



Sachplanung Seeverkehr

Sachplanbericht bernische Teile Bieler- und Neuenburgersee

Legende:

Text neu

~~Text löschen~~

Impressum

Herausgeberin

Direktion für Inneres und Justiz des Kantons Bern (DIJ)

Bestelladresse

Amt für Gemeinden und Raumordnung

Nydegasse 11/13

3011 Bern

Tel. 031 633 77 30

E-Mail: agr.info@be.ch

Internet

über <https://www.dij.be.ch>

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1	Auftrag.....	4
1.2	Planungsgrundsätze	4
1.3	Fokus des Sachplans	5
1.4	Verbindlichkeit des Sachplans	5
1.5	Planungsperimeter	5
1.6	Vorgehen.....	5
2.	Ausgangslage	6
2.1	Übersicht	6
2.2	Richtplan Bootsstationierung 1993	6
2.3	Vollzug See- und Flussufergesetz	7
2.4	Sachplan Biodiversität	8
2.5	Strategische Revitalisierungsplanung Seeufer	9
2.6	Regionale Richtplanung	9
2.7	Nutzungs- und Schutzinteressen	10
2.8	Rechtliche Aspekte	11
3.	Regelungsinhalte	13
3.1	Übersicht	13
3.2	Bootsstationierung	13
3.3	Bootsverkehr	16
4.	Umsetzung und Weiterentwicklung	16
4.1	Übersicht	16
4.2	Anweisungen und Empfehlungen an die Gemeinden.....	16
4.3	Aufträge an Aufgaben der kantonalen Stellen	17
4.4	Controlling und Aktualisierung	18
5.	Objektblätter (Prüfungsbereiche)	21
5.1	La Neuveville: Gebiet «Prapion»	23
5.2	La Neuveville: Gebiet «Marnin»	25
5.3	Ligerz: Gebiet «Wirtshausländer»	27
5.4	Ligerz: Gebiet «Boome»	28
5.5	Biel – Nidau: Gebiet «Seeufer Nidau / Zihl»	29
5.6	Port: Gebiet Nidau-Büren-Kanal	31
5.7	Gampelen: Gebiet «Fanelbucht»	33
5.8	Gampelen: Gebiet «Zihlbrücke»	35
5.9	Gals: Gebiet «Chalchhof»	37
5.10	Ligerz: «Chalchhofenlanti und Lariaulanti».....	38
5.11	Täuffelen-Gerolfingen	40
5.12	Vinelz: «Hafen»	42

1. Einleitung

1.1 Auftrag

Der «Richtplan Bootsstationierung für die bernischen Teile des Bieler- und Neuenburgersees» (in der Folge Richtplan Bootsstationierung 1993) wurde am 22. September 1993 vom Regierungsrat beschlossen. Die damalige Absicht, diesen in die Nutzungsplanung überzuführen, wurde nur in wenigen projektbezogenen Fällen umgesetzt. Mit einem vom Rechtsamt der **damaligen** kantonalen Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion am 21. Dezember 2007 gefällten Beschwerdeentscheid (RA/BVE Nr. 110/2007/68) kann dieser entgegen der bisher ausgeübten Anwendung nicht mehr als Grundlage für eine Bewilligung von Bootsanbindestellen verwendet werden, sondern es braucht dazu einen rechtskräftigen, grundeigentümergebundenen Nutzungsplan.

Damit die Gemeinden die notwendigen Planungsgrundlagen in Form einer Überbauungsordnung oder eines revidierten Uferschutzplans ausarbeiten können, erteilte der Regierungsrat dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) als zuständige Stelle der **damaligen** Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion (JGK) am 7. September 2011 den Auftrag, die geltenden Bootsstationierungsrichtpläne für die bernischen Teile des Bielersees und des Neuenburgersees sowie für den Thuner- und den Brienersee durch kantonale Sachpläne zu ersetzen (RRB 1516/2011).

Der Sachplan Seeverkehr 2013 wurde erarbeitet mit dem Ziel, den Gemeinden eine Grundlage bereitzustellen, damit diese die notwendigen Planungsgrundlagen für die Bewilligungen von Bootsinfrastrukturanlagen ausarbeiten können. Er löste die Richtpläne Bootsstationierung aus den 1990er Jahren ab und wurde 2013 in Kraft gesetzt. Parallel zur Erarbeitung der Sachpläne wurde die damalige JGK beauftragt, ein Handbuch zu erstellen, das den Gemeinden dazu dienen soll, die kantonalen Sachpläne in ihre Nutzungsplanungen zu überführen. Der Sachplan Seeverkehr hat einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren. Zwischenzeitlich geänderte Verhältnisse, etwa umgesetzte kommunale Planungen und Anpassungen an neue Grundlagen, führten dazu, dass der Sachplan Seeverkehr 2024 aktualisiert wurde. Die Grundzüge des Sachplans von 2013 bleiben unverändert.

~~Parallel zur Erarbeitung der Sachpläne hat die JGK ein Handbuch erstellt, das den Gemeinden dazu dienen soll, die kantonalen Sachpläne in ihre Nutzungsplanungen zu überführen. Weiter wurden die zuständigen Stellen der JGK, der Volkswirtschaftsdirektion (VOL), der Bau-, Verkehrs und Energiedirektion (BVE) und der Polizei- und Militärdirektion (POM) beauftragt~~

- ~~— die Inventardaten über Fischlaichplätze zu überprüfen und zu ergänzen,~~
- ~~— eine Machbarkeitsstudie über eine künftige georeferenzierte Datenbank «Seeverkehr» zu erstellen,~~
- ~~— zu prüfen, ob die Verordnung über die kantonalen See- und Flussverkehrsplanungskommissionen vom 23. Januar 1989 (BSG 701.52) und allenfalls weitere Rechtsgrundlagen angepasst werden müssen.~~

1.2 Planungsgrundsätze

Für die Aktualisierung der Planungsgrundlagen Seeverkehr sind gemäss Vortrag zum Regierungsratsbeschluss vom 7. September 2011 folgende Grundsätze massgebend:

- Die geltenden Kontingente für private Bootsliegplätze sollen in der Regel nicht erhöht werden. Sie können aber innerhalb der jeweiligen Planungssperimeter verschoben werden.
- Neben der Anzahl, der Verteilung und der Kapazitäten der Bootsliegplätze und Hafenanlagen ist der planerische Umgang mit neuen Sportarten und neuen Verkehrsmitteln und Anlagen auf den Seen soweit möglich und sinnvoll zu regeln.

- Den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes, der **Berufs- und der Angelfischerei**, der Kutschifffahrt, des Tourismus, des Wasserbaus, der Archäologie und den Freizeit- und Erholungsbedürfnissen der Bevölkerung ist Rechnung zu tragen.
- Vertreter dieser Interessen wie auch der betroffenen Planungsregionen bzw. Regionalkonferenzen sind einzubeziehen.
- Im Rahmen der Arbeiten ist zu regeln, wie und durch wen der Vollzug der Planungsgrundlagen künftig überprüft und gewährleistet wird (Controlling).

1.3 Fokus des Sachplans

Der kantonale Sachplan legt im Sinne von Art. 99 des kantonalen Baugesetzes¹ wichtige Rahmenbedingungen für den Seeverkehr und insbesondere die räumlichen Grundzüge der Bootsstationierung fest. Er berücksichtigt dabei die Nutzungs- und Schutzinteressen auf den Seen und an ihren Ufern.

Hinsichtlich dem Bootsverkehr und der Beanspruchung der Gewässer durch Sport- und Erholungsaktivitäten beschränkt sich der Sachplan in der aktuellen Fassung **auf die hinweisende Darstellung der bestehenden auf den Aspekt der Fahrverbotszonen** (vgl. Ausführungen im Kapitel 3.1).

1.4 Verbindlichkeit des Sachplans

Der Sachplan Seeverkehr ist für die Behörden des Kantons und der Gemeinden sowie für die Regionalkonferenzen bzw. für die mit der regionalen Planung betrauten Organisationen verbindlich. Dies gilt insbesondere für die Regelungen in der Sachplankarte sowie die **Kapitel** Teile 3 (Regelungsinhalt), 4 (Umsetzung und Weiterentwicklung) und 5 (Objektblätter) des Sachplanberichts, während die übrigen **Kapitel** des Sachplanberichts erläuternden Charakter haben.

1.5 Planungssperimeter

Der vorliegende Sachplan umfasst die bernischen Teile des Bieler- und des Neuenburgersees, den Zihlkanal zwischen dem Neuenburger- und Bielersee sowie den Nidau-Büren-Kanal zwischen dem Bielersee und der Schleuse Port und die Zihl.

1.6 Vorgehen

Die Erarbeitung des Sachplans Seeverkehr für die bernischen Teile des Bieler- und des Neuenburgersees 2013 erfolgte unter Beizug einer Begleitgruppe. In dieser waren die wesentlichen Interessen und die Trägerschaft der Regionalplanung (Planungsregion seeland.biel/bienne) vertreten.

Die zwischen dem 29. Mai und dem 16. August 2012 stattfindende Mitwirkung bot Organisationen, Privatpersonen, Firmen, Gemeinden, kantonalen Stellen und Nachbarkantonen eine erste Möglichkeit zur Stellungnahme. Diese Stellungnahmen wurden ausgewertet und sind bei der Überarbeitung des Sachplans und der Erarbeitung des Handbuchs eingeflossen (vgl. Mitwirkungsbericht vom 14. Dezember 2012).

Im Rahmen der 2. Konsultation vom 17. Dezember 2012 bis am 18. März 2013 hatten Gemeindebehörden, interessierte Organisationen und die betroffenen kantonalen Stellen Gelegenheit, zu den Ergebnissen der Mitwirkung, zum überarbeiteten Sachplan und zum Handbuch für die Gemeinden erneut Stellung

¹ Kantonales Baugesetz vom 9. Juni 1985, BauG, BSG 721.0

zu nehmen. Die Ergebnisse dieser 2. Konsultation und die daraus resultierenden Anpassungen sind, soweit es sich nicht um verwaltungsinterne Stellungnahmen handelt, im Bericht «Ergebnisse 2. Konsultation» vom 14. Juni 2013 zusammengestellt.

2. Ausgangslage

2.1 Übersicht

Grundlage für die Erarbeitung des Sachplanes bilden Abklärungen bzgl.:

- der Bootsstationierung (Verteilung der Anbindestellen, Umsetzung der im Richtplan Bootsstationierung 1993 definierten Regelungen und Massnahmen),
- der Uferschutzplanungen nach See- und Flussufergesetz (Inhalte, Massnahmen und Realisierungsstand),
- der Inhalte der relevanten regionalen (Richt-) Planungen,
- der im Sachplan zu berücksichtigenden Nutzungs- und Schutzinteressen,
- der für die Bootsstationierung relevanten rechtlichen Grundlagen.

Seit dem Erlass des Sachplans 2013 wurden neue Grundlagen geschaffen, welche bei der Aktualisierung berücksichtigt werden müssen. Es sind dies:

- der Sachplan Biodiversität (2019): Flachmoor-, Auen- und Moorlandschaftsverordnung
- die Ökomorphologische Kartierung der drei grossen Berner Seen (2019) bzw. die strategische Revitalisierungsplanung Seeufer
- das genaue digitale Geländemodell des Seegrundes (bathymetrische Aufnahmen zur Unterwassertopografie, 2020)

2.2 Richtplan Bootsstationierung 1993

2.2.1 Allgemeines

Ausgangspunkt der Aktualisierung der Planungsgrundlagen für den Seeverkehr bildet der Richtplan Bootsstationierung 1993. Gegenüber der 1985 erstmals beschlossenen Seeverkehrsplanung stützte sich dieser auf eine verbesserte Erhebung der bestehenden Anbindestellen. Er bezog die bisher nicht behandelten Anbindestellen im privaten Uferanstoß ein und berücksichtigte die 1985 in Kraft gesetzten kantonalen See- und Flussuferrichtpläne.

2.2.2 Regelungsinhalte

Mit dem Richtplan Bootsstationierung 1993 erfolgte in erster Linie eine eingehende und sehr detaillierte Behandlung der das Gewässer beanspruchenden Anbindestellen unter Ausschluss der landseitig angeordneten sog. Trockenplätze.

Der Richtplan Bootsstationierung 1993 umfasste:

- die standortgenaue Festlegung der Anbindestellen in denjenigen Uferabschnitten, in welchen diese auf die landseitige Ufernutzung abgestimmt waren,
- die bereichsweise Festlegung bestehender und vorgesehener Anbindestellen innerhalb sog. Gesamtplanungsbereiche, in welchen hinsichtlich der landseitigen Ufernutzung Abstimmungsbedarf bestand,
- die verbindliche Regelung der pro Uferabschnitt und Gemeinde maximal zulässigen Anbindestellen.

Im Sinne von Hinweisen bezeichnete der Richtplan Bootsstationierung 1993 auch jene Teile der Seen, für welche Fahrverbotszonen ausgeschieden oder auszuschneiden sind.

2.2.3 Massnahmenübersicht Bootsstationierung

Insgesamt sah der Richtplan Bootsstationierung 1993 eine minime Zunahme des Bootsplatzangebotes von rund 3'900 auf rund 4'200 Anbindestellen vor. Die festgelegten Massnahmen beschränkten sich im Wesentlichen auf die Bezeichnung:

- von Standorten, an welchen zusätzliche Anbindestellen durch den Bau neuer (Ligerz, Ipsach) bzw. den Ausbau bestehender Hafenanlagen (Biel, Täuffelen) vorgesehen war,
- von Uferabschnitten, in welchen Bedarf bestand für eine Verlagerung bestehender Anbindestellen (z.B. im Hinblick auf eine direkt am Ufer verlaufende Wegführung oder zur Wiederherstellung naturnaher Ufer),
- von Uferabschnitten, in welchen zusätzliche Bojen vorgesehen waren (Twann-Tüscherz).

2.2.4 Stand der Umsetzung

Auf Grundlage des Richtplans 1993 wurden der Ausbau des Kleinboothafens Biel und des Hafens Täuffelen, der Neubau des Hafens Ipsach sowie weitgehend die neuen Bojenplätze in Twann-Tüscherz realisiert. Auf der Grundlage des Sachplans 2013 wurden am Nidau-Büren-Kanal in Port und am Zihlkanal in Gals planungsrechtliche Grundlagen für neue Anlagen erlassen. Die Vorhaben wurden aber (noch) nicht umgesetzt.

Einige der geplanten Vorhaben konnten nicht umgesetzt werden. Dazu gehören:

- Der Neubau des Hafens in Ligerz, für dessen Realisierung die Verlegung der Bahnlinie in den Ligerztunnel Voraussetzung bildet. Dessen Planung wurde von der Gemeinde mittlerweile aufgegeben.
- Die Verlagerung der in geschützten Uferbereichen liegenden Anbindestellen in La Neuveville, Lüscherz und Täuffelen.
- Die Verlagerung von Anbindestellen aus der alten Zihl in eine neue Hafenanlage in Nidau.

