



**Sachplan Seeverkehr  
bernische Teile Bieler-  
und Neuenburgersee**

**Sachplanbericht**

# Sachplanung Seeverkehr

## Impressum

- Herausgeber: Justiz-, Gemeinde- und Kirchendirektion des Kantons Bern (JGK)
- Projektleitung: Katharina Dobler, Amt für Gemeinden und Raumordnung (Leitung)  
Emanuel Buchs, Entwicklungsraum Thun (vormals Region Thun-Innertport)  
Andreas Fiechter, Region Seeland.biel/bienne  
Kaspar Reinhard, Region Seeland.biel/bienne  
Stefan Schweizer, Regionalkonferenz Oberland-Ost  
Elisabeth Bernard, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)  
Adrian Friedrich, Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt (SVSA)  
Willy Müller, Fischereiinspektorat (LANAT/FI)  
Tamara Schneider, Amt für Grundstücke und Gebäude (AGG)  
Renate Schöni, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)  
Ueli Stalder, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)  
Jean-Michel Vetter, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
- Projektkoordination: Ueli Stalder, Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR)
- Bearbeitung: Ueli Haag, haag hähnle GmbH, 2502 Biel/Bienne  
Rolf Hähnle, haag hähnle GmbH, 2502 Biel/Bienne  
Karl Ludwig Fahrländer, ad!vocate, 3000 Bern 6  
Michael Pflüger, ad!vocate, 3000 Bern 6  
Peter Gsteiger, geo7, 3012 Bern  
Ursin Caduff, geo7, 3012 Bern  
Christoph Iseli, Landschaftswerk Biel-Seeland, 2501 Biel/Bienne
- Bestelladresse: Amt für Gemeinden und Raumordnung  
Nydeggasse 11/13  
3011 Bern  
Tel. 031 633 77 30  
E-Mail: info.agr@jgk.be.ch
- Internet über <http://www.jgk.be.ch>

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1. Einleitung</b>	<b>2</b>
1.1 Auftrag	
1.2 Planungsgrundsätze	
1.3 Gegenstand des Sachplans	
1.4 Verbindlichkeit des Sachplans	
1.5 Planungssperimeter	
1.6 Vorgehen	
<b>2. Ausgangslage</b>	<b>4</b>
2.1 Übersicht	
2.2 Richtplan Bootsstationierung 1993	
2.3 Vollzug See- und Flussufergesetz	
2.4 Regionale Richtplanung	
2.5 Nutzungs- und Schutzinteressen	
2.6 Rechtliche Aspekte	
<b>3. Regelungsinhalte</b>	<b>9</b>
3.1 Übersicht	
3.2 Bootsstationierung	
3.3 Bootsverkehr	
<b>4. Umsetzung und Weiterentwicklung</b>	<b>12</b>
4.1 Übersicht	
4.2 Anweisungen und Empfehlungen an die Gemeinden	
4.3 Aufträge an kantonale Stellen	
4.4 Controlling und Aktualisierung	
<b>5. Objektblätter (Prüfungsbereiche)</b>	<b>17</b>
5.1 La Neuveville: Gebiet „Prapion“	
5.2 La Neuveville: Gebiet „Marnin“	
5.3 Ligerz: Gebiet „Wirtshausländte“	
5.4 Ligerz: Gebiet „Boome“	
5.5 Biel – Nidau: Gebiet Seeufer Nidau / Zihl	
5.6 Port: Gebiet Nidau-Büren-Kanal	
5.7 Gampelen: Gebiet „Fanelbucht“	
5.8 Gampelen: Gebiet „Zihlbrücke“	
5.9 Gals: Gebiet „Chalchhof“	

## 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 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 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).

Parallel zur Erarbeitung der Sachpläne wurde die JGK beauftragt, ein Handbuch zu erstellen, 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 Bootsliegeplätze 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 Bootsliegeplätze 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 Fischerei, der Kursschifffahrt, 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 Baugesetzes<sup>1</sup> 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 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 Teile 3 (Regelungsinhalt), 4 (Umsetzung und Weiterentwicklung) und 5 (Objektblätter) des Sachplanberichts, während die übrigen Teile 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 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.

---

<sup>1</sup> Kantonales Baugesetz vom 9. Juni 1985, BauG, BSG 721.0

## 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.

### 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

Abgesehen vom zwischenzeitlich realisierten Ausbau des Kleinbootshafens Biel und des Hafens Täuffelen, dem Neubau des Hafens Ipsach sowie den weitgehend realisierten neuen Bojenplätzen in Twann-Tüscherz wurden einige der geplanten Vorhaben nicht umgesetzt. Dazu gehören:

- Der Neubau des Hafens in Ligerz, für dessen Realisierung die Verlegung der Bahnlinie in den Ligerztunnel Voraussetzung bildet.
- Die Verlagerung der in geschützten Uferbereichen liegenden Anbindestellen in Lüscherz und Täuffelen.

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 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 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)

Der Richtplan und die Inhalte der Richtplankarte wurden bei der Ausarbeitung des Sachplans berücksichtigt, so z.B. bei der Aufteilung der Ufer in die drei Kategorien „Ausschlussbereiche“, „Konsolidierungsbereiche“ und „Prüfungsbereiche“ (vgl. Abschnitt 3.2 hinten), bei der Formulierung der Objektblätter (vgl. Teil 5) und bei der Ausscheidung der zu prüfenden Erweiterungen von Fahrverbotszonen. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Sachplans werden auch die Ergebnisse der künftigen Nutzungs- und Gestaltungskonzepte für die See- bzw. Flussufer gemäss den Massnahmenblättern C2 und C3 einfließen können.

## 2.5 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
- Fischerei / Fischlaichgebiete
- Natur- und Landschaftsschutz
- Schutz der Zug- und Wasservögel
- Erhaltung von Ortsbildern / Denkmalschutz
- Schonung archäologischer Schutzgebiete und Fundstellen
- Schwemmholtzentsorgung 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 in der Bodenoberflächenkarte der amtlichen Vermessung erfassten Schilfbestände.

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 Kursschifffahrt,
- die Anlege- bzw. Umschlagplätze für den Schwemmh Holztransport.

