



Sachplanung Seeverkehr

Sachplanbericht Thuner- und Brienersee

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 1996	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	Thun: Gebiet «Schorechopf-Lachenkanal»	23
5.2	Sigriswil: Gebiet «Herzogenacker».....	26
5.3	Sigriswil: Gebiet «Gunten»	28
5.4	Sigriswil: Gebiet «Merligen»	30
5.5	Unterseen: Gebiet «Neuhaus»	32
5.6	Spiez: Gebiet «Faulensee».....	34
5.7	Spiez: Gebiet «Gwattlischemoos – Kanderkies»	36
5.8	Interlaken: Gebiet «Aare / Sendli»	39
5.9	Ringgenberg: Gebiet «Schiffländte»	41
5.10	Ringgenberg: Gebiet «Bir Sagi»	43
5.11	Oberried: «Hamberger Areal».....	45
5.12	Umladestation Schotterverlad und Anlegestelle Transportschiff	46
5.13	Ringgenberg: «Schiffländte Goldswil»	48

1. Einleitung

1.1 Auftrag

Der «Richtplan Bootsstationierung für den Thuner- und Brienersee» (in der Folge: Richtplan Bootsstationierung 1996) wurde am 17. April 1996 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 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 **Berufs- und der Angelfischerei**, der Kurseschifffahrt, 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** Teile des Sachplanberichts erläuternden Charakter haben.

1.5 Planungserimeter

Der vorliegende Sachplan umfasst den Thunersee und den Brienersee **sowie die schiffbaren Strecken des Schifffahrtskanals in Interlaken und Thun und der anschliessenden Aareläufe in Thun**.

1.6 Vorgehen

Die Erarbeitung des Sachplans Seeverkehr Thuner- und Brienersee 2013 erfolgte unter Beizug einer Begleitgruppe. In dieser waren die wesentlichen Interessen und die Trägerschaft der Regionalplanung (Regionalkonferenz Oberland-Ost und Entwicklungsraum Thun) vertreten.

Die zwischen dem 29. Mai und dem 16. August 2012 stattfindende Mitwirkung bot Organisationen, Privatpersonen, Firmen, Gemeinden und kantonalen Stellen 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 1996 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: Flach-, 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 Unterwassertopographie, 2020)

2.2 Richtplan Bootsstationierung 1996

2.2.1 Allgemeines

Ausgangspunkt der Aktualisierung der Planungsgrundlagen für den Seeverkehr bildet der Richtplan Bootsstationierung 1996. 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 1996 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 1996 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 1996 auch jene Teile der Seen, für welche Fahrverbotszonen ausgeschieden oder auszuschneiden sind.

2.2.3 Massnahmenübersicht Bootsstationierung

Insgesamt sah der Richtplan Bootsstationierung 1996 eine Zunahme von ca. 3'450 auf 4'030 Anbindestellen für den Thunersee bzw. von ca. 830 auf 1'227 für den Brienersee vor. Die wichtigsten der vorgesehenen Massnahmen waren:

- der Bau neuer Hafenanlagen in Sigriswil, Leissigen, Iseltwald und Bönigen,
- die Erweiterung bestehender Hafenanlagen in Hilterfingen, Oberhofen, Sigriswil, Unterseen und Bönigen,
- die Verlagerung bestehender Anbindestellen in Thun.

2.2.4 Stand der Umsetzung

Auf Grundlage des Richtplans 1993 wurden der Hafen Hilterfingen und die Verlegung von Anbindestellen aus schützenswerten Uferbereichen in den Lachenhafen in Thun umgesetzt. Auf Grundlage des Sachplans 2013 werden die Hafenanlagen Sagi Merligen in der Gemeinde Sigriswil geplant sowie der Rückbau der Schiffländte in Goldswil. Die Hafenanlage beim Hamberger Areal am Brienersee ist in der Bauphase und soll bis Ende 2025 fertig sein.

Folgende Vorhaben wurden noch nicht umgesetzt:

- Neubau der vorgesehenen Hafenanlagen in Sigriswil, Leissigen, Iseltwald und Bönigen,
- die Erweiterung bestehender Hafenanlagen in Sigriswil, Unterseen und Bönigen,
- die Verschiebung und die allfälligen Aufhebungen von Anlegestellen auf Grund des Naturschutzes zwischen Lachen Thun und Kanderdelta in Spiez.

Insgesamt wurden die im Richtplan Bootsstationierung 1996 zugeteilten Kontingente nicht von allen Gemeinden ausgeschöpft. Auf dem Thunersee wurden rund 400 bis 450 und auf dem Brienersee rund 350 bis 400 der im Kontingent von 1996 enthaltenen Anbindestellen nicht realisiert. Mit Blick auf den Planungsgrundsatz 1, wonach die geltenden Kontingente nicht erhöht werden sollen (vgl. Kapitel 1.2 vorne) besteht somit quantitativ gesehen ein gewisser Handlungsspielraum.

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 unbebauten 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 Thuner- und Brienersees genehmigte Uferschutzpläne oder dem See- und Flussufergesetz genügende Nutzungspläne vor. In den zum Teil nach 1996 – d.h. nach der Inkraftsetzung des Richtplans Bootsstationierung – fertig gestellten Planungen weicht die Linieneinführung des Uferweges in diversen Gemeinden gegenüber der im See- und Flussuferrichtplan festgehaltenen Linieneinführung ab. Zudem bewirken die geltenden Uferschutzpläne in einer Vielzahl von Uferabschnitten den Schutz des direkt an das Ufer anstossenden Geländes. Damit ergeben sich gegenüber dem Richtplan Bootsstationierung 1996 veränderte Voraussetzungen. Namentlich gibt es Uferabschnitte, in welchen:

- auf eine im Zusammenhang mit der Linieneinführung 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, gesamtkantonale Gesamtschau aller biodiversitätsrelevanten Aktivitäten und Flächen. Gleichzeitig sollen Pendenzen beim Vollzug der Bundesinventare erledigt werden. Für alle fünf Bundesinventare werden die Umsetzungspereimeter 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 bildet~~ Der regionale Landschaftsrichtplan LRP der Region Thun/Innert Port (heute Entwicklungsraum Thun ERT ist seit 2020 in Kraft ~~aus dem Jahr 2008~~, und enthält unter anderem in der Massnahmenliste G behördenverbindliche Massnahmen zum Thunersee. Bei einer Nutzungsplanung gilt es, diese Massnahmen sowie die Landschaftsschutzgebiete (LRP 2020, S. 53) zu berücksichtigen. enthält:

~~— MB G7 «Partnerschaftliche Abstimmung der Nutzungsformen und -intensitäten im und auf dem See».~~

Die Aussagen aus dem LRP und dem Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept Thun Oberland-West wurden bei der Ausarbeitung des Sachplans berücksichtigt, so z.B. ~~beinsbesondere bei~~ der Aufteilung der Ufer in die drei Kategorien «Ausschlussbereiche», «Konsolidierungsbereiche» und «Prüfungsbereiche» (vgl. Kapitel 3.2 ~~hinten~~) und bei der Formulierung der Objektblätter im Perimeter des Landschaftsrichtplans (vgl. ~~Kapitel~~ Teil 5) ~~bei der Ausscheidung der zu prüfenden Erweiterung der Fahrverbotszone vor dem Gwattlischemoos (vgl. Kapitel 4.3.2 hinten) sowie in den Kapiteln 4.3.3 (weitere Aufträge an kantonale Stellen) und 4.4 (Controlling und Bewirtschaftung) berücksichtigt.~~ Im Rahmen der Weiterentwicklung des Sachplans werden auch die Ergebnisse eines künftigen Konzepts «Naherholung am Wasser» gemäss MB G6 und die Ziele aus Kapitel 10 Modul Gewässer aus dem LRP einfließen können einer künftigen «Vision Thunersee» gemäss MB G7 ~~des regionalen Landschaftsrichtplans einfließen können in~~ – ebenso wie in andere kommunale, regionale und allenfalls auch kantonale Planungen und Konzepte.

Diesbezüglich ist das Landschaftsentwicklungskonzept Region Oberland-Ost, R-LEK, 2004, aufzuführen. Das R-LEK bekräftigt den Schutz, die Gestaltung und Pflege der See- und Flussufer. Der stark beeinträchtigte Wildwechsel zwischen Weissenau und Rugen / Därliggrat soll verbessert werden.

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,
- Schwemmholzentsorgung 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 neu erfassten Fischlaichgebiete,
- das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS) und das kantonale Bauinventar,
- die inventarisierten archäologischen Fundstellen,
- 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 Unterwassertopographie).