Insgesamt wurden die im Richtplan Bootsstationierung 1993 zugeteilten Kontingente durch die Gemeinden weitgehend ausgeschöpft, in einzelnen Gemeinden sogar überschritten. Nicht ausgeschöpft wurden die Kontingente namentlich in Ligerz und in Täuffelen (infolge nicht realisierter Vorhaben).

2.3 Vollzug See- und Flussufergesetz

2.3.1 See- und Flussuferrichtplan

Basierend auf dem kantonalen Gesetz über die See- und Flussufer vom 6. Juni 1982 (SFG, BSG 704.1) erliess der Kanton Bern 1985 kantonale Seeuferrichtpläne. Als Anweisungen an die zur Erarbeitung von Uferschutzplänen verpflichteten Gemeinden enthalten diese Richtpläne Vorgaben bezüglich:

- der Ausscheidung von Uferschutzzonen im unüberbauten und Baubeschränkungen im überbauten Gebiet,
- der Ausscheidung von öffentlich zugänglichen Freiflächen für Erholung und Sport,
- der Linienführung eines durchgehenden Uferweges.

Gleichzeitig wurden darin Massnahmen zur Erhaltung und Wiederherstellung naturnaher Ufer definiert.

2.3.2 Uferschutzplanung im Sachplanperimeter

Heute liegen für die meisten Uferabschnitte des Bieler- und Neuenburgersees sowie des Nidau-Büren-Kanals genehmigte Uferschutzpläne vor. In den teilweise nach 1993 – d.h. nach der Inkraftsetzung des Richtplans Bootsstationierung – erarbeiteten Planungen weicht die Linienführung des Uferweges in diversen Gemeinden gegenüber der im See- und Flussuferrichtplan festgehaltenen Linienführung ab. Zudem bewirken die geltenden Uferschutzpläne in einer Vielzahl von Uferabschnitten den Schutz des ans Ufer anstossenden Geländes. Damit ergeben sich gegenüber dem Richtplan Bootsstationierung 1993 veränderte Voraussetzungen. Namentlich gibt es Uferabschnitte, in welchen:

- auf eine im Zusammenhang mit der Linienführung des Uferweges vorgesehene Verlagerung von Anbindestellen verzichtet werden kann,
- die Realisierung neuer Anbindestellen infolge der heute geltenden Baubeschränkungen nicht mehr möglich ist.

2.3.3 Fazit

Mit den auf der Grundlage des SFG realisierten Uferschutzplanungen konnte in den ~~letzten~~ Jahren **vor 2013** eine weitgehende Klärung der bezüglich der Bootsstationierung bestehenden uferseitigen Voraussetzungen herbeigeführt werden. Im neuen Sachplan sind jene Uferabschnitte besonders zu berücksichtigen, für welche:

- die Umsetzung der Uferschutzplanung eine Konzentration der bestehenden Anbindestellen bedingt,
- eine Umnutzung des Ufergebietes vorgesehen ist, wodurch im Hinblick auf die Realisierung neuer bzw. Verlagerung bestehender Anbindestellen eine veränderte Ausgangslage entsteht.

2.4 Sachplan Biodiversität

Im Jahr 2019 wurde der Sachplan Biodiversität durch den Regierungsrat des Kantons Bern genehmigt.

Der Sachplan ist in eine Gesamtstrategie eingebettet. Er zeigt auf, wer – bezüglich Biodiversität – welche gesetzlichen Aufgaben hat und wie diese gemeinsam angepackt werden müssen. Den grössten Mehrwert bringt die erstmalige, gesamtantonale Gesamtschau aller biodiversitätsrelevanten Aktivitäten und Flächen. Gleichzeitig sollen Pendenzen beim Vollzug der Bundesinventare erledigt werden. Für alle fünf Bundesinventare werden die Umsetzungssperimeter behördenverbindlich festgesetzt. Das Gleiche gilt für die Ausscheidung der überregionalen und regionalen Wildtierkorridore.

Im Zusammenhang mit dem Sachplan Seeverkehr sind insbesondere nachstehende Aspekte aus dem Sachplan Biodiversität relevant:

- Schützenswerte Lebensräume am und im Gewässer
- Schützenswerte Arten auf, am und im Gewässer
- Natur- und Wildschutzgebiete, z.B. Auengebiete, Wildtierkorridore
- Gewässerqualität

Der Sachplan Biodiversität äussert sich, insbesondere in seinen Massnahmen, implizit oder explizit zum erforderlichen Schutz von Lebensräumen und Arten an, am und im Gewässer. Unmittelbar wirkt sich der Sachplan Biodiversität bspw. auf die Ausscheidung der Ausschlussbereiche im Sachplan Seeverkehr aus. Im Rahmen einer umfassenden Abwägung sind die unterschiedlichen Interessen von Schutz und öffentlicher Nutzung im Sinne der See- und Flussufergesetzgebung zu gewichten und einander gegenüberzustellen.

2.5 Strategische Revitalisierungsplanung Seeufer

Im Jahr 2011 wurde das Schweizerische Gewässerschutzrecht revidiert. Die Renaturierung von Flüssen und Seen ist seither im Gewässerschutzgesetz (GSchG) und in der Gewässerschutzverordnung (GSchV) verankert. Die Kantone sind verpflichtet, für die Revitalisierung von Gewässern zu sorgen und dabei den Nutzen für Natur und Landschaft sowie die wirtschaftlichen Auswirkungen zu berücksichtigen (GSchG Art. 38a).

Die Kantone erarbeiten die für die Revitalisierungsplanung notwendigen Grundlagen, welche Angaben zum ökomorphologischen Zustand der Gewässer, zu Anlagen im Gewässerraum und zum ökologischen Potenzial sowie zur landschaftlichen Bedeutung der Gewässer enthalten (Art. 41d Abs. 1 GSchV). Gestützt auf diese Grundlagen legen die Kantone für einen Zeitraum von 20 Jahren die zu revitalisierenden Gewässerabschnitte, die Art der Revitalisierungsmassnahmen und die Umsetzungsfristen fest. Dabei priorisieren sie Revitalisierungen, deren Nutzen

- a) für die Natur und die Landschaft gross ist;
- b) im Verhältnis zum voraussichtlichen Aufwand gross ist;
- c) durch das Zusammenwirken mit anderen Massnahmen zum Schutz der Gewässer und zum Schutz vor Hochwasser vergrössert wird (Art. 41d Abs. 2 GSchV).

Die strategische Planung zur Revitalisierung der Seeufer wurde durch den Kanton Bern per 31. Dezember 2022 abgeschlossen und durch das Bundesamt für Umwelt (BAFU) genehmigt. Die strategische Planung dient als Grundlage einerseits für die Subventionierung von Revitalisierungsprojekten durch den Bund und andererseits bei Planungen im Ufer- und Flachwasserbereich. Im Rahmen der Ausarbeitung von Revitalisierungsprojekten sind die unterschiedlichen Interessen von Schutz und öffentlicher Nutzung im Sinne der See- und Flussufergesetzgebung zu gewichten und einander gegenüberzustellen.

2.6 Regionale Richtplanung

~~Die Seefläche bzw. die Anlagen und die raumwirksamen Prozesse und Nutzungen auf der Seefläche sind bei den meisten regionalen Richtplanungen ausgeklammert, da die Seeflächen nicht in das Hoheitsgebiet der Gemeinden fallen. Eine Ausnahme ist der neue Richtplan «Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Biel – Seeland 2012», der zu den Gewässern insbesondere folgende Regelungen enthält:~~

- ~~— Ausscheidung von Vorranggebieten Natur und Landschaft im Uferbereich (inkl. Massnahmenblatt C5)~~
- ~~— Erarbeitung eines Nutzungs- und Gestaltungskonzept für die Seeufer inkl. Bestimmung von Schwerpunkten für Erholungsanlagen und Renaturierungsbereiche (Massnahmenblatt C2)~~
- ~~— Erarbeitung eines Nutzungs- und Gestaltungskonzepts für die Flussufer (Massnahmenblatt C3)~~

Das RGSK Biel-Seeland (2021) und das Agglomerationsprogramm Biel/Lyss (AP4, 2021) enthalten aufeinander abgestimmte Massnahmen zum Schutz der Seeufer am Bieler – und Neuenburgersee. Ziel der Massnahmen ist die Erhaltung und Förderung der grossen Natur- und Landschaftswerte sowie die Stärkung und Lenkung der Erholungsnutzung. In den beiden Instrumenten sind für den Bieler – und Neuenburgersee die folgenden Massnahmen verankert:

- Landschaftsschutzgebiete A und B entlang der Seeufer (RKSK, Massnahmenblatt Landschaftsschutzgebiet L-Schu. 1)
- Gestalterische und ökologische Aufwertung der Seeufergebiet (AP4 Massnahmenblatt Seeufergebiet Agglomeration L-Ü.1 und RGSK Massnahmenblatt Seeufergebiet übrige Region L-Ü.2)
- Aufwertung der landschaftsprägenden Grünräume und Flussufer (AP4 Massnahmenblatt landschaftliche Aufwertung Agglomeration L-Ü3)
- Schaffen von attraktiven Freiräumen in der Agglomeration (AP4 Massnahmenblatt Freiraumnetz Agglomeration Biel/Lyss L-Ü4)

- Erhaltung und Förderung der ökologischen Vielfalt (RGSK, Massnahmenblatt ökologische Landschaftsentwicklung L-Ü6)
- Erhaltung und Förderung der siedlungsprägenden Grünräume und Vernetzung (AP4, Massnahmenblatt L-Gr.1)

Parallel zur Aktualisierung des Sachplans Seeverkehr erarbeitet die Region seeland.biel/bienne gestützt auf das RGSK zurzeit ein Entwicklungskonzept Seeufer für den Bieler- und den Neuenburgersee (L-Ü.1 und L-Ü.2). Dieses Konzept steht im Zusammenhang mit der strategischen Revitalisierungsplanung Seeufer, welche durch den Kanton erarbeitet wurde. Die Ergebnisse dieses Konzeptes sind bei der Umsetzung der Massnahmen aus dem Sachplan Seeverkehr zu berücksichtigen.

~~Der Richtplan und~~ Die Inhalte der Richtplankarte von RGSK und AP wurden bei der Ausarbeitung des Sachplans berücksichtigt, so z.B. bei der Aufteilung der Ufer in die drei Kategorien «Ausschlussbereiche», «Konsolidierungsbereiche» und «Prüfungsbereiche» (vgl. Kap. 3.2) und bei der Formulierung der Objektblätter (vgl. Kapitel 5). ~~und bei der Ausscheidung der zu prüfenden Erweiterungen von Fahrverbotszonen (vgl. Kap. 4.3).~~ Im Rahmen der Weiterentwicklung des Sachplans werden auch die Ergebnisse der künftigen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte für die See- bzw. Flusssufer gemäss den Massnahmenblättern C2 und C3 einfließen können.

2.7 Nutzungs- und Schutzinteressen

Nebst der Klärung der Ausgangslage bilden für die Regelungen im Sachplan die Erfassung und Lokalisierung folgender Interessen eine wichtige Grundlage:

- Bedürfnisse des Tourismus,
- Freizeit- und Erholungsbedürfnisse der Bevölkerung,
- Kurs- und Lastschiffahrt,
- Die flächigen Immissionsfolgen (Bsp. veränderter Schwebstoffhaushalt, Strömungsgeschwindigkeit der Motorboote und der konzessionierten Kursschiffahrt in Folge von Wellenschlag),
- Berufsfischerei / Fischlaichgebiete,
- Angelfischerei,
- Natur- und Landschaftsschutz,
- Schutz der Zug- und Wasservögel,
- Erhaltung von Ortsbildern / Denkmalschutz,
- Schonung archäologischer Schutzgebiete und Fundstellen gemäss aktuellem Inventar (insb. Fundstellen des Unesco-Welterbes «Pfahlbauten»),
- Schwemmholzentorgung und weitere Nutzungen von öffentlichem Interesse.

Als Grundlage für die räumliche Zuordnung der Interessen von Natur- und Landschaftsschutz wurden berücksichtigt:

- die Biotopinventare des Bundes,
- das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN),
- das Bundesinventar der Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung,
- die kantonalen Naturschutzgebiete,
- die Biotopinventare des Kantons,
- die in der Bodenoberflächenkarte der amtlichen Vermessung erfassten Schilfbestände. Zusätzlich hat das AGR 2022 die Schilfbestände aufgrund aktueller Luftbilder digital erfasst,
- die regionalen Landschafts- und Wildschutzgebiete.

Ebenfalls berücksichtigt wurden:

- die in Karten des Fischereiinspektorates erfassten Fischlaichgebiete im Bielersee,

- das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) und das kantonale Bauinventar,
- die archäologischen Schutzgebiete,
- die Fahrstrassen und wichtige Anlagen der Kursschiffahrt,
- die Anlege- bzw. Umschlagplätze für den Schwemmholztransport.

Als weitere Grundlage, welche es seit dem Erlass des Sachplans Seeverkehr 2013 neu zu berücksichtigen gilt, dient das genaue digitale Geländemodell des Seegrundes (bathymetrische Aufnahmen zur Unterwassertopografie).

2.8 Rechtliche Aspekte

2.8.1 Wichtigste Rechtsgrundlagen

a) Schifffahrtsrecht

Primäre Grundlage für die Regelung des Seeverkehrs und für die Erarbeitung der dafür erforderlichen Planungsgrundlagen bilden im Kanton Bern das Gesetz über die Schifffahrt und die Besteuerung der Schiffe vom 19. Februar 1990 (Schifffahrtsgesetz, BSG 767.1) sowie die Verordnung über die Erhebung von Abgaben bei gesteigertem Gemeingebrauch oder Sondernutzung von öffentlichen Gewässern (AGSGV, Art. 3, 8 und 27). Ersteres ermächtigt den Grossen Rat – soweit das öffentliche Interesse dies erfordert – zur Beschränkung der Schifffahrt und zur Anordnung von Verkehrsbeschränkungen (Art. 2). Es regelt den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung der Gewässer durch Einrichtungen der Schifffahrt und des Wassersports (Art. 8) sowie die Erteilung von Verankerungsbewilligungen oder Schiffsliegplätzen (Art. 10 f).

b) Rechtsgrundlagen des Bundes

Der Sachplan Seeverkehr hat aber Querschnittsaufgaben zu erfüllen, die sich darüber hinaus noch auf eine Vielzahl anderer Rechtsgrundlagen abstützen. Dabei bezweckt der Sachplan vorab, die sich aus den verschiedenen Rechtsgrundlagen ergebenden, unterschiedlichen öffentlichen und privaten Interessen aufeinander abzustimmen und so zu koordinieren, dass sie nachher (in der kommunalen Nutzungsplanung) möglichst einfach umgesetzt werden können.

