

Mitwirkungsbericht  
Sachplan Seeverkehr

# Mitwirkungsbericht

## Inhaltsverzeichnis

1.	Ausgangslage .....	3
2.	Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben.....	3
3.	Kommentar zu den einzelnen Stellungnahmen .....	4

## 1. Ausgangslage

Der Sachplan Seeverkehr sieht vor, dass die betroffenen Gemeinden, Regionen und Organisationen bei Überarbeitungen des Sachplans zur Mitwirkung eingeladen werden. Von Juni bis Oktober 2023 konnten sich die betroffenen Kreise zur Überarbeitung des Sachplans Seeverkehr äussern. Insgesamt 12 Gemeinden, 3 Regionen und 6 Organisationen haben Stellungnahmen eingereicht. Der Umgang mit den Mitwirkungseingaben wird nachstehend dokumentiert.

Neben der obgenannten Mitwirkung wurde die Überarbeitung des Sachplans von einer Begleitgruppe (bestehend aus Vertretungen der Regionen sowie der betroffenen kantonalen Fachstellen) begleitet. Die vorgenommenen Anpassungen am Sachplan wurden mit dieser Begleitgruppe konsoliert.

## 2. Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben

Nachfolgend werden die Schwerpunkte der Mitwirkungseingaben – Anliegen, die häufig genannt wurden oder die eines generellen Kommentars bedürfen – generell kommentiert. Die detaillierten Kommentare zu den einzelnen Eingaben finden sich im Kapitel 3.

### *Fahrverbotszonen*

Ein Teil der Mitwirkenden befürchtet zusätzliche Beschränkungen für das Befahren des Sees mit privaten Booten. Die Eingaben beziehen sich unter anderem auf ein in der Mitwirkungsversion neu eingefügtes Objektblatt zu den Fahrverbotszonen. In diesem Objektblatt «Handlungsbedarf betr. neue Fahrverbotszonen» (Nr. 5.14 im Bericht Thuner- und Brienersee; Nr. 5.13 im Bericht Bieler- und Neuenburgersee) wurden Uferabschnitte benannt, in denen bezüglich Fahrverbote ein Handlungsbedarf besteht. Die betreffenden Uferabschnitte wurden zudem in den Sachplankarten mit Nummern verortet. Auch wenn im Objektblatt deutlich gemacht worden ist, dass die Prüfung und der Erlass neuer Fahrverbotszonen und anderer Einschränkungen für den Schiffsverkehr in der Gesetzgebung zur Schifffahrt geregelt ist und dazu kein raumplanerisches Planerlassverfahren erforderlich ist, hat die Verankerung der zu prüfenden Bereiche im Sachplan zu Kritik geführt. Die im Rahmen der Aktualisierung neu aufgenommenen Objektblätter betreffend Fahrverbotszonen sind deshalb wieder gestrichen worden. Stattdessen wird im Sachplanbericht das bestehende Kapitel zu den Fahrverbotszonen angepasst. Auf den Sachplankarten werden nur noch die bestehenden Fahrverbotszonen hinweisend dargestellt. Auf die Darstellung der zu prüfenden Abschnitte wird verzichtet.

### *Zugangsbeschränkungen*

Ein Teil der Mitwirkenden äussert die Befürchtung, dass mit der Aktualisierung des Sachplans der Zugang zum See eingeschränkt wird. Die Bedenken werden unter anderem in einen Zusammenhang mit laufenden Revisionen von Naturschutzgebieten, z.B. im Bereich Hagneck, gebracht.

Aus der Aktualisierung des Sachplans Seeverkehrs können keinen zusätzlichen Beschränkungen des Zugangs zu Seeufer abgeleitet werden. Auch wird mit der Aktualisierung des Sachplans die Überarbeitung der kantonalen Naturschutzgebiete nicht präjudiziert; die Naturschutzgebietsrevision wird in einem separaten Verfahren abgewickelt.

### *Rollenverständnis Kanton und Gemeinden*

Vor dem Hintergrund, dass Planungen am Seeufer und auf dem See oft anspruchsvoll und aufwändig sind, wurde von einzelnen Gemeinden eine grössere Unterstützung und stärkeres koordinierendes Wirken seitens Kanton gewünscht. Andererseits wurde vereinzelt gefordert, dass die Gemeinden mehr Handlungsspielraum in der Umsetzung der Nutzungsplanungen haben.

Da es sich vorliegend um eine Aktualisierung des Sachplans handelt, werden die Planungsgrundsätze des Sachplans von 2013 nicht angepasst. Die Zuständigkeiten werden mit der Aktualisierung des Sachplans Seeverkehr nicht geändert. Eine Überprüfung der Grundsätze erfolgt in der Gesamtüberarbeitung ab 2028.

### *Einzelbemerkungen*

Weiter sind zahlreiche, auf Lokalkenntnissen basierende Anmerkungen zu einzelnen Objektblätter oder Uferabschnitten eingegangen. Die Mehrzahl dieser Anmerkungen konnte in der Aktualisierung berücksichtigt werden.

### **3. Kommentar zu den einzelnen Stellungnahmen**

Nachfolgend werden die Mitwirkungseingaben in ihrer Originalsprache (es sind nur deutschsprachige Eingaben eingegangen) wiedergegeben und beurteilt.

# Auswertung Mitberichtsverfahren

Datum RR-Sitzung: 30. Oktober 2024  
 Direktion: Direktion für Inneres und Justiz  
 Geschäftsnummer: 2020.DIJ.8682  
 Klassifizierung: Intern

## Kantonaler Sachplan Seeverkehr: Aktualisierung Sachpläne Seeverkehr Thuner- und Brienersee sowie bernische Teile Bieler- und Neuenburgersee, Mitberichtverfahren

