbindung des Zugangs für die Öffentlichkeit
- Wirksame Besucherlenkung zum Schutz der extensivierten Flächen entlang des östlichen Randes der Zufahrt auf bernischer Seite durch geeignete Massnahmen (z.B. Zaun und/oder Wassergraben). Keine Verstärkung, wenn möglich Verringerung des Besucherdrucks auf das bestehende Naturschutzgebiet Gals
- Ausgestaltung der Extensivflächen zwischen Zufahrt und bestehendem Naturschutzgebiet in einer Form, die auch in Zukunft die Einstufung als Landwirtschaftszone ermöglicht (Voraussetzung für die Berechtigung zum Bezug der Bewirtschaftungsbeiträgen)
- Optimale Ausrichtung der Brückenlage in Bezug auf die oben genannten Rahmenbedingungen
- Bereitschaft der zuständigen Planungsbehörden zur Auslösung der erforderlichen Planungsschritte

#### 4.1.2 Fazit

Mit Ausnahme des letzten Punktes (derzeit fehlt die Bereitschaft der Gemeinde Gals zur Anpassung der kommunalen Uferschutzplanung) können aus heutiger Sicht sämtliche inhaltlichen Rahmenbedingungen erfüllt werden.

## 4.2 Technische Machbarkeit

### 4.2.1 Brückenkonstruktion

Die Spannweite der geplanten Brücke beträgt von Brückenkopf zu Brückenkopf einschliesslich der Böschungsbereiche rund 120 m. Die zu querende Wasserfläche ist rund 85 m breit. Je nach Lage der Brückenachse kann die Distanz um einige Meter variieren.

Die Geländehöhen beidseits des Zihlkanals liegen zwischen 430 und 431 m.ü.M. und damit teilweise im Bereich des Hochwasserstands des Bielersees (430.35 m.ü.M.) und nur wenig höher als der Mittelwasserstand im Sommer (429.45 m.ü.M.).

Die Brücke dient dem Velo- und Fussverkehr. Sie ist somit für den nichtmotorisierten Verkehr zu dimensionieren. Grundlage der Bemessung sind die gültigen Schweizer Normen und Richtlinien, insbesondere die Tragwerksnormen SIA 260-267 und die relevanten VSS-Normen. Neben dem nichtmotorisierten Verkehr müssen auch leichte Unterhaltsfahrzeuge (Gewichtsbeschränkung: max. 3.5 Tonnen/Einzelfahrzeug) die Brücke passieren können.

Unter Berücksichtigung dieser Eckdaten muss das Brückenbauwerk folgende Anforderungen erfüllen:

- Frei gespannte Brücke; Abstützungen wenn möglich nur im Böschungsbereich
- Lichte Breite der Brücke: Mind. 3.0 m gemäss VSS-Norm 640 238 für den Begegnungsfall «leichtes Zweirad – leichtes Zweirad». Lichte Höhe auf der ganzen Brückenslänge inkl. Zugänge: Mind. 3.0 m.
- Minimale Breite des schiffbaren Durchgangs im Mittelbereich des Kanals (für Kursschiffe und Motorboote): Mind. 40.0 m.
- Durchfahrtshöhe bzw. lichte Höhe für den schiffbaren Durchgang im Mittelbereich des Kanals: Mind. 5.5 m ab Mittelwasserstand (429.45 m.ü.M.)
- Gefälle bzw. Steigung der Brücke und Rampen zur Sicherstellung der Behindertengerechtigkeit: Max. 6%.