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 Gemeindegebrauch 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 Gemeindegebrauch und die Sondernutzung der Gewässer durch Einrichtungen der Schifffahrt und des Wassersports (Art. 8) sowie die Erteilung von Verankerungsbewilligungen oder Schiffs- und Liegeplätzen (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.

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. 2 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

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

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

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 das 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 grundeigentümergehörigen 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

2.8.4 Besitzstandgarantie

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

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 Gemeingebrauch 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.

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 Thuner- und des Brienersees 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 enthält ebenfalls Uferabschnitte, 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 Bootsstationierung 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 gemäss aktuellem Inventar,
- 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

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.

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 sind Uferbereiche zugeteilt, 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 einer Nutzungsplanung zu präzisieren ist.

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

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: Im 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,
- 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.

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.

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 von 300 m Uferabstand,
- 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 aktualisiert 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 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 in der Nutzungsplanung vorzunehmenden Interessenabwägung,
- Planinhalte und Abgrenzung zweckmässiger Planungssperimeter,

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

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

- 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).

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

Priorität: hoch (Realisierung eingeleitet).

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. **Aktuell werden folgende Fahrverbotszonen geprüft:**

- Naturschutzgebiet Weissenau, Unterseen
- Gwattlischemoos und Bonstettenpark, Thun

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 3.2.5). Dazu ist kein raumplanerisches Planerlassverfahren erforderlich. In den erwähnten Gebieten stehen die Fahrverbotszonen jedoch in einem engen Zusammenhang zur Bootsstationierung und die Verfahren müssen deshalb eng mit den betroffenen Gemeinden koordiniert werden (vgl. ausführlicher Objektblätter.~~

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 Regionen ERT und Oberland-Ost)¹⁴. **Die Thunerseekonferenz hat erstmals im Jahr 2005 und bisher letztmals im Jahr 2017 getagt. Teilnehmende waren Vertreter aller organisierten Seebenutzer (Sport, Tourismus, Naturschutz, Verkehr) sowie kantonale Behörden, Gemeinden, Seepolizei und Rettungsdienste. Die Treffen wurden allseitig als zielführend beurteilt. Seither fand kein Treffen mehr statt. Es findet aber jährlich ein Koordinationstreffen zwischen Akteuren zum Thema Weissenau statt.**~~

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.

¹⁴ Diese Massnahme ist für den Thunersees mit dem Vorgehen gemäss Massnahmenblatt G7 «Partnerschaftliche Abstimmung der Nutzungsformen und -intensitäten im und auf dem See» im Landschaftsrichtplan der Region Thun/Innertport bzw. ERT abzustimmen (vgl. Kapitel 2.4 vorne).

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 und die betroffenen Organisationen 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**. 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. ~~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.~~ Als Fortschreibung gilt zudem die Überführung eines roten Prüfungsbereichs in einen Konsolidierungs- oder einen Ausschlussbereich, wenn die gemäss Objektblatt vorgesehenen Massnahmen umgesetzt sind.

Vorgehen und Zuständigkeiten: 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 kantonalen Stellen sind über Fortschreibungen in geeigneter Art und Weise zu informieren. 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

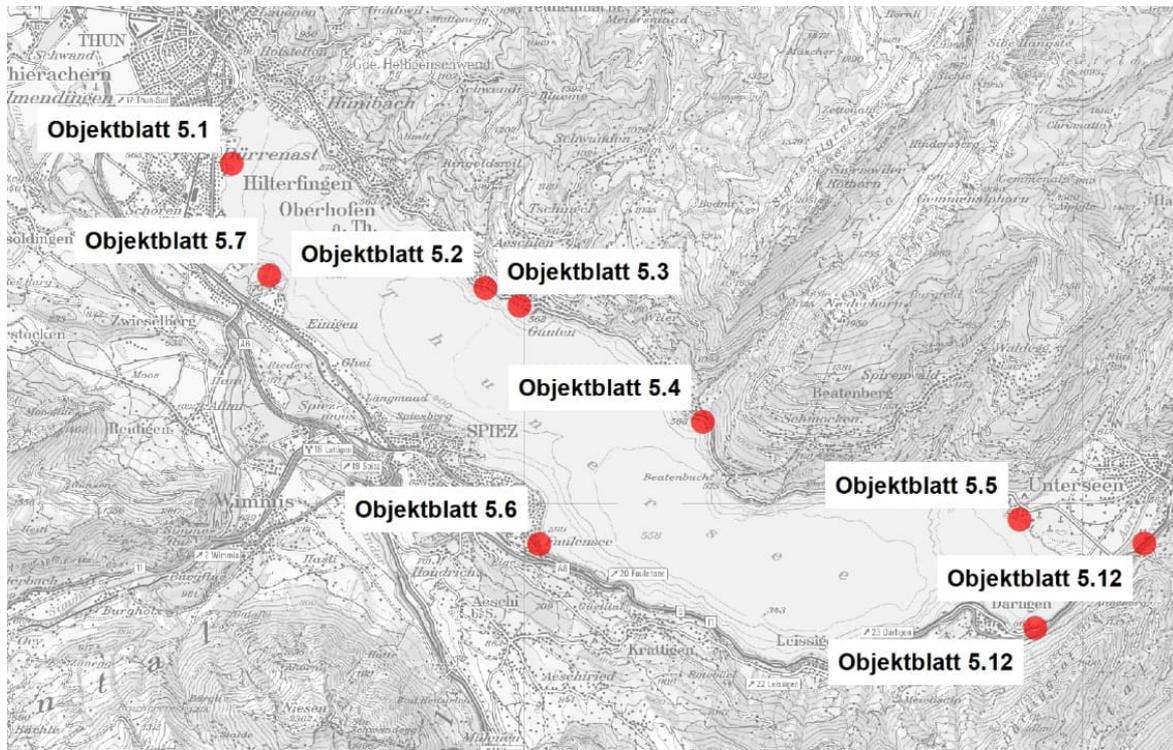
Rahmen der geltenden Regelungen nicht realisieren lassen (z.B. neue Hafenanlagen in Konsolidierungsbereichen oder Vorhaben in Prüfungsbereichen, welche die kantonalen Vorgaben in den Objektblättern in **Kapitel Teil 5** nicht einhalten).

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)