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
<b>Bericht Bieler- und Neuenburgersee</b>				
Gemeinde Hagneck	Generelle Bemerkungen	Im Zusammenhang mit der Attraktivität des Wasserkraftwerks Hagneck, den nationalen Velorouten 5 und 8 und dem neuen Naturschutzgebiet Hagneck sind wir der Meinung, der Zugang von der Landseite her zum Hagneck-Delta ist von nationaler Bedeutung auch für den Menschen und muss als Möglichkeit, die Natur konkret entdecken zu können, erhalten bleiben.	<p>Die Gemeinde Hagneck hat in den letzten Jahren freiwillig bereits sehr viel beigetragen zum Naturschutzgebiet rund um das Wasserkraftwerk Hagneck. Die Gemeinde war bereit, mit dem Bau des neuen Wasserkraftwerks Hagneck mehrere Seezugänge für die Hagnecker Bevölkerung zu schliessen. Hagneck war einverstanden,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ...die rund 20 Bootsanlegeplätze im Aare-Auslauf unterhalb des alten Kraftwerks aufzulösen / nach Täuffelen zu verschieben, damit der Kanal renaturiert und für den Zugang gesperrt werden kann.</li> <li>• ... den Zugang zur Halbinsel unterhalb des alten Kraftwerks und zu den vorhandenen verschiedenen Trampelpfaden zum Wasser zwecks Renaturierung zu sperren.</li> <li>• ...den Zugang zum Hagneck-Delta von der Landseite her verbieten zu lassen. Vorher konnte man dort durchs seichte Wasser auf die Kiesinsel waten, die im Übrigen ursprünglich nicht bewachsen war.</li> </ul> <p>Hagneck kann seiner Bevölkerung seit dem Neubau des Wasserkraftwerks Hagneck keinen direkten Seezugang mehr anbieten. Der Kanal unterhalb des alten Kraftwerks wurde für meh-</p>	<p>Kenntnisnahme                      Die Regelung des Zugangs zum Aaredelta Hagneck erfolgt nicht über den Sachplan Seeverkehr.</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
			<p>rere Millionen Franken renaturiert und das Betreten ist verboten. Von Aussichtsplätzen aus kann diese Natur nun beobachtet werden. Diese Naturschutz-Fläche bietet aus unserer Sicht genügend Platz für wasserliebende Vögel, Tiere und Pflanzen, sich dort ungestört zu entfalten. Junge Hagneckerinnen und Hagnecker müssen den Umgang mit Natur und Wasser sowie sportliche Betätigungen seither in den entsprechenden Zonen der Nachbargemeinden Täuffelen oder Lüscherz erlernen und üben. Der Respekt und die Achtung für Flora und Fauna, Verständnis für Naturschutz und Gewässerschutz kann aber nur im direkten Kontakt mit diesen Elementen vermittelt und erzeugt werden. Vom blossen Betrachten aus der Ferne wird kein Kind lernen, wie dieses Zusammenleben funktionieren muss, damit es erhalten bleibt!</p>	
Gemeinde Hagneck	Generelle Bemerkungen	<p>Die Interessenabwägung soll unter Mitwirkung aller Seenutzenden ausgerichtet werden und sowohl den Naturschutz wie auch die Bedürfnisse der Bevölkerung abbilden. Aus diesem Grund soll die Mitwirkung zum Schutzplan auf alle möglichen Interessenorganisationen ausgedehnt werden.</p> <p>(Siehe gesamthafte Stellungnahme vom 12.10.2023, welche am 13.10.2023 im AGR eingetroffen ist.)</p>	<p>Zusammenfassend halten wir fest, dass wir die bestehenden Naturschutzzonen am Bielersee-Ufer entlang der Gemarkung Hagneck sehr schätzen und gerne respektieren. Hagneck hat Hand geboten, dass mit dem Neubau des Wasserkraftwerks ein national bedeutendes Naturschutzgebiet entstehen konnte. Auf das sind wir stolz und wollen dies erhalten.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Revision des Naturschutzgebietes Aaredelta Hagneck ist ein separates Verfahren. Es wurde eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt.</p>
Gemeinde Mörigen	Generelle Bemerkungen	<p>Der Kanton ist aufgefordert, der Gemeinde eine mehrheitsfähige (Gemeindeversammlung) und realisierbare Lösung anzubieten und zu finanzieren.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Gemeinde kann den gemäss Handbuch erforderlichen Aufwand für Planung und Ausführung aus personellen und finanziellen Gründen nicht eisten.</li> <li>- Die geforderte Planung wird durch übergeordnetes Recht ausgelöst. Die Entwicklung und Realisation einer mehrheitsfähigen Lösung ist daher Aufgabe des Kantons. Die Gemeinde ist bereit, in dieser Planung eine unterstützende Rolle wahrzunehmen.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme Die Übernahme von Inhalten des Sachplans in die Nutzungsplanung erfolgt über den Erlass von Nutzungszonen im Bereich der Hafenanlage. Ein solcher erfolgt über eine Anpassung der Uferschutzplanung. Diese ist Sache der Gemeinde.</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Twann-Tüscherz	Generelle Bemerkungen	Die Gemeinde Twann-Tüscherz verzichtet darauf, zur Vernehmlassung Sachplan Seeverkehr eine Eingabe zu machen, da wir davon ausgehen, dass Twann-Tüscherz von den Änderungen/Anpassungen nicht direkt betroffen ist. Im Weiteren verweisen wir darauf, dass wir zum Sachplan Seeverkehr 2022 eine Stellungnahme abgegeben haben.		Kenntnisnahme Die Eingaben der Gemeinde Twann-Tüscherz im Rahmen der Umfrage von 2022 wurden in die Aktualisierung des Sachplans aufgenommen.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Schweizerischer Motorbootverband / Fédération Suisse Motonautique FSM	Generelle Bemerkungen	<p><i>Zentrale Forderungen aus der ausführlichen Stellungnahme vom 30.09.2023:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Zusammenfassend schlagen wir Ihnen eine grundlegende Überarbeitung der vorgeschlagenen Anpassungen vor, mit dem Fokus darauf, zunächst Anreize und Förderungsmassnahmen zu prüfen, bevor ganze Perimeter mit Verboten überzogen werden. Die zu revidierenden Bestimmungen sind sodann zu einer «echten» Mitwirkung freizugeben, zu deren alle Interessierten – politische Parteien, Umweltverbände, aber auch unser Verband – eingeladen werden. Klar muss auch sein, dass Plätze erst aufgehoben werden, wenn die neuen Plätze geplant und bewilligt sind.</li> <li>2. Das neue Kapitel auf S. 13 zur Besitzstandsgarantie ist zu einseitig ausgefallen. Die Besitzstandsgarantie bedeutet zwar keinen Dispens von der Baubewilligungspflicht, die Angaben im Berichtsteil und ebenso im Handbuch (S. 6) sind zu eng gefasst.</li> <li>3. Wir bitten als schweizerische Vertretung des motorisierten Wassersports zudem den Regierungsrat bzw. eine Vertretung mit dem oder der zuständigen Direktionsvorstehenden um ein persönliches Gespräch zur Darlegung unserer Argumente.</li> <li>4. Aus genannten Gründen sind sämtliche zusätzlichen Fahrverbote im ganzen Kanton in ihrer geplanten Form, namentlich die zu prüfenden neuen Fahrverbotszonen, nicht verhältnismässig. Daher lehnen wir diese gesamthaft ab.</li> </ol>		<p>Kenntnisnahme</p> <p>Erläuterung zu 1. Bei der laufenden Aktualisierung des Sachplans von 2013 handelt es sich um eine Aktualisierung und nicht um eine grundlegende Überarbeitung. Aus diesem Grund wurde auch keine öffentliche Mitwirkung durchgeführt. Es ist ein Planungsgrundsatz des Sachplans, die geltenden Kontingente für private Bootsliegeplätze nicht zu erhöhen. Die Schaffung von zusätzlichen Plätzen durch Übertrag von 'Kontingenten' setzt deshalb die Aufhebung einer entsprechenden Anzahl Anbindestellen in einer anderen Anlage voraus.</p> <p>Erläuterung zu 2. Das Thema Besitzstandsgarantie kann im Rahmen des Sachplans Seeverkehr nicht umfassend abgehandelt werden.</p> <p>Erläuterung zu 3. Persönliche Gespräche mit dem Regierungsrat sind im Rahmen der Aktualisierung des Sachplans nicht vorgesehen.</p> <p>Erläuterung zu 4. Der Erlass von Fahrverbotszonen erfolgt in einem separaten Verfahren und wird nicht über den Sachplan geregelt. Aus diesem Grund wird das neu eingeführte Objektblatt 5.13 wieder gestrichen. Das Thema wird im Bericht entsprechend ergänzt. Die Liste der Bereiche, in denen ein Fahrverbot geprüft wird, wird im Text belassen. Auf den Karten werden nur die bestehenden Fahrverbotszonen hinweisend dargestellt, die geplanten werden nicht dargestellt.</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Verein Netzwerk Bielersee	Generell Bericht Bieler- und Neuenburgersee	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Verein Netzwerk Bielersee begrüsst die Aktualisierung des Sachplans Seeverkehr.</li> <li>- Zur Aussage "Aktuell besteht auch kein überkommunaler oder regionaler Ansatz, um gemeindeübergreifende Projekte anzugehen." stellt sich die Frage, ob am Südufer analog zur Gebietskonferenz "Linkes Bielerseeufer" des Vereins seeland.biel/bienne eine Gebietskonferenz "Rechtes Bielerseeufer" eröffnet werden sollte.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Abstimmung auf neue Voraussetzungen durch den Sachplan Biodiversität und die Revitalisierungsplanung ist notwendig. Den gleichbleibenden Grundsatz, dass die Bootsanlegeplätze kontingentiert sind und bleiben, unterstützen wir voll und ganz.</li> <li>- Die Gebietskonferenzen wären ein Gefäss, um gemeindeübergreifende Projekte anzugehen.</li> </ul>	Kenntnisnahme Es wird auf die Aktivitäten des Vereins seeland.biel/bienne zum Thema "Entwicklungskonzept Seeufer" verwiesen. Angedacht sind regelmässige Austauschtreffen zu bestimmten Seethemen mit den jeweils betroffenen Gemeinden. Zusätzliche Gebietskonferenzen oder eine feste Arbeitsgruppe sind nicht geplant.
Verein Netzwerk Bielersee	Bericht Bieler- und Neuenburgersee Kap. Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Punkt "Kurs- und Lastschiffahrt" ist als Interesse so zu belassen</li> <li>- Die Ergänzung "Die flächigen Immissionsfolgen (Bsp. veränderter Schwebstoffhaushalt, Strömungsgeschwindigkeit) der konzessionierten Kursschiffahrt in Folge von Wellenschlag ist zu berücksichtigen." soll abgeändert als eigenständiger Punkt aufgelistet werden: "Die flächigen Immissionsfolgen der Motorboote in Folge von Wellenschlag sind zu berücksichtigen."</li> </ul>	Der Wellenschlag ist ein allgemeines Problem und entsteht nicht nur durch die Kurs- und Lastschiffahrt. Beispielsweise sind Wakesurf-Boote für massive Wellen, die trotz Uferabstand insbesondere in den Uferbereichen immer noch sehr problematisch sind, eine kritische Emissionsquelle.	Berücksichtigung
Verein Netzwerk Bielersee	Bericht Bieler- und Neuenburgersee Kap. Ausgangslage	Das Thema Fischerei ist zu differenzieren in Berufsfischerei und Angelfischerei.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Angelfischerei ist eher ein Thema zu "Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung"</li> <li>- Die Berufsfischerei hat wirtschaftliche Interessen, besitzt aber auch ein grosses Wissen zum Schutz des Sees als Ökosystem</li> </ul>	Berücksichtigung Es werden zwei separate Punkte "Berufsfischerei" und "Angelfischerei" aufgeführt.
Verein Netzwerk Bielersee	Bericht Bieler- und Neuenburgersee Kap. Ausgangslage	Bei den berücksichtigten Grundlagen des Kapitels 2.7 sind die Kantonalen Schutzgebiete und Schutzobjekte zu erwähnen.	Bei den Objektblättern sind die kantonalen Schutzgebiete und Schutzobjekte zwar erwähnt, fehlen aber hier als Grundlage.	Berücksichtigung Der Vorschlag wird aufgenommen, die kantonalen Naturschutzgebiete werden erwähnt.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Täuffelen-Gerolfingen	Bericht Bieler- und Neuenburgersee Kap. Umsetzung und Weiterentwicklung	Der Kanton ist aufgefordert, der Gemeinde eine mehrheitsfähige (Gemeindeversammlung) und realisierbare Lösung anzubieten und zudem insbesondere auch die Finanzierung sicherzustellen. Begründung: - Die durch die Gemeinde geleistete Seeuferplanung wurde über Jahre durch den Kanton blockiert und daher letztlich sistiert. - Die Gemeinde kann den erforderlichen Aufwand für Planung und Ausführung aus personellen und finanziellen Gründen nicht mehr leisten. - Die geforderte Planung soll angeblich durch übergeordnetes Recht ausgelöst werden. Die Entwicklung und Realisation einer mehrheitsfähigen Lösung wäre daher gegebenenfalls auch eine übergeordnete Aufgabe. Die Gemeinde ist bereit in dieser Planung eine unterstützende Rolle wahrzunehmen.	Die zusätzlich im Hagneckdelta geplante Erweiterung des Naturschutzgebietes mit Betretungsverbot und die strategische Planung zur Gewässerrevitalisierung, die unser Seeufer ebenfalls als Schwerpunkt nennen, schüren in der Bevölkerung grosse Ängste, den Seezugang mittelfristig ganz zu verlieren.	Kenntnisnahme Die Zuständigkeiten werden mit der Aktualisierung des Sachplans Seeverkehr nicht geändert. Die Planungshoheit insbesondere im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Uferschutzplanung nach SFG verbleibt bei der Gemeinde.
Verein Netzwerk Bielersee	Bericht Bieler- und Neuenburgersee Kap. Umsetzung und Weiterentwicklung	Unter 4.3.2 soll die Priorität präzisiert werden mit "Der Erlass neuer Fahrverbotszonen und Massnahmen zum Schutz wertvoller Lebensräume soll prioritär, in seinem Ausmass jedoch unter Berücksichtigung weiterer Nutzungsinteressen mit Augenmass, behandelt werden."	Gemäss Ausgangslage: In den Abklärungen anlässlich der Erarbeitung des Sachplans hat sich gezeigt, dass einige ökologisch wertvolle Lebensräume und Uferabschnitte durch die Freizeitnutzung zunehmend belastet sind bzw. ohne Gegenmassnahmen künftig noch mehr belastet würden. Allerdings sind die Fahrverbotszonen ausgewogen zu planen und so zu bemessen, dass Schutz- und Nutzungsinteressen nebeneinander Platz haben werden. Seennutzer sollen nach wie vor Zugang zum See haben, der See soll nach wie vor als Naherholungsgebiet nutzbar sein und es soll nicht zu einer Massierung der Seennutzer auf der restlichen Seefläche mit den entsprechenden Folgeerscheinungen kommen. Die Berufsfischerei als Produzent eines erstklassigen, nachhaltigen Produkts aus der Region muss auch künftig Platz haben für ihr traditionelles Gewerbe auf dem Bielersee.	Berücksichtigung Das Kapitel 4.3.2 wird überarbeitet. Das in der Mitwirkungsversion neu eingeführte Objektblatt 5.13 wird wieder gestrichen. Das Thema wird im Bericht entsprechend ergänzt. Die Liste der Bereiche, in denen ein Fahrverbot geprüft wird, wird im Text belassen. Auf den Karten werden nur die bestehenden Fahrverbotszonen hinweisend dargestellt, die geplanten werden nicht dargestellt.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
			Eine Schutz- und Nutzungsplanung könnte ziel-führend sein.	
Verein Netzwerk Bielersee	Bericht Bieler- und Neuenburgersee Kap. Umsetzung und Weiterentwicklung	Zu 4.3.3: Weitere Massnahme ist zu konkretisieren: Unter der Federführung des Regierungstatthalteramtes wird ein „Runder Tische Bielersee“, analog zur "Konferenz Thunersee", wo sich die verschiedenen Nutzer und Schützer des Sees regelmässig treffen, institutionalisiert. Dabei sollen Informationen ausgetauscht und Lösungen für vorhandene oder absehbare Konflikte besprochen werden.	Am Thunersee wurde diese Massnahme positiv aufgenommen. Am Bielersee gibt es bereits jährliche informelle Treffen für Seebenutzer. Aktuelle Beteiligte: Kantonspolizei / Seepolizei, Kanuclub Biel - Magglingen, Netzwerk Bielersee, RDB, BSG, Seeclub Biel, Seeclub Ligerz, VSMS (Verband Schweizerischer Motorboot- und Segelschulen), YCB, Fischereiinspektorat, Baspo, Société Nautique Etoile Bienne, Sunsetshop Nidau (Wakeboarder, Kiter, SUP), SV Seeländischer Fischereiverband, Bordeé du Tribord, Open Sailing Vingelz/Vigneules, SVSA Schifffahrt, Kanucenter Bielersee. Die Zusammensetzung dieser aktuellen losen Vereinigung ist nicht sacrosankt. Die Teilnehmenden legen jeweils die einladende Organisation für das nächste Treffen fest.	Kennisnahme Die vorgeschlagene Formulierung ist inhaltlich mit der Formulierung im Bericht identisch.
<b>Bericht Thuner- und Brienersee</b>				
Gemeinde Spiez	Generell Bericht Thuner- und Brienersee	Generelle Bemerkung: Die Notwendigkeit des Sachplanes als Solches und insbesondere dessen Anwendung und Auslegung für eine praxistaugliche, effiziente Umsetzung (in Nutzungsplanungen) sind zu überdenken.		Kenntnisnahme Es handelt sich vorliegend nur um eine Aktualisierung des Sachplans Seeverkehr. Eine grundlegende Überarbeitung ist nicht vorgesehen.
Gemeinde Spiez	Bericht Thuner- und Brienersee Kap. Einleitung	Zu 1.4.: Verbindlicher Teil (Kapitel) übersichtlicher im Dokument darstellen und besser abgrenzen zum erläuternden Teil.	Die "verbindlichen Kapitel" sind im Text eines Unterkapitels versteckt.	Kenntnisnahme Es handelt sich vorliegend nur um eine Aktualisierung des Sachplans Seeverkehr. Eine grundlegende Überarbeitung ist nicht vorgesehen.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Thun	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Einleitung	Kap. 1.2 Planungsgrundsätze: Anpassung Formulierung: «Die geltenden Kontingente für private Bootslegeplätze sollen in der Regel <u>in sensiblen Gebieten</u> nicht erhöht werden. Sie können aber innerhalb der jeweiligen Planungssperimeter verschoben werden. <u>Um der stetig wachsenden Nachfrage gerecht zu werden, ist eine Erhöhung der Kontingente für private Bootslegeplätze wo möglich und im Einklang mit den ökologischen Schutzinteressen in weniger sensiblen Gebieten zu prüfen.</u> ».		Kenntnisnahme Es handelt sich um eine Aktualisierung des Sachplans. Die Planungsgrundsätze des Sachplans von 2013 werden nicht angepasst. Eine Überprüfung erfolgt in der Gesamtüberarbeitung ab 2028.
Gemeinde Thun	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Einleitung	Kap 1.5 Planungssperimeter: Ergänzung im Text: «... sowie die schiffbaren Strecken <u>der Aare und der Schifffahrtskanäle in Interlaken und Thun.</u> »		Berücksichtigung
ERT Thun	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Ausgangslage	<u>Betreffend Regionale Richtplanung:</u> Die Flughöhe, auf welcher auf den Richtplan Landschaft eingegangen wird, ist für uns fragwürdig. Ebenso, weshalb nur auf den westlichen Teil des Thunersees eingegangen wird. Wir fordern, dass das Wort „westlich“ wieder entfernt wird, respektive der gesamte See beachtet wird. Auch das östliche Seeufer ist betroffen, obschon es andere Themenschwerpunkte sind.		Berücksichtigung Auf die Präzisierung "westlich" wird verzichtet.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
ERT Thun	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Ausgangslage	<p>Die Aufzählung der Massnahmenblätter aus dem Landschaftsrichtplan (ERT) auf Stufe Sachplan (Kanton) macht keinen Sinn. ... Wir empfehlen dringend, auf die Aufzählung der Massnahmenblätter zu verzichten und stattdessen zu erwähnen, dass der regionale Landschaftsrichtplan ERT in der Massnahmenliste G behördenverbindliche Massnahmen zu Gewässer festgelegt hat. Bei einer Nutzungsplanung gilt es, diese Massnahmen sowie die Landschaftsschutzgebiete (LRP 2020, S. 53) zu berücksichtigen.</p> <p>Zudem gibt es die Massnahme G7 in der aktuellen Version LRP 2020 nicht. Die Vision zum Modul Gewässer wird in Kapitel 10 erläutert. Dies muss im Sachplan angepasst werden.</p>		Berücksichtigung