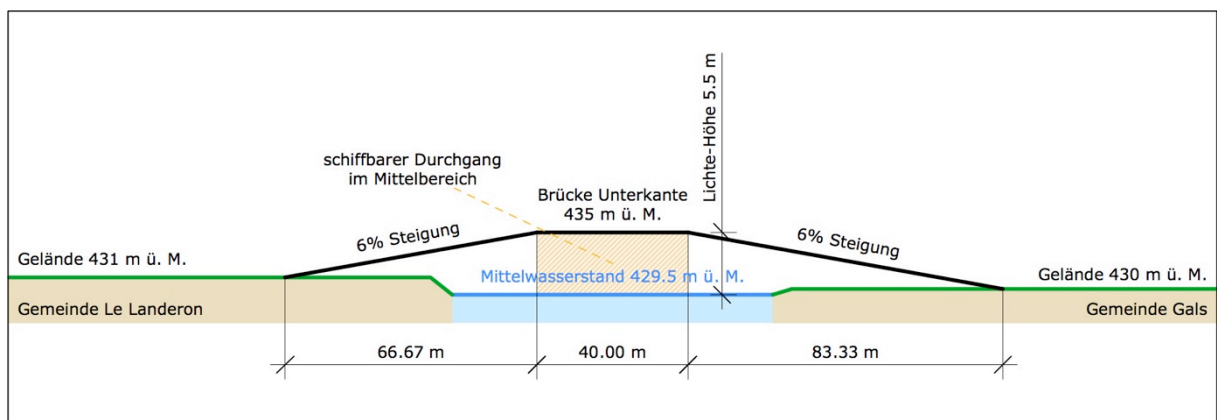


Abb. 10 Skizze mit Bemessung (Gelände dreifach überhöht)

Für die geplante Brücke wurde bereits im Jahr 1999 von der Gemeinde Le Landeron ein Wettbewerb veranstaltet. Das Siegerprojekt des Büros GVH, St. Blaise, hat damals eine Hängebrücke vorgeschlagen.

Durch Internetrecherchen und anhand bestehender Studien und realisierter Projekte wurden unterdessen verschiedene andere Ausführungen von vergleichbaren Langsamverkehrsbrücken und -stegen grob evaluiert (Eckwerte, Qualitäten, Kosten). Ein gutes Referenzobjekt aus dem Seeland ist die Rotary-Brücke über den Broyekanal, welche im Zusammenhang mit der Expo.02 gebaut wurde. Die Brücke verbindet wie der Pont de l'avenir die Deutschschweiz mit der Romandie und den Kanton Bern mit dem Kanton Freiburg (Gemeinden Ins und Mont-Vully). Wie auf der Zihl verkehren auch auf dem Broyekanal Kursschiffe und Motorboote. Die Rotary-Brücke hat eine Spannweite von 65 m und eine Nutzbreite von 2.8 m. Mit den beiden Zugangsrampen (je 6% Steigung) weist das gesamte Bauwerk eine Länge von insgesamt 324 m auf. Für die Realisierung wurden 2.0 Mio. Franken veranschlagt. Die effektiven Baukosten beliefen sich schliesslich auf 2.3 Mio. Franken.

#### **4.2.2 Trägerschaft für die Brücke**

Voraussetzung für die Realisierung des Pont de l'avenir ist eine Trägerschaft, welche die Brücke ins Eigentum übernimmt und für deren Betrieb und Unterhalt verantwortlich ist.

Normalerweise fällt im Kanton Bern eine Langsamverkehrsverbindung nach der Realisierung ins Eigentum der Standortgemeinde(n). Nach Ansicht der Berner Wanderwege und des kantonalen Tiefbauamtes kann der Kanton Bern nicht als Träger auftreten. Dazu fehlen die Voraussetzungen und die rechtlichen Grundlagen. Ähnlich dürfte sich die Situation auch im Kanton Neuenburg präsentieren (die entsprechenden Abklärungen stehen derzeit noch aus).

Als Trägerschaft kommen somit in erster Linie die beiden Standortgemeinden Erlach und Le Landeron in Frage. Allenfalls können sich auch private Organisationen in der Trägerschaft engagieren, wie das beispielsweise für einzelne Brücken des Panorama Rundwegs Thunersee der Fall ist. Für die Beteiligung von Privaten bzw. die Abtretung an Private sind aber in jedem Fall entsprechende Vereinbarungen mit den Gemeinden erforderlich.

#### **4.2.3 Brückenzufahrten**

Auf bernischer Seite ist der Standort der zukünftigen Langsamverkehrsbrücke bislang nicht für den motorisierten Individualverkehr erschlossen. Die Erreichbarkeit bzw. Begehbarkeit des ganzen Gebiets ist heute eingeschränkt. Die Zufahrt folgt zuerst dem bestehenden Flurweg entlang des Seewalds. Auf den letzten rund 300 Metern vor dem Zihlkanal nimmt die Linienführung Abstand vom Waldrand und verläuft in offenem Gelände in einer Doppelkurve zur Brücke hin (vgl. Abb. 3 und 4). Dieser Abschnitt muss somit neu gebaut werden. Technisch stellt die Realisierung der neuen Zufahrt kein Problem dar.

Auf der Neuenburger Seite erfolgt die Zufahrt zum Pont de l'avenir ab dem heutigen Strassennetz. Dabei wird teilweise der bestehende Parkplatz beansprucht und die Strasse längs des Zihlkanals muss leicht verlegt werden.