Auf Bundesebene macht zunächst das Raumplanungsgesetz² Vorgaben. Es verlangt ganz allgemein, dass Landschaften zu schonen sind (Art. 1 Abs. 2 Bst. a). Insbesondere sind aber See- und Flussufer in der Regel frei zu halten und naturnahe Landschaften und Erholungsräume zu erhalten (Art. 3 Abs. 2 Bst. c und d). An Seen sind deshalb nach Art. 17 Abs. 1 Bst. a grundsätzlich Schutzzonen auszuscheiden. Schliesslich sind bauliche Vorkehren in und an Gewässern schon nach Art. 22 ff baubewilligungspflichtig. Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966 (NHG, SR 451) regelt neben der Inventarisierung von Objekten von nationaler Bedeutung (vgl. Art. 5 ff) in Art. 18 ff den Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt (und damit auch den für Uferbereiche vielfach bedeutsamen Biotopschutz) sowie in Art. 21 noch speziell den Schutz der Ufervegetation. Zu beachten sind auf Bundesebene zudem unter anderem auch noch die Schifffahrts-³, Gewässer-⁴, Fischerei-⁵ und in allgemeiner Weise (Querschnittserlass) die Umweltschutzgesetzgebung⁶ sowie die entsprechenden Verordnungen.

² Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979, RPG, SR 700

³ Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975, Binnenschifffahrtsgesetz, BSG, SR 747.201

⁴ Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer vom 24. Januar 1991, Gewässerschutzgesetz, GSchG, SR 814.20

⁵ Bundesgesetz über die Fischerei vom 21. Juni 1991, BGF, SR 923.0

⁶ Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983, Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01

c) Kantonale Rechtsgrundlagen

Die kantonale Baugesetzgebung⁷ wiederholt die Schutzvorgaben des RPG und verpflichtet in Art. 86 Abs. 1 BauG die Gemeinden dazu, an Seen, Fluss- oder Bachufern Schutzgebiete auszuscheiden und dort nur Bauten zuzulassen, die den Schutzvorschriften entsprechen und standortgebunden sind (Art. 86 Abs. 3 BauG). Zudem regelt Art. 11 BauG die Zulässigkeit von Bauvorhaben an Gewässern und in geschützten Uferbereichen. Dabei sind nach Art. 11 Abs. 4 BauG Hafen- und Landeanlagen, Bootsanbindestellen, Trockenplätze für Boote sowie andere Anlagen für den Bade- und Wassersport nur bewilligungsfähig, wenn «keine überwiegenden Interessen» entgegenstehen **und die Gewässerfläche hierfür freigegeben ist**. Dies wiederum setzt nach der heute geltenden Rechtsprechung voraus, dass dafür ausreichende planungsrechtliche Grundlagen geschaffen werden. **Gemäss Art. 16 BauV bezeichnen die Gemeinden in der Nutzungsplanung die entsprechenden Flächen soweit dies die kantonalen Sachpläne Seeverkehr so vorsehen**. Die nach Art. 11 Abs. 1 BauG geschützten Uferbereiche werden dabei im Kanton Bern vorab durch das Wasserbaugesetz⁸ und das SFG festgelegt (vgl. Art. 11 Abs. 3 und Abs. 4 BauG), wobei zu beachten ist, dass die diesbezüglich geltenden Vorschriften in der Regel unterschiedliche Gewässerabstände zur Folge haben.

2.8.2 Kommunale Nutzungsplanung

Somit ist es vorab Sache und Aufgabe der kommunalen Nutzungsplanung, aufgrund der umfangreichen Vorgaben des übergeordneten Rechts, die Bewilligungsfähigkeit von baulichen Massnahmen in Uferbereichen und insbesondere von Bootsanbindeplätzen näher zu regeln. Der Sachplan Seeverkehr trifft dabei die dafür erforderlichen und behördenverbindlichen, koordinierenden Festlegungen **und gibt die Seeflächen frei, welche durch die Gemeinden beplant werden dürfen (Art. 11. Abs. 4 BauG und Art. 16 BauV)**. Die erforderliche Nutzungsplanung darf von den Gemeinden in den meisten Fällen mit den Uferschutzplänen nach Art. 2 ff SFG umgesetzt werden. Soweit Uferbereiche nicht zu einer Zone mit Planungspflicht im Sinne von Art. 92 ff BauG gehören und der Erlass der Überbauungsordnung deshalb in die Zuständigkeit des Gemeinderats fällt, ist der Uferschutzplan als Überbauungsordnung im Verfahren nach Art. 88 BauG durch das für die baurechtliche Grundordnung zuständige Gemeindeorgan (vgl. Art. 66 Abs. 2 BauG) zu erlassen. Im Handbuch für die Gemeinden, das parallel zum Sachplan Seeverkehr erarbeitet wurde, werden diese neuen kommunalen Planungsaufgaben und die dabei zu berücksichtigenden rechtlichen und planerischen Vorgaben ausführlich erläutert.

2.8.3 Aufhebung von Bootsanbindestellen

Eingehende Abklärungen wurden bezüglich Bootsanbindestellen vorgenommen, **die im öffentlichen Interesse aufgehoben werden sollen. Sofern mit dem Besitzer nicht eine einvernehmliche Lösung erzielt werden kann, ist für die Aufhebung von bestehenden und ordnungsgemäss bewilligten bzw. konzessionierten Anbindestellen ein Enteignungsverfahren erforderlich**. ~~Um bestehende und ordnungsgemäss bewilligte bzw. konzessionierte Anbindestellen aufheben zu können, ist ein Enteignungsverfahren erforderlich, das~~ **Dies setzt** den Erlass einer grundeigentümergebundenen Zone für öffentliche Nutzung (Art. 77 BauG) **voraus**. ~~bedingt~~. Grundsätzlich ist es denkbar, z.B. zum Schutz besonders wertvoller Uferbereiche, bestehende Anbindestellen gegen Entschädigung der betroffenen Rechte zu enteignen und die fraglichen Uferabschnitte zu renaturieren. In der Praxis wäre dies jedoch ein sehr schwieriger und langer Prozess (vgl. dazu das Handbuch für die Gemeinden).⁹

⁷ Kantonales Baugesetz vom 9. Juni 1985, BauG, BSG 721.0, vgl. auch Bauverordnung vom 6. März 1985, BauV, BSG 721.1

⁸ Gesetz über den Gewässerunterhalt und den Wasserbau vom 14. Februar 1989, Wasserbaugesetz, WBG, BSG 751.11

⁹ Im Hinblick auf eine mögliche Enteignung ist zwischen der Baubewilligung für eine Anbindestelle und der Bewilligung / Konzession für den gesteigerten Gemeindegebrauch respektive die Sondernutzung am öffentlichen Gewässer zu unterscheiden. Letztere wird - vom AGG als zuständige Bewilligungsbehörde - grundsätzlich mit Auflagen versehen. So wird in den Bewilligungen / Konzessionen bspw. festgehalten, dass für den zukünftigen Bestand der Anlage stets eine entsprechende Baubewilligung vorhanden sein muss und die jeweils geltende Gesetzgebung massgebend ist. Sollte der Weiterbestand der Anlage gesetzlich nicht mehr gerechtfertigt sein, so verzichtet das AGG auf Verlängerung der bestehenden Bewilligung / Konzession resp. hebt diese auf. In dem Fall leitet das AGG jedoch kein Enteignungsverfahren ein, sondern widerruft lediglich die erteilte Bewilligung / Konzession in Bezug auf die Anbindestelle.

2.8.4 Besitzstandsgarantie

Baubewilligte Bauten und Anlagen nach Art. 11 Abs. 4 BauG und nach Art. 41c Abs. 1 Bst. d GSchV geniessen eingeschränkten Besitzstand. Unterhalt von Bauten ist nur im Umfang des rechtmässig bewilligten möglich.

Betreffend Neubauten, dem Wiederaufbau und dem baubewilligungspflichtigen Unterhalt ist das bernische Recht strenger als das Bundesrecht, was bedeutet, dass Bauten und Anlagen nach Art. 11 Abs. 4 BauG und nach Art. 41c Abs. 1 Bst. d GSchV nur auf den dafür in der Nutzungsplanung bezeichneten und somit freigegebenen Gewässerflächen und festen Ufern bewilligt werden können. Neue Bauten und Anlagen, der Wiederaufbau und der baubewilligungspflichtige Unterhalt ausserhalb einer Nutzungszone können also nicht bewilligt werden.

3. Regelungsinhalte

3.1 Übersicht

Der Sachplan Seeverkehr für die bernischen Teile des Bieler- und des Neuenburgersees 2013 (in der Folge: Sachplan Seeverkehr 2013) konzentriert sich auf die Regelung der Anbindestellen für die Bootstationierung und den Bootsverkehr. Die Regelung der Bootstationierung erfolgt durch die Bezeichnung von Uferbereichen, für welche der Sachplan z.H. der nachgeordneten Nutzungsplanung die erforderlichen Anweisungen festlegt. **Auf der Sachplankarte sind die bestehenden Fahrverbotszonen für die Schifffahrt als Hinweise eingetragen zur Prüfung neuer Fahrverbotszonen für die Schifffahrt. Ebenfalls als Hinweis** aufgeführt sind zudem die Anlagen und Fahrstrassen der öffentlichen Kursschifffahrt (inkl. Häfen und Werftanlagen).

Von der Vornahme weiterer materieller Anweisungen für die Schifffahrt oder die Benutzung der Seen durch neue Freizeitaktivitäten wird – zumindest vorläufig – abgesehen: Einerseits haben die erfolgten Abklärungen ergeben, dass sich der Regelungsbedarf diesbezüglich in Grenzen hält, und andererseits zeigte sich, dass namentlich mit der eidgenössischen und kantonalen Schifffahrtsgesetzgebung die Rechtsgrundlagen vorhanden sind, im Bedarfsfall zu intervenieren. Falls sich aber zeigen sollte, dass weiterer Regelungsbedarf besteht, kann der Sachplan im Rahmen einer Überarbeitung entsprechend ergänzt werden (vgl. **Kapitel 4.4**).

3.2 Bootstationierung

3.2.1 Stossrichtung

Mit dem Sachplan Seeverkehr 2013 soll an geeigneten Standorten der Bau neuer Anbindestellen ermöglicht werden. Damit soll in erster Linie Ersatz geschaffen werden für Anbindestellen, welche im Interesse schützenswerter Naturufer oder öffentlicher Uferanlagen aufzuheben sind. Der Sachplan Seeverkehr 2013 zeigt ebenfalls Uferabschnitte auf, welche noch Entwicklungspotenzial für den Bau neuer Anlagen enthalten, deren Realisierung absehbar ist.

3.2.2 Kategorien von Anbindestellen

Gegenstand der Regelung bilden primär die gewässerseitigen Anbindestellen, welche einer dauerhaften Bootstationierung dienen. Darunter fallen in der Kategorie H die in Häfen, an Stegen und auf Slipeinrichtungen angeordneten Anbindestellen, sowie in der Kategorie B die Anbindestellen an Bojen. Die Kategorie G umfasst zudem die Anbindestellen für eine vorübergehende Stationierung, d.h. die sogenannten Gästeplätze. Im Sachplan **nicht berücksichtigt** sind die landseitig angeordneten Trockenplätze.

3.2.3 Regelung der Uferbereiche

Der Sachplan Seeverkehr **2013** unterteilt die Ufer **hinsichtlich der Bootstationierung** in folgende Bereiche:

- Ausschlussbereiche (grün)
- Konsolidierungsbereiche (gelb)
- Prüfungsbereiche (rot)

Wesentliche Grundlagen für die Ausscheidung dieser Bereiche bilden Naturschutzgebiete sowie Uferbereiche mit Handlungsbedarf bezüglich Anbindestellen.

a) Ausschlussbereiche (grün)

Grundsatz: **Die Ausschlussbereiche dienen dem ungeschmälernten Erhalt der Naturufer aber auch dem Erhalt der in diesen Abschnitten bestehenden und bewilligten Bootsanbindestellen. In den Ausschlussbereichen ist die Realisierung neuer und die Veränderung bestehender Anbindestellen ausgeschlossen.**

Regelungsbedarf: Für die bestehenden und ordnungsgemäss bewilligten und konzessionierten Anbindestellen gilt die Besitzstandgarantie (vgl. Kap. 2.8.4), **sie können nur unterhalten werden. Damit erübrigt sich der Erlass eines Nutzungsplanes.**

Räumliche Zuordnung: Zugeteilt sind Gebiete, bei welchen durch die Beschränkung auf den Bestand die Wahrung folgender Interessen bezweckt wird:

- Erhaltung und Aufwertung naturnaher Ufer,
- Erhaltung zusammenhängender landschaftlich wertvoller Uferpartien,
- Ortsbildschutz,
- Schonung von Fischlaichgebieten und archäologischen Schutzgebieten **und Fundstellen gemäss aktuellem Inventar (Unesco-Welterbe «Pfahlbauten»)**,
- Wahrung des Zugangs zum Wasser bei öffentlichen Uferanlagen (Strandbäder, Badeplätze, Uferparks und -promenaden).

Im Weiteren umfassen Ausschlussbereiche **auch** Uferabschnitte, in welchen die Errichtung neuer Anbindestellen aufgrund direkt am Ufer verlaufender Infrastrukturanlagen oder infolge der örtlichen Verhältnisse (Topographie, Zugänglichkeit) ausgeschlossen ist.

b) Konsolidierungsbereiche (gelb)

Grundsatz: In den Konsolidierungsbereichen besteht für die nachgeordnete Nutzungsplanung ein gewisser Spielraum bzgl. der:

- Verlagerung einzelner Anbindestellen,
- Anpassung bestehender Anlagen zur betrieblichen bzw. technischen Optimierung,
- ausnahmsweisen Realisierung einer geringfügigen Anzahl zusätzlicher Anbindestellen an dazu geeigneten Standorten,

- Realisierung neuer Anbindestellen, für welche bereits eine rechtskräftige Nutzungsplanung existiert.

Regelungsbedarf: Für bestehende und ordnungsgemäss bewilligte und konzessionierte Anbindestellen gilt grundsätzlich die Besitzstandgarantie (vgl. Kap. 2.8.4). Der Erlass eines neuen bzw. die Revision des geltenden Nutzungsplans ist nur dort notwendig, wo eine bewilligungspflichtige Änderung (**z.B. Verschiebung oder Vergrösserung von Anlagen**) vorgesehen ist.¹⁰ Für neue Anbindestellen besteht die Pflicht für eine Nutzungsplanung, in welcher deren Zweckmässigkeit im Kontext zusammenhängender Uferbereiche geprüft wird (in aller Regel in einem ordentlichen Planerlassverfahren und nicht mittels geringfügiger Anpassung)¹¹.