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
ERT Thun	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Ausgangslage	<p><u>Kapitel 2.8.3</u> Das Kapitel 2.8.3 Aufhebung von Bootsanbindestellen ist zu überdenken. Neben der fehlenden Grundlage der ordnungsgemäss bewilligten Anbindeplätze seitens des Kantons, ist ein Enteignungsverfahren unverhältnismässig und für die Gemeinden nicht tragbar. Die entsprechende Formulierung im letzten Satz «In der Praxis wäre dies jedoch ein sehr schwieriger und langer Prozess (vgl. dazu das Handbuch für die Gemeinden).» widerspiegelt diese Tatsache. Auch die Umsetzung von Renaturierungsprojekten wird so zu umständlich. Wir fordern für die Gemeinden des ERT, die Prozesse möglichst schlank zu halten und die Gemeinden nicht zu sehr einzuschränken. Je mehr der Kanton die Gemeinden unterstützt, umso eher kommen diese ins Handeln.</p>	Allgemein möchte die Region, dass der Kanton die Planungsverfahren der Gemeinden und ihre Herausforderungen miteinbezieht und prüft, inwiefern alle Ebenen aufeinander abgestimmt sind, d.h. eine Interessenabwägung ist zwingend durchzuführen. Die enge Zusammenarbeit von Kanton, Region und den Gemeinden sehen wir als wertvoll die spätere Umsetzung, auch in der Phase der Anpassung des Sachplanes.	<p>Kenntnisnahme Es handelt sich vorliegend nur um eine Aktualisierung des Sachplans Seeverkehr. Eine grundlegende Überarbeitung mit einer Änderung der Zuständigkeiten ist nicht vorgesehen. Bezüglich Anpassungen von Nutzungsplanungen im Zusammenhang mit Uferrevitalisierungen wird darauf hingewiesen, dass diese ggf. im gemischt-geringfügigen Verfahren sind möglich.</p> <p>Sämtliche Bewilligungen/Konzessionen in Bezug auf den gesteigerten Gemeingebrauch / die Sondernutzung an öffentlichen Gewässern sind im Geoportal ersichtlich, die Daten werden mindestens einmal jährlich aktualisiert. Bei baupolizeilichen Fragen sind primär die Gemeinden angesprochen.</p> <p>Ein Anpassung des Handbuchs bezüglich der Möglichkeit, kleinräumige Anpassungen im gemischt - geringfügige Verfahren vorzunehmen, wird geprüft (nicht Teil der Anpassung des SP Seeverkehr).</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Sigriswil	Bericht Thuner- und Brienersee Kap. Ausgangslage	<p>2.8.4 Besitzstandgarantie: Da der Kanton für die bisher in seiner Planungshoheit liegenden Seeflächen keine Bestandespläne erarbeitet hat, wird die erstmalige Bestandesaufnahme durch die neu für die Planung zuständigen Gemeinden relativ aufwändig werden. Wünschenswert wäre hier:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- wenn der Kanton die erstmalige Bestandesaufnahme noch machen würde</li> <li>- oder sich finanziell an den erstmaligen Aufwänden beteiligen würde</li> <li>- wenn alle bestehenden Anlagen, welche vom Kanton eine Konzession haben - einen Besitzstand als baubewilligt genießen.</li> </ul>	<p>Hier besteht die Befürchtung, dass nicht für alle Bootsstationierungen eine formelle Baubewilligung vorliegt. Die Gemeinden werden nicht in der Lage sein, endlose Recherchen mit wenig Aussicht auf Erfolg betreiben zu können. Wenn Aufwand und Ertrag in keinem günstigen Verhältnis stehen sollten, dann werden Planungen im Bereich Bootsstationierung weiterhin nicht prioritär behandelt werden.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Erhebung der Bootsliegeplätze ist nicht Gegenstand des Sachplan Seeverkehr.</p> <p>Sämtliche Bewilligungen/Konzessionen in Bezug auf den gesteigerten Gemeingebrauch / die Sondernutzung an öffentlichen Gewässern sind im Geoportal ersichtlich, die Daten werden mindestens einmal jährlich aktualisiert. Bei baupolizeilichen Fragen sind primär die Gemeinden angesprochen.</p>
Gemeinde Spiez	Bericht Thuner- und Brienersee Kap. Ausgangslage	<p>Zu 2.4 (SP Biodiversität) und 2.5 (Revit.-Planung): Der Einbezug des SP Biodiversität und der strategischen Revitalisierungsplanung Seeufer ist zu konkretisieren.</p>	<p>Zu 2.4 und 2.5: Anhand der Texte in Kap. 2.4. und 2.5. ist nicht ersichtlich, wie diese Grundlagen beim Sachplan Seeverkehr einbezogen wurden. Konkrete Angaben wo und wie diese Grundlagen ihren Einfluss auf den SP Seeverkehr hatten wären wünschenswert. Auch kartographisch ist nichts dazu dargestellt.</p>	<p>Teilweise Berücksichtigung Die Sachplankarte Biodiversität und die strategische Revitalisierungsplanung werden nicht in der Karte Sachplan Seeverkehr dargestellt. Der Wortlaut der beiden Kapitel (2.4 und 2.5) wird im Zusammenhang mit der vorzunehmenden Interessensabwägung konkretisiert.</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Spiez	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Ausgangslage	<p>2.8.2 (kommunale Nutzungsplanung) und 2.8.4 (Besitzstandsgarantie):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Der Kanton sollte den Gemeinden einen kompletten Datensatz sämtlicher bewilligter und konzessionierter Bootsanbindestellen und deren Rechtsstatus liefern.</li> <li>- Fehlen die benötigten Dokumente / ordnungsgemässe Bewilligungen oder können diese kantonsintern nicht gefunden werden, sollte der Kanton, unter Einbezug der Gemeinden, die Rechtmässigkeit der bewilligten und konzessionierten Objekte (für welche eine Gebühr erhoben wird) pragmatisch wieder herzustellen.</li> <li>- gemischt-geringfügige Verfahren zum Erlass von Nutzungsplänen für kleinere, lokale Vorhaben sollen möglich sein.</li> </ul> <p>2.8.4 Besitzstandsgarantie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- der Umgang mit der Besitzstandsgarantie und deren aktuellen Situation ist zu überdenken.</li> <li>- pragmatische Übergangslösungen, die eine gewisse Veränderung im Bestand zulassen, sollen rasch erarbeitet werden (solange keine rechtskräftigen Nutzungspläne existieren).</li> </ul>		<p><b>Kenntnisnahme</b></p> <p>Die Erhebung der Bootsliegeplätze ist nicht Gegenstand des Sachplans Seeverkehr.</p> <p>Sämtliche Bewilligungen/Konzessionen in Bezug auf den gesteigerten Gemeingebrauch / die Sondernutzung an öffentlichen Gewässern sind im Geoportal ersichtlich, die Daten werden mindestens einmal jährlich aktualisiert. Bei baupolizeilichen Fragen sind primär die Gemeinden angesprochen.</p> <p>Die Karte "Bojen und Konzessionsobjekte Seeverkehr" des Amts für Grundstücke und Gebäude ist vorhanden (s. Geoportal Kanton Bern).</p> <p>Ein Anpassung des Handbuchs bezüglich der Möglichkeit, kleinräumige Anpassungen im gemischt - geringfügige Verfahren vorzunehmen, wird geprüft (nicht Teil der Anpassung des SP Seeverkehr).</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Thun	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Ausgangslage	<p>Kap. 2.6 Regionale Richtplanung: Zusätzlich ist hier ein Verweis auf das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK TOW III, 2023 anzubringen: Massnahme TOW.L-Ü.1 Seeufergebiet mit der Zielsetzung «Die Thunerseeufer sollen entsprechend der im Landschaftsrichtplan festgelegten prioritären Nutzungen (Erholung, Natur oder Kultur) gestaltet und in ein Gesamtprojekt „Naherholung am Wasser“ eingebunden werden.» sowie Bericht S. 47, 52 und 66</p> <p>Kap. 2.7 Nutzungs- und Schutzinteressen: Die Änderungen sind aus unserer Sicht i.O. Sind die Luftbilder der Schilfbestände 2022 als Planungsgrundlagen auch für die Gemeinden verfügbar?</p> <p>Kap 2.8 Rechtliche Aspekte: Die Änderungen sind aus unserer Sicht i.O.</p>		<p>Teilweise Berücksichtigung Kap 2.6: Es wird kein Verweis auf das Regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept gemacht, da nicht alle Richtpläne und Sachpläne erwähnt werden können. Der Antrag über die prioritären Nutzungen (TOW.L-Ü.1) wird durch das Aufführen des Landschaftsrichtplans berücksichtigt.</p> <p>Kap. 2.7: Schilfbestände sind Teil des Layers "Vorranggebiete Natur"</p>
Gemeinde Sigriswil	Bericht Thuner- und Brienzersee	<p>Farbcodierung entspricht nicht dem generellen Empfinden eines Ampel-Systems: grün = nichts erlaubt (normal wäre dieser Bereich rot) gelb = kleine Optimierungen möglich rot = auch neue Anlagen denkbar (normal wäre dieser Bereich grün)</p>	<p>Die Ampelfarben rot, grün und gelb haben fixe Bedeutungen. Die beim Sachplan Seeverkehr angewandte Farb-Logik widerspricht diesen diametral.</p>	<p>Kenntnisnahme Die Farbgebung im Sachplan Seeverkehr ist historisch bedingt. Aus Gründen der Konsistenz wird sie beibehalten. Grün steht für den Naturschutz, daher sind die Ausschlussbereiche grün.</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Spiez	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Regelungsinhalte	<p>Zu 3.2.3: Farbwahl der Uferbereiche überdenken, umdrehen.</p> <p>zu a) Ausschlussreiche: - der Kanton möge die bestehenden Anbindestellen ordnungsgemäss bewilligen und eine Nutzungsplanung erstellen. - kleine (untergeordnete) Veränderungen an einzelnen bestehenden Anbindestellen oder Verschiebungen müssen grundsätzlich möglich sein, insbesondere im Zusammenhang mit öffentlichen Interessen wie Revitalisierungsprojekten.</p> <p>zu b) Konsolidierungsbereiche: - der Kanton möge die bestehenden Anbindestellen ordnungsgemäss bewilligen und eine Nutzungsplanung erstellen. - Solange keine rechtskräftigen Nutzungsplanungen existieren, sind Übergangsregelungen zu definieren, welche einen Handlungsspielraum für kleinere Veränderungen garantieren. - gemischt-geringfügige Verfahren müssen möglich sein. Dies entsprechend der geringfügigen Auswirkungen von Vorhaben, der durchgeführten Interessensabwägung oder strategischen Zielsetzungen (wie der Revitalisierung).</p> <p>zu c) Prüfungsbereiche: - in den Prüfungsbereichen sollen auch neue Anbindestellen realisiert werden können, die nicht als Ersatz von Schutzinteresse betroffenen dienen. Eine gewisse Entwicklungsmöglichkeit / Handlungsspielraum der Gemeinden muss gewahrt bleiben.</p>		<p>Kenntnisnahme. Die Farbgebung im Sachplan Seeverkehr ist historisch bedingt. Aus Gründen der Konsistenz wird sie beibehalten. Grün steht für den Naturschutz, daher sind die Ausschlussbereiche grün.</p> <p>Ein Anpassung des Handbuchs bezüglich der Möglichkeit, kleinräumige Anpassungen im gemischt - geringfügige Verfahren vorzunehmen, wird geprüft (nicht Teil der Anpassung des SP Seeverkehr).</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Spiez	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Regelungsinhalte	Zu 3.2.4. Steuerung Anzahl Anbindestellen: - auch in Ausschlussbereichen sollten Nutzungsplanungen und kleine Veränderungen möglich sein. - eine moderate Zunahme der Anbindestellen gem. Bootsstationierungsrichtplan 1996 sollte weiterhin möglich sein. (Thunersee: Zunahme von ca. 3'450 auf 4'030 Anbindestellen)		Kenntnisnahme Unterhaltsarbeiten dürfen in Ausschlussbereichen an den bestehenden Anlegestellen durchgeführt werden (Besitzstandgarantie). Baubewilligungspflichtige Änderungen oder eine Nutzungsplanung sind aber nicht zulässig.  Eine moderate Zunahme der Anbindestellen ist in Prüfbereichen oder Konsolidierungsbereichen möglich. In diesen Bereichen können in begründbaren Fällen mehr Anbindestellen geschaffen werden.
Gemeinde Spiez	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Regelungsinhalte	Zu 3.2.5. Enteignungen: - Der Umgang mit Enteignungen ist nochmals zu überdenken und praxistaugliche und umsetzbare Lösungen sind zu suchen.	Zu 3.2.5. Enteignungen: - Wie in 2.8.3. beschrieben, würden Enteignungsverfahren in der Praxis jedoch einen sehr schwierigen und langen Prozess darstellen. Die Praxistauglichkeit wird deshalb hinterfragt. Wir erachten es nicht als Aufgabe der Gemeinde, solche aufwändigen Enteignungsverfahren auf dem Hoheitsgebiet des Kantons für diesen durchzuführen. Es sind andere, praxistauglichere und volkswirtschaftlich günstigere Lösungen als Enteignungen zu suchen. Für einvernehmliche Lösungen ist ein Handlungsspielraum der Gemeinden zwingend notwendig. Enteignungen sollten höchstens vereinzelt bei Grossprojekten (wie Uferwegprojekten) in Betracht gezogen werden, damit diese nicht durch einzelne Personen verhindert werden können und das öffentliche Interesse entsprechend umgesetzt werden kann.	Kenntnisnahme Die grundlegenden Mechanismen zur Anwendung des Sachplan Seeverkehr sind im Baugesetz bzw. durch das Bewilligungsverfahren definiert und können durch die Aktualisierung des Sachplanes nicht geändert werden.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Spiez	Bericht Thuner- und Brienzersee	Zu 3.3. Bootsverkehr: - Die Auswirkungen und Umsetzungsinhalte der neuen / zu prüfenden Fahrverbotszonen ist zu beschreiben, darzulegen.	Zu 3.3. Bootsverkehr: - Die konkreten Auswirkungen der Fahrverbotszonen sind im Bericht nicht erläutert. Zudem sind die genauen Ausdehnungen in der SP-Karte nicht ersichtlich (aufgrund Überlagerungen von anderen Linien). Sind von den Fahrverbotszonen bspw. auch SUP betroffen? Was dürfte man zukünftig noch und was nicht? Welche konkreten Überlegungen führen zur neuen Fahrverbotszone bei der öffentlichen Seewiese (Kanderdelta) und welche neuen Auswirkungen sind dadurch absehbar? Nebst dem Erlass neuer Verbote muss auch deren praxistaugliche Umsetzung und Kontrolle sichergestellt sein.	Kenntnisnahme Im Sachplan Seeverkehr werden die Fahrverbotszonen nicht geregelt, bzw. beschrieben. Die Fahrverbote sind nur hinweisend im Sachplan enthalten. Die zu prüfenden Bereiche Fahrverbotszonen sind im Bericht genannt. Sie werden jedoch nicht in diesem Instrument konkretisiert oder weiter bearbeitet.
Gemeinde Thun	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Regelungsinhalte	zu 3 Regelungsinhalte: Kap. 3.2.3 Regelung der Uferbereiche: a) Ausschlussbereiche: Die Änderungen sind aus unserer Sicht i.O. b) Konsolidierungsbereiche und c) Prüfungsbereiche: Die Änderungen sind aus unserer Sicht i.O. Kap. 3.2.5 Enteignung: Auf Enteignungen ist wo immer möglich zu verzichten. Kap. 3.3 Bootsverkehr: Massnahmen zum Schutz wertvoller Lebensräume sind zu prüfen. Dabei darf der Erlass von zusätzlichen Fahrverbotszonen das letzte aller Mittel sein und ist dementsprechend mit Zurückhaltung anzuwenden.		Kenntnisnahme