#### **4.2.4 Extensivierung des landwirtschaftlich genutzten Gebiets**

Mit der geplanten Linienführung der Brückenzufahrt auf bernischer Seite, welche auf den letzten rund 300 Metern vom Waldrand bzw. vom Naturschutzgebiet Gals wegrückt, ergibt sich gemäss aktualisierter Projektskizze 2016 (vgl. Abb. 4) eine offene Fläche von rund 1.8 Hektaren, die zukünftig extensiv genutzt und bewirtschaftet werden kann. Damit ergibt sich die einmalige Möglichkeit, das bestehende Naturschutzgebiet Gals massgeblich aufzuwerten. Die extensivierte Fläche verbleibt weiterhin in der Landwirtschaftszone. Als grundlegende Massnahme ist der Abtrag und Abtransport des Oberbodens vorgesehen. Dieser kann zur Verbesserung von bereits stark zersetzten Böden im Seeland oder zur Geländeoptimierung verwendet werden und kommt damit direkt wieder der regionalen Landwirtschaft zugute.

#### **4.2.5 Verlegung / Erneuerung Drainageleitungen**

Das Kulturland im Raum des Massnahmenzentrums St. Johannsen und des Ziegelhofs ist seinerzeit im Rahmen der Gesamtmelioration Ins-Gampelen-Gals entwässert worden. Die tiefliegenden Teile wurden dabei an ein Pumpwerk in der Ecke Zihlkanal-Seewald angeschlossen. Die Drainageleitungen sind ca. 1.2 bis 1.4 Meter tief, verlaufen in Richtung West-Ost und münden in die Hauptleitung entlang des Seewalds.

Der Bau der neuen Zufahrt zum Pont de l'avenir bedingt auf bernischer Seite die Verlegung des Pumpwerks und der Entwässerungshauptleitung auf die Westseite der Zufahrt. Die bestehenden Drainageleitungen müssen auf jeden Fall unterbrochen werden, damit die zur Extensivierung vorgesehene Fläche ihre neue Funktion erfüllen kann. Für einen Weiterbetrieb des Pumpwerks inmitten der extensivierten Fläche müsste die gelochte Hauptleitung abgedichtet oder ersetzt werden. Das neue Pumpwerk befindet sich am Rand des Zihlkanals, wobei eine Abstimmung mit dem Brückenbauwerk unerlässlich ist (vgl. Abb. 4). Zu prüfen wäre eine Umkehrbarkeit des Betriebes im Sommer auf Bewässerung, welche heute durch eine kleine Zusatzpumpe gewährleistet wird.

#### **4.2.6 Fazit**

Die vorliegenden Informationen in den Kapiteln 4.2.3 bis 4.2.5 stammen hauptsächlich aus der Konzeptskizze „Gestaltung“ aus dem Jahr 2000. Da sich die Verhältnisse seither nicht grundlegend geändert haben, kann davon ausgegangen werden, dass das Vorhaben auch aus heutiger Sicht technisch nach wie vor machbar ist.

Offen bleibt derzeit die Frage, ob die beiden Standortgemeinden Erlach und Le Landeron – allenfalls zusammen mit privaten Organisationen – die Trägerschaft für den Pont de l'avenir übernehmen und damit Betrieb und Unterhalt langfristig garantieren können. Dieser für die Realisierung des Projekts entscheidende Punkt muss im weiteren Verlauf der Planung im Kontext mit der Sicherstellung der Finanzierung (vgl. Kap. 4.3) noch im Detail geklärt werden.

### 4.3 Finanzielle Machbarkeit

Die Machbarkeit des Pont de l'avenir hängt wesentlich von den Finanzierungsmöglichkeiten einerseits und der Finanzierungsbereitschaft andererseits ab.

#### 4.3.1 Kostenrahmen

Der nachfolgende Kostenrahmen stützt sich auf Erfahrungswerte mit vergleichbaren Projekten. Er vermittelt einen ersten Überblick zu den voraussichtlichen Planungs-, Projektierungs- und Ausführungskosten. Dabei wurden bereits vorliegende Kostenschätzungen (Konzeptskizze „Gestaltung“ 2000, NRP-Projekt 2013) übernommen und unter Berücksichtigung der Teuerung aktualisiert.