## 2.6 Rechtliche Aspekte

### 2.6.1 Wichtigste Rechtsgrundlagen

#### a) Schifffahrtsrecht

Primäre Grundlage für die Regelung des Seeverkehrs und für die Erarbeitung der dafür erforderlichen Planungsgrundlagen bildet im Kanton Bern das Gesetz über die Schifffahrt und die Besteuerung der Schiffe vom 19. Februar 1990 (Schifffahrtsgesetz, BSG 767.1). Dieses 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 Raumplanungsgesetz<sup>2</sup> 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

---

<sup>2</sup> Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979, RPG, SR 700

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-<sup>3</sup>, Gewässer-<sup>4</sup>, Fischerei-<sup>5</sup> und in allgemeiner Weise (Querschnittserlass) die Umweltschutzgesetzgebung<sup>6</sup>.

### c) Kantonale Rechtsgrundlagen

Die kantonale Baugesetzgebung<sup>7</sup> 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. 2 BauG Hafen- und Landeanlagen, Boots-anbindestellen, Trockenplätze für Boote sowie andere Anlagen für den Bade- und Wassersport nur bewilligungsfähig, wenn „keine überwiegenden Interessen“ entgegenstehen. Dies wiederum setzt nach der heute geltenden Rechtsprechung voraus, dass dafür ausreichende planungsrechtliche Grundlagen geschaffen werden. Die nach Art. 11 Abs. 1 BauG geschützten Uferbereiche werden dabei im Kanton Bern vorab durch das Wasserbaugesetz<sup>8</sup> 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.

#### 2.6.2 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. Diese dürften 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.

#### 2.6.3 Aufhebung von Bootsanbindestellen

Eingehende Abklärungen wurden bezüglich der Aufhebung von Bootsanbindestellen vorgenommen. Um bestehende und ordnungsgemäss bewilligte bzw. konzessionierte

---

<sup>3</sup> Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt vom 3. Oktober 1975, Binnenschifffahrtsgesetz, BSG, SR 747.201

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

<sup>5</sup> Bundesgesetz über die Fischerei vom 21. Juni 1991, BGF, SR 923.0

<sup>6</sup> Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Oktober 1983, Umweltschutzgesetz, USG, SR 814.01.

<sup>7</sup> Kantonaes Baugesetz vom 9. Juni 1985, BauG, BSG 721.0, vgl. auch Bauverordnung vom 6. März 1985, BauV, BSG 721.1

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

Anbindestellen aufheben zu können, ist ein Enteignungsverfahren erforderlich, das den Erlass einer grundeigentümergebundenen Zone für öffentliche Nutzung (Art. 77 BauG) 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).

### **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 Bootsstationierung und den Bootsverkehr. Die Regelung der Bootsstationierung erfolgt durch die Bezeichnung von Uferbereichen, für welche der Sachplan z.H. der nachgeordneten Nutzungsplanung die für deren Erlass erforderlichen Anweisungen festlegt. Zusätzlich enthält der Sachplan Anweisungen zur Prüfung neuer Fahrverbotszonen für die Schifffahrt. 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. Abschnitt 4.4).

#### **3.2 Bootsstationierung**

##### **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 Bootsstationierung 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 unberücksichtigt sind die landseitig angeordneten Trockenplätze.

### 3.2.3 Regelung der Uferbereiche

Der Sachplan Seeverkehr 2012 unterteilt die Ufer in folgende Bereiche:

- Ausschlussbereiche
- Konsolidierungsbereiche
- Prüfungsbereiche

#### a) Ausschlussbereiche

Grundsatz: 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. 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,
- Wahrung des Zugangs zum Wasser bei öffentlichen Uferanlagen (Strandbäder, Badeplätze, Uferparks und -promenaden).

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

#### b) Konsolidierungsbereiche

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. Der Erlass eines neuen bzw. die Revision des geltenden Nutzungsplans ist nur dort notwendig, wo eine bewilligungspflichtige Änderung vorgesehen ist. 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).

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

Grundsatz: In den Prüfungsbereichen besteht Handlungsbedarf bzw. Handlungsspielraum für eine Veränderung der bestehenden Bootsstationierung, wobei diese Veränderung in Bezug auf Art, Lokalisierung und Umfang (Anzahl) im Rahmen der Nutzungsplanung zu präzisieren ist.

Prüfungs- und Regelungsbedarf: Ziele, Vorgehen und Rahmenbedingungen zur Bestimmung der jeweils zweckmässigen Massnahmen sind in Objektblättern (vgl. Teil 5) festgehalten.

Räumliche Zuordnung: Der Kategorie Prüfungsbereiche zugeteilt sind Uferbereiche, die sich aus kantonaler Sicht entweder dafür eignen, neue Anbindestellen zu realisieren, oder wo Bedarf besteht, bestehende Anbindestellen namentlich aufgrund von Schutz- oder anderen öffentlichen Interessen zu verlagern. In den Objektblättern im Teil 5 sind diese Uferbereiche und der jeweilige Handlungsbedarf präziser beschrieben.

#### 3.2.4 Steuerung der Gesamtzahl der Anbindestellen

Basierend auf der Einteilung in die drei Regelungsbereiche gemäss Abschnitt 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,
- 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.

### 3.3 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 (vgl. Abschnitt 4.3). Die entsprechenden Zonen sind mit einer generell gehaltenen Begrenzung in der Sachplankarte eingetragen.

## 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. Teil 5) liegen die grundlegenden Anweisungen für die kommunale 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 kantonale 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.

#### 4.3.1 Georeferenzierte Erfassung und Nachführung der Anbindestellen

Ausgangslage: 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 vorbehaltlich 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. Abschnitt 2.5).

#### 4.3.2 Prüfung und Erlass neuer Fahrverbotszonen

Ausgangslage: In den Abklärungen anlässlich der Erarbeitung des neuen 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.

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), Fischereinspektorat (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 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 Gemeindegebrauch 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, Kurschifffahrt, Fischerei, 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 Abschnitt 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 ist jedoch davon auszugehen, dass Anpassungen des Sachplans bereits vorher nötig sein werden. Dazu sind folgende Verfahren vorgesehen:

#### a) Fortschreibungen

Anlass: Unter „Fortschreibungen“ fallen Aktualisierungen der Sachplankarte bzw. des Sachplanberichts, die entweder nur die erläuternden Teile betreffen (z.B. Aktualisierung von Hinweisen in den Sachplankarten) oder bei denen eine neue Fahrverbotszone oder eine andere Massnahme zur Einschränkung des Schiffsverkehrs gemäss Abschnitt 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. Abschnitt 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 Teil 5 nicht einhalten).