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
BLS Schifffahrt AG	Bericht Thuner- und Brienersee Kap. Umsetzung und Weiterentwicklung	<p>Hinweis und evtl. Aufnahme in den Bericht oder weiterführende Dokumente:</p> <p>Die konzessionierte Schifffahrt darf aufgrund allfälliger baulicher/operativer Massnahmen nicht beeinträchtigt werden. Die Einhaltung des Fahrplans muss jederzeit sichergestellt sein (Landemanöver, etc.). Es ist zudem auf die mit der konzessionierten Schifffahrt zusammenhängenden Immissionsfolgen aufmerksam zu machen (insb. Wellenschlag).</p>	<p>Verweis auf Art. 18m (EBG) Absatz 1b Eisenbahngesetz (SR 742.101) in Verbindung mit Artikel 16 der Schiffbauverordnung (SR 747.201.7)</p> <p>Der Artikel 16 in der Schiffbauverordnung verweist auf Artikel 18m des Eisenbahngesetzes, dieser bringt die Genehmigung Bauarbeiten/Projekten, die an das Bahnareal angrenzen (Art. 18m EBG) mit sich und wird auf die Anlagen der Schifffahrt übertragen.</p> <p>Dies bedeutet:</p> <p>Alle Eingriffe und Arbeiten in der Nähe des Areals der Schifffahrt bzw. der spezifisch dafür vorgesehen Anlagen unterliegen der Zustimmung durch die konzessionierte Schifffahrtbetreiberin.</p> <p>Davon betroffen sind Bau-, Abriss-, Umbau- und Renovationsprojekte an Gebäuden, Verlegung von Leitungen, Kabeln und Kanalisationen im See usw. mit oder ohne Plangenehmigungsverfahren.</p> <p>Sowohl mit als auch ohne Planaufgabe dürfen die Bauarbeiten erst nach der Zustimmung durch die konzessionierte Schifffahrtbetreiberin aufgenommen werden. Grund dafür ist die Betriebssicherheit.</p>	Kenntnisnahme

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Spiez	Bericht Thuner- und Brienersee Kap. Umsetzung und Weiterentwicklung	Zu 4.1. und 4.2: Die Umsetzung des Sachplans durch kommunale Nutzungsplanungen sowie die Praxistauglichkeit und Zweckmässigkeit des Sachplanes sind zu überdenken.	Zu 4.1. und 4.2: - Vgl. auch Rückmeldungen weiter vorne. - Die durch den Kanton verursachte, lückenhafte und den rechtlichen Anforderungen nicht genügenden Bewilligungshistorie soll nun durch die Gemeinden rechtlich berichtigt und legitimiert werden. Die Grundlagen zu den ordnungsgemäss bewilligten Anbindestellen (Bewilligungen/ Konzessionen des gesteigerten Gemeingebrauchs und Baubewilligungen) sind bei den Gemeinden nicht vorhanden und bei den kantonalen Stellen nur tlw. oder kaum auffindbar. Für diese Grundlagenbereinigung sehen wir den Kanton in der Verantwortung. Erst wenn die rechtlichen Grundlagen über bestehende Anbindestelle lückenlos vorhanden sind, könnte die Gemeinde ggf. einen Nutzungsplan erlassen. - Grundsätzlich wird die kartographische Darstellung der Anbindestellen geschätzt. Die Anbindestellen im Geoportal sind jedoch oft mit falscher Lage, mit falschem Bewilligungs-Bezug oder nicht korrekter Ausdehnung dargestellt. Dies führt in der Praxis tlw. zu Verwirrung und falschen Aussagen, bspw. bei einem Fachbericht des AGG selbst, im Zusammenhang mit einem Revitalisierungsprojekt.	Kenntnisnahme

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Spiez	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Umsetzung und Weiterentwicklung	<p>Zu 4.3: Aufträge kantonale Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- der aktuelle Bestand von Anbindestellen ist bzgl. Rechtskonformität &amp; Besitzstand zu überprüfen und wo Lücken bestehenden ist die Rechtskonformität der bestehenden Anlagen pragmatisch wieder herzustellen.</li> <li>- Die Erfassung &amp; Darstellung der bewilligten Anbindestellen (im Geoportal) ist zu bereinigen, resp. fehlerhafte Lage und Objektzuweisungen zu eliminieren.</li> </ul> <p>Zu 4.3.1: - Dass "gewisse Lücken bzgl. Lokalisierung Nutzungsart der bewilligten Anbindestellen bestehen" ist im Text der Ausgangslage zu belassen.</p> <p>Zu 4.3.2: - Darlegung der konkreten Auswirkungen der Fahrverbotszonen (betroffene Boote / Wassersportgeräte, etc.).</p> <p>Zu 4.3.3, Weitere Massnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ein "runder Tisch Thunersee", insbesondere unter Einbezug der Gemeinden, welche die Nutzungsplanungen umsetzen sollen, sollte vorgängig zur Überarbeitung / Genehmigung der Sachplanrevision einberufen werden.</li> </ul> <p>Zu 4.4.3, Weiterentwicklung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- der Bedarf zur Überarbeitung ist fallspezifisch unter Einbezug der Gemeinden zu überprüfen und die fixe Überarbeitung nach spätestens 8 Jahren ist zu hinterfragen.</li> <li>- Die Durchführung eines öffentlichen Mitwirkungsverfahrens ist prüfenswert.</li> </ul>	<p>Zu 4.3: Aufträge kantonale Stellen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Damit der Bestand bereinigt und sauber als Grundlage für kommunale Nutzungsplanungen verwendet werden kann. Vgl. auch Rückmeldungen weiter vorne.</li> <li>- Damit die auch die tägliche Arbeit (Nachschlagen der Objekte, Bewilligungen) effizient und zuverlässig ausgeführt werden kann.</li> </ul> <p>Zu 4.3.1: - Transparente Darlegung der bestehenden Lücken im kantonalen Datensatz. Wieso konnte der Datensatz in den letzten 10 Jahren noch nicht bereinigt werden?</p> <p>Zu 4.3.2: - Die konkreten Auswirkungen der neuen Fahrverbotszonen können nicht abgeschätzt werden.</p> <p>Zu 4.3.3: - Die Gemeinden sollen in der Nutzungsplan-Umsetzung unterstützt und ihre Bedürfnisse mit einbezogen werden. Aktuellen Problemen in der Anwendung (Praxis) und Umsetzung (Planung) des Sachplanes soll pragmatisch und zielorientiert begegnet werden. Langwierige, unnötige Verfahren sollen vermieden werden, damit die fachlichen Inhalte effizient und ressourcenschonend (für alle beteiligten Stellen) umgesetzt werden können.</p>	Kenntnisnahme Sämtliche Bewilligungen/Konzessionen in Bezug auf den gesteigerten Gemeindegebrauch / die Sondernutzung an öffentlichen Gewässern sind im Geoportal ersichtlich, die Daten werden mindestens einmal jährlich aktualisiert. Bei baupolizeilichen Fragen sind primär die Gemeinden angesprochen.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Spiez	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Umsetzung und Weiterentwicklung	Zu 4.4.3, Weiterentwicklung: - der Bedarf zur Überarbeitung ist fallspezifisch unter Einbezug der Gemeinden zu überprüfen und die fixe Überarbeitung nach spätestens 8 Jahren ist zu hinterfragen. - Die Durchführung eines öffentlichen Mitwirkungsverfahrens ist zu prüfen.	Zu 4.4.3, Weiterentwicklung: - falls nur untergeordneter Überarbeitungsbedarf besteht, da sich der Sachplan hauptsächlich auf die bestehende Bootsstationierung beschränkt und grössere Entwicklungsabsichten normalerweise eine lange Zeitdauer in Anspruch nehmen, könnte die aufzuwendende Zeit besser in die Unterstützung der Gemeinden zur Umsetzung (von Vorhaben am Seeufer) investiert werden. - Da durch die Bestimmungen und Anwendungen des Sachplans zahlreiche Private direkt betroffen sind (bzgl. bestehenden Anbindestellen, Besitzstandgarantie) ist deren Einbezug / Information zu empfehlen. Durch Rückmeldungen der Öffentlichkeit / von Direktbetroffenen können allfällige Probleme in der Umsetzung frühzeitig diskutiert werden und in eine praxisnahe Überarbeitung des Sachplanes einfließen. Zudem wird die Legitimation des Sachplanes gesteigert. Das Erlassen von immer weiteren behördenverbindlichen Sach- & Richtpläne wird kritisch hinterfragt, da sich die Umsetzung deren Inhalte dadurch stetig aufwändiger gestaltet (immer mehr Vorgaben, die eine grundeigentümerverbindlichen Umsetzung erschweren).	Kenntnisnahme Vorliegend handelt es sich um eine Aktualisierung des Sachplans Seeverkehr. Eine grundlegende Überarbeitung erfolgt frühestens ab 2028.
Gemeinde Thun	Bericht Thuner- und Brienzersee Kap. Umsetzung und Weiterentwicklung	zu 4 Umsetzung und Weiterentwicklung: Kap. 4.3.1 Georeferenzierte Erfassung und Nachführung der Anbindestellen: Das digitale à-jour-Halten der Anbindestellen begrüßen wir sehr. Die Übersicht über die Anbindestellen ist auch für die Gemeinden eine wichtige Grundlage. Ab wann wird diese Grundlage den Gemeinden digital zur Verfügung stehen? Kap. 4.3.2 Prüfung und Erlass neuer Fahrverbotszonen und Kap. 4.3.3 Weitere Massnahmen: Die Änderungen sind aus unserer Sicht i.O.		Kenntnisnahme 4.3.1. Die Übersicht zu den Anbindestellen findet sich im Geoportal.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Thun	Bericht Thuner- und Brienzersee Objektblätter	<p>OB 5.1: Der mittlere Absatz soll deshalb wie folgt umformuliert werden:  «Die Sanierung des Hafens Lachen ist abgeschlossen. Dabei wurden keine zusätzlichen Bootsplätze geschaffen oder Bootsanbindestellen verschoben. Weitere Überlegungen zu möglichen Erweiterungen des Hafens und der Bootsanbindestellen sollen im Rahmen der anstehenden Arealplanung Lachen erfolgen. Das Ziel einer Verlagerung von Bootsplätzen aus sensiblen Bereichen auf Thuner Gebiet in weniger sensible Bereiche soll primär durch ein Ersatzangebot innerhalb des Thuner Gemeindegebiets erreicht werden, aber durch gemeindeübergreifende Ersatzangebote zusätzlich unterstützt werden (vgl. auch Massnahme TOW.L-Ü.1 Seeufergebiet gemäss RGSK TOW III, 2023.)».</p> <p>Dritter Absatz: Die bestehende Fahrverbotszone vor dem Naturschutzgebiet Seeallmend ist gemäss Angaben der ANF mit 30-60 m Distanz zu nah am Ufer. Eine Erweiterung bis zum vorgelagerten Bojenfeld wäre nötig.</p> <p>Zielsetzungen: Umformulierung: Eine allfällige Ausweitung der Fahrverbotszone vor der Seeallmend ist zu prüfen.</p> <p>Prüfungsinhalt Umformulieren «Konzentration/ Ausbau der Bootsplätze im Lachenareal mit möglichst vollständigem Ersatz von andernorts aufzuhebenden Bootsplätzen; Dabei gilt: baubewilligte Bootsplätze werden ersetzt (Besitzstandgarantie).». Verlagerung ufernaher, vor Schilfgürtel befestigter Bojen im Gebiet ...»</p>		Berücksichtigung