Bei den nachfolgenden Zahlen handelt es sich ausdrücklich um eine Grobkostenschätzung, welche sich auf den heutigen Kenntnisstand abstützt und je nach Planungsverlauf noch erhebliche Anpassungen erfahren kann.

| Kostenpunkt         |   | Kostenschätzung |                  |              |
|---------------------|---|-----------------|------------------|--------------|
| <b>1</b>            | <b>Machbarkeitsstudie</b>                             | ca. Fr.         | <b>50'000</b>    | <b>1.4%</b>  |
| <b>2</b>            | <b>Rahmenkonzept</b>                                  | ca. Fr.         | <b>20'000</b>    | <b>0.6%</b>  |
| <b>3</b>            | <b>Extensivierungsprojekt</b>                         | ca. Fr.         | <b>620'000</b>   | <b>17.7%</b> |
| 3.1                 | Planung   |                 | 20'000           |              |
| 3.2                 | Anpassung Drainageleitungen und Pumpwerk              |                 | 275'000          |              |
| 3.3                 | Erdarbeiten   |                 | 175'000          |              |
| 3.4                 | Anpassungen Flurweg                                   |                 | 50'000           |              |
| 3.5                 | Bepflanzungen und Ausrüstung (Beleuchtung, Umzäunung) |                 | 100'000          |              |
| <b>4</b>            | <b>Anpassung Uferschutzplan Gals</b>                  | ca. Fr.         | <b>30'000</b>    | <b>0.9%</b>  |
| <b>5</b>            | <b>Anpassung Schutzbeschluss NSG Gals</b>             | ca. Fr.         | <b>10'000</b>    | <b>0.3%</b>  |
| <b>6</b>            | <b>Anpassung Plan spécial du Landeron</b>             | ca. Fr.         | <b>20'000</b>    | <b>0.6%</b>  |
| <b>7</b>            | <b>Wettbewerb Brückenprojekt</b>                      | ca. Fr.         | <b>200'000</b>   | <b>5.7%</b>  |
| 7.1                 | Vorbereitungen, Grundlagen                            |                 | 30'000           |              |
| 7.2                 | Wettbewerbsprogramm                                   |                 | 25'000           |              |
| 7.3                 | Durchführung Wettbewerb                               |                 | 85'000           |              |
| 7.4                 | Preissumme  |                 | 60'000           |              |
| <b>8</b>            | <b>Bau- und Ausführungsprojekt Brücke</b>             | ca. Fr.         | <b>2'500'000</b> | <b>71.4%</b> |
| 8.1                 | Baustellenerschliessung und -installationen           |                 | 800'000          |              |
| 8.2                 | Erdarbeiten / Fundament                               |                 | 600'000          |              |
| 8.3                 | Brückenkonstruktion                                   |                 | 1'000'000        |              |
| 8.4                 | Diverse Fertigstellungsarbeiten, Reserven             |                 | 100'000          |              |
| <b>9</b>            | <b>Einweihung / Reserven</b>                          | ca. Fr.         | <b>50'000</b>    | <b>1.4%</b>  |
| <b>Total Kosten</b> |   | ca. Fr.         | <b>3'500'000</b> | <b>100%</b>  |

Abb. 11 Kostenrahmen

### 4.3.2 Staats- und Fondsbeiträge

#### Grundsätzliches

Die Mitfinanzierung durch die **Kantone** bedingt eine gesetzliche Grundlage. Für Kostenpunkte, welche sowohl den Kanton Bern als auch den Kanton Neuenburg betreffen, werden die Kosten zu je 50% aufgeteilt.

Der **Fonds Landschaft Schweiz** leistet für unterstützungswürdige Projekte in der Regel einen Beitrag von 25% an die beitragsberechtigten Kosten. Die effektive Beitragshöhe ist abhängig von den vorgesehenen Massnahmen zur Erhaltung naturnaher Landschaften.

Der **Ökofonds der BKW** unterstützt Projekte für ökologische Aufwertungsmassnahmen in der Regel mit bis zu 50% der beitragsberechtigten Restkosten.

#### Kanton Bern

Im Falle einer Mitfinanzierung des Brückenprojekts über den **SFG-Fonds** kommen Art. 10ff. der See- und Flussuferverordnung (SFV, BSG 704.11) zur Anwendung. Die Höhe der Beiträge des Kantons Bern an die Kosten der Uferschutzplanung beträgt 50% (Art. 10 SFV). In Ausnahmefällen können der Beitragssatz erhöht oder die Kosten vollständig vom Kanton übernommen werden. Für die Realisierung von Massnahmen aus dem Realisierungsprogramm der Uferschutzplanung beträgt der Grundbetrag 60% der Kosten (Art. 11 Abs. 3 SFV). In Ausnahmefällen kann der Anteil bis auf 75% erhöht werden.