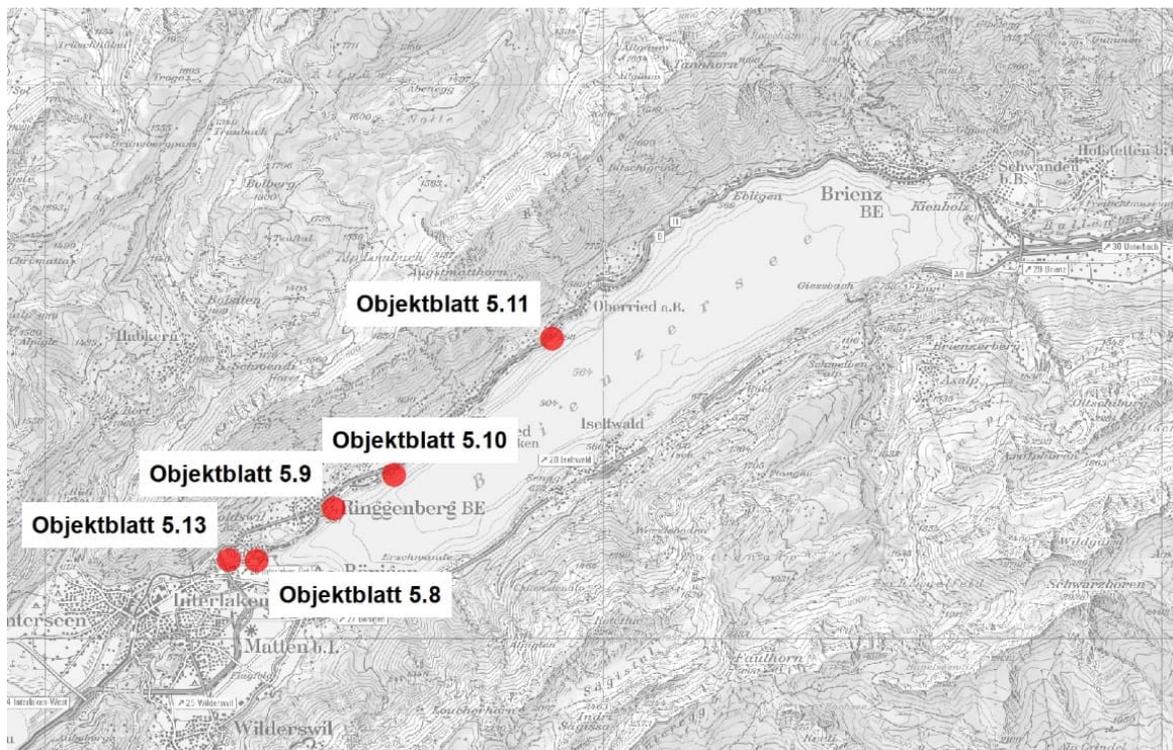
Übersicht Thunersee



Grundlagenkarte: PK100 © swisstopo



Übersicht Brienersee



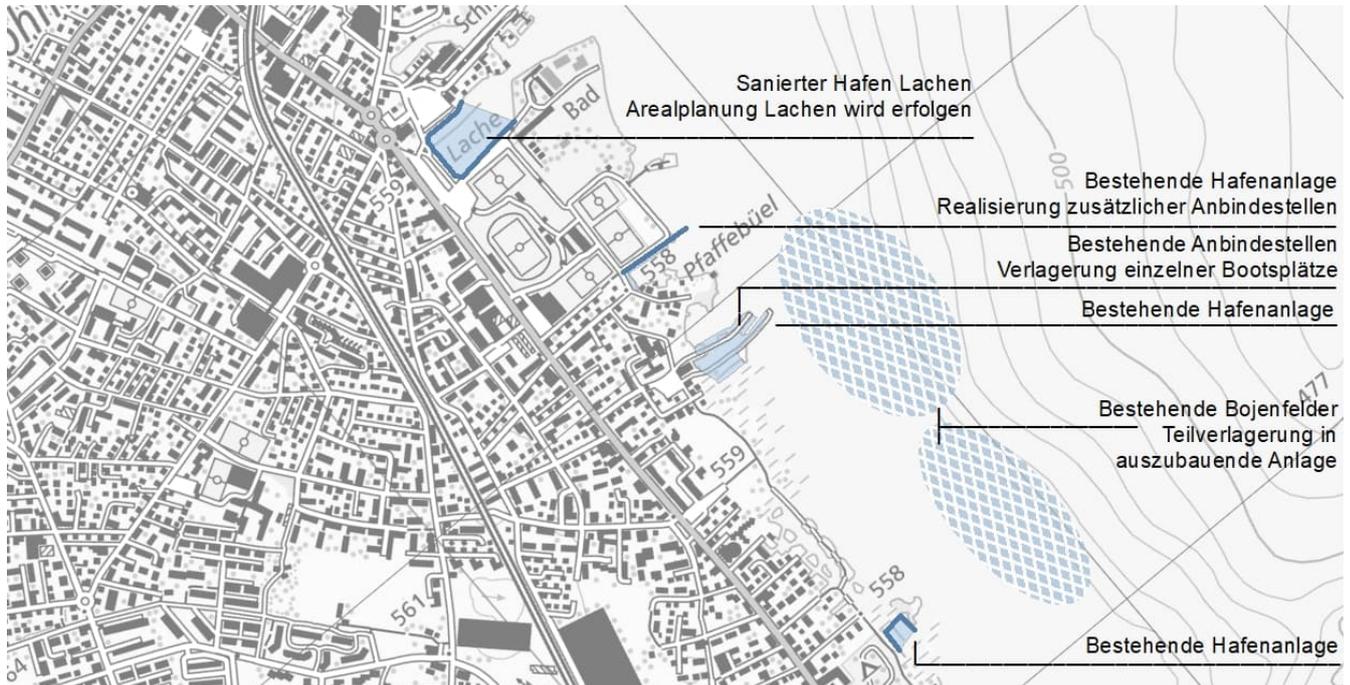
Grundlagenkarte: PK100 © swisstopo



Abkürzungen auf den Objektblättern

AGG	Amt für Grundstücke und Gebäude
AGR	Amt für Gemeinden und Raumordnung
AK (AD ^B , 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, Fischereinspektorat, Jagdinspektorat)
SVSA	Strassenverkehrs- und Schiffahrtsamt
TBA	Tiefbauamt

5.1 Thun: Gebiet «Schorechopf-Lachenkanal»



Ausgangslage

Es besteht eine Beeinträchtigung der schützenswerten Flachufer durch Bootsanbindestellen, den Bootsverkehr und die Notwendigkeit für eine periodische Ausbaggerung der Bootsrippen. **Zusätzlich ist der Bedarf da** für zusätzliche Anbindestellen im Thuner Seebecken.

Die Sanierung des Hafens Lachen ist abgeschlossen. Dabei wurden weder zusätzliche Bootsplätze geschaffen noch Bootsanbindestellen verschoben. Weitere Überlegungen zu möglichen Erweiterungen des Hafens und der Bootsanbindestellen sollen im Rahmen der anstehenden Arealplanung Lachen erfolgen. Das Ziel einer Verlagerung von Bootsplätzen aus sensiblen Bereichen auf Thuner Gebiet in weniger sensible Bereiche soll primär durch ein Ersatzangebot innerhalb des Thuner Gemeindegebiets erreicht werden, aber durch gemeindeübergreifende Ersatzangebote zusätzlich unterstützt werden.

Stand der Planung

Die Umsetzung des SFG ist auf der Basis von rechtskräftigen Uferschutzplänen und der Anerkennung des Zonenplanes als Uferschutzplanung erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen bezüglich der Bootstationierung. Zur Umsetzung der Uferschutzplanung besteht ein Gutachten zur Förderung der natürlichen Lebensräume.

Zielsetzungen

Aufwertung der naturnahen Ufer und Schutz der Uferbereiche verstärken.
~~Aufhebung bestehender Anbindestellen am Ufer und teilweise Verlagerung von Bojen zu Gunsten der geschützten Flachufer.~~
Konzentration / Ausbau der Bootsplätze im Lachenareal mit möglichst vollständigem Ersatz von andernorts aufzuhebenden Bootsplätzen; Dabei gilt: baubewilligte Bootsplätze werden ersetzt (Besitzstandgarantie). Verlagerung ufernaher, vor Schilfgürtel befestigter Bojen im Gebiet Seeallmend.

Ersatz der aufzuhebenden Anbindestellen sowie Realisierung zusätzlicher Anbindestellen durch betriebliche Optimierung und Ausbau bestehender Anlagen (insgesamt max. 120 zusätzliche Anbindestellen).

Prüfungsinhalt

Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit:

- Konzentration / Ausbau der Bootsplätze im Lachenareal ohne vollständigen Ersatz von andernorts aufzuhebenden Bootsplätzen; Dabei gilt: baubewilligte Bootsplätze werden ersetzt (Besitzstandgarantie).
- Verlagerung ufernaher, vor Schilfgürtel befestigter Bojen im Gebiet Schorenchopf-Seeallmend;
- Schaffen neuer Anbindestellen längs der Nordlände des TYC (Dammverlängerung) und teilweise Verlegung der Bootplätze vom Süddamm.
- Einschränkung der Anzahl der bestehenden Bootsrippen auf das für die Erreichbarkeit der bestehenden Anbindestellen notwendige Mass;
- ~~Erweiterung der Fahrverbotszonen im Uferbereich zwischen Bonstettengut und Seeallmend durch Erhöhung des Uferabstandes (Federführung SVSA und LANAT);~~
- Verlegung der städtischen und evtl. weiterer Anbindestellen bei der Südlände des Hafens des Thunersee-Yachtclubs (TYC).

Vorgehen

Durchführung von Machbarkeitsstudien bzgl. der Realisierung neuer Anbindestellen sowie Bestimmung der zu behandelnden Planungsinhalte als Grundlage für die Anpassung der geltenden Uferschutzplanung.

Realisierung

Mittel- bis langfristig.

Hinweise

Grundlagen: Uferschutzplanung Abschnitt Bonstettenpark bis Pfaffenbühlweg / Gutachten zur Förderung der natürlichen Lebensräume am Seeufer des Planungsamts der Stadt Thun.

Die Uferschutzplanung Pfaffenbühl und Lachenareal soll bis spätestens 2035 angepasst werden. Sie ist zu berücksichtigen bei der Umsetzung des vorliegenden Objektblattes.

Interessenabwägung in Bezug auf:

- Freizeit- und Erholungsnutzung,
- Natur- und Landschaftsschutz,
- Ortsbildschutz,
- Fischerei / Fischlaichgebiete,
- Wild- und Vogelschutz (Wasser- und Zugvogelreservat, regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee),
- Folgebedarf (Parkierung, Einwasserungsstellen),
- Archäologische Schutzgebiete.