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
ERT Thun	Generell Thunersee	Sachplan Karte: Die Farbwahl zur Kennzeichnung der drei Uferbereiche ist verwirrend. Grün wird dem Ausschussbereich zugeordnet, rot dem Prüfungsbereich. Es ist aber davon auszugehen, dass die meisten Menschen, wenn es um «erlaubt» und «nicht-erlaubt» geht, grün mit ja und rot mit nein assoziieren. Die gewählte Farbwahl kann entsprechend zu Fehlern führen.		Kenntnisnahme Die Farbgebung im Sachplan Seeverkehr ist historisch bedingt. Um konsistent zu bleiben wird die Farbgebung nicht angepasst. grün steht für den Naturschutz, daher sind die Ausschlussbereiche grün.
ERT Thun	Generell Thunersee	Was aus unserer Sicht im Sachplan fehlt, ist eine Grundlage zum aktuellen Bestand der Bootsanbindeplätze/Bojen, welche besonders für die Gemeinden von grosser Bedeutung ist. Diese Grundlage muss zwingend geschaffen werden. Da die Gewässer Hoheitsgebiete des Kantons sind, sehen wir die Verantwortung für eine entsprechende Grundlage bei diesem. Andernfalls müssten die Gemeinden finanziell unterstützt werden. Ebenfalls sollte das Thema «Besitzstandsgarantie» überdacht werden. Wir empfehlen, dass der Kanton mit den Gemeinden das Gespräch und nach pragmatischen Lösungsansätzen sucht, wie mit unbewilligten Bojenplätzen umgegangen werden soll. Eine Umzonung, respektive eine (Teil-)Revision im ordentlichen Verfahren sehen wir als unrealistisch. Das Verfahren kann schnell an der Haltung der Grundeigentümer scheitern mit dem Resultat, dass sich nichts verändern wird.		Kenntnisnahme Sämtliche Bewilligungen/Konzessionen in Bezug auf den gesteigerten Gemeingebrauch / die Sondernutzung an öffentlichen Gewässern sind im Geoportale ersichtlich, die Daten werden mindestens einmal jährlich aktualisiert. Bei baupolizeilichen Fragen sind primär die Gemeinden angesprochen.  Ein Anpassung des Handbuchs bezüglich der Möglichkeit, kleinräumige Anpassungen im gemischt - geringfügige Verfahren vorzunehmen, wird geprüft (nicht Teil der Anpassung des SP Seeverkehr).