Räumliche Zuordnung: Der Kategorie Konsolidierungsbereiche zugeteilt sind Uferbereiche, in welchen neue Anbindestellen und andere bauliche Massnahmen angesichts übergeordneter Schutz- und Nutzungsinteressen nur ausnahmsweise möglich sind und in jedem Fall in einem Nutzungsplanverfahren auf ihre Zweckmässigkeit geprüft werden müssen.

c) Prüfungsbereiche (rot)

Grundsatz: **Die Prüfungsbereiche sind nach Handlungsbedarf in Bereiche unterteilt, in welchen aufgrund übergeordneter Schutzinteressen eine Verlagerung der Bootsanbindestellen erforderlich ist und in Bereiche, in denen neue Bootsanbindestellen insbesondere als Ersatz errichtet werden können. In den Prüfungsbereichen besteht Handlungsbedarf bzw. Handlungsspielraum für eine Veränderung der bestehenden Bootsstationierung, wobei diese Veränderungen in Bezug auf Art, Lokalisierung und Umfang (Anzahl) sind im Rahmen der Nutzungsplanung zu präzisieren.**

Prüfungs- und Regelungsbedarf: Ziele, Vorgehen und Rahmenbedingungen zur Bestimmung der jeweils zweckmässigen Massnahmen sind in Objektblättern festgehalten.

Räumliche Zuordnung: Der Kategorie Prüfungsbereiche zugeteilt sind Uferbereiche, die sich aus kantonalen Sicht entweder dafür eignen, neue Anbindestellen zu realisieren, oder wo Bedarf besteht, bestehende Anbindestellen namentlich aufgrund von Schutz- oder anderen öffentlichen Interessen zu verlagern.

Objektblätter: **In Kapitel 5 sind für die jeweiligen Prüfungsbereiche die Ziele, der Handlungs- und Koordinationsbedarf sowie die sich daraus ergebenden Massnahmen festgelegt.**

3.2.4 Steuerung der Gesamtzahl der Anbindestellen

Basierend auf der Einteilung in die drei Regelungsbereiche gemäss **Kapitel 3.2.3** entfällt die Notwendigkeit einer Steuerung durch die Festlegung von fixen Kontingenten pro Uferabschnitt bzw. pro Gemeinde. Damit wird der Tatsache Rechnung getragen, dass mit dem Sachplan in vielen Uferabschnitten noch keine abschliessende Regelung erfolgt. Diese passiert erst durch den Erlass der kommunalen Nutzungsplanung. Der Spielraum für den Bau neuer Anbindestellen ist jedoch begrenzt, weil:

- bei den Ausschlussbereichen keine Veränderungen möglich sind und auch keine Nutzungsplanung auf der Seefläche erfolgen kann,
- bei den Konsolidierungsbereichen nur ein geringfügiger Spielraum für zusätzliche Anbindestellen besteht, wobei der Nachweis der Zweckmässigkeit im Rahmen der Nutzungsplanung noch zu erbringen ist,

¹⁰ Wiederaufbau und baubewilligungspflichtige Unterhalts- resp. Erneuerungsarbeiten können nur auf den dafür in der Nutzungsplanung bezeichneten und somit freigegebenen Gewässerflächen und festen Ufern bewilligt werden.

¹¹ Sofern die übergeordnete räumliche Abstimmung bereits im Rahmen der strategischen Planung erfolgt ist (-> Sachplan Seeverkehr), können kleinräumige Verschiebungen von bestehenden Anbindestellen und geringfügige Anpassungen der Uferschutzplanung im gemischt-geringfügigen Verfahren im Sinne von Art. 122 Abs. 7 BauV erfolgen, auch wenn dazu der Perimeter der Nutzungsplanung im Bereich der betroffenen Anpassungen auf die Seefläche ausgedehnt werden muss.

- in den Prüfungsbereichen zwar eine bestimmte Anzahl neuer Anbindestellen ermöglicht wird (Angabe von Richtwerten in den Objektblättern), gleichzeitig aber zum Teil auch vorgegeben wird, zur Entlastung von Naturufern oder zur Verbesserung des öffentlichen Uferanstosses Anbindestellen aufzuheben.

3.2.5 Enteignung

Erfordert die Aufhebung von bestehenden, bewilligten Anbindestellen eine Enteignung, so wird sie in aller Regel Entschädigungsfolgen nach sich ziehen. Denn Enteignungen sind bereits von Verfassung wegen voll zu entschädigen (vgl. Art. 26 Abs. 2 BV¹² und Art. 5 Abs. 2 RPG¹³). Diese (potenziellen) Kostenfolgen müssen bei der Planung abgeklärt werden und in die Interessenabwägung einfließen.

3.3 Bootsverkehr

Der Schiffsverkehr wird weitgehend durch das Bundesgesetz bzw. die Bundesverordnung über die Binnenschifffahrt (SR 747.201; SR 747.201.1) und das kantonale Schifffahrtsdekret vom 18. Dezember 1991 (BSG 767.11) geregelt. Diese Rechtsgrundlagen enthalten insbesondere:

- die Limitierung der Geschwindigkeit auf 10 km/h innerhalb eines Uferabstandes von 300 m,
- die Beschränkung von Fahrbewegungen längs dem Ufer innerhalb eines Abstandes von 150 m,
- einen minimalen Abstand von 25 m für Verankerungsstellen gegenüber Schilf, Wasserpflanzen usw.,
- die Festlegung des maximal zulässigen Geräuschpegels für Motorboote,
- besondere Anordnungen bezüglich der für das Drachensegeln (Kite-Surfing) freigegebenen Seeflächen.

~~Mit dem Sachplan werden die zuständigen kantonalen Stellen angewiesen, zusätzliche Fahrverbotszonen zu prüfen. Die entsprechenden Zonen sind mit einer generell gehaltenen Begrenzung in der Sachplankarte eingetragen.~~ Auf der Sachplankarte sind die bestehenden Fahrverbotszonen hinweisend dargestellt. Zusätzliche Fahrverbotszonen und/oder andere geeignete Massnahmen zum Schutz wertvoller Lebensräume werden durch die zuständigen kantonalen Instanzen geprüft (vgl. Kapitel 4.3).

4. Umsetzung und Weiterentwicklung

4.1 Übersicht

Die Umsetzung des Sachplans erfolgt einerseits durch die Gemeinden (insbesondere mit der Überführung der behördenverbindlichen Regelungen in die kommunale Nutzungsplanung) und andererseits durch die jeweils zuständigen kantonalen Stellen. Entsprechend sind die Anweisungen und Aufträge gegliedert.

Im Kapitel 4.4 wird zudem geregelt, wie der Sachplan auf seine Wirkung überprüft (Controlling) und bewirtschaftet wird (Fortschreibung und Überarbeitung).

4.2 Anweisungen und Empfehlungen an die Gemeinden

Mit den in der Sachplankarte bezeichneten drei Regelungsbereichen, den Festlegungen in Kapitel 3.2 und den Objektblättern (vgl. ~~Kapitel~~ Teil 5) liegen die grundlegenden Anweisungen für die kommunale

¹² Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft vom 18. April 1999 (SR 101).

¹³ Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979 (SR 700).

Nutzungsplanung vor.

Ergänzende Empfehlungen und Arbeitshilfen zur Durchführung der Nutzungsplanung enthält ein **«Handbuch für Gemeinden»**. Es behandelt folgende Themen:

- Zu berücksichtigende rechtliche und planerische Vorgaben von Bund und Kanton,
- Inhalte der Nutzungsplanung vorzunehmenden Interessenabwägung,
- Planinhalte und Abgrenzung zweckmässiger Planungssperimeter,
- Idealtypische Vorgehensweise (inkl. Enteignung von Anbindestellen),
- Musterpläne und -vorschriften.

4.3 **Aufträge an Aufgaben der kantonalen Stellen**

Die kantonalen Instanzen haben im Rahmen ihrer ordentlichen Zuständigkeiten und Kompetenzen insbesondere die folgenden Aufgaben ~~zur Umsetzung des Sachplans~~:

- Erfassung und Überwachung der bewilligten Anbindestellen,
- Prüfung und allfälliger Erlass neuer Fahrverbotszonen **und/oder anderer geeigneter Massnahmen zum Schutz wertvoller Lebensräume.**

4.3.1 **Georeferenzierte Erfassung und Nachführung der Anbindestellen**

Ausgangslage: **Die vom Kanton jeweils neu bewilligten bzw. konzessionierten Anbindestellen werden mindestens einmal jährlich georeferenziert erfasst. Allfällige fehlerhaft lokalisierte bewilligte bzw. konzessionierte Anbindestellen werden bei deren Feststellung ebenfalls mindestens einmal jährlich korrigiert.** ~~Bezüglich der Lokalisierung und der Nutzungsart der vom Kanton bewilligten bzw. konzessionierten Anbindestellen bestehen gewisse Lücken und die vorhandenen Datensätze sind technisch nicht auf dem neusten Stand.~~

Zielsetzung: Durch den Aufbau und die Nachführung einer georeferenzierten Datenbank aller bewilligten bzw. konzessionierten Anbindestellen kann die Überwachung der Bootsstationierung für alle Beteiligten erleichtert werden.

Federführung: Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG).

Beteiligt: Amt für Geoinformation (AGI), Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR), Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA), evtl. weitere.

Priorität: hoch (Realisierung in Vorbereitung; Umsetzung vorbehältlich der Genehmigung der erforderlichen Mittel durch das finanzkompetente Organ)

Hinweis: Die georeferenzierte Datenbank der Anbindestellen soll über das kantonale Geoportal den kantonalen Stellen, den Gemeinden und weiteren Interessierten zugänglich gemacht werden. Über das Geoportal sind bzw. werden künftig auch weitere räumliche Datensätze zur Seefläche zugänglich, so z.B. eine differenzierte Darstellung der Fischlaichgebiete und die verschiedenen Bundesinventare (vgl. Kapitel 2.7).

4.3.2 ~~Prüfung und Erlass neuer Fahrverbotszonen~~

Ausgangslage: In den Abklärungen anlässlich der Erarbeitung des Sachplans hat sich gezeigt, dass einige ökologisch wertvolle Lebensräume und Uferabschnitte durch den Schiffsverkehr zunehmend belastet sind bzw. ohne Gegenmassnahmen künftig noch mehr belastet würden. **Es handelt sich dabei um die Bereiche bei den kantonalen Naturschutzgebieten Fanel, Gals, St. Petersinsel – Heidenweg, Seestrand Lüscherz, Aaredelta Hagneck und Mörigenbucht inkl. Erweiterung über das Flachmoor «Am See» (nationales Inventarobjekt Nr. 2376) in Gerolfingen.**

Hinweis: Auf der Sachplankarte sind nur die bestehenden Fahrverbotszonen hinweisend dargestellt. Die Prüfung und der Erlass neuer Fahrverbotszonen und anderer Einschränkungen für den Schiffsverkehr werden in der Gesetzgebung zur Schifffahrt geregelt (vgl. Kapitel 3.3). Für den Erlass neuer Fahrverbotszonen sind weder raumplanerische Planerlassverfahren noch ein Schutzbeschluss gemäss kantonalem Naturschutzgesetz erforderlich.

~~Zielsetzung: In diesen Zonen, die in der Sachplankarte bezeichnet sind, sollen zusätzliche Fahrverbotszonen und/oder andere geeignete Massnahmen zum Schutz wertvoller Lebensräume geprüft und – falls sinnvoll – erlassen und durchgesetzt werden.~~

~~Federführung: Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA) und Amt für Landwirtschaft und Natur (LANAT), insbesondere Abteilung Naturförderung (ANF), Fischereiinspektorat (FI) und Jagdinspektorat (JI).~~

~~Beteiligt: betroffene Gemeinden und Interessenverbände (Wassersport, Naturschutz, Fischerei)~~

~~Priorität: hoch bis mittel (je nach Uferabschnitt)~~

~~Hinweis: Die Prüfung und der Erlass neuer Fahrverbotszonen und anderer Einschränkungen für den Schiffsverkehr werden in der Gesetzgebung zur Schifffahrt geregelt (vgl. Abschnitt Kapitel 3.3). Dazu ist kein raumplanerisches Planerlassverfahren erforderlich.~~

4.3.3 Weitere Massnahmen

Weitere kantonale Aufgaben werden genauer geprüft, so insbesondere:

- ~~– Änderung der heutigen Praxis des Kantons, für den gesteigerten Gemeingebrauch und die Sondernutzung von Gewässern unbefristete Bewilligungen und Konzessionen zu erteilen (Federführung: AGG);~~
- Institutionalisierung eines «Runden Tisches» bzw. einer «Seekonferenz» nach dem Vorbild Thunersee, wo die verschiedenen Nutzer des Sees (Wassersport, Kursschifffahrt, **Berufs- und Angelfischerei**, Seepolizei etc.), sich regelmässig (z.B. jährlich) treffen, um Lösungen für vorhandene oder absehbare Konflikte zu finden (Federführung: Regierungsstatthalter und/oder Region seeland.biel/bienne).

4.4 Controlling und Aktualisierung

4.4.1 Ausgangslage

Gemäss Vortrag zum Regierungsratsbeschluss vom 7. September 2011 ist bei der Erarbeitung des Sachplans zu klären, wie dessen Umsetzung sichergestellt und überwacht wird (Controlling). Gleichzeitig ist zu regeln, wie der Sachplan weiterentwickelt wird.

4.4.2 Organisatorische Vorkehrungen

Die Seeverkehrskommissionen (SVK), die bei der Erarbeitung des Richtplans Bootsstationierung 1996 geschaffen wurden, haben sich bezüglich der Bewirtschaftung des Richtplans nicht bewährt und sie waren in den letzten Jahren weitgehend inaktiv. Die SVK wie auch die Verordnung über die kantonalen See- und Flussverkehrsplanungskommissionen vom 23. Januar 1989 (SFVKV, BSG 701.52) werden deshalb aufgehoben.

Was die Vermeidung und Bewältigung von Nutzungskonflikten auf dem See betrifft, kann an die Stelle der SVK der in **Kapitel 4.3.3** erwähnte «Runde Tisch» unter der Leitung der Regierungsratthalter und/oder der Regionen treten.

Im Hinblick auf den Vollzug und die Weiterentwicklung der Sachpläne selber liegt die Federführung weiterhin beim AGR, wobei dieses für die Weiterentwicklung die betroffenen kantonalen Stellen (AGG, SVSA, LANAT, Regierungsratthalterämter etc.), die Regionalkonferenzen bzw. Planungsregionen, die Gemeinden, die betroffenen Organisationen und die Nachbarkantone in geeigneter Weise einbezieht. Auf die Schaffung einer permanenten Kommission oder Arbeitsgruppe wird jedoch verzichtet.