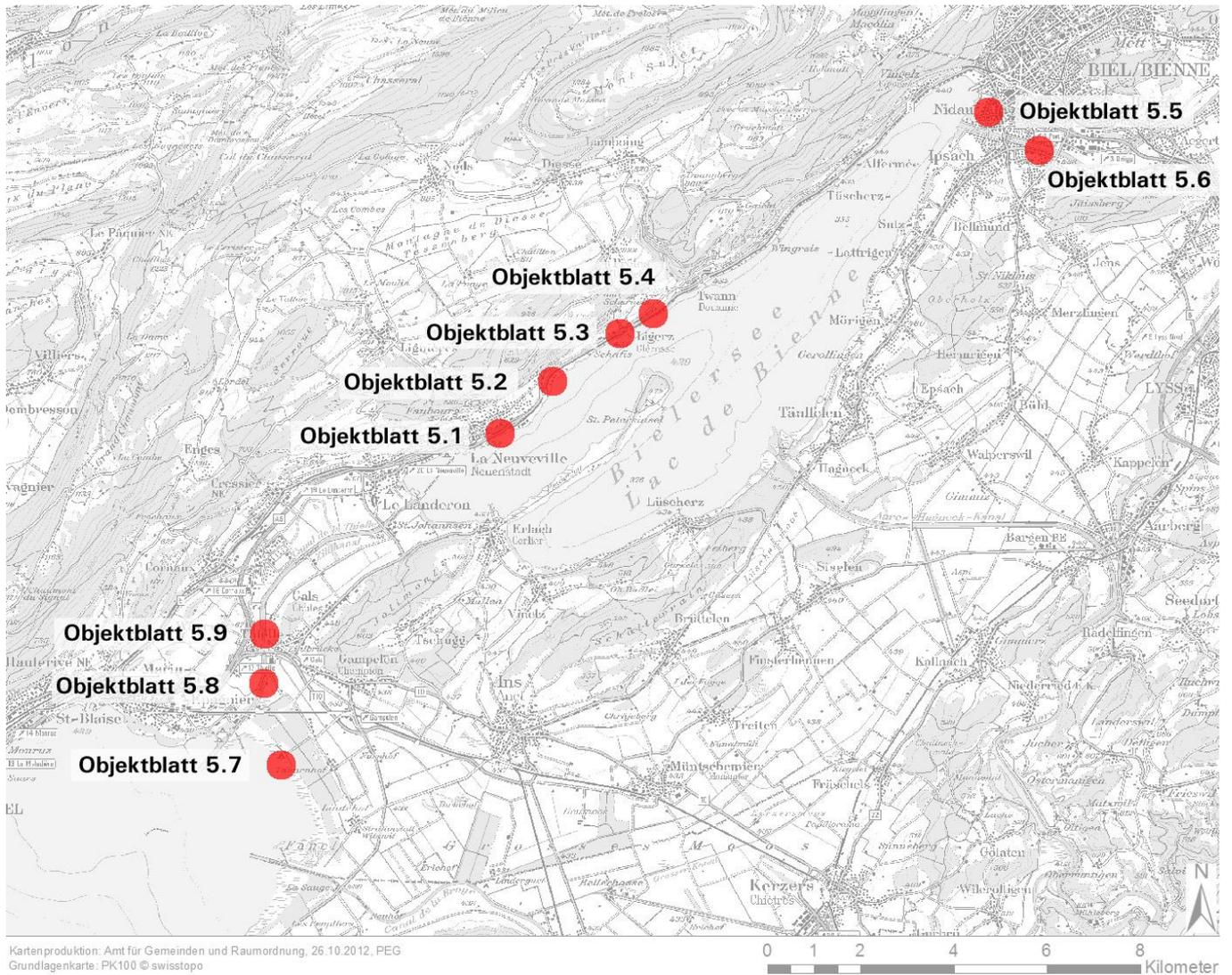
Vorgehen: Vor einer Überarbeitung führt das AGR zusammen mit den übrigen betroffenen kantonalen Stellen in der Regel eine Wirkungskontrolle durch und erstellt dazu einen Bericht. Zu diesem Bericht und den daraus abgeleiteten Anpassungen des Richtplans führt die JGK bei den betroffenen Gemeinden, Regionalkonferenzen 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)