Eine allfällige Ausweitung der Fahrverbotszone im Uferbereich zwischen Bonstettengut und Seeallmend wird geprüft.

Die Verfahren zur Verlagerung von bestehenden und die Planung neuer Anbindestellen unter Federführung der Stadt Thun einerseits sowie die Überprüfung und allfällige Anpassung von Fahrverbotszonen unter Federführung des SVSA und des LANAT andererseits sind aufeinander abzustimmen.

5.2 Sigriswil: Gebiet «Herzogenacker»



Ausgangslage

Aktuell sind im Gebiet Herzogenacker 15 Anbindestellen vorhanden. Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war im Gebiet «Herzogenacker» der Ausbau einer Hafenanlage mit 50 Anbindestellen (davon 10 Gästeplätze) und die Aufhebung von 5 Bojen vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert, da die Finanzierbarkeit sowie der Anschluss an den geplanten Uferweg in der Gemeinde Oberhofen bisher nicht gegeben waren. Zukünftig ist vorgesehen, die Anzahl zusätzlicher Anbindestellen zu reduzieren, da die Hafenanlage Sagi in Merligen (Objektblatt 5.4) ausgebaut wird und dort mehr Anbindestellen geschaffen werden sollen. Die Strategie zu den Bojenplätzen wird durch die Gemeinde Sigriswil im Zuge der Revision der Uferschutzpläne überarbeitet (ab 2023).

Stand der Planung

Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine ausreichenden Regelungen zur Bootsstationierung.

Zielsetzungen

Realisierung seeseitiger Uferweg, Verschiebung bestehender und Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 50 zusätzliche Anbindestellen (davon 10 Gästeplätze).

Prüfungsinhalt

Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit zusätzlicher Anbindestellen.

Vorgehen

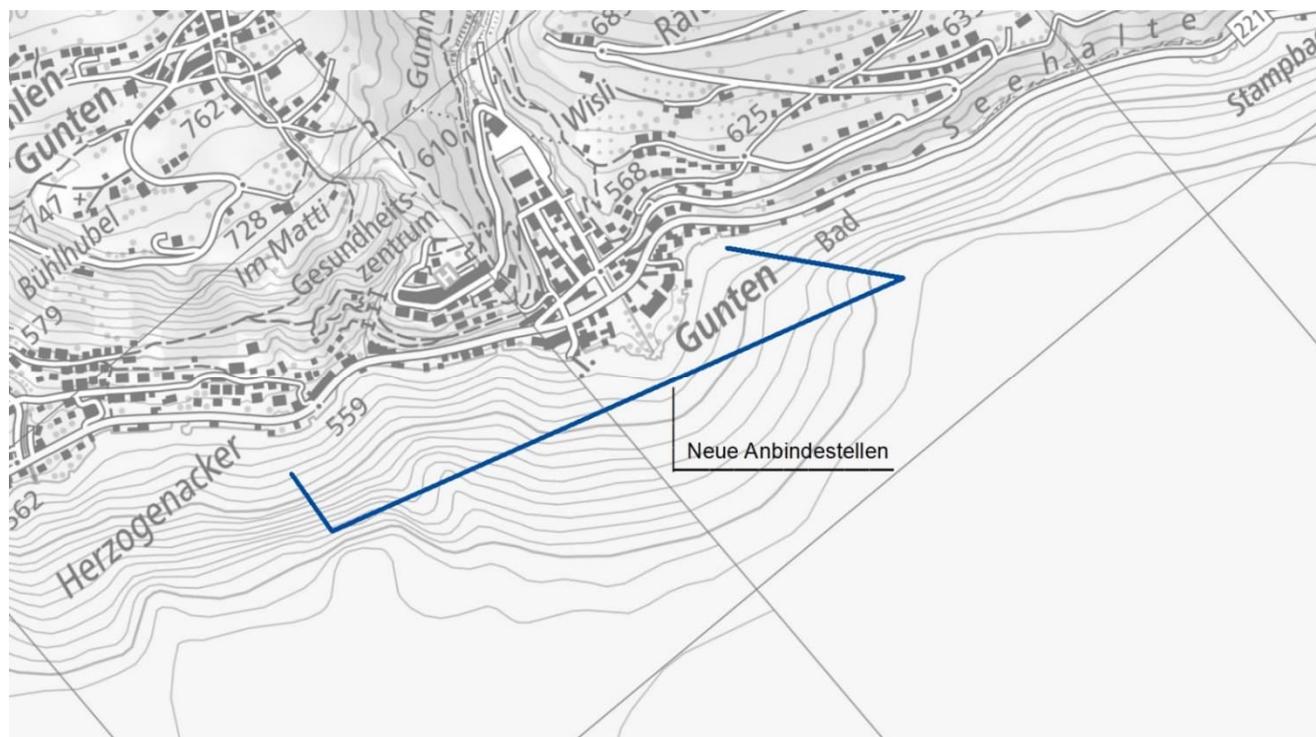
Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.

Realisierung

Mittelfristig.

Hinweise	Interessenabwägung in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none">- Ortsbildschutz,- Geschiebebewirtschaftung,- Freizeit- und Erholungsnutzung,- Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze),- Fischerei / Fischlaichgebiete,- Wildschutz (regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee),- Nutzwert der betroffenen Nachbarliegenschaften,- Archäologische Schutzgebiete.
Beteiligte	Gemeinde Sigriswil (Federführung), AGR, LANAT, TBA, ADB , KDP, AGG, ERT, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.3 Sigriswil: Gebiet «Gunten»



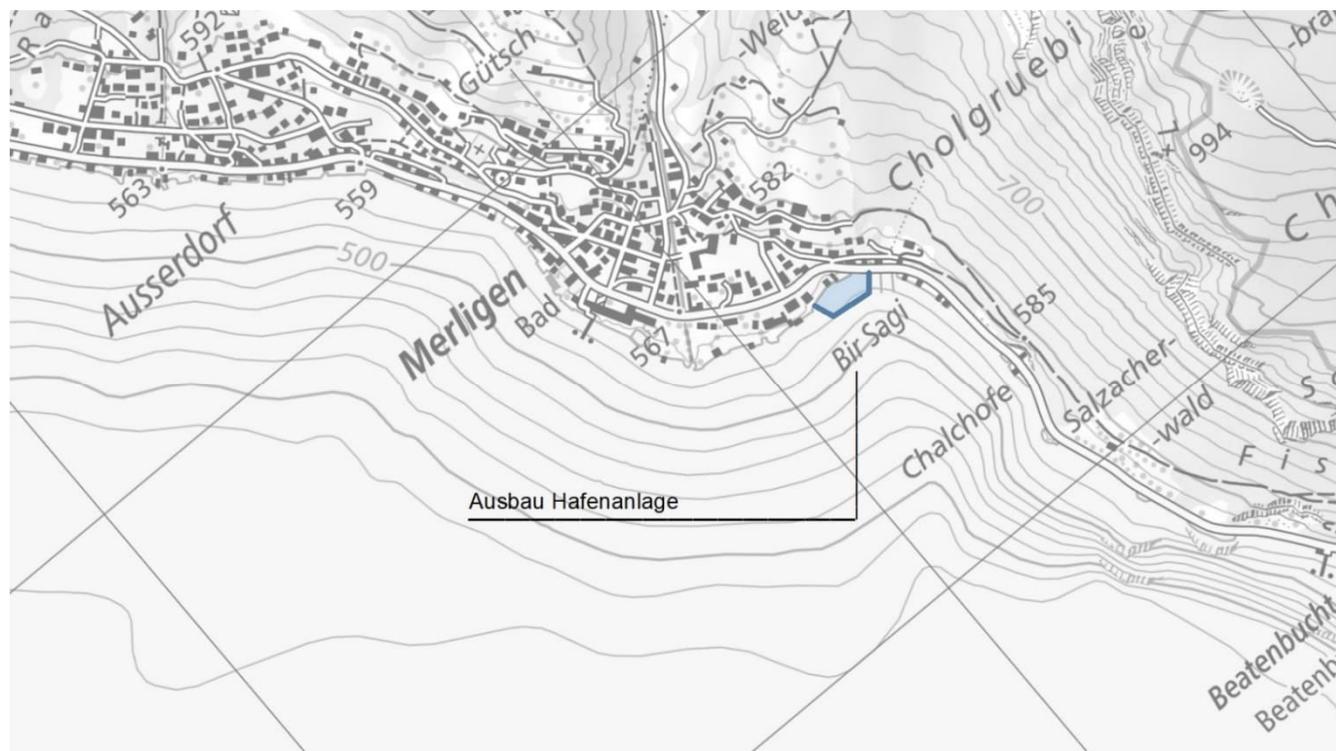
Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war innerhalb des Gebietes Du Lac – Guntenmatt die Realisierung von 70-80 zusätzlichen Anbindestellen vorgesehen, sowie auch im Sachplan Seeverkehr von 2013 . Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung. Ab dem Jahr 2023 wird die Uferschutzplanung der Gemeinde Sigriswil überarbeitet.
Zielsetzungen	Realisierung eines seeseitigen Uferweges, Verschiebung bestehender und Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 80 zusätzliche Anbindestellen (davon 10 Gästeplätze).
Prüfungsinhalt	Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit zusätzlicher Anbindestellen im reduzierten Umfang (Kompensation in Merligen) .
Vorgehen	Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.
Realisierung	Mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none">- Ortsbildschutz,- Freizeit- und Erholungsnutzung,- Kursschiffahrt,- Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze),- Fischerei / Fischlaichgebiete,- Wildschutz (regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee),