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Thun	Karte Thunersee	<p>Signatur Bereich Schiffskanal/Ländte Der Verlauf der Signatur «Hafen und Werftanlage Kursschiffahrt» ist im Bereich Schifffahrtskanal Bahnhof Thun zu überprüfen (vgl. hellblauer Kreis).</p> <p>Signatur Bonstettenpark prüfen</p>		Berücksichtigung Der Hinweis Hafen und Werftanlagen Kursschiffahrt wird beidseitig im Schifffahrtskanal angepasst.
<b>Sachplankarte Bielersee</b>				
Gemeinde Täuffelen-Gerolfingen	Karte Bielersee	<p>Der Bereich des Flachmoores Nr. 2376 ist als Prüfbereich (rot) einzutragen. Begründung: Das Flachmoor ist offenbar Mitauslöser des Planungsvorhabens und daher unmittelbar mit diesem verbunden. Vor einer Schliessung des Seezugangs beim Unia-Hafen ist die Einstufung des Schilfbestandes am fraglichen Standort als «Flachmoor von nationaler Bedeutung» von unabhängiger Stelle zu überprüfen und der Schutzstatus zu belegen.</p> <p>Der Bereich zwischen Fischer-Hafen und Täuffeler-Hafen (bisher grün) ist ebenfalls als Prüfbereich (rot) einzutragen. Begründung: die bestehenden naturnahen Zugänge und Badeplätze sind bei einer Neugestaltung des Seeufers baurechtlich zu sichern, um damit der örtlichen Bevölkerung weiterhin ein naturnahes Baden abseits vom Bootsverkehr zu ermöglichen.</p>	<p>1. Für die Gemeinde besteht grundsätzlich kein Planungsbedarf. Die Notwendigkeit zur Erstellung eines neuen Planungsperrimeters soll offenbar aus der Notwendigkeit des Vollzugs der Flachmoorverordnung entstehen. Dies wird von der Gemeinde bestritten.</p> <p>2. Führt der Vollzug der Flachmoorverordnung zu einer Schliessung des Seezugangs, bedeutet dies nicht nur den Verlust einer naturnahen Freizeitmöglichkeit mit Seezugang für die Gemeindeglieder, sondern auch den Verlust von privaten Konzessionen für 2 Stege mit 32 Bootsanbindeplätzen und 5 Bojenplätzen. Die hinter dem Flachmoor liegenden Grundstücke, 2 davon Campings, verlieren dadurch ebenfalls ihren Seezugang.</p> <p>3. Die zusätzlich im Hagneckdelta geplante Erweiterung des Naturschutzgebietes mit Betretungsverbot und die strategische Planung zur Gewässerrevitalisierung, die unser Seeufer ebenfalls als Schwerpunkt nennen, schüren in der Bevölkerung grosse Ängste, den Seezugang mittelfristig ganz zu verlieren.</p> <p>4. Neben der Freizeitnutzung durch eine wachsende Bevölkerung ist der Seezugang auch für die 2 ortsansässigen Berufsfischer wichtig. In Gerolfingen ein Gewerbe mit langer Tradition.</p> <p>5. Zudem besteht ein historisches Erbe. Gerolfingen spielte im 16. Jahrhundert einige Zeit eine wichtige Rolle als Hafen, nicht nur um auf die St. Petersinsel zu gelangen, sondern auch für den Transport von Wein von der anderen Seeseite in Richtung Bern. Ein attraktiver Seezugang gehört zu Täuffelen-Gerolfingen.</p>	<p>Kenntnisnahme Der Vollzug der Flachmoorverordnung ist nicht Gegenstand des Sachplans Seeverkehr. Wird der sog. UNIA-Hafen aufgehoben, wünscht die Gemeinde zwingend einen gleichwertigen Ersatz. Mit dem Objektblatt 5.11 werden die Möglichkeiten für die Planung von Ersatzmassnahmen aufgezeigt. Eine Verlegung der Campingplätze dagegen kann nicht Gegenstand des Sachplans Seeverkehr sein. Eine solche kann nur über die Revision der kommunalen Uferschutzplanung nach SFG erfolgen.</p> <p>Die Überprüfung des Flachmoorperimeters ist nicht Gegenstand des Sachplans Seeverkehr.</p> <p>Die Biotopinventare des Bundes wurden für die Bezeichnung der "Vorranggebiete Natur" auf der Sachplankarte berücksichtigt. Auf den Objektblättern werden keine Inventarflächen, Schutzzonen u.dgl. aufgeführt.</p> <p>Der Uferabschnitt zwischen Berufsfischer und Hafen Täuffelen ist aufgrund seiner natürlichen Ausbildung als Ausschlussbereich bezeichnet. Durch den Ausschlussbereich werden bestehende naturnahe Badezugänge nicht tangiert. Eine baurechtliche Sicherung solcher Zugänge ist</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
			<p><b>Fazit:</b> Eine Schliessung des Seezugangs beim Unia-Hafen kommt für die Gemeinde nicht in Frage. Anderenfalls wäre auf dem Gemeindegebiet zwingend für eine anderweitige Attraktivierung des Seezugangs, insbesondere auch für das Baden im See, und für einen gleichwertigen Ersatz der Bojen- und Bootsanbindeplätze zu sorgen. Zudem liegen, bei einem Verlust des Seezugangs, die Campingplätze am falschen Ort. Daher müsste eine Verlegung der Campingplätze in die Planung miteinbezogen werden.</p>	<p>nicht möglich. Mit dem Sachplan Seeverkehr werden keine Betretverbote erlassen.</p>
Gemeinde Täuffelen-Gerolfingen	Karte Bielersee	Bei der Schnittstelle der Bereiche beim Seerain ist der rote Prüfbereich nach rechts zu erweitern, damit der bestehende öffentliche Badeplatz in die Planung einer möglichen Hafenanlage an diesem Standort einbezogen werden kann.		Berücksichtigung Der Prüfbereich im Bereich Seerain wird in der Sachplankarte nach rechts über die Parzelle Nr. 23 hin erweitert.
<b>Sachplankarte Brienersee</b>				
Gemeinde Brienz	Karte Brienersee	Wir beantragen, im Bereich der Schiffanlegestelle Wildbach den Konsolidierungsbereich um 30 Meter gegen Westen auszuweiten und den Ausschlussbereich entsprechend zu reduzieren.	Gemäss unserer Einschätzung liegt die bestehende Schiffanlegestelle Wildbach im Grenzbereich zwischen Ausschlussbereich und dem Konsolidierungsbereich. Da Interesse besteht, die bestehende Schiffanlage zu reaktivieren ist der Konsolidierungsbereich um 30 Meter auszuweiten und der Anschlussbereich entsprechend zu reduzieren. Für die Aktivierung der Anlegestelle sowie den späteren Unterhalt wird sich die Gemeinde an keinen Kosten beteiligen.	Berücksichtigung Der Konsolidierungsbereich wird geringfügig gegen Westen erweitert, so dass deutlich wird, dass sich die gesamte Schiffsanlegestelle innerhalb des Konsolidierungsbereiches befindet. Da es sich um eine sehr geringfügige Anpassung handelt, wird darauf verzichtet, die Änderung auf der Änderungskarte zu kennzeichnen.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Brienz	Karte Brienersee	Wir beantragen, die bestehende öffentliche Einwasserungsstelle für Boote in der Seestrasse mittelfristig zum Brunnenplatz beim Forsthaus verschieben zu können.	In der Seestrasse steht nur eine begrenzte Anzahl Parkplätze zur Verfügung. Auf dem Forstplatz im Brunnen bestehen Parkmöglichkeiten auch für Fahrzeuge mit Anhänger. Der Forstplatz im Brunnen liegt bereits im Konsolidierungsbereich und ist verkehrstechnisch gut erschlossen.	Kenntnisnahme Grundsätzlich ist es möglich, die Einwasserungsstelle im Konsolidierungsbereich im Rahmen einer Nutzungsplanung zu verschieben.
Gemeinde Brienz	Karte Brienersee	Wir beantragen, das touristische Angebot (Rundfahrten mit einem Elektroboot) der Sportbahnen Axalp-Windegg AG (SAW) in den Sachplan Seeverkehr aufzunehmen.	Die Sportbahnen Axalp Windegg AG (SAW) planen im oberen Brienerseebecken touristische Rundfahrten mit einem Elektroboot anzubieten. Das Boot soll im Dreieck zwischen den Steganlagen Ländte (Bootsplatz Gemeinde), Camping Aaregg und Hotel Giessbach verkehren. Hierzu wurden entsprechende Leistungsvereinbarungen mit den Eigentümern unterzeichnet.	Kenntnisnahme In der Karte des Sachplan Seeverkehrs werden die zum Zeitpunkt der Vernehmlassung bekannten Fahrstrassen von Kursschiffen als Hinweis dargestellt. Weitere touristische Angebote werden nicht in der Karte des Sachplan Seeverkehrs dargestellt.
Regionalkonferenz Oberland Ost	Karte Brienersee	Wir beantragen, im Bereich der Schiffanlegestelle Wildbach den Konsolidierungsbereich um 30 Meter gegen Westen auszuweiten und der Ausschlussbereich entsprechend zu reduzieren.	Gemäss unserer Einschätzung liegt die bestehende Schiffanlegestelle Wildbach im Grenzsbereich zwischen Ausschlussbereich und dem Konsolidierungsbereich. Da Interesse besteht, die bestehende Schiffanlegestelle zu reaktivieren ist der Konsolidierungsbereich um 30 Meter gegen Westen auszuweiten und der Ausschlussbereich entsprechend zu reduzieren.	Berücksichtigung Der Konsolidierungsbereich wird geringfügig gegen Westen erweitert, so dass deutlich wird, dass sich die gesamte Schiffsanlegestelle innerhalb des Konsolidierungsbereiches befindet. Da es sich um eine sehr geringfügige Anpassung handelt, wird darauf verzichtet, die Änderung auf der Änderungskarte zu kennzeichnen.
<b>Sachplankarte Thunersee</b>				
AG Balmholz	Karte Thunersee	Die AG Balmholz beantragt, in der Gemeinde Därligen am Thunersee den Konsolidierungsbereich (gelb) um 300 m seeaufwärts zu verlängern und entsprechend den Ausschlussbereich (grün) hier aufzuheben.	Die AG Balmholz klärt zurzeit ab, ob eine neue Verladeanlage für den im Steinbruch Balmholz abgebauten Hartschotter sowie eine Anbindestelle für das Transportschiff (Ledischiff) in Därligen realisiert werden könnte.	Berücksichtigung Für die Thematik Anbindestelle Transportschiff (Ledischiff) wurde ein neues Objektblatt (OB 5.12) erstellt. Daher wird der Standort Därligen in das OB 5.12 aufgenommen und ein Prüfbereich ausgetrennt.
BLS Schifffahrt AG	Karte Thunersee	Erweiterung der blauen Markierung als Hinweis auf den Hafen und die Kursschifffahrt rund um den Schifffahrtskanal angrenzend an den Bahnhof Thun	Die Anlegeplätze der BLS Schifffahrt reichen beidseits des Schifffahrtskanal bis zum Bahnhofplatz und sind somit mit dem Hinweis (Blau) Hafen und Werftanlagen Kursschifffahrt zu kennzeichnen.	Berücksichtigung Der Hinweis Hafen und Werftanlagen Kursschifffahrt wird beidseitig im Schifffahrtskanal angepasst.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
BLS Schifffahrt AG	Karte Thunersee	Streichung der Fahrstrassen der Kursschifffahrt zur Ländte Därligen (Gemeinde Därligen)	Die Ländte Därligen wird nicht mehr von der BLS Kursschifffahrt angesteuert. Das Objekt wurde im Rahmen der Ausgliederung der BLS Schifffahrt AG aus der BLS AG nicht übertragen und wird gegebenenfalls an Private veräussert oder rückgebaut. Das Bundesamt für Verkehr war in die Ausgliederung involviert und dies wurde genehmigt.	Berücksichtigung Die Fahrstrassen der Kursschifffahrt werden aktualisiert. Die Fahrstrassen nach/von Därligen werden weg fallen.
Gemeinde Sigriswil	Karte Thunersee	Der Uferbereich zwischen Gunten und Ralligen ist im Sachplan Seeverkehr grün eingefärbt (Ausschlussbereich). Der Uferbereich sollte jedoch bis und mit Stampbach gelb (als Konsolidierungsbereich) festgelegt werden, da es in diesem Uferbereich eine Reihe von bestehenden Bojen gibt. Zudem ist die gesamte Länge des Ufers befestigt (Ufermauer). Natürliche Abschnitte gibt es in diesem sehr steilen Bereich keine. Eine Renaturierung wird nicht möglich sein. Aufwertungen haben allenfalls im See selber zu erfolgen (sind geplant).	Bestehende Bojen und Anbindestellen zwischen Gunten und Stampbach sollten Besitzstand geniessen - aber im Rahmen der anstehenden Uferschutzplanung analysiert und allenfalls optimiert werden können. Im Ausschlussbereich sind solche Optimierungen nicht möglich.	Kenntnisnahme Der Konsolidierungsbereich wird in diesem Abschnitt nicht verlängert. Es sind Fischlaichgebiete vorhanden, welche erhalten werden sollen, trotz verbauter Ufer. Für die bewilligten und konzessionieren Anbindestellen gilt die Besitzstandgarantie, sie dürfen unterhalten werden.
Gemeinde Spiez	Karte Thunersee	generell, fürs ganze Gemeindegebiet: - Die fachliche Herleitung / Interessensabwägung der Unterteilung der Ufer in die 3 Bereiche ist darzulegen. - Die Lage-Abgrenzungen der verschiedenen Bereiche (Anfang und Ende) sind nachvollziehbar darzulegen.	Aufgrund fehlender Informationen kann die fachliche Zuteilung zu den einzelnen Uferbereichen weder nachvollzogen, noch kommentiert werden. Die exakte (parzellenscharfe) Lage und / oder die Kriterien der Unterteilung in die Uferbereichsgrenzen ist in der Karte nicht ersichtlich und nicht nachvollziehbar. Aus Erfahrung wird im Zweifelsfall (bei Grenzfällen), eher der ungünstigere Bereich berücksichtigt.	Kenntnisnahme Vorliegend handelt es sich um eine Aktualisierung des Sachplans. Anpassungen werden begründet, Bestehendes jedoch nicht. An der Spiezer Uferlinie werden keine Anpassungen der Ausschluss-, Konsolidierungs- und Prüfungsbereiche vorgenommen.  Es wird darauf hingewiesen, das die Auscheidung der drei Bereiche auf Stufe Sachplan nicht parzellenscharf ist.
Gemeinde Spiez	Karte Thunersee	Sichtbarkeit der Lage des Objektblattes 5.14 verbessern.	Aufgrund der überlappenden Darstellung ist die Ausdehnung des Bereichs des Objektblattes 5.14 nicht genau ersichtlich.	Berücksichtigung Das in der Mitwirkungsversion neu aufgenommene Objektblatt 5.14 wurde wieder gestrichen. Der Bericht wurde stattdessen mit Ausführungen zum Vorgehen bei Fahrverbotszonen ergänzt.
<b>Objektblätter Bieler- und Neuenburgersee</b>				