4.4.3 Weiterentwicklung

Der Sachplan Seeverkehr 2013 hat einen Planungshorizont von 15 bis 20 Jahren. Angesichts der sich rasch verändernden gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ökologischen Rahmenbedingungen **war** ist jedoch davon auszugehen, dass Anpassungen des Sachplans bereits vorher nötig sein **würden** werden. Dazu sind folgende Verfahren vorgesehen:

a) Fortschreibungen

Anlass: Unter «Fortschreibungen» fallen Aktualisierungen der Sachplankarte bzw. des Sachplanberichts und die Aktualisierung von Hinweisen in den Sachplankarten. ~~oder bei denen eine neue Fahrverbotszone oder eine andere Massnahme zur Einschränkung des Schiffsverkehrs gemäss Kapitel 4.3.2 erlassen wird.~~ Als Fortschreibung gilt zudem die Überführung eines roten Prüfungsbereichs in einen Konsolidierungs- oder einen Ausschlussbereich, wenn die gemäss Objektblatt vorgesehenen Massnahmen umgesetzt sind.

Vorgehen: Fortschreibungen erfolgen im Normalfall periodisch alle zwei Jahre. Die Federführung dafür hat das AGR. Ein Regierungsratsbeschluss ist für Fortschreibungen nicht notwendig.

Hinweis: Die Betroffenen und insbesondere die betroffenen Gemeinden, Regionalkonferenzen bzw. Regionen und die kantonalen Stellen sind bei Fortschreibungen in geeigneter Art und Weise anzuhören. Eine Mitwirkung oder Anhörung ist nicht notwendig, da der Einbezug der Betroffenen im Rahmen der jeweiligen Verfahren geregelt ist und es nur noch darum geht, die Ergebnisse dieser Verfahren in den Sachplänen nachzuführen (vgl. **Kapitel 4.3.2**).

b) Überarbeitungen

Anlass: Unter Überarbeitungen fallen Anpassungen des Sachplans, welche direkt die behördenverbindlichen Regelungen betreffen. Dabei kann es sich sowohl um die Anpassung bestehender Regelungen wie auch um den Erlass neuer Regelungen z.B. zum Umgang mit neuen Freizeitnutzungen handeln. Eine Überarbeitung des Sachplans ist insbesondere dann nötig, wenn Regionalkonferenzen bzw. Regionen mit intern konsolidierten Vorhaben an das Amt für Gemeinden und Raumordnung gelangen, die sich im

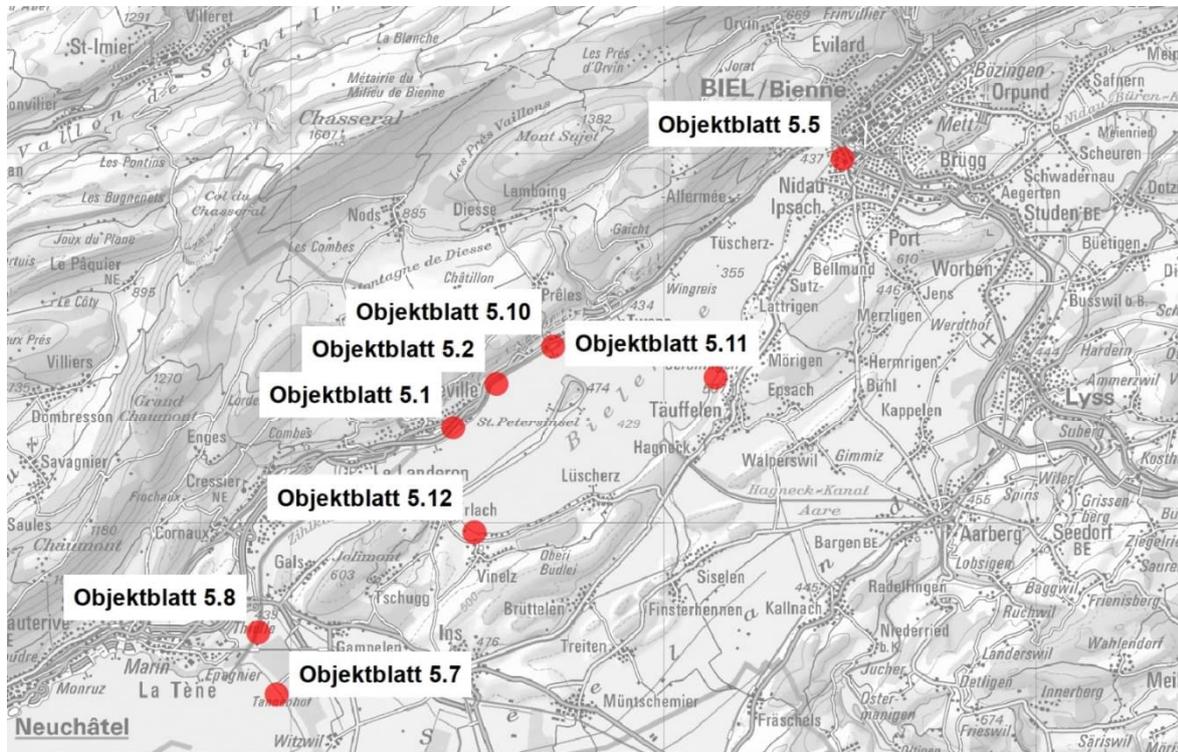
Rahmen der geltenden Regelungen nicht realisieren lassen (z.B. neue Hafenanlagen in Konsolidierungsbereichen oder Vorhaben in Prüfungsbereichen, welche die kantonalen Vorgaben in den Objektblättern in **Kapitel Teil 5** nicht einhalten).

Vorgehen: Vor einer Überarbeitung führt das AGR zusammen mit den übrigen betroffenen kantonalen Stellen in der Regel eine Wirkungskontrolle durch und erstellt dazu einen Bericht. Zu diesem Bericht und den daraus abgeleiteten Anpassungen des Richtplans führt die DIJ bei den betroffenen Gemeinden, Regionalkonferenzen bzw. Regionen und Organisationen ein Vernehmlassungsverfahren durch. Anschliessend werden die Richtplananpassungen durch den Regierungsrat genehmigt. Eine Überarbeitung inkl. Wirkungskontrolle wird aus den oben genannten Gründen oder bei wesentlich veränderten Verhältnissen, spätestens aber nach acht Jahren durchgeführt.

Hinweis: Auf ein öffentliches Mitwirkungsverfahren wird im Rahmen einer Überarbeitung im Normalfall verzichtet, allenfalls werden direkt betroffene Kreise zur Mitwirkung eingeladen.

5. Objektblätter (Prüfungsbereiche)

Übersicht Bieler - und Neuenburgersee



Grundlagenkarte: PK200 © swisstopo

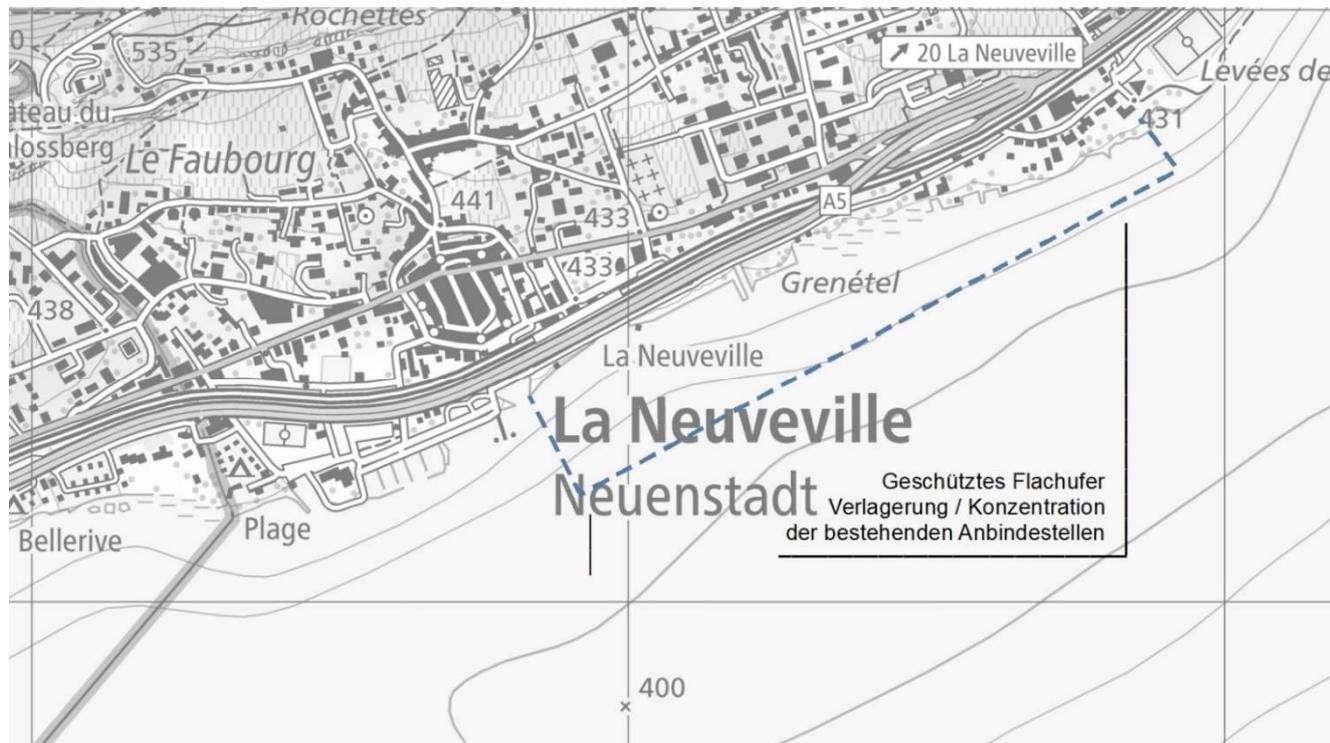
0 1 2 4 6
Kilometer



Abkürzungen auf den Objektblättern

AGG	Amt für Grundstücke und Gebäude
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AK (ADB, KDP)	Amt für Kultur (Archäologischer Dienst, kantonale Denkmalpflege)
AWA	Amt für Wasser und Abfall
BSG	Bielersee-Schiffahrts-Gesellschaft (Betreiberin öffentliche Kursschiffahrt)
LANAT (ANF, FI, JI)	Amt für Landwirtschaft und Natur (Abt. Naturförderung, Fischereiinspektorat, Jagdinspektorat)
SVSA	Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt
TBA	Tiefbauamt

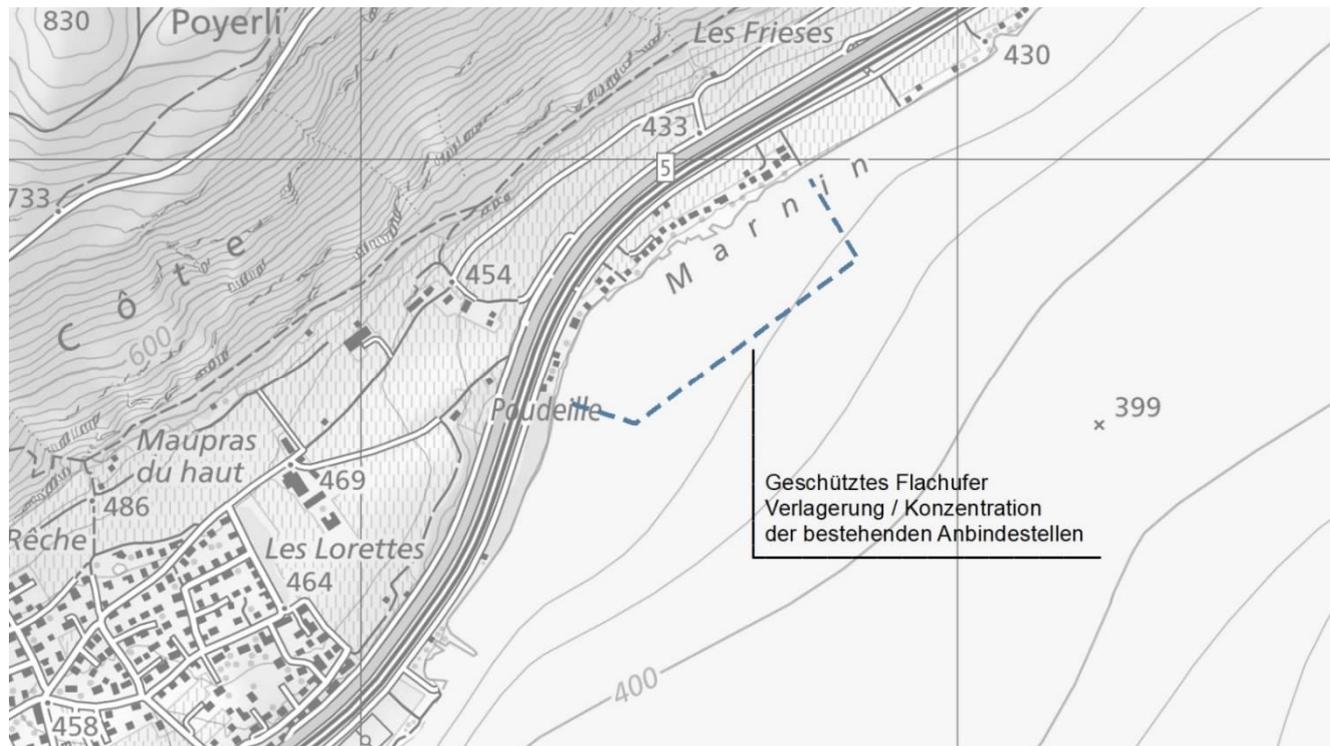
5.1 La Neuveville: Gebiet «Prapion»



Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1993 war eine teilweise Aufhebung der Anbindestellen und die Erstellung von Ersatzplätzen vorgesehen. Insgesamt gibt es heute innerhalb des Gebietes rund 65 bewilligte Anbindestellen.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist infolge eines laufenden Beschwerdeverfahrens noch nicht abgeschlossen. Für die Regelung der Bootsstationierung sind die Bestimmungen in der Uferschutzplanung ungenügend.
Zielsetzungen	Verlagerung bzw. Konzentration der bestehenden Anbindestellen zur Aufwertung des geschützten Flachufers (ohne zusätzliche Anbindestellen).
Prüfungsinhalt	Beurteilung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit der angestrebten Massnahmen.
Vorgehen	Erlass eines Nutzungsplanes mit Regelung der Bootsstationierung. als Grundlage für ein allenfalls durchzuführendes Enteignungsverfahren.
Realisierung	Zeitpunkt unbestimmt.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: <ul style="list-style-type: none">– Natur- und Landschaftsschutz– Ortsbildschutz– Fischerei / Fischlaichgebiete– Interessen Kursschiffahrt– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung– Kosten (Enteignungsentschädigung, Ersatzmassnahmen)– Archäologische Schutzgebiete