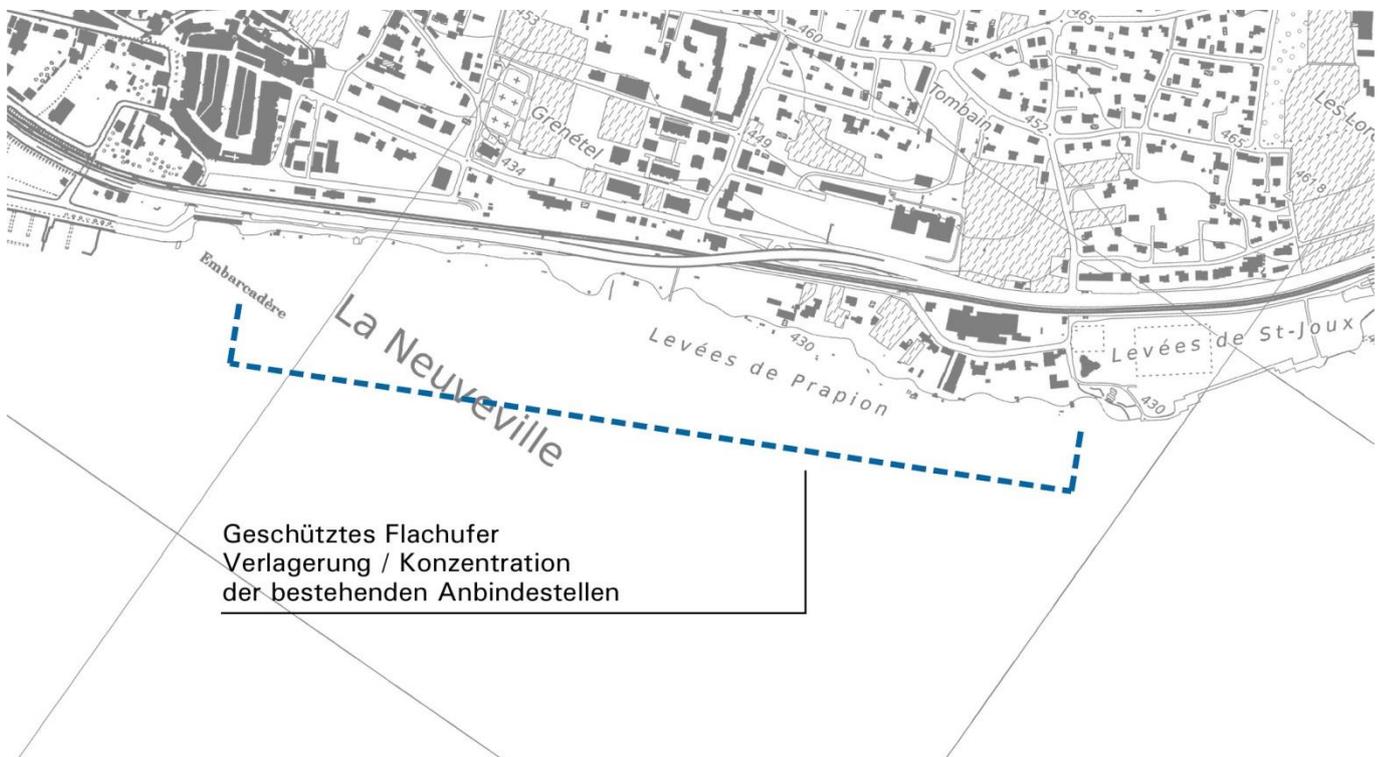
### Übersicht



**Abkürzungen in den Objektblättern**

AGG	Amt für Grundstücke und Gebäude
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AK (AD, 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"



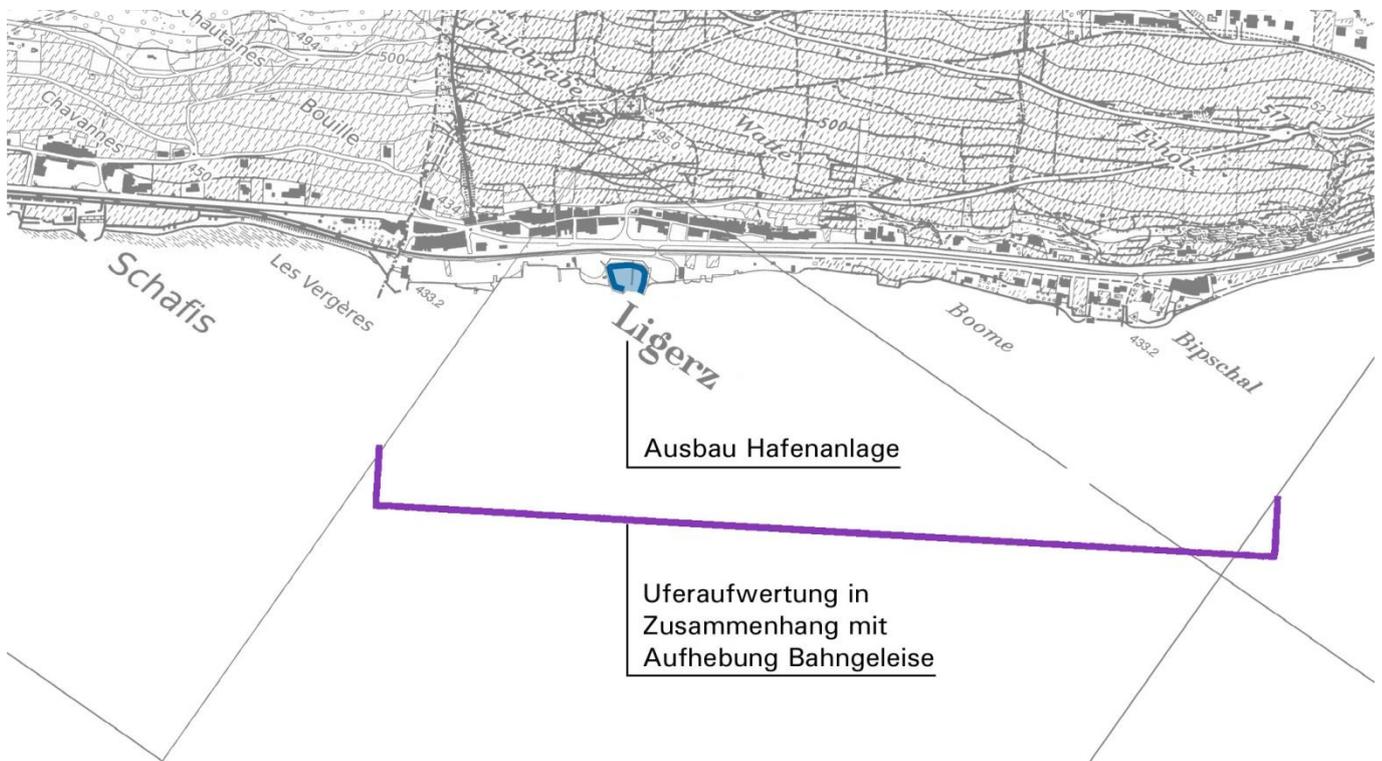
Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1993 war eine teilweise Aufhebung der Anbindestellen und die Erstellung von Ersatzplätzen vorgesehen. Insgesamt gibt es heute innerhalb des Gebietes rund 65 bewilligte Anbindestellen.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist infolge eines laufenden Beschwerdeverfahrens 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"> <li>– Natur- und Landschaftsschutz</li> <li>– Ortsbildschutz</li> <li>– Fischerei / Fischlaichgebiete</li> <li>– Interessen Kursschiffahrt</li> <li>– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung</li> <li>– Kosten (Enteignungsentschädigung, Ersatzmassnahmen)</li> </ul>
Beteiligte	Gemeinde La Neuveville (Federführung), LANAT, AGR, TBA, AK, BSG, AGG, weitere.