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Ligerz	5.10 Ligerz Chalch- ofenlanti und Lari- aulanti	Änderung im Beschrieb: Realisierung: Mittel- bis langfristig, abhän- gig von den Finanzierungsmöglichkeiten der Gemeinde.	Die Einwohnergemeinde Ligerz hat in den nächsten Jahren grosse Projekte, die realisiert werden müssen. Da muss auf die finanziellen Möglichkeiten der Gemeinde Rücksicht genom- men werden.	Kenntnisnahme Die Realisierungsfrist "mittel- bis langfris- tig" ist zu offen und deutet darauf hin, dass die Voraussetzungen für eine Reali- sierung noch nicht gegeben sind. Die jet- zige Formulierung "kurz- bis mittelfristig" lässt ausreichend Spielraum.
Gemeinde Täuffe- len-Gerolfingen	5.11 Täuffelen-Ge- rolfingen	Neben der Freizeitnutzung durch eine wachsende Bevölkerung ist der Seezu- gang auch für die 2 ortsansässigen Be- rufsfischer wichtig. In Gerolfingen ein Ge- werbe mit langer Tradition. Das Objektblatt für die Gemeinde Täuffelen-Gerolfingen ist entsprechend anzupassen.		Berücksichtigung Das Objektblatt wird angepasst.
IG Bootsplätze Täuffelen-Gerolfin- gen	5.11 Täuffelen-Ge- rolfingen	Die IG Bootsplätze Täuffelen-Gerolfingen verlangt die Beibehaltung des Status quo.  Alternativ wird folgendes beantragt: - Der Kanton erweitert die Planungszonen 5.11 auf den Strandabschnitt zwischen dem Fischerhafen Gerolfingen (Liegen- schaft Dasen) und der Badematte beim Bootshafen Täuffelen. - Der Kanton sucht in dem erweiterten Pla- nungsbereich einen neuen Ersatzstandort für die zu ersetzenden Bootsplätze vor dem «UNIA»-Camping im Ortsteil Gerolfin- gen. - Die Planungshoheit verbleibt bei der Ge- meinde Täuffelen.	- Die genaue Dimension des als Flachmoor na- tionaler Bedeutung ausgesonderten Gebietes in Mörigen und Gerolfingen ist nach unseren Er- kenntnissen nur kartografisch dokumentiert. Eine rechtlich verbindliche Definition des Ge- biets (z.B. als Servitut) und eine Ausscheidung im Grundbuch konnte nicht gefunden werden. Damit sind weder Ausdehnung noch die ge- naue Lage ausreichend definiert. - Die Kantone müssen für den Vollzug den ge- nauen Grenzverlauf festlegen. - Zwischen der Gemeindegrenze Täuffelen und dem landseitigen Teil des ausgeschiedenen Flachmoors in der Gemeinde Mörigen finden sich ein Streifen Kulturland und zwei Liegen- schaften. - Die letzte Überprüfung erfolgte 1996, nota bene vor 27 Jahren und ist daher zu überprü- fen.	Kenntnisnahme/teilweise Berücksichti- gung Die Festlegung des Flachmoorperimeters ist nicht Gegenstand des Sachplans See- verkehr.  Der Uferabschnitt zwischen Fischerhafen und Bootshafen weist eine hohe Natür- lichkeit auf und liegt deshalb gemäss Sachplan 2013 in einem Ausschlussge- biet. Er eignet sich deshalb nicht als Er- satzstandort für einen Hafen.  Das Objektblatt 5.11 weist zwei neue Prüfbereiche aus, welche für einen Ersatz von Bootsanbindeplätzen vorgesehen sind.
Verein Netzwerk Bielерsee	5.11 Täuffelen-Ge- rolfingen	Die Machbarkeit der Realisierung einer neuen Fahrverbotszone vor dem Naturufer soll prioritär, jedoch in seinem Ausmass unter Berücksichtigung weiterer Nutzungs- interessen mit Augenmass, behandelt werden.	Naturufer sollen grundsätzlich geschützt wer- den.	Kenntnisnahme Der Erlass von Fahrverbotszonen erfolgt in einem separaten Verfahren und wird nicht über den Sachplan geregelt.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Verein Netzwerk Bielersee	5.12 Vinelz Hafen	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Klammerbemerkung "(z.B. Hafen beim TCS-Camping Gampelen)" ist zu ersetzen mit "(z.B. einzelne Bojenplätze und Bojenfelder)"</li> <li>- Beim Prüfungsinhalt sind Naturschutz und Archäologie speziell zu erwähnen</li> <li>- Der Folgebedarf ist ebenfalls in die Prüfung einzubinden.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Die Umlagerung eines Grossteils der Bootsplätze von Gampelen am Neuenburgersee nach Vinelz erhöht den Nutzungsdruck auf den Bielersee</li> <li>- Bojenplätze und -felder aufzuheben und diese dagegen in der erweiterten Hafenanlage zu konzentrieren mindert den Nutzungsdruck in der Umgebung</li> <li>- Die Natur und insbesondere die Archäologie sind in diesem Gebiet ausserordentlich schützenswert</li> <li>- Die Parkplatzkapazität für die Hafenanlage scheint uns heute bereits ausgeschöpft</li> <li>- Die öffentliche Infrastruktur in Vinelz am Strand ist aktuell sehr bescheiden, ein wesentlicher Ausbau ist nicht anzustreben.</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>An der Koppelung der Erweiterungen die Aufhebung anderer Plätze wird festgehalten. Die vorgesehene Erweiterung der Hafenanlage kann nur mit der Umlagerung von Anbindestellen aus Gampelen realisiert werden. Die Klammerbemerkung ist indikativ.</p> <p>Archäologie und Naturschutz sowie Folgebedarf werden bei den Hinweisen genannt und fliessen über die Interessenabwägung in die Planung ein.</p>
Gemeinde Hagneck	5.13 Handlungsbedarf betr. neue Fahrverbotszonen	<p>Eine Erweiterung der Fahrverbotszone zum Ufer von 150m auf 300m würde deshalb eine wichtige sportliche und touristische Attraktion am südlichen Bielersee Ufer verunmöglichen. Auf der gegenüberliegenden Seite des Sees ist diese Sportart infolge Binnenschifffahrt zu gefährlich. Wir fordern deshalb, dass die bestehenden Vorschriften BSG als genügend eingestuft und diese umgesetzt werden. Eine Erweiterung der Fahrverbotszone auf 300m lehnen wir ab.</p> <p>Wir wehren uns aber entschieden dagegen, dass diese Zonen nun auf Kosten der Freizeitgestaltung der Bevölkerung erweitert werden sollen, obwohl sich Wasservögel, weitere Tiere und auch Pflanzen nachweislich wohl fühlen in den derzeitigen Naturschutzzonen. Die derzeit bestehenden Naturschutzzonen sollen nicht erweitert, sondern besser gepflegt und bewirtschaftet werden.</p>	<p>Das Gutachten der Vogelwarte kommt zum Schluss, dass sich «erstaunlicherweise» trotz Störanfälligkeit vermehrt seltene Wasservögel am Hagneck-Delta aufhalten. In der Studie wird sogar aufgezeigt, dass die Zahlen an dieser Stelle im See am Zunehmen sind. Dies, obwohl ebenfalls festgestellt wird, dass seeseitig beim Delta im Sommer immer wieder Boote ankern. Offensichtlich stören sich diese Wasservögel wenig bis überhaupt nicht an dieser Art Seeverkehr.</p> <p>Das Hagneck-Delta ist eine künstlich entstandene Insel, die aus abgelagertem Schwemmmaterial der Aare besteht. Seeseitig ankern einigen Bootsbesitzern gerne im seichten Wasser, um sich — vor der Binnenschifffahrt geschützt — zu erfrischen. An dieser Mündung der Aare ist das Wasser kühler und es stören weder Seegrass noch Entenflöhe.</p> <p>Entlang des südlichen Ufers des Bielersees führt auch die offizielle nationale Kanuroute Nr. 80, Erlach — Biel, welche von Stand-Up-Paddlern und Kanuten gerne genutzt wird. Diese müssen die geltenden Regeln der Binnenschifffahrt berücksichtigen, welche bestimmen, dass man zu Schilfgürteln mindestens 25 m Abstand wahren muss, und sich nur bis zu einem Uferabstand von 300 m ohne Schwimmweste bewegen darf.</p>	<p>Kenntnisnahme/teilweise Berücksichtigung</p> <p>Der Erlass von Fahrverbotszonen erfolgt in einem separaten Verfahren und wird nicht über den Sachplan geregelt. Aus diesem Grund wird das neu eingeführte Objektblatt 5.13 wieder gestrichen. Das Thema wird im Bericht entsprechend ergänzt. Die Liste der Bereiche, in denen ein Fahrverbot geprüft wird, wird im Text belassen. Auf den Karten werden nur die bestehenden Fahrverbotszonen hinweisend dargestellt, die geplanten werden nicht dargestellt.</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Mörigen	5.13 Handlungsbedarf betr. neue Fahrverbotszonen	<p>1. Die Gemeinde Mörigen lehnt den vorliegenden Entwurf und insbesondere die geplanten neuen Fahrverbotszonen in allen Punkten ab. Die Zonen gemäss Binnenschiffahrtsgesetz (BSG) - innere Uferzone 150 m, Uferzone 300 m sowie 25 m Minimalabstand zum Schilf - sind ausreichend.</p> <p>2. Die geplanten Massnahmen tangieren das See- und Flussufergesetz (SFG).</p> <p>3. Der Handlungsbedarf betreffend neue Fahrverbotszonen gemäss Objektblatt 5.13 ist nicht gegeben.</p> <p>4. Die Interessenabwägung ist einseitig auf den Naturschutz ausgerichtet, die Auswirkungen auf die Bedürfnisse der Bevölkerung sind nirgends thematisiert.</p> <p>5. Die bestehenden Naturschutzgebiete sollten nicht ausgeweitet werden, sondern vielmehr die aktuellen Massnahmen fertig umgesetzt und nachhaltig bewirtschaftet werden. Durch den Wegfall des Landschaftswerks ist ein noch grösseres Manko entstanden.</p> <p>6. Der See soll eine wichtige Erholungszone für Menschen bleiben! Der Seezugang soll überall wo möglich gewährleistet bleiben, wie dies mit dem Seeuferweg angedacht war.</p> <p>7. Die Mitwirkung zum Schutzplan ist auf alle Seenutzende sowie Interessenorganisationen auszudehnen und sollte sich nicht nur auf den aktuellen Ansprecherkreis beschränken.</p>	<p>Begründet wird die Anpassung des Sachplans und des Planungssperimeters mit der Notwendigkeit des Vollzugs der Flachmoorverordnung. Ohne diese Ausgangslage besteht für die Gemeinde kein Planungsbedarf.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Führt der Vollzug der Flachmoorverordnung zu einer Schliessung des Seezugangs, bedeutet dies den Verlust von privaten Konzessionen für Bootsanbindeplätze und Bojenplätze.</li> <li>• Die zusätzlich im Hagneckdelta geplante Erweiterung des Naturschutzgebietes mit Betretungsverbot und die strategische Planung zur Gewässerrevitalisierung, die unser Seeufer ebenfalls als Schwerpunkt nennt, schüren in der Bevölkerung grosse Ängste, den Seezugang mittelfristig ganz zu verlieren.</li> <li>• Der Gemeinde Mörigen ist der Naturschutz und die Biodiversität im Seeuferbereich wichtig und sie hat Massnahmen und Projekte bekanntlich bisher stets unterstützt. Andererseits wird die Ansicht vertreten, dass bei allem Schutzinteresse die Bedürfnisse der Bevölkerung nicht ausser Acht gelassen werden dürfen und die Uferbereiche den Menschen auch in Zukunft als Naherholungsgebiet zur Verfügung stehen müssen.</li> <li>• In ihrem Mitbericht äussert sich die Vogelwarte Sempach positiv zu den bisherigen Schutzmassnahmen und attestiert ein einvernehmliches Mit- und Nebeneinander zwischen Natur und Seenutzung. Fazit aus unserer Sicht, Fauna und Flora haben sich mit der aktuellen Situation arrangiert.</li> <li>• Die geplanten zusätzlichen Massnahmen sind aus Sicht von Mörigen unverhältnismässig und unnötig. Vielmehr sollten die bestehenden Schutzbereiche besser bewirtschaftet und gepflegt werden.</li> <li>• Im Falle einer Schliessung des Seezugangs ist zwingend für eine anderweitige Attraktivierung des Seezugangs, insbesondere auch für das Baden im See, und für einen gleichwertigen Ersatz der Bojen- und Bootsanbindeplätze zu sorgen.</li> <li>• Die Mitwirkung zum revidierten Schutzplan auf</li> </ul>	<p>Kenntnisnahme/teilweise Berücksichtigung</p> <p>Der Erlass von Fahrverbotszonen erfolgt in einem separaten Verfahren und wird nicht über den Sachplan geregelt. Aus diesem Grund wird das neu eingeführte Objektblatt 5.13 wieder gestrichen. Das Thema wird im Bericht entsprechend ergänzt. Die Liste der Bereiche, in denen ein Fahrverbot geprüft wird, wird im Text belassen. Auf den Karten werden nur die bestehenden Fahrverbotszonen hinweisend dargestellt, die geplanten werden nicht dargestellt.</p> <p>Der Sachplan Seeverkehr enthält keine Regelung des Seezugangs.</p> <p>Die Revision des Naturschutzgebietes Aaredelta Hagneck ist ein separates Verfahren. Es wurde eine öffentliche Mitwirkung durchgeführt.</p>

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
			<p>die betroffenen Gemeinden und die Schutzverbände zu beschränken widerspricht unserem Demokratieverständnis. Eine Erweiterung der Mitsprache auf weitere Kreise und auf die Öffentlichkeit würde die Transparenz und den Rückhalt späterer Massnahmen in der Bevölkerung erhöhen.</p>	

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Täuffelen-Gerolfingen	5.13 Handlungsbedarf betr. neue Fahrverbotszonen	Die Errichtung und Dimensionierung von Fahrverbotszonen ist nicht Gegenstand des Sachplans Seeverkehr, sondern der Revision der Schutzgebiete. Die Gemeinde ist mit den eingetragenen Perimetern nicht einverstanden. Die Gemeinde erachtet das BSG als ausreichend. Eine Erweiterung der Fahrverbotszonen würde eine unverhältnismässige zusätzliche Einschränkung der Freizeitnutzung des Sees als wichtiges Naherholungsgebiet bedeuten. Sie lehnt die Errichtung von zusätzlichen Fahrverbotszonen daher grundsätzlich ab. Zudem besteht ein historisches Erbe. Gerolfingen spielte im 16. Jahrhundert einige Zeit eine wichtige Rolle als Hafen, nicht nur um auf die St. Petersinsel zu gelangen, sondern auch für den Transport von Wein von der anderen Seeseite in Richtung Bern. Ein attraktiver Seezugang gehört zu Täuffelen-Gerolfingen.		Kenntnisnahme/teilweise Berücksichtigung Der Erlass von Fahrverbotszonen erfolgt in einem separaten Verfahren und wird nicht über den Sachplan geregelt. Aus diesem Grund wird das neu eingeführte Objektblatt 5.13 wieder gestrichen. Das Thema wird im Bericht entsprechend ergänzt. Die Liste der Bereiche, in denen ein Fahrverbot geprüft wird, wird im Text belassen. Auf den Karten werden nur die bestehenden Fahrverbotszonen hinweisend dargestellt, die geplanten werden nicht dargestellt.
IG Bootsplätze Täuffelen-Gerolfingen	5.13 Handlungsbedarf betr. neue Fahrverbotszonen	Die IG Bootsplätze Täuffelen-Gerolfingen ist überzeugt, dass die Bestimmungen für das Fahren in der Uferzone (Art. 53 Ziff. 1, 3 Binnenschiffverkehrsverordnung, BSV) wie bisher als Einschränkung genügen.		Kenntnisnahme/teilweise Berücksichtigung Der Erlass von Fahrverbotszonen erfolgt in einem separaten Verfahren und wird nicht über den Sachplan geregelt. Aus diesem Grund wird das neu eingeführte Objektblatt 5.13 wieder gestrichen. Das Thema wird im Bericht entsprechend ergänzt. Die Liste der Bereiche, in denen ein Fahrverbot geprüft wird, wird im Text belassen. Auf den Karten werden nur die bestehenden Fahrverbotszonen hinweisend dargestellt, die geplanten werden nicht dargestellt.
Gemeinde Ligerz	5.3 Ligerz: Gebiet „Wirtshauslände“	Das Objektblatt kann aufgehoben werden.	Der Ausbau ist abgeschlossen	Berücksichtigung Das Objektblatt wird aufgehoben.
Gemeinde Ligerz	5.4 Ligerz: Gebiet „Boome“	Dieses Objektblatt kann aufgehoben werden.	In der Boome wird kein Hafen gebaut. In der SFG-Planung wird weiter eine Zone für öffentliche Nutzung vorgesehen, jedoch mit erweiterter Nutzung und ohne Bootsplätze.	Berücksichtigung Das Objektblatt wird aufgehoben.