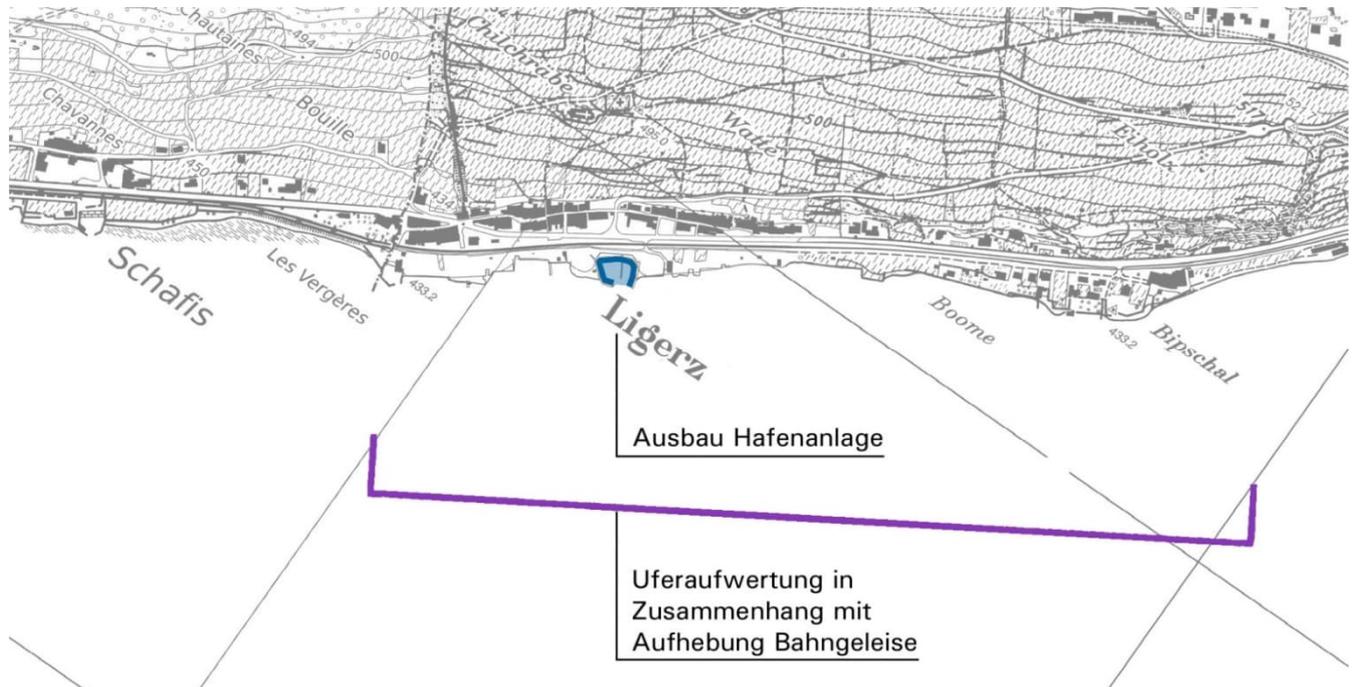
Beteiligte Gemeinde La Neuveville (Federführung), LANAT, AGR, TBA, AK, **ADB**,
BSG, AGG, weitere.

5.2 La Neuveville: Gebiet «Marnin»



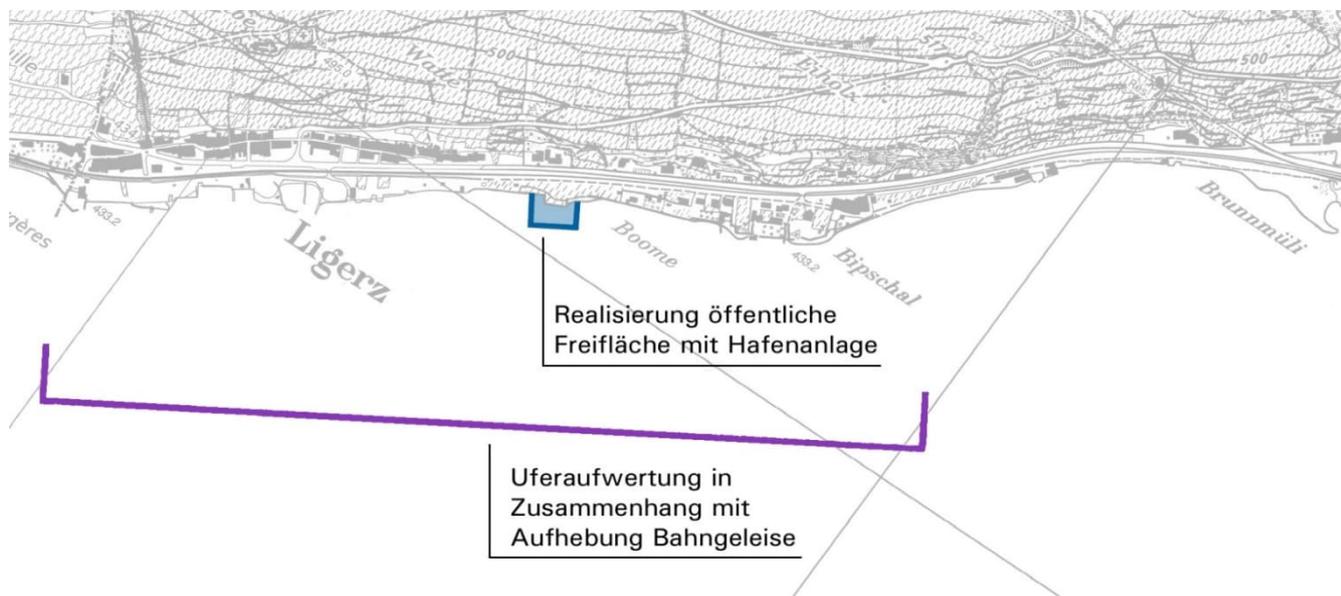
Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1993 war eine teilweise Aufhebung der Anbindestellen und die Erstellung von Ersatzplätzen vorgesehen. Insgesamt gibt es heute innerhalb des Gebietes rund 50 bewilligte Anbindestellen.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist infolge eines laufenden Beschwerdeverfahrens noch nicht abgeschlossen. Für die Regelung der Bootsstationierung sind die Bestimmungen in der Uferschutzplanung ungenügend.
Zielsetzungen	Verlagerung bzw. Konzentration der bestehenden Anbindestellen zu Gunsten der Aufwertung des geschützten Flachufers (ohne zusätzliche Anbindestellen).
Prüfungsinhalt	Beurteilung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit der angestrebten Massnahmen.
Vorgehen	Erlass eines Nutzungsplanes mit Regelung der Bootsstationierung. als Grundlage für ein allenfalls durchzuführendes Enteignungsverfahren.
Realisierung	Zeitpunkt unbestimmt.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: <ul style="list-style-type: none">– Natur- und Landschaftsschutz– Fischerei / Fischlaichgebiete– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung– Kosten (Enteignungsentschädigung, Ersatz)– Archäologische Schutzgebiete
Beteiligte	Gemeinde La Neuveville (Federführung), LANAT, AGR, TBA, AGG, ADB , weitere.

5.3 Ligerz: Gebiet «Wirtshauslände»



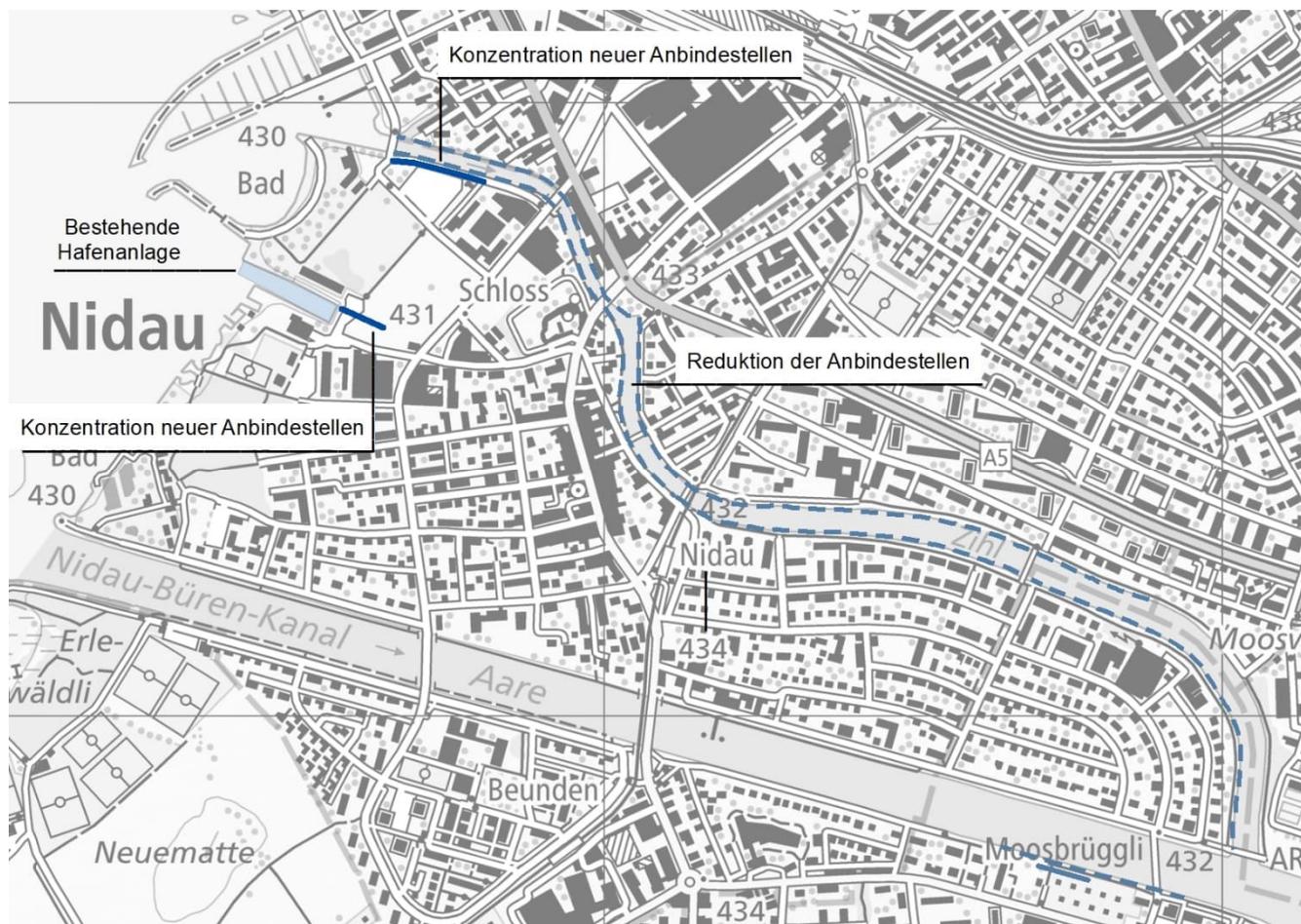
Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 93 war der Ausbau der bestehenden Hafenanlage um 10 Anbindestellen, vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Schaffung zusätzlicher Anbindestellen innerhalb der bestehenden Hafenanlage. Richtwert max. 15 zusätzliche Anbindestellen.
Prüfungsinhalt	Beurteilung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit der vorgesehenen Hafenanlage im Kontext der übrigen Massnahmen zur Uferaufwertung.
Vorgehen	Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: — Ortsbildschutz — öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung — Folgebedarf (Zugang, Parkplätze)
Beteiligte	Gemeinde Ligerz (Federführung), AGR, KDP, TBA, AGG, weitere.

5.4 Ligerz: Gebiet «Boome»



Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1993 war der Bau einer neuen Hafenanlage mit 50 Anbindestellen vorgesehen. Dieses Vorhaben lässt sich jedoch erst realisieren, wenn die bestehende Bahnlinie in den geplanten Ligerztunnel verlegt wird.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG erfolgte mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan. In den geltenden Vorschriften ist das Gebiet einer Freifläche ohne Regelungen bzgl. der Bootsstationierung zugeordnet.
Zielsetzungen	Schaffung zusätzlicher Anbindestellen im Rahmen einer zusammenhängenden Uferaufwertung auf den durch die Verlegung der Bahnlinie verfügbaren Flächen. Richtwert max. 50 zusätzliche Anbindestellen.
Prüfungsinhalt	Beurteilung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit der vorgesehenen Hafenanlage im Kontext der übrigen Massnahmen zur Uferaufwertung.
Vorgehen	Bestimmung des weiteren Vorgehens gestützt auf den definitiven Beschluss für die Realisierung des Ligerztunnels.
Realisierung	Langfristig (abhängig von Realisierung Ligerztunnel).
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: — Ortsbildschutz — öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung — Fischerei / Fischlaichgebiete — Folgebedarf (Zugang, Parkplätze)
Beteiligte	Gemeinde Ligerz (Federführung), AGR, LANAT, KDP, TBA, AGG, weitere.

5.5 Biel – Nidau: Gebiet «Seeufer Nidau / Zihl»



Ausgangslage

Die Gemeinden Biel und Nidau beabsichtigen, im Gebiet zwischen See und Schloss Nidau die Realisierung eines neuen Wohnquartiers (Projekt AGGLOlac). Vorgesehen ist der Bau eines Kanalsystems zur Schaffung von annähernd 200 Anbindestellen. Im Gegenzug besteht die Absicht, 123 Anbindestellen in der Zihl aufzuheben.

Das Wohnbauprojekt «AGGLOlac» wurde von den beiden Stadtparlamenten Biel und Nidau abgelehnt. In den nächsten Jahren sind die Rahmenbedingungen zu klären, unter denen die Planung für die zukünftige Nutzung und Gestaltung des Areals wieder aufgenommen werden kann. Dabei bleibt die Option bestehen, auch im Interesse der Entlastung der Alten Zihl, die Anbindestellen im Bereich des Barkenhafens zu konzentrieren (bis zu 200 Anbindestellen unter Aufhebung von 123 Anbindestellen auf der Zihl).

Beabsichtigung ist zudem die Realisierung eines neuen Wohnquartiers in den Aalmatten mit künstlichen, an die die Zihl angeschlossenen Wasserbecken mit Bootsanbindestellen.