- Geschiebemanagement,
- Betrieb Lastschiffahrt,
- Nutzwert der betroffenen Nachbarliegenschaften,
- **Archäologische Schutzgebiete.**

Beteiligte

Gemeinde Sigriswil (Federführung), AGR, LANAT, TBA, **ADB**, KDP, AGG, ERT, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.4 Sigriswil: Gebiet «Merligen»



Ausgangslage

Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war innerhalb des Gebietes «Sagi» die Realisierung von zusätzlichen Anbindestellen (davon 3 Gästeplätze) vorgesehen. ~~Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert.~~ Neu sollen in der Hafenanlage max. 60 (bisher 40) zusätzliche Anbindestellen, davon 3 Gästeplätze, erstellt werden. Dies, wenn die Bojen des Wassersportvereins Merligen in die bestehende Hafenanlage verlegt werden. Wenn nicht, wird die mögliche max. Anzahl zusätzlicher Anbindestellen entsprechend reduziert, und die bereits vorhandenen Bojenplätze und Anbindestellen können weiterhin unterhalten werden. Ausserdem soll das Vorhaben im Gebiet Herzogenacker (OB 5.2) redimensioniert werden, da die Ressourcen der Gemeinde in den Ausbau der vorliegenden Hafenanlage Merligen fließen. Die bisherige Anlegestelle des Ledischiffs (Transportschiff) der Sorgen AG, Merligen, soll neu dauerhaft beim Steinbruch Balmholz oder bei der geplanten Umladestation im Schifffahrtskanal (Bereich Lütchera, Interlaken, s. Objektblatt 5.12) stationiert werden (bisher Abladestation Thun).

Stand der Planung

Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung. Ab dem Jahr 2023 wird die nächste Revision der Uferschutzplanung durchgeführt.

Zielsetzungen

Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 60 (bisher 40) zusätzliche Anbindestellen, davon 3 Gästeplätze. Reduktion der Anbindestellen in Gunten (s. Objektblatt 5.3). Verschiebung des Ledischiffs (s. Objektblatt 5.12).

Prüfungsinhalt

Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit zusätzlicher Anbindestellen (60 statt 40). Ausbau bestehender Anbindestellen / Gästeplätze und Verschiebung des Ledischiffs.

Vorgehen	Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.
Realisierung	Mittelfristig. Nächste 1-10 Jahre.
Hinweise	Die Verschiebung der Bojenplätze in die Hafenanlage wird durch das Fischereiinspektorat begrüsst. Die Bojenplätze befinden sich auf bekannten Felchenlaichplätzen im Bereich Chalchofen. Dort wurden strukturelle Aufwertungen für Eglilaichplätze gemacht. Interessenabwägung in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none">- Ortsbildschutz,- Freizeit- und Erholungsnutzung,- Kursschiffahrt,- Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze),- Fischerei / Fischlaichgebiete,- Wildschutz (regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee),- Geschiebebewirtschaftung,- Archäologische Schutzgebiete.
Beteiligte	Gemeinde Sigriswil (Federführung), Wassersportverein Merligen, AGR, LANAT, TBA, ADB , KDP, AGG, ERT, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.5 Unterseen: Gebiet «Neuhaus»



Ausgangslage	Im Zusammenhang mit der Verlegung der Schiffstation Neuhaus war im Richtplan Bootsstationierung 1996 war der Ausbau der bestehenden Hafenanlage um 30 Anbindestellen (davon 5 Gästeplätze) vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Eine Revision der Ortsplanung wurde im Jahr 2020 gestartet, anschliessend soll die USP revidiert werden. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Realisierung zusätzlicher Anbindestellen im Zuge der Verschiebung der Schiffstation Neuhaus. Richtwert max. 30 zusätzliche Anbindestellen, davon 5 Gästeplätze.
Prüfungsinhalt	Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit zusätzlicher Anbindestellen.
Vorgehen	Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung. Je nach Ergebnis der Prüfung: Anpassen der Fahrverbotszone mit Einbezug aller relevanten Akteuren (Gemeinde Unterseen, ANF und Kursschiffahrt).
Realisierung	Mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none">- Ortsbildschutz,- Freizeit- und Erholungsnutzung,- Naturschutz,- Kursschiffahrt,- Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze),- Fischerei / Fischlaichgebiete,- Geschiebemanagement,- Archäologische Schutzgebiete.

Eine allfällige Ausweitung der Fahrverbotszone vor dem Naturschutzgebiet Weissenau wird geprüft.

Beteiligte

Gemeinde Unterseen (Federführung) mit LANAT, SVSA, AGR, TBA, ADB, KDP, AGG, BLS-Schiffahrt, weitere.

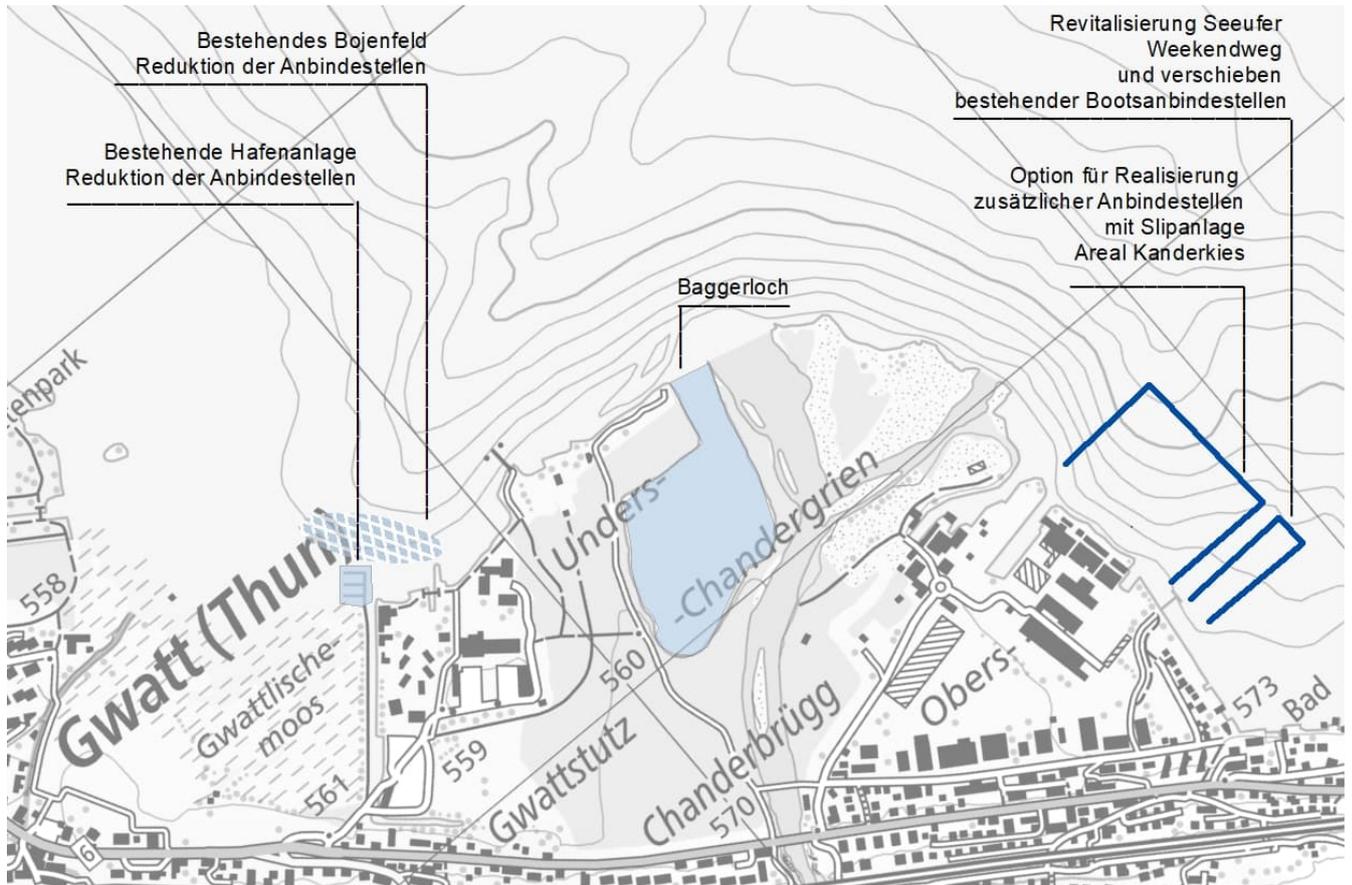
5.6 Spiez: Gebiet «Faulensee»