Der Pont de l'avenir ist in der aktuellen Galser Uferschutzplanung nicht zu finden. Um von den Staatsbeiträgen aus dem SFG-Fonds profitieren zu können, ist somit eine entsprechende Anpassung der kommunalen Uferschutzplanung inklusive Realisierungsprogramm unabdingbar.

Weiter leistet der Kanton Bern gestützt auf Art. 59 **Strassengesetz** und den Eintrag des Pont de l'avenir im kantonalen Sachplan Veloverkehr einen Beitrag von 40% an die subventionsberechtigten verbleibenden Restkosten.

Die **Abteilung Strukturverbesserung und Produktion** des kantonalen Amtes für Landwirtschaft und Natur kann für die Erneuerung der Drainageleitungen und die Verlegung des Pumpwerks einen Beitrag von rund 50% der subventionsberechtigten Kosten nach Abzug Beiträge Dritter leisten. Voraussetzung dafür ist die Schaffung eines Mehrwerts für die Landwirtschaft, beispielsweise die Verbesserung des Entwässerungs- und Bewässerungssystems mit einem neuen Pumpwerk.

#### Kanton Neuenburg

Gestützt auf den Plan directeur cantonal de mobilité cyclable kann seitens des Kantons Neuenburg mit einem Staatsbeitrag von 20% gerechnet werden. Weitere mögliche Finanzierungsquellen werden derzeit kantonsintern abgeklärt.

### 4.3.3 Finanzierungskonzept

Die Gesamtkosten von rund 3.5 Mio. Franken (vgl. Kap. 4.3.1) können nach heutigem Kenntnisstand wie folgt finanziert werden:



Stand: 27. Februar 2017

| Kostenpunkt                           | Kostenschätzung  | NRP-Beitrag <sup>1</sup> | Beiträge Kantone und Fonds     |                                |  |                                    |                           | Eigenleistung                   |                         |                      |                     |                      |                     |
|---------------------------------------|------------------|--------------------------|--------------------------------|--------------------------------|--|------------------------------------|---------------------------|---------------------------------|-------------------------|----------------------|---------------------|----------------------|---------------------|
|                                       |                  |                          | Kanton BE (SFG) <sup>2,3</sup> | Kanton NE (PDCMC) <sup>4</sup> | Fonds Land-schaft Schweiz <sup>5</sup> | Kanton BE (LANAT ASP) <sup>6</sup> | Ökofonds BKW <sup>7</sup> | Kanton BE (TBA LV) <sup>8</sup> | Sponsoring              | Gemeinde Le Landeron | Region E2L          | Gemeinde Erlach      | Verein s.b./b       |
| 1 Machbarkeitsstudie                  | 50'000           | 1.4%                     | 35'000<br>70%                  |                                |  |                                    |                           |                                 | 5'000<br>10%            |                      | 5'000<br>10%        | 5'000<br>10%         |                     |
| 2 Rahmenkonzept                       | 20'000           | 0.6%                     | 15'000<br>75%                  |                                |  |                                    |                           |                                 | 1'700<br>9%             |                      | 1'700<br>9%         | 1'600<br>8%          |                     |
| 3 Extensivierungsprojekt              | 372'500          | 17.7%                    | 80'000<br>13%                  |                                | 61'875                                 | 55'875                             |                           | 37'125                          |                         |                      | 4'375<br>1%         | 4'375<br>1%          |                     |
| 4 Anpassung Uferschutzplanung Gals    | 30'000           | 0.9%                     | 15'000<br>50%                  |                                |  |                                    |                           |                                 |                         |                      | 7'500<br>25%        | 7'500<br>25%         |                     |
| 5 Anpassung Schutzabschluss NSG Gals  | 10'000           | 0.3%                     | 5'000<br>50%                   |                                |  |                                    |                           |                                 |                         |                      | 2'500<br>8%         | 2'500<br>8%          |                     |
| 6 Anpassung Plan spécial du Landeron  | 20'000           | 0.6%                     |                                | 4'000<br>20%                   |  |                                    |                           |                                 |                         |                      | 8'000<br>40%        | 8'000<br>40%         |                     |
| 7 Wettbewerb Brückenprojekt           | 200'000          | 5.7%                     | 70'000<br>35%                  |                                |  |                                    |                           |                                 | 20'800<br>10%           | 20'800<br>10%        | 20'800<br>10%       | 20'800<br>10%        |                     |
| 8 Bau- und Ausführungsprojekt Brücke  | 2'500'000        | 71.4%                    | 750'000<br>30%                 | 250'000<br>10%                 |  |                                    |                           | 200'000<br>8%                   | 1'040'000<br>42%        | 130'000<br>5.2%      | 130'000<br>5.2%     | 130'000<br>5.2%      |                     |
| 9 Einweihung / Reserven               | 50'000           | 1.4%                     |                                |                                |  |                                    |                           |                                 | 10'000<br>20%           |                      | 20'000<br>40%       | 20'000<br>40%        |                     |
| <b>Total</b><br>(alle Angaben in CHF) | <b>3'500'000</b> | <b>100%</b>              | <b>200'000</b><br>6%           | <b>254'000</b><br>7%           | <b>61'875</b><br>2%                    | <b>55'875</b><br>2%                | <b>37'125</b><br>1%       | <b>1'776'875</b><br>51%         | <b>1'070'800</b><br>31% | <b>189'875</b><br>5% | <b>28'800</b><br>1% | <b>191'875</b><br>5% | <b>41'775</b><br>1% |
|                                       |                  |                          |                                |                                |  |                                    |                           |                                 |                         |                      |                     | <b>452'325</b>       | <b>13%</b>          |