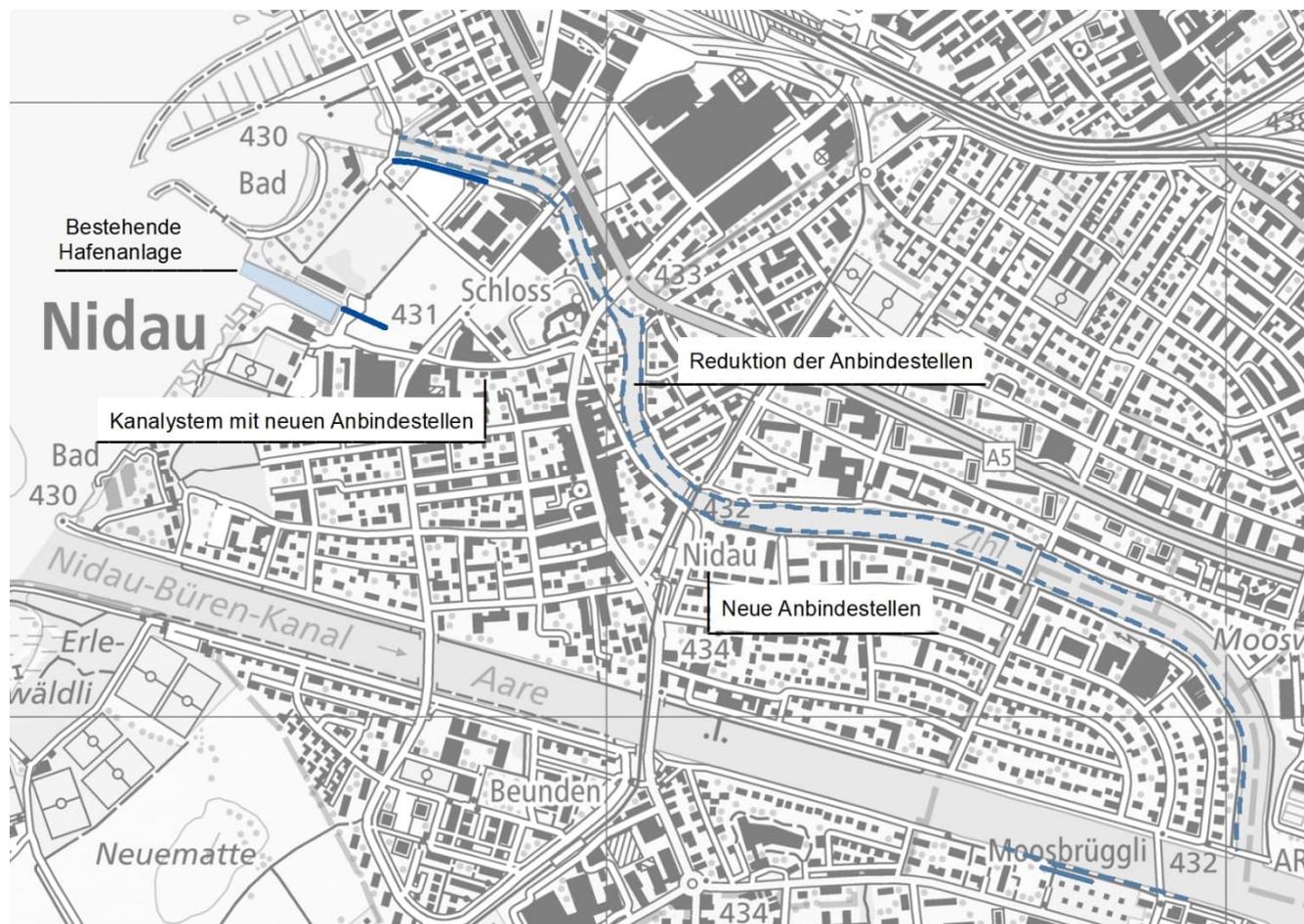
Stand der Planung

Die Umsetzung der SFG-Planung ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfüllt. Ausgenommen davon sind die ausserhalb des SFG-Perimeters liegenden Ufer der Zihl. Für die Realisierung der geplanten von zukünftigen Vorhaben ist eine Revision der geltenden Nutzungsordnung erforderlich.

Die ZPP «Isabellenweg» am linken Zihlufer oberhalb der Dr. Schneider-Strasse soll mittelfristig in eine Überbauungsordnung überführt werden.

Zielsetzungen	Aufhebung von Anbindestellen in der Zihl (beidseitig im Uferbereich von Biel und Nidau) und Schaffung von Ersatzplätzen im Rahmen des Projektes AG-GLOlac und der Überbauung Aalmatten einer neuen Planung. Richtwert max. 77 zusätzliche Anbindestellen (nur sofern in der Zihl Anbindestellen aufgehoben werden).
Prüfungsinhalt	Beurteilung der bestehenden Voraussetzungen für die angestrebte Aufhebung von Anbindestellen in der gesamten Zihl und für die Aufwertung der Zihlufer.
Vorgehen	Erlass eines Nutzungsplanes mit Regelung der Bootsstationierung. (als Grundlage für ein allenfalls durchzuführendes Enteignungsverfahren).
Realisierung	Zeitpunkt abhängig vom Fortgang des Projektes AG-GLOlac und des Vorhabens Aalmatten von weiteren Planungen.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: <ul style="list-style-type: none">– Archäologie,– Ortsbildschutz,– Fischerei / Fischlaichgebiete,– Kursschiffahrt (inkl. vorhandene Werft- und Slipanlage),– Gewerbsmässige und behördliche Schifffahrt, Rettungsdienste u.dgl. (inkl. Einwasserungsanlagen und Molen),– Revitalisierung See- und Flussufer,– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung,– Schwemmholz- und Seegrasmuslad sowie Schwemmholz- und Seegrassentsorgung.
Beteiligte	Gemeinde Nidau (Federführung), Gemeinden Biel, Port und Brügg, AGR, LANAT, TBA, ADB, KDP, SVSA, AWA, BSG, AGG, weitere.

5.6 Port: Gebiet Nidau-Büren-Kanal



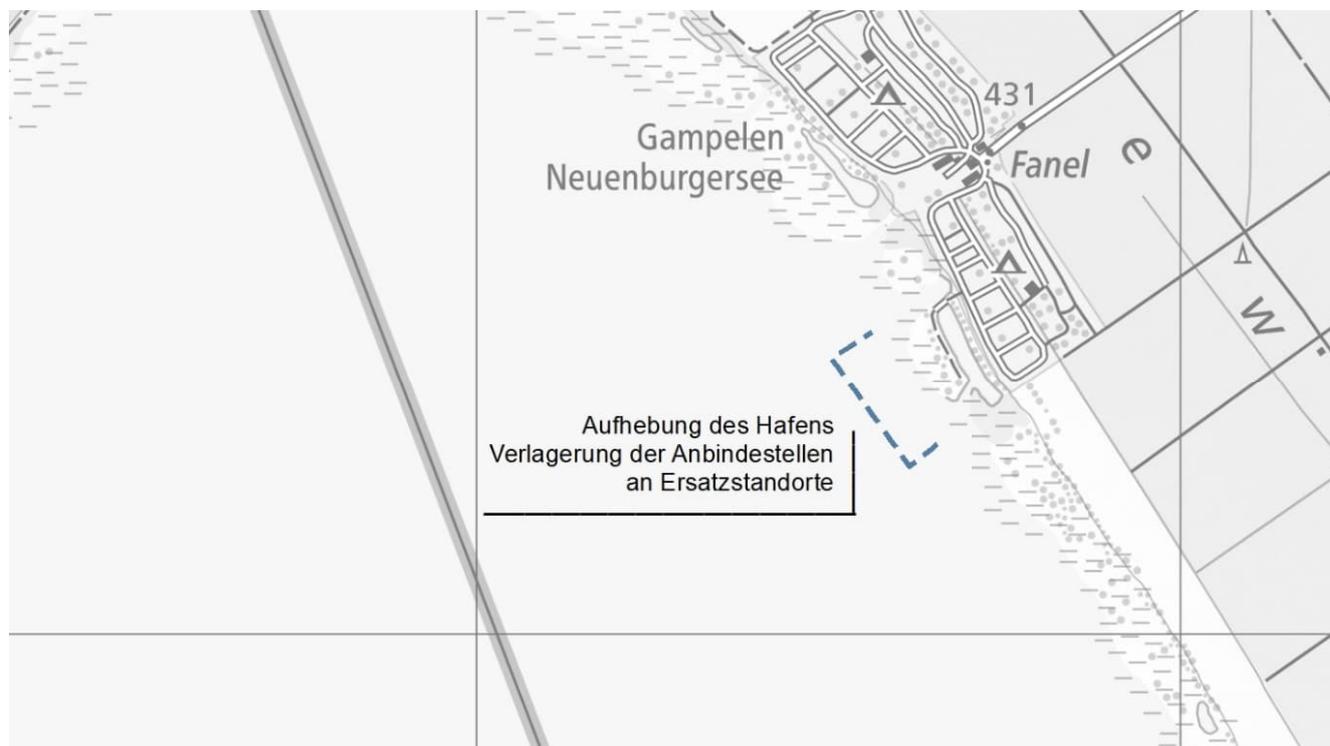
Ausgangslage	Die Gemeinde Port beabsichtigt, am Nidau-Büren-Kanal eine Hafenanlage zu erstellen und das bestehende Flussbad zu erweitern. Im Gegenzug sollen im selben Uferabschnitt bestehende Anbindestellen aufgehoben werden. Ebenfalls sollen Anbindestellen in der Zihl (Uferbereich Port) aufgehoben werden.
Stand der Planung	Die geltende Nutzungsplanung enthält keine Regelung zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Aufhebung bestehender Anbindestellen in der Zihl und am Nidau-Büren-Kanal und Realisierung von Ersatzplätzen in einer neuen Hafenanlage (Richtwert maximal 20 zusätzliche Plätze).
Prüfungsinhalt	Beurteilung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit der angestrebten Massnahmen.
Vorgehen	Erlass eines Nutzungsplanung zur Regelung der Bootsstationierung als Grundlage für ein allenfalls durchzuführendes Enteignungsverfahren.
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich:

- Archäologie
- Ortsbildschutz
- Fischerei / Fischlaichgebiete
- öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung
- Kursschiffahrt
- Kosten (Enteignungsentschädigung, Ersatzmassnahmen)

Beteiligte

Gemeinde Port (Federführung), LANAT, AGR, AD, KDP, SVSA, AWA, TBA,
BSG, AGG, weitere.

5.7 Gampelen: Gebiet «Fanelbucht»



Ausgangslage

Der bestehende TCS-Campingplatz liegt in einem Naturschutzgebiet und wurde nie nutzungsplanerisch festgesetzt. Nach Rücksprache mit den Betroffenen und unter Würdigung der verschiedenen Interessen hat der Regierungsrat des Kantons Bern im Jahr 2003 den Pachtvertrag für das Waldareal und den Baurechtsvertrag bis Ende 2018 verlängert.

Im Hinblick auf einen geordneten Rückbau wurde der bestehende Baurechtsvertrag mit dem Touring Club Schweiz (TCS) mittels tripartiter Vereinbarung vom 30. August 2018 zwischen dem Kanton Bern, dem TCS und den Umweltverbänden bis Ende 2024 verlängert.

Stand der Planung

Die geltende Uferschutzplanung enthält keine Aussagen zur Aufhebung der bestehenden Hafenanlage beim TCS-Camping mit 115 Anbindestellen.

Vorgehen

Die Zukunft des Hafens ~~und an die Zukunft~~ des TCS-Campings ist auf der Grundlage der tripartiten Vereinbarung vom 30. August 2018 geklärt ~~gebunden~~. Der TCS wird den Betrieb des Campingplatzes Ende 2024 einstellen. Besagte Vereinbarung regelt auch den Rückbau des vorliegenden Hafens durch den TCS. ~~Sobald der Campingplatz aufgehoben wird, ist auch der Hafen aufzuheben.~~ Nach dem Rückbau des Hafens wird der Uferabschnitt einem Ausschlussbereich zugewiesen.

Zielsetzung

Von den 115 aufzuhebenden Anbindestellen kann ein Teil für Ersatzstandorte in der Gemeinde Gampelen und ein Teil in andere Gemeinden (z.B. Vinelz) umgelagert werden.

Hinweise

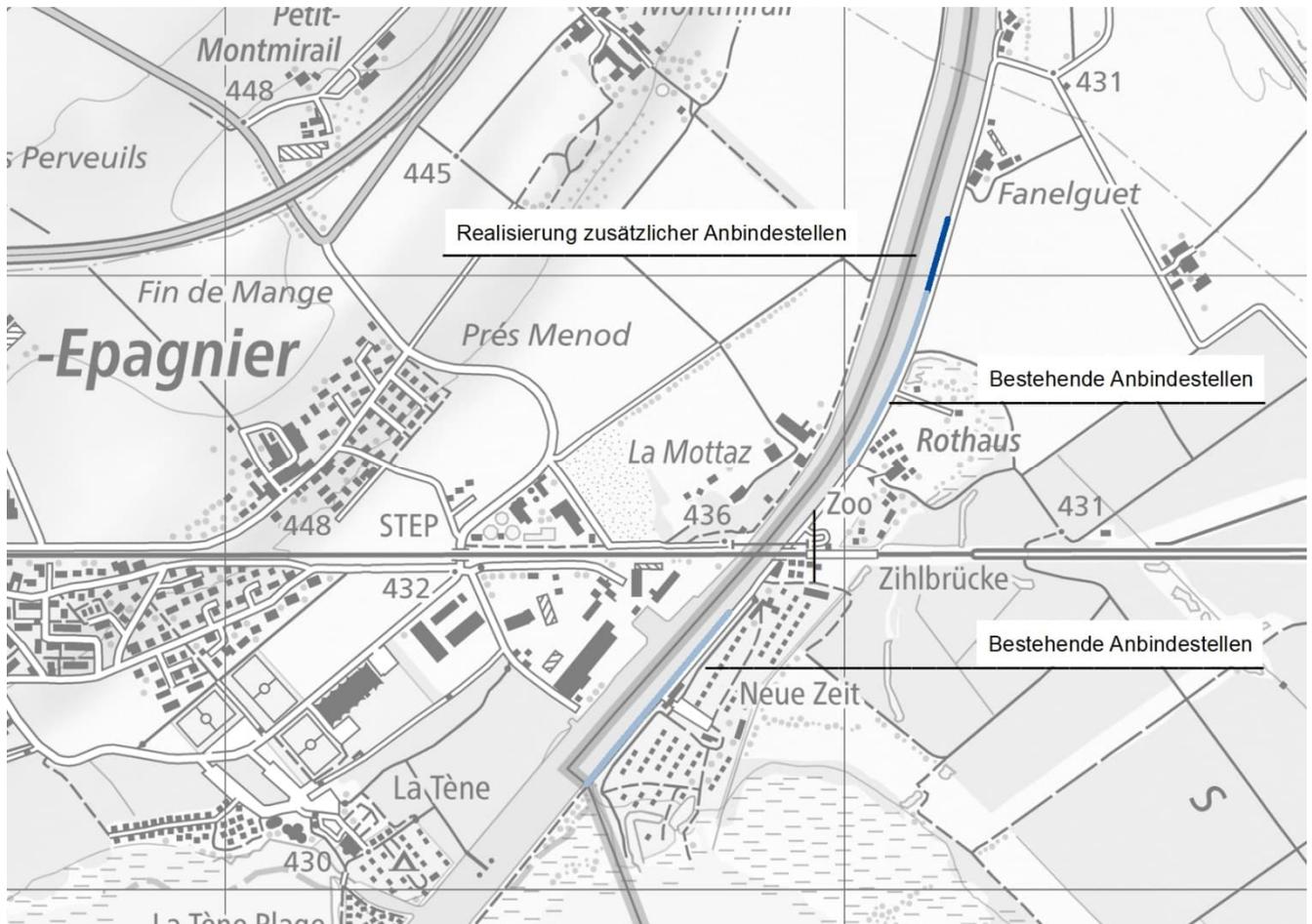
Bei der Suche nach Ersatzstandorten für den Campingplatz ist auch der Bedarf nach Bootsanbindestellen zu prüfen. Dabei sind die benachbarten Kantone Neuenburg, Freiburg und Waadt einzubeziehen.