Ausgangslage	<p>Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war innerhalb des Gebietes Faulensee die Realisierung von 10 zusätzlichen Anbindestellen vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert. Seit 1996 sind im Gebiet Faulensee 10 zusätzliche Anbindestellen vorgesehen. Der Bedarf an Bootsanbindestellen besteht zwar weiterhin, konnte jedoch noch nicht realisiert werden. Das Kosten- und Nutzenverhältnis ist gemäss Angaben der Gemeinde nicht ausgewogen. Für Private soll die Schaffung von neuen Anbindestellen jedoch möglich bleiben. Aus Sicht der Fischerei sind neue Bojenplätze nicht erwünscht, und wenn, dann sind neue Anbindestellen vorzugsweise in der bestehenden Hafenanlage Gütital zu integrieren.</p>
Stand der Planung	<p>Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.</p>
Zielsetzungen	<p>Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert: 10 zusätzliche Anbindestellen.</p>
Prüfungsinhalt	<p>Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit zusätzlicher Anbindestellen. Prüfen finanzielle Beteiligung Privater (Gemeinde). Prüfen alternativer Anbindestellen in der bestehenden Anlage Gütital.</p>
Vorgehen	<p>Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.</p>
Realisierung	<p>Mittelfristig.</p>

Hinweise	Interessenabwägung in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none">- Ortsbildschutz,- Freizeit- und Erholungsnutzung,- Kursschiffahrt,- Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze),- Fischerei / Fischlaichgebiete,- Wildschutz (regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee),- Archäologische Schutzgebiete.
Beteiligte	Gemeinde Spiez (Federführung), AGR, LANAT, TBA, ADB , KDP, AGG, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.7 Spiez: Gebiet «Gwattlischemoos – Kanderkies»



Ausgangslage

Das Gebiet Kanderdelta, vom Gwattlischenmoos bis zum Strandbad Einigen, umfasst mehrere unterschiedliche Schwerpunkte bezüglich Bootsstationierungen. Verschiedene Bereiche können einzeln umgesetzt werden, andere müssen miteinander koordiniert werden.

Hafen und Bojenfeld Gwattlischenmoos: Das bestehende Bojenfeld und die Hafenanlage liegen unmittelbar vor dem Naturschutzgebiet Gwattlischenmoos. Auf Grund des Naturschutzes soll das bestehende Bojenfeld sowie die Hafenanlage bei der Mündung Gwattgraben reduziert resp. verschoben werden. Der Handlungsspielraum für die Verschiebung der Anlegestellen ist im gesamten Kanderdelta beschränkt. Möglichkeiten bestehen im Uferbereich vor der Badewiese Weekendweg und dem Areal Kanderkies. Im Bereich Areal Kanderkies / Weekendweg müsste eine Slipanlage erstellt werden. ~~kurz- bis mittelfristig auf den Uferbereich bei der öffentlichen Badewiese (unter eventueller Erweiterung auf den direkt anliegenden Uferanstoss innerhalb des Areals 'Kanderkies').~~

Kiesentnahme Baggerloch: Im Jahr 2019 stellte die Kiestag Kieswerk Steinigand AG (Vigier Beton) bei der Vorbereitung eines neuen Konzessionsgesuches für den Abbau im aktiven Kanderdelta ab 2023 fest, dass für den Kiesabbau eine altrechtliche Bewilligung für das Baggerloch fehlt. Der Abbau wurde umgehend eingestellt. Eine Erneuerung der Baubewilligung für das Baggerloch wurde im Jahr 2023 abschlägig beurteilt. ~~Nach Überprüfung einer Verlagerung verschiedener Betriebszweige und einer teilweisen Umnutzung~~

	<p>des Areals "Kanderkies" hat die Eigentümerin den Entscheid gefällt, in absehbarer Zeit auf einen Standortwechsel zu verzichten.</p> <p>Seeuferrevitalisierung Weekendweg: Im Bereich Weekendweg plant die Gemeinde Spiez Aufwertungen inkl. Flachuferschüttungen z.G. mehr Ökologie und besserem Erholungsangebot. Diese Massnahmen erfordern das Verlegen bestehender Bootsanlage- und Bootsanbindestellen.</p>
Stand der Planung	<p>Allgemein: Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtsgültigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootstationierung.</p> <p>Hafen und Bojenfeld Gwattlischenmoos: Es wurde noch keine Planung angegangen.</p> <p>Kiesentnahme Baggerloch: Das Grundstück wird im Besitz der Kiestag Steinigand AG (Vigier Beton) bleiben, jedoch wird der Kiesabbau aus dem Baggerloch nicht wieder aufgenommen. Würde der Kiesabbau im Baggerloch durch einen neuen Betrieb fortgesetzt, müssten für den zukünftigen Zugang zum Baggerloch eine Bewilligung für die gewerbliche Schifffahrt sowie für die Stationierung des Seebaggers erteilt werden.</p> <p>Seeuferrevitalisierung Weekendweg: Für das Aufwertungsprojekt Weekendweg hat die Gemeinde Spiez eine Voranfrage beim AGR eingereicht. Die Uferschutzplanung wird in Arbeit genommen (Stand Februar 2024).</p>
Zielsetzungen	<p>Kurz- bis mittelfristige Mittel- bis langfristige Realisierung zusätzlicher Anbindestellen im südlichen Uferbereich (max. 50), Bereich Areal Kanderkies.</p> <p>Nutzung der Option einer langfristigen Umnutzung des Areals "Kanderkies" für die Verlagerung bestehender Anbindestellen aus dem ans Naturschutzgebiet Gwattlischenmoos angrenzenden Gebiet und für die Schaffung zusätzlicher Anbindestellen (Anzahl noch zu bestimmen).</p> <p>Realisierung der Seeuferaufwertung Weekendweg mit Verschiebung der hiervon betroffenen Anbindestellen.</p>
Prüfungsinhalt	<p>Abklärung der Voraussetzungen für eine mittel- bis langfristige Realisierung zusätzlicher Anbindestellen im Bereich Weekendweg / Areal Kanderkies.</p> <p>Sicherstellung des Handlungsspielraums für eine langfristige Umnutzung des Areals «Kanderkies» unter Einschluss der Schaffung zusätzlicher Anbindestellen und der Verlagerung bestehenden Anbindestellen. sowie einer Erweiterung der bestehenden Fahrverbotszonen</p>
Vorgehen	<p>Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootstationierung.</p>
Realisierung	<p>Mittel- bis langfristig. Seeuferrevitalisierung: kurzfristig</p>

Hinweise

Interessenabwägung in Bezug auf:

- Natur- und Landschaftsschutz,
- Freizeit- und Erholungsnutzung,
- Kiesabbau und Lastschiffahrt,
- Ortsbildschutz,
- Fischerei / Fischlaichgebiete,
- Wild- und Vogelschutz (Wasser- und Zugvogelreservat, regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee),
- **Archäologische Schutzgebiete.**