<sup>1</sup> NRP-Beitrag (Bund und Kanton)  
<sup>2</sup> SFV Art. 10 bzw. PVF Art. 8, mind. 50% der Planungskosten. Beitragssatz kann u.u. erhöht werden.  
<sup>3</sup> SFV Art. 11, 60% der Kosten der Realisierung des Uferschutzplanes. Beitrag kann u.u. auf 75% erhöht werden.  
<sup>4</sup> Cadre de subventions cantonales annexe 1 de la LMD, Suvention cantonale avec 20% vom halben Anteil für Kt. NE  
<sup>5</sup> Fonds Landschaft Schweiz, 25% der beitragsberechtigten Kosten (50% 3.1., 50% 3.3., 3.4., 3.5)  
<sup>6</sup> LANAT ASP, Erneuerung alter Drainageleitungen, Verlegung Pumpwerk, Mehrwert Bewässerung. Nach Abzug SFG-Beitrag und FLS-Beitrag, 50% der beitragsberechtigten Kosten (50% 3.1., 3.2, 50% 3.3)  
<sup>7</sup> Ökofonds BKW, nach Abzug SFG-Beitrag und FLS-Beitrag, 50% der beitragsberechtigten Kosten (50% 3.1., 50% 3.3., 3.4., 3.5)  
<sup>8</sup> TBA LV, Art. 59 SG, nach Abzug NRP-/SFG-Beitrag noch 40% der Restkosten vom halben Anteil für Kt. BE

#### 4.3.4 Fazit

Falls die verschiedenen in Kapitel 4.3.2 beschriebenen staatlichen Finanzierungskanäle sowie die Beitragsmöglichkeiten aus dem Fonds Landschaft Schweiz und dem Ökofonds der BKW ausgeschöpft werden, verbleibt ein Restbetrag von rund 1.5 Mio. Franken. Dieser soll gemäss Finanzierungskonzept durch Eigenleistungen der direkt profitierenden Standortgemeinden und -regionen von rund 0.5 Mio. Franken sowie durch Sponsorengelder von rund 1 Mio. Franken abgedeckt werden. Die vom Souverän der beiden Standortgemeinden zu beschliessenden Kredite betragen je rund 190'000 Franken.

Erste Rückmeldungen aus dem Kreis der Steuergruppe des NRP-Projekts deuten darauf hin, dass das vorliegende Finanzierungskonzept zwar einige Hürden nehmen muss, aber durchaus realistisch ist.

#### 4.4 Planungsrechtliche Machbarkeit

Die planerische Ausgangslage ist in Kap. 2 ausführlich dargestellt. Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass das Projekt Pont de l'avenir bereits in mehreren übergeordneten Instrumenten (kantonaler Richtplan Bern, Plan directeur cantonal de mobilité cyclable, kantonale Sachpläne Veloverkehr und Wanderroutennetz, RGSK Biel-Seeland, Plan spécial „agrandissement du port et réaménagement des rives“ der Gemeinde Le Landeron) rechtlich verankert ist. Trotzdem müssen für die Realisierung des Vorhabens noch verschiedene Planungsinstrumente angepasst werden (Schutzbeschluss Naturschutzgebiet Gals, Uferschutzplan Gals, Plan spécial „agrandissement du port et réaménagement des rives“ der Gemeinde Le Landeron sowie eventuell auch ein Massnahmenblatt im kantonalen Richtplan Bern).