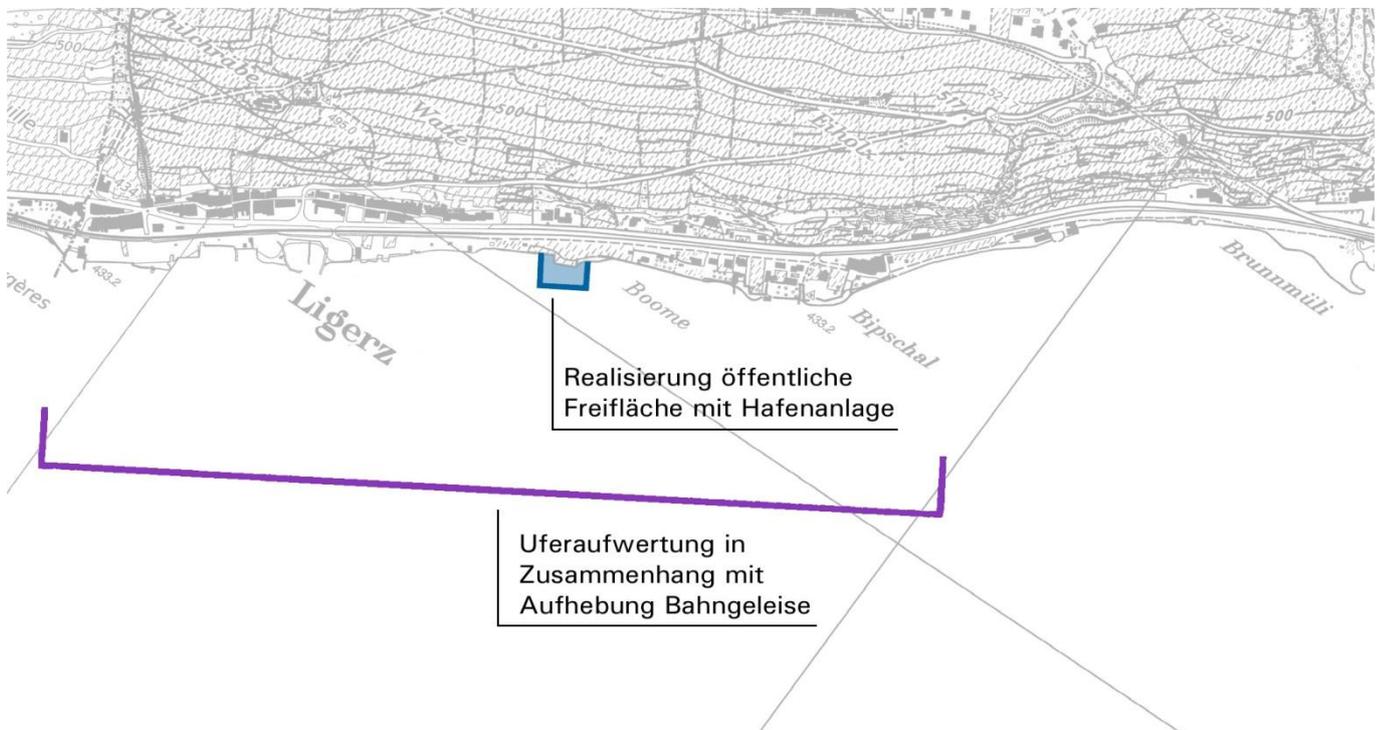
### 5.3 Ligerz: Gebiet "Wirtshauslände"



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: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ortsbildschutz</li> <li>– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung</li> <li>– Folgebedarf (Zugang, Parkplätze)</li> </ul>
Beteiligte	Gemeinde Ligerz (Federführung), AGR, KDP, TBA, AGG, weitere.