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Stadt Nidau	5.5 Biel – Nidau: Gebiet Seeufer Nidau / Zihl	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausgangslage (Abs. 1): Ersatzlos streichen.</li> <li>• Ausgangslage (Abs. 2): Als Absatz 1 beibehalten und wie folgt ergänzen: Dabei bleibt die Option bestehen, auch im Interesse der Entlastung des Zihlkanals im Bereich des Barkenhafens die Anbindestellen zu konzentrieren (bis zu 200 Anbindestellen unter Aufhebung von 123 Anbindestellen auf der Zihl).</li> <li>• Plan zum Objektblatt 5.5: Die Bezeichnung «Kanalsystem mit neuen Anbindestellen» ist nicht ersatzlos zu streichen, sondern durch die Bezeichnung «Konzentration der Anbindestellen» (allenfalls mit einem angepassten Perimeter) zu ersetzen.</li> <li>• Anderweitige Anpassungen des Objektblatts 5.5 des Sachplanentwurfs sind aus unserer Sicht nicht erforderlich.</li> </ul>	<p>Aus der in den Sachplanentwurf neu aufgenommenen «Ausgangslage» könnte zu Unrecht geschlossen werden, dass die für den Erlass der Nutzungsplanung zuständigen Behörden die Idee aufgegeben haben, den Barkenhafen zu vergrössern, dort annähernd 200 Bootsanbindestellen zu realisieren und im Gegenzug 123 Anbindestellen an der Zihl aufzuheben. Dies ist indessen nicht der Fall. Vielmehr müssen solche Szenarien aus der Sicht der Nidauer Planungsbehörde auch aufgrund des revidierten Sachplans umgesetzt werden können.</p> <p>Richtig ist dagegen, dass die Überbauung «Aalmatten» ohne Marina realisiert wurde und davon im revidierten Sachplan Seeverkehr abgesehen werden kann. Diese Ausführungen unter dem Stichwort «Ausgangslage» (Objektblatt 5.5., Ausgangslage, Abs. 3) im Sachplanentwurf sind deshalb zutreffend und können auch aus der Sicht der Nidauer Planungsbehörde beibehalten werden.</p> <p>Demgegenüber schlagen wir zum Sachplantext nebenstehende Anpassungen oder Neuformulierungen vor.</p>	Berücksichtigung
Verein Netzwerk Bielersee	5.7 Gampelen: Gebiet „Fanelbucht“	<p>Zielsetzung ist zu korrigieren:</p> <p>Von den 115 aufzuhebenden Anbindestellen soll ein Teil für Ersatzstandorte in der Gemeinde Gampelen und ein Teil in andere Gemeinden am Neuenburgersee (Kantone NE oder VD) umgelagert werden.</p>	<p>Die Umlagerung der 115 Plätze, resp. eines Teils davon, an Ersatzstandorte am Bielersee erachten wir als nicht erstrebenswert. Auch wenn damit die Kontingentierung auf dem Gesamttraum nicht überschritten wird, wird der Nutzungsdruck, bei einer entsprechenden Verlagerung, auf dem Bielersee erhöht.</p>	<p>Kenntnisnahme</p> <p>Eine Umlagerung von Anbindestellen auf andere Kantone ist mit dem Sachplan Seeverkehr nicht möglich. Eine Umlagerung auf den Bielersee ist auch nur soweit möglich, wie andere Prüfbereiche dies vorsehen. Der Standort Vinelz wird explizit erwähnt, weil die dort vorgesehene Erhöhung der Anzahl Anbindestellen (Objektblatt 5.12) nur durch Umlagerung von Anbindestellen aus Gampelen möglich ist.</p>
<b>Objektblätter Thuner- und Brienersee</b>				

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Spiez	5.14 Handlungsbedarf betr. neue Fahrverbotszonen	- Eindeutige Darstellung, Begründung und Interessensabwägung der Fahrverbotszone Seewiese (zwischen Kanderdelta und Deltapark) sind zu ergänzen.	- Es kann weder die Lage noch die fachliche Begründung der neuen Fahrverbotszone vor der öffentlichen Seewiese nachvollzogen werden (Einzig der Bereich der "Einfahrt ins Baggerloch" kann fachlich nachvollzogen werden.) - Wieso wird beim aktiven Kanderdelta (Naturschutzgebiet) keine Fahrverbotszone erlassen, sondern vor der Seewiese?	Kenntnisnahme/teilweise Berücksichtigung Der Erlass von Fahrverbotszonen erfolgt in einem separaten Verfahren und wird nicht über den Sachplan geregelt. Aus diesem Grund wird das neu eingeführte Objektblatt 5.14 wieder gestrichen. Das Thema wird im Bericht entsprechend ergänzt. Die Liste der Bereiche, in denen ein Fahrverbot geprüft wird, wird im Text belassen. Auf den Karten werden nur die bestehenden Fahrverbotszonen hinweisend dargestellt, die geplanten werden nicht dargestellt.
Gemeinde Sigriswil	5.2 Sigriswil: Gebiet „Herzogenacker“	Die Gemeinde Sigriswil, hält jedoch am Ausbau der Hafenanlage Herzogenacker fest. Allerdings werden möglicherweise eine Anzahl Bootsanbindestellen in den Hafen Merligen (Objektblatt 5.4) verlegt.	fehlendes Wort am Ende des Satzes + Richtigstellung.	Berücksichtigung
Gemeinde Sigriswil	5.3 Sigriswil: Gebiet Gunten	Im Jahr 2023 soll die Uferschutzplanung der Gemeinde Sigriswil überarbeitet werden. korrekt wäre: Ab 2023 soll die Uferschutzplanung der Gemeinde Sigriswil überarbeitet werden. Die Anbindestellen in Gunten sollen voraussichtlich von der geplanten Anlage in Herzogenacker (Objektblatt 5.2) nach Merligen (Objektblatt 5.4) verschoben werden, nicht vom Bereich im Objektblatt 5.3.	Die Uferschutzplanung wird nicht in einem Jahr möglich sein. Richtigstellung.	Berücksichtigung

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Sigriswil	5.4 Sigriswil: Gebiet Merligen	Neu sollen in der Hafenanlage max. 60 - 70 (bisher 54) zusätzliche Anbindestellen davon 3 Gästeplätze erstellt werden. Bau-fällige Bojenplätze des Wassersportvereins Merligen werden dabei in die beste-hende Hafenanlage verlegt und bereits vorhandene Anbindestellen sollen erneuert werden. Ausserdem soll das Vorhaben in Herzogenacker Gunten (OB 5.2) redimen-sioniert werden, da die Ressourcen der Gemeinde in den Ausbau der vorliegenden Hafenanlage Merligen fliessen. Die bishe-rige Anlegestelle des Ledischiffs der Sor-genAG, Merligen, soll neu dauerhaft beim Steinbruch Balmholz oder bei der geplan-ten Umladestation im Schifffahrtskanal (Bereich Lüscher, Interlaken) stationiert werden(bisher Abladestation Thun).		Kenntnisnahme Die Bootsplätze des Wassersportvereins Merligen werden nicht mehr in die vor-handene Hafenanlage verlegt. Diese wurde gemäss der Sorgen AG saniert und unterhalten. Daher wird die max. An-zahl neuer Plätze auf 60 belassen.
Gemeinde Sigriswil	5.4 Sigriswil: Gebiet Merligen	Ab 2023 wird die nächste Revision der Uferschutzplanung durchgeführt.	Uferschutzplanung in einem Jahr nicht möglich.	Berücksichtigung
Sorgen AG	5.4 Sigriswil: Gebiet Merligen	Ausgangslage Streichen des Satzes: Bau-fällige Bojen-plätze des Wassersportvereins Merligen werden dabei in die bestehende Hafenan-lage verlegt NEU: Bereits vorhandene Bojenplätze und Anbindestellen sollen erneuert werden können.  Prüfungsinhalt Streichen des Satzes: Prüfen der Ver-schiebung baufälliger Bojenplätze in den Hafen	Infolge zweier Defekten wurde das gesamte Bojenfeld im Frühling 2023 fachmännisch, voll-umfänglich und umfassend saniert. Deshalb sind jetzt alle Bojen wieder in einem sehr guten Zustand. Aus Kostengründen verfolgt der Was-sersportverein Merligen den Ersatz der Hafenan-lage Säge jetzt ohne Mole und will deshalb die Bojenplätze nicht mehr in die Hafenanlage integrieren. Zu einem späteren Zeitpunkt mit einer Mole wäre dies aber sicher machbar.	Berücksichtigung

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Unterseen	5.5 Unterseen: Gebiet Neuhaus	Im Zuge der Anpassung des geltenden Uferschutzplanes mit Regelung der Bootstationierung ist die im Plan zur Massnahme 5.5 eingetragene Fahrverbotszone nach Süden hin zu verlegen und zu reduzieren. Die Verlegung ist im angefügten Dokument dargestellt.	Der Gemeinderat von Unterseen weist mit allem Nachdruck darauf hin, dass der Bereich beim Schülerbad der einzige Zugang für Menschen zum See ist. Für die in den Sommermonaten sehr zahlreich anwesenden Menschen ist der verbleibende Zugang viel zu klein. Deshalb ist der violett dargestellte Schutzperimeter nach Süden hin zu verschieben damit bei der Umsetzung der Massnahme die Rechtslage klar ist. Es darf keine Situation geschaffen werden, deren Kontrolle bzw. Umsetzung bei der Bevölkerung zu Unverständnis führt. Im Übrigen zeigt sich der Gemeinderat mit den in roter Farbe dargestellten Anpassungen im Massnahmenblatt 5.5 einverstanden.	Kenntnisnahme Für die Flächen vor dem Naturschutzgebiet besteht bereits ein Fahrverbot. Die Prüfung und der allfällige Erlass neuer Fahrverbotszonen und/ oder anderer geeigneten Massnahmen zum Schutz wertvoller Lebensräume ist die Aufgabe der entsprechenden kantonalen Stellen. Die Prüfung der Fahrverbotszonene ist nicht Aufgabe des Sachplans Seeverkehr. Die Anliegen der Gemeinde werden in den entsprechenden Verfahren berücksichtigt.
Gemeinde Spiez	5.6 Spiez: Gebiet Faulensee	Zu Zielsetzungen: Richtwert 10 zusätzliche Anbindestellen. "max." ist zu streichen.	Entweder handelt es sich um einen Richtwert oder um einen Maximalwert. Ein maximaler Richtwert macht keinen Sinn. Da die Planung noch nicht durchgeführt wurde, handelt es sich um einen Richtwert. Die genaue Anzahl wird anhand der Planung (technische und finanzielle Machbarkeiten / Interessensabwägung) zu definieren sein. Es braucht Handlungsspielraum für die Planung.	Berücksichtigung

Absender	Bereich	Antrag / Bemerkung	Begründung Antragstellende	Art der Berücksichtigung
Gemeinde Spiez	5.7 Spiez: Gebiet „Gwattlischemoos – Kanderkies“	Objektblatt ist unter Einbezug der Direktbetroffenen zu inhaltlich überprüfen und zu überarbeiten, damit der Inhalt nachvollzogen werden kann und nicht zutreffende / falsche Textpassagen bereinigen werden.	<p>Text enthält teilweise falsche Aussagen und ist unpräzise formuliert. Objektblatt (Text und Planskizze) sind nicht nachvollziehbar. Verschiedenste Sachverhalte sind nicht nachvollziehbar. Zudem besitzen die in der Ausgangslage beschriebenen Vorhaben / Sachlagen unterschiedlichste Zeithorizonte und sind kaum miteinander zu koordinieren oder auf einander abzustimmen. Die erwähnten Aufwertungsprojekte möchten zeitnah umgesetzt werden und bräuchten jetzt konkrete Lösungen, während dem die grösseren Entwicklungen / Zielsetzungen als äusserst langfristig zu betrachten sind.</p> <p>Zudem erscheint die technische und finanzielle Machbarkeit der skizzierten Umplatzierungsvorhaben noch ungeklärt. Ob bei einer Projekt-Ausarbeitung sich immer noch die selben Standorten (gem. Objektblätter im Sachplan Seeverkehr) als realisierbare "Bestvarianten" herauskristalisieren, ist fraglich. Aufgrund weiterer Rahmenbedingungen und Restriktionen, wie bspw. Erschliessungsmöglichkeiten, technischen Rahmenbedingungen, Grundeigentum, etc. könnten in der weiteren Planung Killerkriterien auftreten, die diese Vorhaben verunmöglichen. Weiter ist in den Objektblätter tlw. eine ziemliche Vermischung von Vorhaben verschiedenster Flughöhen und Zeithorizonten vorhanden. Eine sinnvolle Koordination dieser Vorhaben herzustellen, welche ganz unterschiedliche Projektierungstiefen und Planungshorizonte aufweisen, scheint kaum möglich zu sein (bspw. Objektblatt 5.7.).</p>	Berücksichtigung Nach Rücksprache mit den Beteiligten wurde das Objektblatt überarbeitet.