Aus technischer Warte sind bei der Anpassung der aufgelisteten Planungsinstrumente keine grösseren Probleme zu erwarten. Eine Unsicherheit besteht allerdings derzeit darin, wie das Amt für Gemeinden und Raumordnung die mit der kürzlich beschlossenen bernischen Baugesetzrevision zusammenhängende Verschärfung des Kulturlandschutzes im kantonalen Richtplan verankern wird.

#### 4.5 Planungspolitische Machbarkeit

In Kapitel 3.2 sind die aktuellen planungspolitischen Positionen der Schlüsselakteure abgebildet. Mit Ausnahme der Gemeinde Gals stehen die Zeichen überall auf grün. Allerdings spielt die Exekutive Gals in ihrer Funktion als zuständige Planungsbehörde für die Anpassung des kommunalen Uferschutzplans eine entscheidende Rolle. Solange der Gemeinderat nicht bereit ist, die erforderlichen Schritte zur Anpassung seiner Uferschutzplanung an die Hand zu nehmen, ist das Vorhaben Pont de l'avenir weder planungsrechtlich noch finanziell realisierbar.

## 5 Alternativer Projektvorschlag «Pont de l'amitié»

### 5.1 Ausgangslage

Während der Beratung des Entwurfs zur vorliegenden Machbarkeitsstudie «Pont de l'avenir» durch die Steuergruppe anlässlich der Sitzung vom 22. März 2017 hat die Delegation der Gemeinde Gals einen alternativen Projektvorschlag (Arbeitstitel «Pont de l'amitié») zur Diskussion gestellt, der den Bau einer Langsamverkehrsbrücke unmittelbar bei der bestehenden Brücke St. Johannsen (Pont de St-Jean) vorsieht. Die Steuergruppe hat beschlossen, den alternativen Projektvorschlag als zusätzliches Kapitel in der Machbarkeitsstudie zum Pont de l'avenir zu verankern. Es besteht die Absicht, zum alternativen Projektvorschlag der Gemeinde Gals vertiefende Abklärungen vorzunehmen, um anschliessend zwischen den beiden Varianten «Pont de l'avenir» und «Pont de l'amitié» eine fundierte Interessenabwägung vornehmen zu können.

### 5.2 Pont de l'amitié

Der Gemeinderat Gals hat sich bei beim Tiefbauamt des Kantons Bern über den Zustand der Brücke St. Johannsen (Pont de St-Jean) erkundigt. Gemäss Antwort des Oberingenieurkreises III<sup>21</sup> wurde der Zustand der Brücke im Jahr 2010 untersucht. Sie ist sanierungsbedürftig. Noch in diesem Jahr sollten erste Reparaturen ausgeführt werden. Die komplette Sanierung ist im Jahr 2022 geplant und mit dem Kanton Neuenburg abgesprochen, der die Hälfte der Kosten übernehmen wird. Bei der Gesamtsanierung sollen auch die Anliegen des Langsamverkehrs berücksichtigt werden.

Die Route des alternativen Projektvorschlags zweigt auf bernischer Seite auf der Höhe des Massnahmenzentrums St. Johannsen von der bestehenden Velolandroute ab, führt entlang der Kantonsstrasse zum Zihlkanal und biegt auf der Neuenburger Seite rechts Richtung Altstadt Le Landeron ab. Die neue Langsamverkehrsbrücke lehnt sich dabei unmittelbar westlich an die bestehende Brücke St. Johannsen an (vgl. Abb. 12).

---

<sup>21</sup> Tiefbauamt des Kantons Bern, Oberingenieurkreis III - Seeland / Berner Jura, Schreiben vom 13. März 2017



Abb. 12 Übersichtsplan und schematische Lage des alternativen Projektvorschlags «Pont de l'amitié» (rot) im Vergleich zur geplanten Langsamverkehrsverbindung «Pont de l'avenir» (orange), bestehende Velolandroute (blau) und bestehende Wanderwege (gelb).