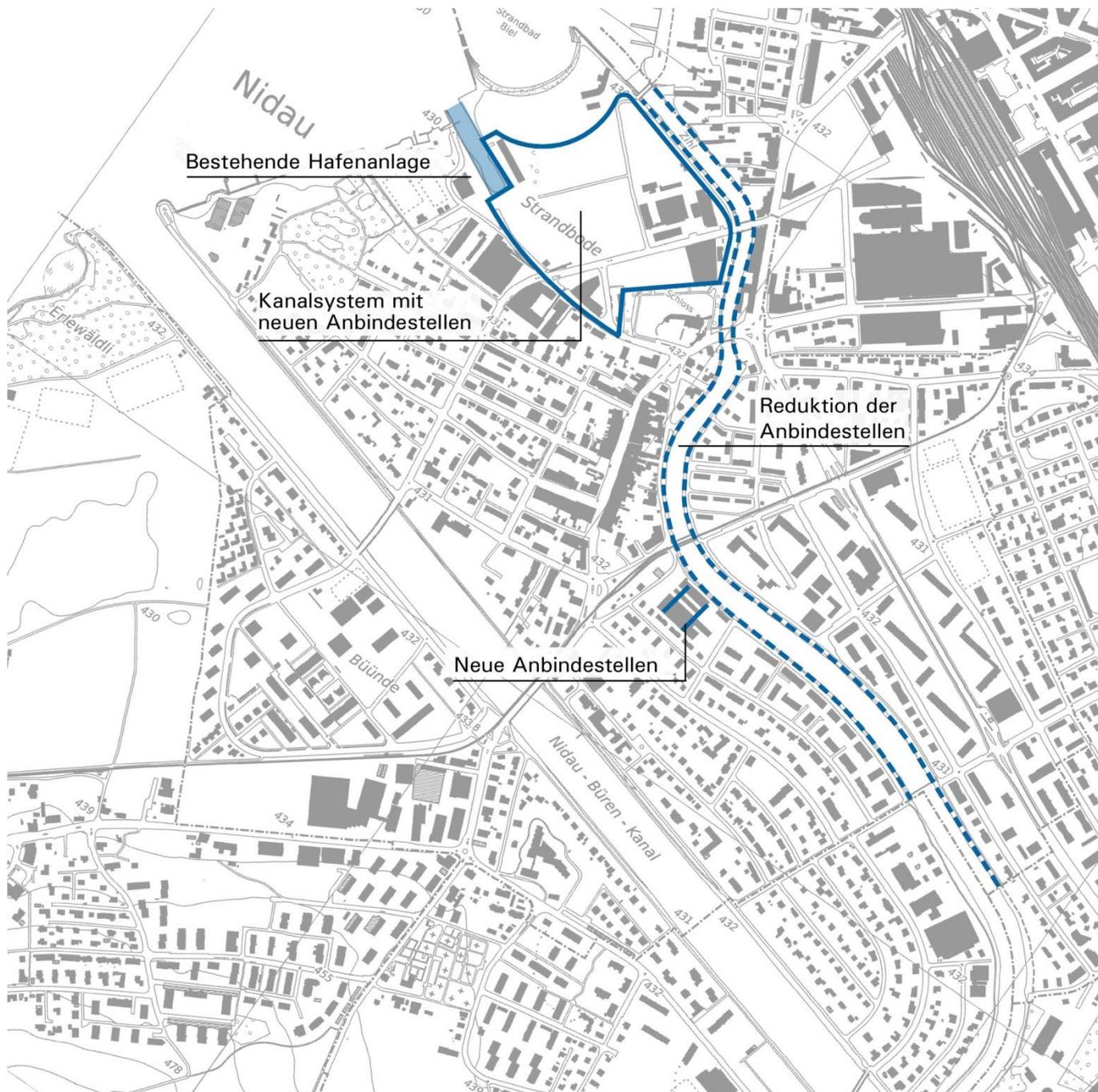
## 5.4 Ligerz: Gebiet „Boome“



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: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ortsbildschutz</li> <li>– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung</li> <li>– Fischerei / Fischlaichgebiete</li> <li>– Folgebedarf (Zugang, Parkplätze)</li> </ul>
Beteiligte	Gemeinde Ligerz (Federführung), AGR, LANAT, KDP, TBA, AGG, weitere.



## 5.5 Biel – Nidau: Gebiet Seeufer Nidau / Zihl



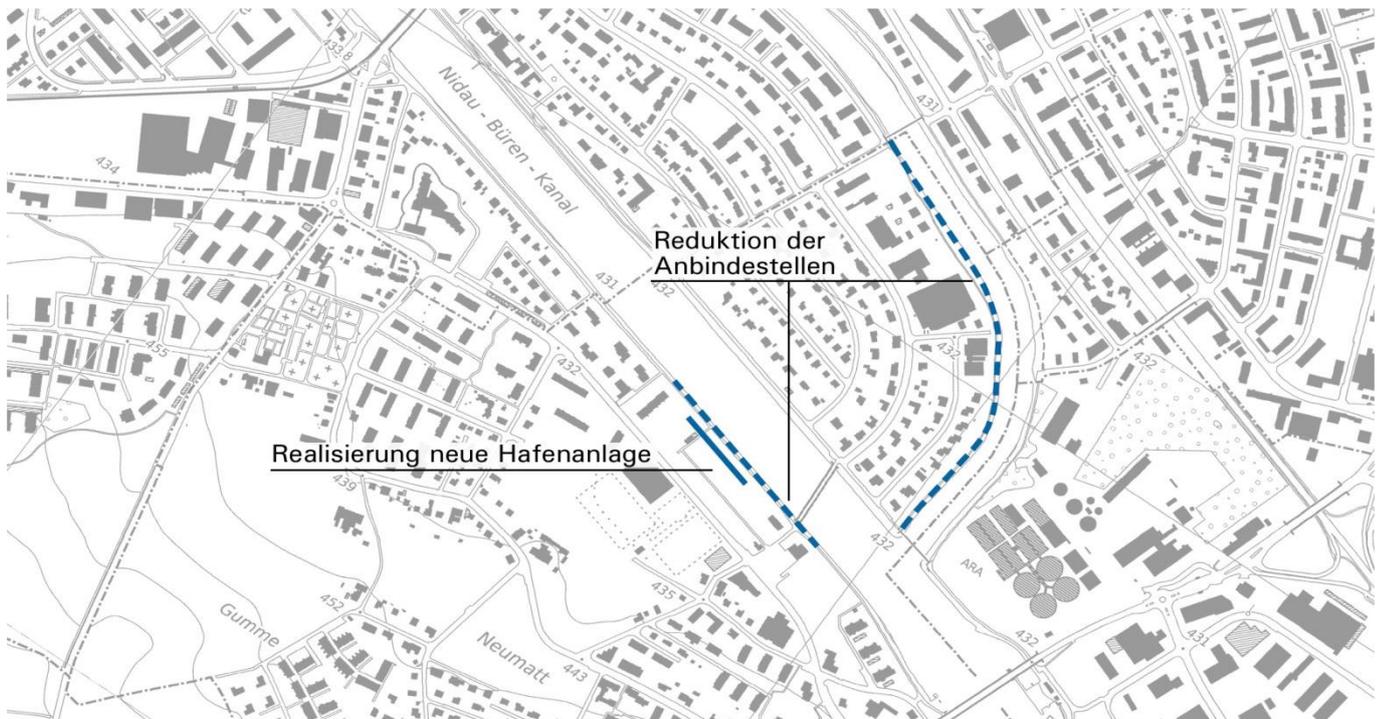
### Ausgangslage

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.

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

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 Vorhaben ist eine Revision der geltenden Nutzungsordnung erforderlich.
Zielsetzungen	Aufhebung von Anbindestellen in der Zihl (beidseitig im Uferbereich von Biel und Nidau) und Schaffung von Ersatzplätzen im Rahmen des Projektes AggloLac und der Überbauung Aalmatten. Richtwert max. 75 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.
Vorgehen	Erlass eines Nutzungsplanes mit Regelung der Bootsstationierung (als Grundlage für ein allenfalls durchzuführendes Enteignungsverfahren).
Realisierung	Zeitpunkt abhängig vom Fortgang des Projektes AggloLac und des Vorhabens Aalmatten.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: <ul style="list-style-type: none"><li>– Archäologie</li><li>– Ortsbildschutz</li><li>– Fischerei / Fischlaichgebiete</li><li>– Kursschiffahrt (inkl. vorhandene Werft- und Slipanlage)</li><li>– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung</li><li>– Schwemmholtzentsorgung</li></ul>
Beteiligte	Gemeinde Nidau (Federführung), Gemeinden Biel, Port und Brügg, AGR, LANAT, AD, KDP, SVSA, AWA, BSG, AGG, weitere.