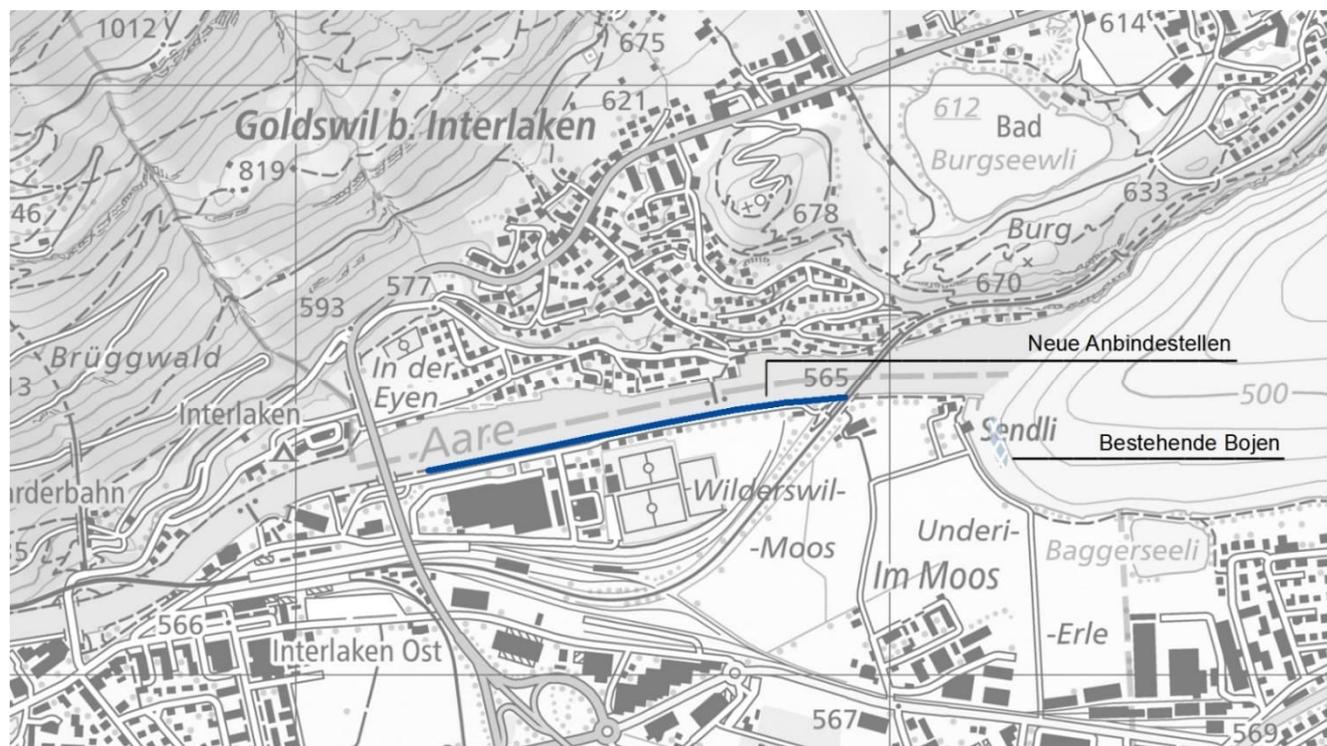
Eine allfällige Ausweitung der Fahrverbotszone vor den Naturschutzgebieten Gwattlischenmoos und Kanderdelta wird geprüft. Die gewerblichen Zufahrten (Seepolizei, Hochwasserschutz, Schwemmholz etc.) sind zu berücksichtigen.

~~Die Planungsverfahren zur Verlagerung bestehender und Schaffung neuer Anbindestellen unter Federführung der Gemeinde Spiez einerseits und die Überprüfung und allfällige Anpassung von Fahrverbotszonen im Bereich Gwattlischenmoos – Kanderdelta unter Federführung des SVSA und des LANAT (vgl. Abschnitt **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) andererseits sind aufeinander abzustimmen.~~

Beteiligte

Gemeinde Spiez (Federführung), LANAT, AGR, TBA, AWA, SVSA, **ADB**, KDP, AGG sowie **Gemeinde Thun**, Besitzer Areal Kanderkies, Besitzer Heimstätte Gwatt, ERT, weitere.

5.8 Interlaken: Gebiet «Aare / Sendli»



Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 und im Sachplan Seeverkehr 2013 war die Errichtung von 20 zusätzlichen Anbindestellen längs dem linken Aareufer vorgesehen. Gleichzeitig sollen 4 Bojenplätze aufgehoben werden. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert. Die Gemeinde will jedoch am Ausbau festhalten.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Realisierung zusätzlicher Anbindestellen und Aufhebung der bestehenden Bojen beim «Sendli» (Brienersee). Richtwert max. 20 zusätzliche Anbindestellen.
Prüfungsinhalt	Beurteilung der Zweckmässigkeit der Aufhebung der insgesamt 4 Bojen beim Sendli (Brienersee) und der Realisierung zusätzlicher Anbindestellen als Grundlage für die Regelung der Bootsstationierung durch den Erlass eines Nutzungsplanes.
Vorgehen	Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig.
Hinweise	Im Bereich des Objektblattes 5.8 sind Massnahmen zur Revitalisierung der Ufer angedacht. Die Errichtung zusätzlicher Anbindestellen ist mit den angedachten Uferaufwertungen zu koordinieren.

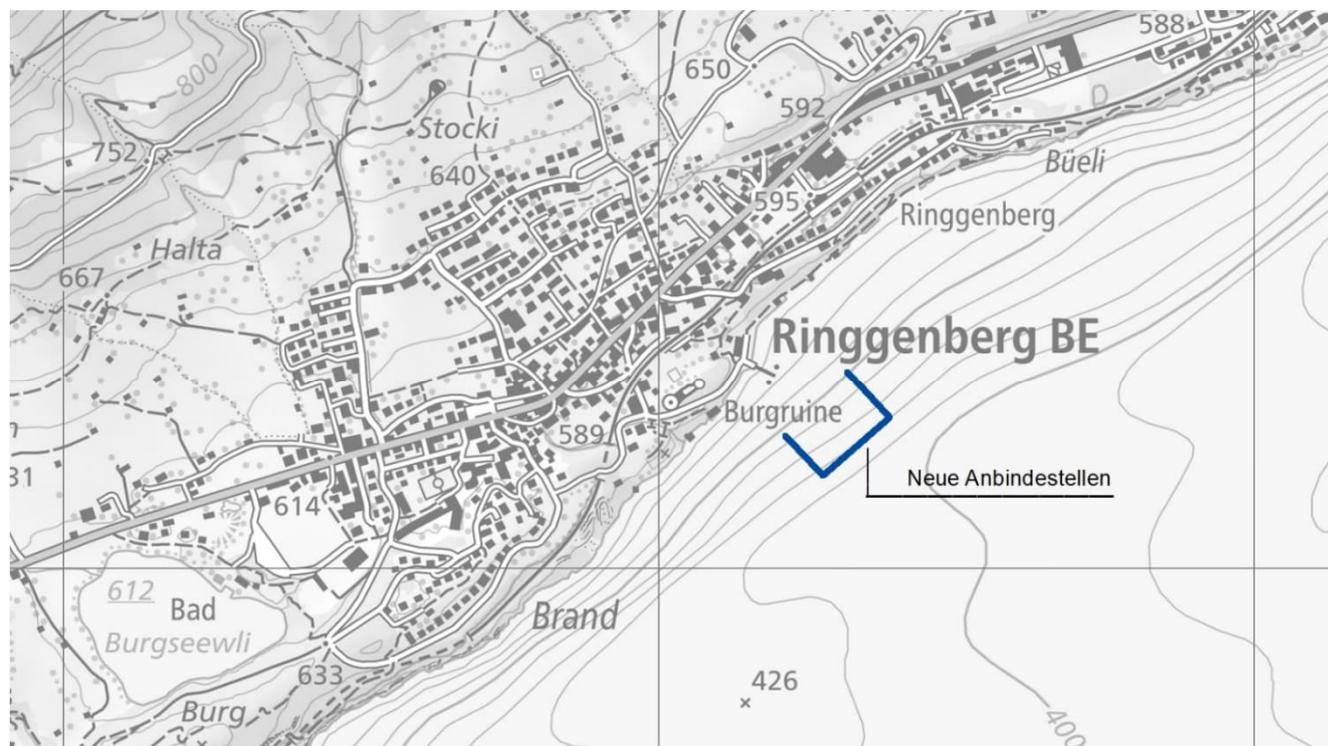
Interessenabwägung in Bezug auf:

- Kursschiffahrt,
- Natur- und Landschaftsschutz (Schutz Schilfbestand am rechten Aareufer),
- Fischerei (kürzlich getätigte Aufwertungen am linken Aareufer),
- Ortsbildschutz,
- Folgebedarf (Parkplätze),
- **Archäologische Schutzgebiete.**

Beteiligte

Gemeinde Interlaken, SVSA, BLS-Schiffahrt, AGR, LANAT, TBA, **ADB**, KDP, AGG, weitere.