Umlagerungen von Anbindestellen an Ersatzstandorte können nur genehmigt werden, wenn die entsprechende Anzahl in der Hafenanlage beim TCS-Camping effektiv aufgehoben ist.

Beteiligte

Kanton (Federführung für die Aufhebung), ADB, Region seeland.biel/bienne, Gemeinde Gampelen, Nachbargemeinden, Nachbarkantone.

5.8 Gampelen: Gebiet «Zihlbrücke»



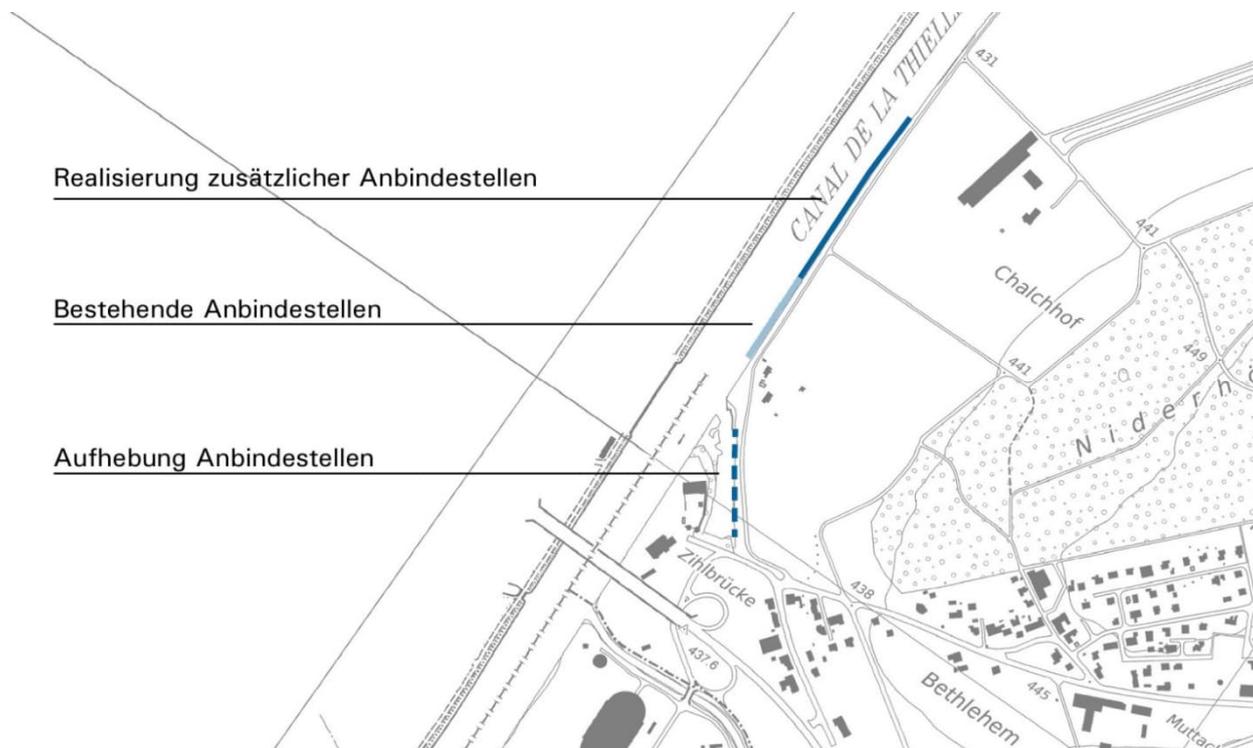
Ausgangslage	Die Gemeinde beabsichtigte bisher die Realisierung von zusätzlichen Anbindestellen. Infolge der Aufhebung des Hafens beim (ehem.) TCS-Camping Fanel (115 Anbindestellen) besteht ein Interesse für die Schaffung von Ersatz.
Stand der Planung	Die geltende Nutzungsplanung enthält keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Schaffung zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 15 zusätzliche Anbindestellen.
Prüfungsinhalt	Beurteilung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit.
Vorgehen	Anpassung der geltenden Nutzungsplanung.
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: <ul style="list-style-type: none"> – öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung; – Naturschutz; – Folgebedarf (Zugang, Parkplätze); – Kurs- und Lastschifffahrt. – Geschützte Ufervegetation (Art. 18 NHG)

- Wasserbaupflicht (Art. 9, Abs. 3b WBG)
- Archäologische Schutzgebiete

Beteiligte

Gemeinde Gampelen (Federführung), AGR, LANAT, AWA, TBA, ADB, SVSA, Kanton NE, BSG, AGG, weitere.

5.9 Gals: Gebiet «Chalchhof»



Ausgangslage	Die Gemeinde beabsichtigt seit längerem die Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. Aus ökologischen Gründen ist eine Verlagerung der bestehenden rund 10 Anbindestellen aus der alten Zihl (Seitenarm des Zihlkanals) im Bereich des kantonalen Naturschutzgebietes anzustreben.
Stand der Planung	Die geltende Nutzungsplanung enthält keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Verlagerung der bestehenden Anbindestellen aus der alten Zihl in den Zihlkanal und Ermöglichung zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 15 zusätzliche Anbindestellen.
Prüfungsinhalt	Beurteilung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit der Aufhebung bestehender bzw. der Realisierung neuer Anbindestellen.
Vorgehen	Anpassung der geltenden Nutzungsplanung.
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: — öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung; — Naturschutz; — Folgebedarf (Zugang, Parkplätze); — Kurs- und Lastschiffahrt.
Beteiligte	Gemeinde Gals (Federführung), AGR, LANAT, AWA, TBA, SVSA, AGG, Kanton NE, BSG, weitere.

5.10 Ligerz: «Chalchofenlänti und Lariaulänti»



Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1993 war im Bereich Boome der Bau einer neuen Hafenanlage mit 50 Anbindestellen vorgesehen. Dieses Vorhaben hätte erst nach der Verlegung der Bahnlinie in den neuen Ligerztunnel realisiert werden können. In der Planung der Nachnutzung des SBB-Trassees ist es jedoch nicht vorgesehen. Dagegen sollen die Bereiche Chalchofenlänti und Lariaulänti bezüglich der Bootsinfrastruktur aufgewertet und neugestaltet werden.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG erfolgte mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung. Im Zusammenhang mit der Nachnutzung des SBB-Trassees wird die Uferschutzplanung revidiert.
Zielsetzungen	<u>Chalchofenlänti</u> : Erneuerung der Hafensemole und Schaffung zusätzlicher Anbindestellen. <u>Lariaulänti</u> : Neugestaltung nach Aufhebung der Bahnlinie (Trockenplätze, Optimierung Sliprampe für Einwasserung von Booten mit Kfz.), Optimierung der Anlage für Bedürfnisse der Kursschiffahrt und anderer Fahrgastschiffe, Schaffung von zusätzlichen Anbindestellen für Gäste. Richtwert max. 10 zusätzliche Anbindestellen.
Prüfungsinhalt	Beurteilung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit der vorgesehenen Vorhaben im Kontext der übrigen Massnahmen zur Uferaufwertung.
Vorgehen	Bestimmung des weiteren Vorgehens gestützt auf den überkommunalen Richtplan Nachnutzung SBB-Trassees.
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig (abhängig von Realisierung Ligerztunnel).

Hinweise

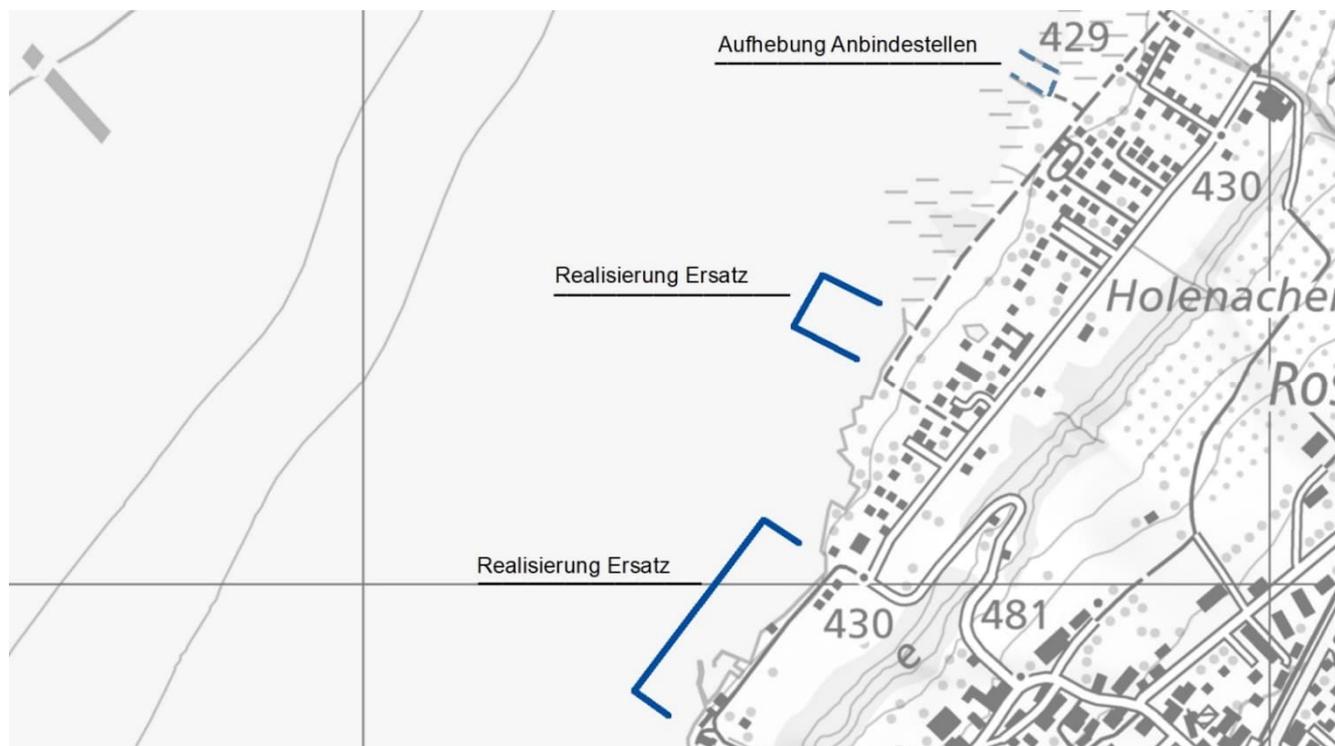
Interessenabwägung bezüglich:

- Ortsbildschutz
- öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung
- Fischerei / Fischlaichgebiete
- Folgebedarf (Zugang, Parkplätze)
- Archäologische Schutzgebiete

Beteiligte

Gemeinde Ligerz (Federführung), AGR, LANAT, KDP, TBA, AGG, ADB,
weitere.

5.11 Täuffelen-Gerolfingen



Ausgangslage	Im Rahmen der laufenden Revision der Uferschutzplanung müssen im Bereich des inventarisierten Flachmoors Nr. 2376 die Vorgaben der Flachmoorverordnung umgesetzt werden. Demzufolge muss der bestehende Hafen vor dem UNIA-Camping aufgehoben werden. Die Gemeinde beabsichtigt, die Möglichkeit für einen Ersatzstandort im Uferbereich von Gerolfingen zu schaffen.
Stand der Planung	Die revidierte Uferschutzplanung wurde 2020 nach der Vorprüfung aufgrund der Konflikte mit den Vorgaben der Flachmoorverordnung sistiert.
Zielsetzungen	Aufhebung des bestehenden Hafens vor dem UNIA-Camping zugunsten einer Aufwertung des Naturufers. Verlagerung der aufgehobenen Anbindestellen und von Bojeplätzen an einen neuen Hafenstandort im Uferbereich von Gerolfingen im Rahmen einer übergeordneten Uferaufwertung für Natur und Erholung.
Prüfungsinhalt	Beurteilung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit der Realisierung neuer Anbindestellen.
Vorgehen	Anpassung der geltenden Nutzungsplanung auf der Grundlage einer zu erarbeitenden Potenzialanalyse und Machbarkeitsstudie.
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: <ul style="list-style-type: none">– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung– Naturschutz– Folgebedarf (Zugang, Parkplätze)– Archäologische Schutzgebiete

Ein allfälliger Erlass einer neuen Fahrverbotszone vor dem Naturufer wird geprüft.

Beteiligte

Gemeinde Täuffelen-Gerolfingen (Federführung), AGR, LANAT, TBA, ADB, SVSA, AGG, weitere.

5.12 Vinelz: «Hafen»



Ausgangslage	Die Gemeinde Vinelz beabsichtigt die Hafenanlage bei der Mündung Ruelbach zu sanieren, indem die exponierten Anbindestellen mit einer neuen Mole vor Wellenschlag geschützt werden. Damit ergibt sich die Möglichkeit, gleichzeitig die Hafenanlage zu erweitern.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG erfolgte mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Erstellen einer neuen Mole als Wellenschutz. Schaffung zusätzlicher Anbindestellen innerhalb der erneuerten Hafenanlage unter Voraussetzung der Aufhebung einer entsprechenden Anzahl Anbindestellen in einer anderen Anlage (z.B. Hafen beim TCS-Camping Gampelen). Richtwert max. 25 zusätzliche Anbindestellen (inkl. 5 Gästeplätze).
Prüfungsinhalt	Beurteilung von Zweckmässigkeit und Machbarkeit der Realisierung neuer Anbindestellen.
Vorgehen	Anpassung der geltenden Nutzungsplanung.
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: <ul style="list-style-type: none">– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung– Archäologische Schutzgebiete– Naturschutz– Folgebedarf (Zugang, Parkplätze)

Beteiligte

Gemeinde Vinelz (Federführung), AGR, LANAT, TBA, ADB, SVSA, AGG, weitere