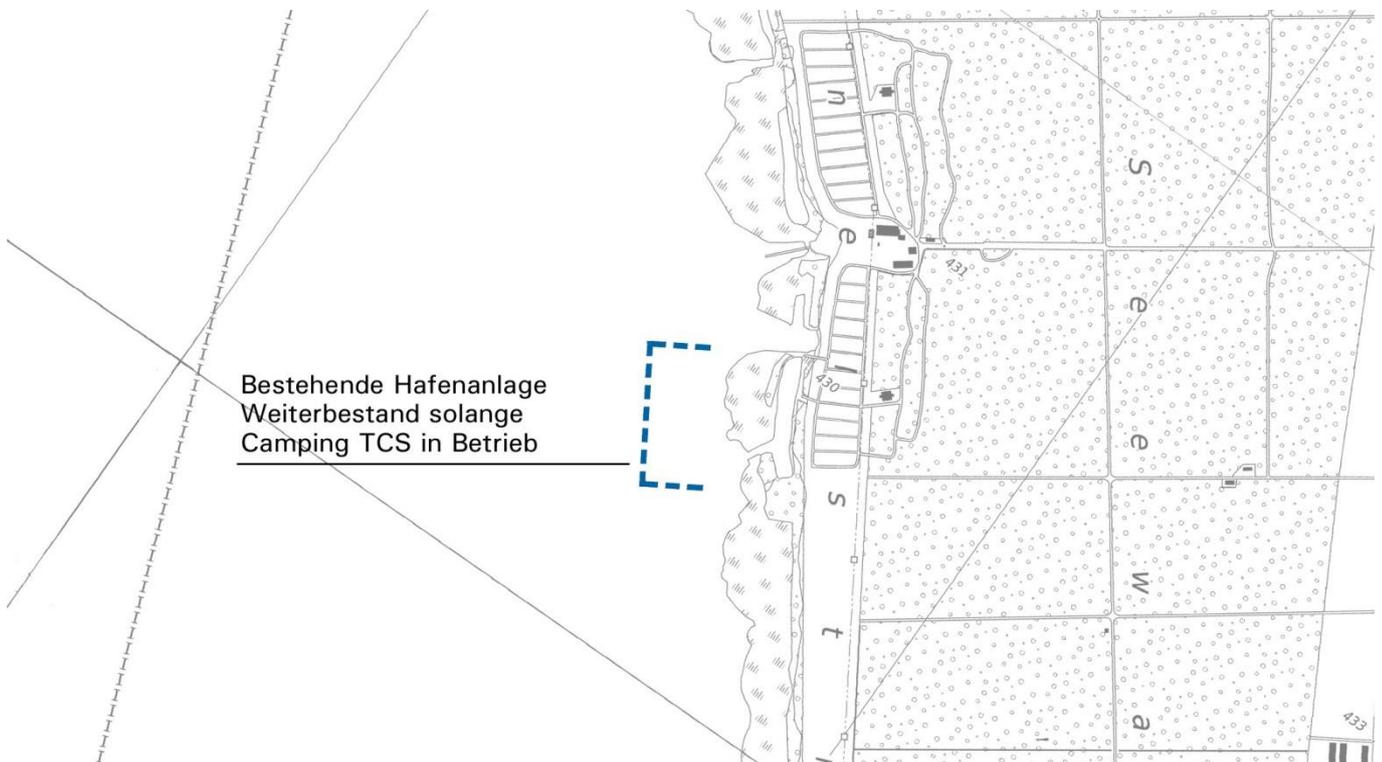
## 5.6 Port: Gebiet Nidau-Büren-Kanal



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 einer Nutzungsplanung zur Regelung der Bootsstationierung als Grundlage für ein allenfalls durchzuführendes Enteignungsverfahren.
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung bezüglich: <ul style="list-style-type: none"> <li>– Archäologie</li> <li>– Ortsbildschutz</li> <li>– Fischerei / Fischlaichgebiete</li> <li>– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung</li> <li>– Kursschifffahrt</li> <li>– Kosten (Enteignungsentschädigung, Ersatzmassnahmen)</li> </ul>
Beteiligte	Gemeinde Port (Federführung), LANAT, AGR, AD, KDP, SVSA, AWA, TBA, BSG, AGG, weitere.



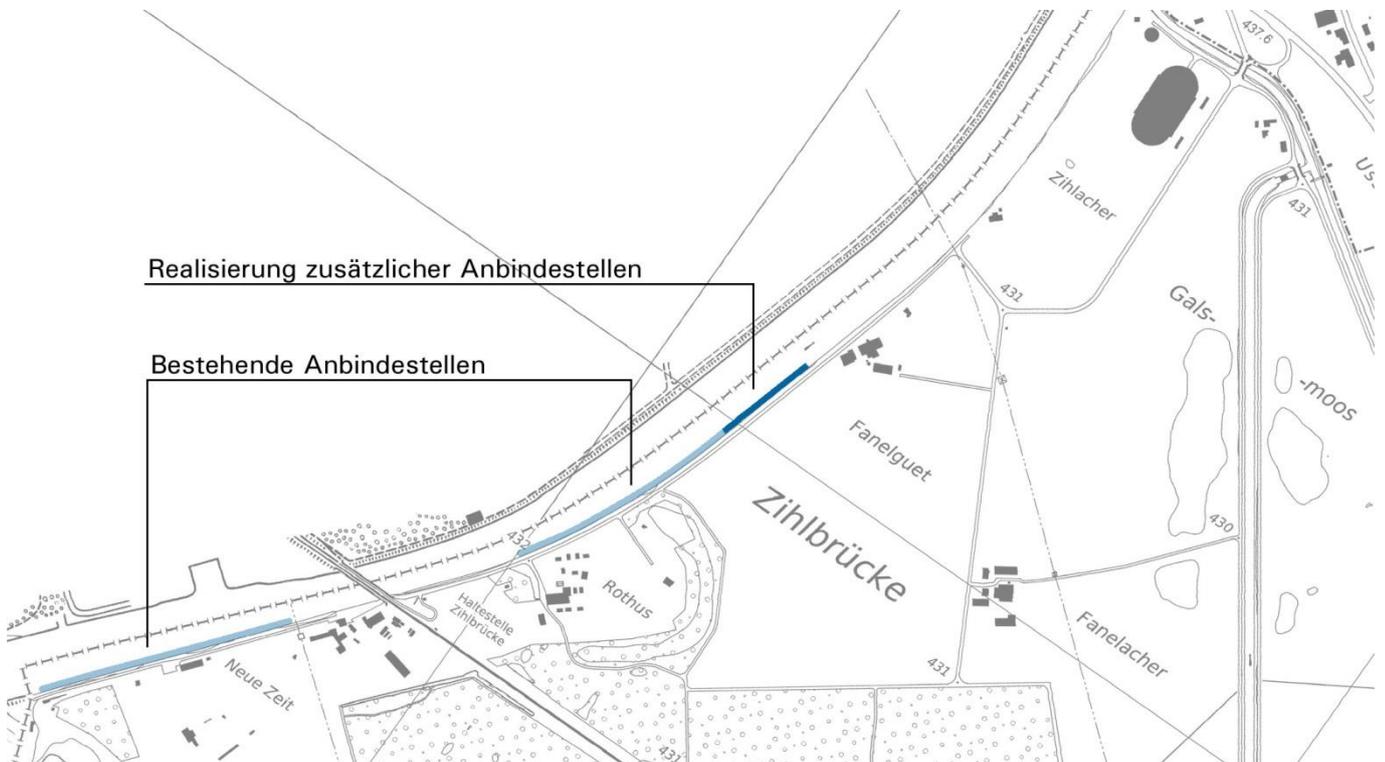
## 5.7 Gampelen: Gebiet "Fanelbucht"