### 5.3 Begründung

Aus Sicht des Gemeinderats von Gals bietet der alternative Projektvorschlag «Pont de l'amitié» gegenüber dem Projekt «Pont de l'avenir» folgende Vorteile:

- Die Abklärungen zwischen den Kantonen Bern und Neuenburg zur Sanierung des Pont de St-Jean laufen bereits. Diese soll im Jahr 2022 unter Berücksichtigung der Anliegen des Langsamverkehrs komplett saniert werden (Schreiben TBA vom 13. März 2017).
- Die Route kann aufgrund ihrer zentralen Lage im regionalen Radwegnetz von allen Radfahrern benutzt werden.
- Der Unterhalt ist Sache der beiden Kantone.
- Es werden keine Fruchtfolgeflächen benötigt.
- Das Naturschutzgebiet Gals wird nicht durch touristischen Mehrverkehr belastet.
- Die finanzielle Belastung der Gemeinden dürfte geringer ausfallen, falls der Pont de l'amitié ins kantonale Sanierungsprojekt integriert werden kann.
- Die Gesamtkosten sind wesentlich tiefer.
- Die Auffahrt auf Brücke ist weniger steil.
- Die Verkehrsregelung und -weisung ist übersichtlicher.
- Der Pont de l'amitié bedient nicht nur Erlach und Le Landeron, sondern auch Gals und Cressier.

#### **5.4 Beurteilung**

Die Steuergruppe begrüsst das Engagement der Gemeinde Gals und findet den alternativen Projektvorschlag interessant. Sie weist jedoch darauf hin, dass sich das Projekt «Pont de l'amitié» nur bedingt mit dem Projekt «Pont de l'avenir» vergleichen lässt. Es ist ein Vorhaben mit anderer Bedeutung (Fokus Alltagsveloverkehr), das neue Fragen zur technischen, finanziellen, planungsrechtlichen und planungspolitischen Machbarkeit aufwirft. Damit die beiden Projekte aussagekräftig miteinander verglichen werden können, sind vertiefende Abklärungen (ähnlich der nun vorliegenden Machbarkeitsstudie für den Pont de l'avenir) notwendig. Gestützt auf die vertiefenden Abklärungen zum Pont de l'amitié wird die Steuergruppe in der Lage sein, eine fundierte Interessenabwägung vorzunehmen und über den weiteren Verlauf des Projekts zu entscheiden.

## 6 Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen

### 6.1 Schlussfolgerungen

Die Chancen auf eine Realisierung des Pont de l'avenir stehen gut, wenn im weiteren Verlauf noch folgende kritischen Punkte bereinigt werden können:

- Anpassung Uferschutzplanung Gals
- Trägerschaft für die zukünftige Brücke (Eigentum, Betrieb und Unterhalt)
- Lösung zur Kompensation der beanspruchten Fruchtfolgeflächen

### 6.2 Weiteres Vorgehen

Vorgängig zur Bereinigung dieser kritischen Punkte werden auf Basis der Ergebnisse aus der Sitzung der Steuergruppe vom 22. März 2017 in einem nächsten Schritt vertiefende Abklärungen zum alternativen Projektvorschlag «Pont de l'amitié» durchgeführt (vgl. Kap. 5). Anschliessend wird die vom Verein seeland.biel/bienne mit der Durchführung des NRP-Projekts beauftragte Steuergruppe eine fundierte Interessenabwägung zwischen den beiden Projekten «Pont de l'avenir» und «Pont de l'amitié» vornehmen und einen Grundsatzentscheid zum weiteren Vorgehen treffen.

Gibt die Steuergruppe grünes Licht für eine Fortsetzung der Planungsarbeiten zum «Pont de l'avenir», sehen die weiteren Schritte hin zur Realisierung wie folgt aus:

| Schritte                           | 2017 |    |    |    | 2018 |    |    |    | 2019 |    |    |    | 2020 |    |    |    | 2021 |    |    |    |
|------------------------------------|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|------|----|----|----|
|                                    | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 | Q1   | Q2 | Q3 | Q4 |
| Rahmenkonzept                      |      |    | ■  | ■  |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Extensivierungsprojekt             |      |    | ■  | ■  |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Anpassung Uferschutzplan Gals      |      |    |    |    | ■    | ■  | ■  | ■  |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Anpassung Schutzbeschluss NSG Gals |      |    |    |    | ■    | ■  | ■  | ■  |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Anpassung Plan spécial du Landeron |      |    |    |    | ■    | ■  | ■  | ■  |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Wettbewerb Brückenprojekt          |      |    |    |    |      |    |    |    | ■    | ■  | ■  | ■  |      |    |    |    |      |    |    |    |
| Bau- und Ausführungsprojekt Brücke |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    | ■    | ■  |    |    |      |    |    |    |
| Realisierung                       |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      | ■  | ■  | ■  |      |    |    |    |
| Einweihung                         |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    |      |    |    |    | X    |    |    |    |

Abb. 13 Weiteres Vorgehen

Wird der alternative Projektvorschlag «Pont de l'amitié» weiterverfolgt, müssen Zuständigkeiten, Arbeitsschritte und Terminplan neu erarbeitet und festgelegt werden.