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.
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 ist an die Zukunft des TCS-Campings gebunden. Sobald der Campingplatz aufgehoben wird, ist auch der Hafen aufzuheben.
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.
Beteiligte	Kanton (Federführung für die Aufhebung), Region seeland.biel/bienne, Gemeinde Gampelen, Nachbarkantone.



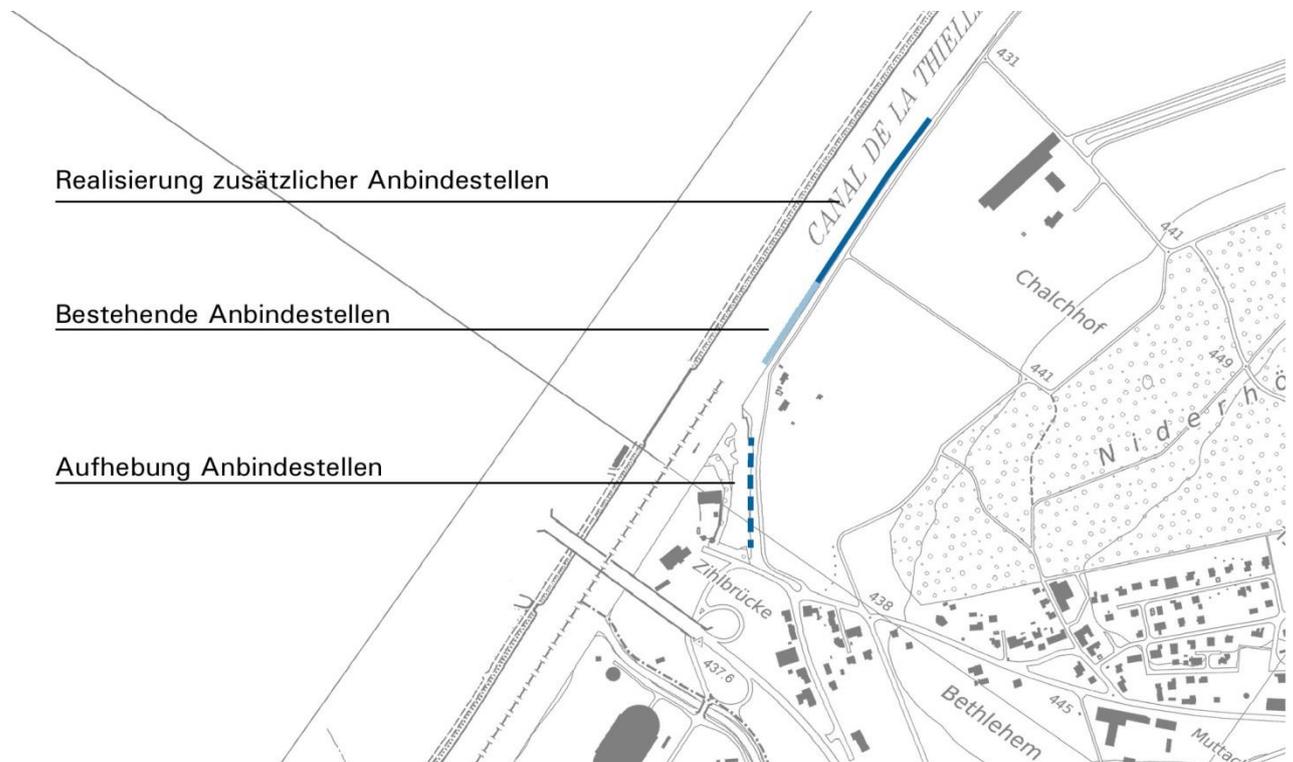
## 5.8 Gampelen: Gebiet "Zihlbrücke"



Ausgangslage	Die Gemeinde beabsichtigt die Realisierung von zusätzlichen Anbindestellen.
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"> <li>– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung;</li> <li>– Naturschutz;</li> <li>– Folgebedarf (Zugang, Parkplätze);</li> <li>– Kurs- und Lastschiffahrt.</li> </ul>
Beteiligte	Gemeinde Gampelen (Federführung), AGR, LANAT, AWA, TBA, 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: <ul style="list-style-type: none"> <li>– öffentlicher Freizeit- und Erholungsnutzung;</li> <li>– Naturschutz;</li> <li>– Folgebedarf (Zugang, Parkplätze);</li> <li>– Kurs- und Lastschiffahrt.</li> </ul>
Beteiligte	Gemeinde Gals (Federführung), AGR, LANAT, AWA, TBA, SVSA, AGG, Kanton NE, BSG, weitere.