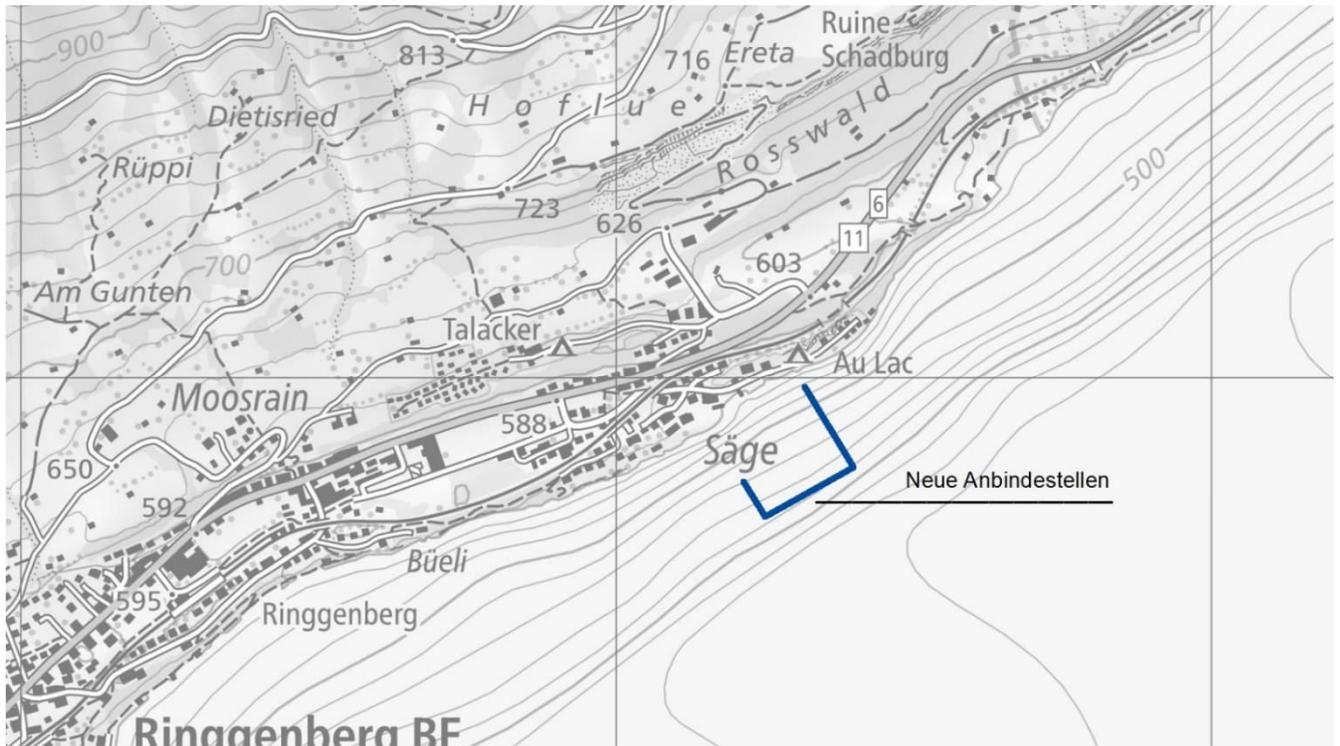
5.9 Ringgenberg: Gebiet «Schiffländte»



Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 und dem Sachplan Seeverkehr 2013 war im Gebiet Schiffländte die Realisierung von 12 zusätzlichen Anbindestellen vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert. Die Gemeinde möchte jedoch am Ausbau festhalten, da eine Nachfrage nach mehr Bootsanlegeplätzen besteht.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 12 zusätzliche Anbindestellen.
Prüfungsinhalt	Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit zusätzlicher Anbindestellen. Prüfen allfällige Verlagerung der geplanten Anbindestellen nach Goldswil (s. Objektblatt 5.13).
Vorgehen	Prüfen einer Verlagerung der Anbindestellen nach Goldswil. Je nach Ergebnis, Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.
Realisierung	Mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none">- Ortsbildschutz,- Freizeit- und Erholungsnutzung,- Kursschiffahrt,- Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze),- Fischerei / Fischlaichgebiete,- Archäologische Schutzgebiete.

Beteiligte Gemeinde Ringgenberg (Federführung), AGR, LANAT, TBA, **ADB**, KDP, AGG,
BLS-Schiffahrt, weitere.

5.10 Ringgenberg: Gebiet «Bir Sagi»

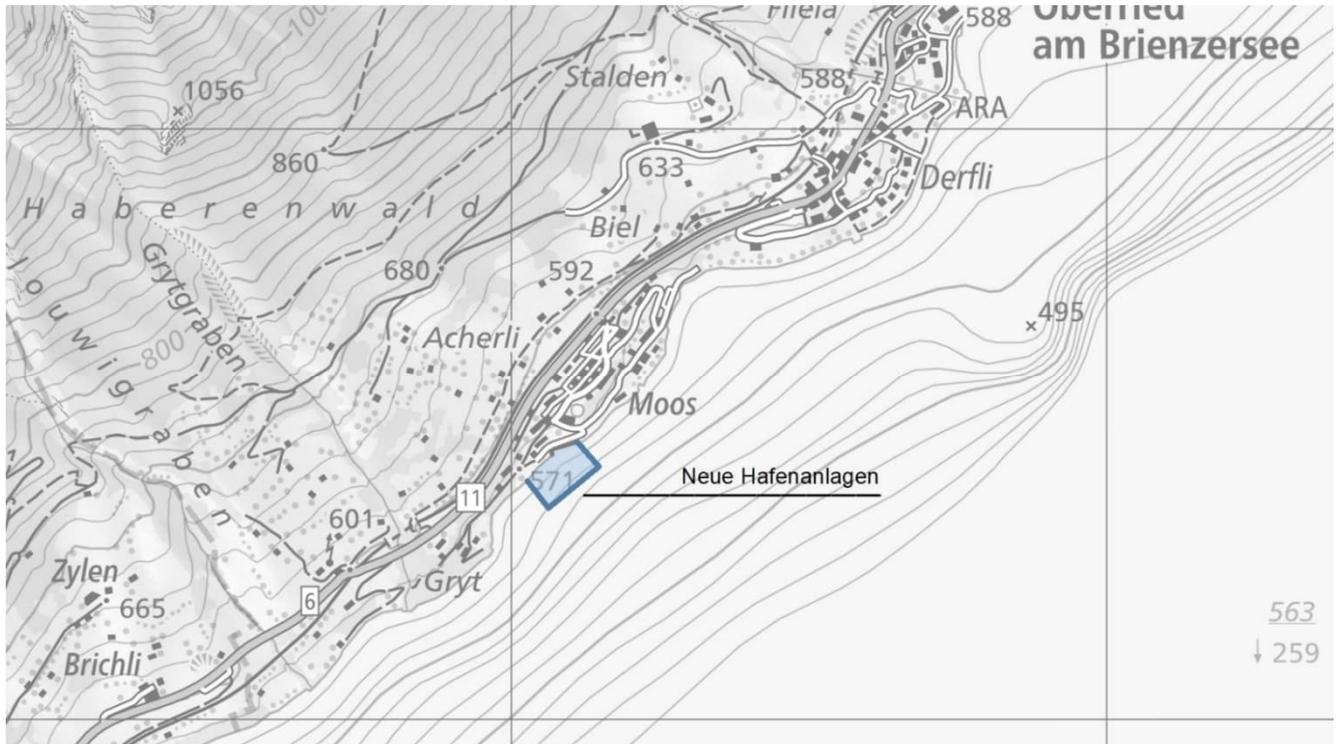


Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war innerhalb des Gebietes «Bir Sagi» die Realisierung von zusätzlichen 16 Anbindestellen (davon 5 Gästeplätze und 6 Bojen) vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert, da das Vorhaben bei der Gemeinde nicht prioritär ist und die Ressourcen fehlen. Die Gemeinde möchte jedoch am Ausbau festhalten, da eine Nachfrage nach mehr Bootsanlegeplätzen besteht.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelung zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Realisierung eines durchgehenden Uferweges und zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 16 zusätzliche Anbindestellen, davon 5 Gästeplätze und 6 Bojen.
Prüfungsinhalt	Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit zusätzlicher Anbindestellen. Aktuell sind 13 Bojenplätze vorhanden. Es ist zu prüfen, ob in der Bucht noch für zusätzlich 6 Bojenplätze sowie für 10 Anbindestellen (davon 5 Gästeplätze) Platz vorhanden ist.
Vorgehen	Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.
Realisierung	Mittelfristig.
Hinweise	Interessenabwägung in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none">- Ortsbildschutz,- Freizeit- und Erholungsnutzung,- Kursschiffahrt,- Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze),

- Fischerei / Fischlaichgebiete,
- **Archäologische Schutzgebiete.**

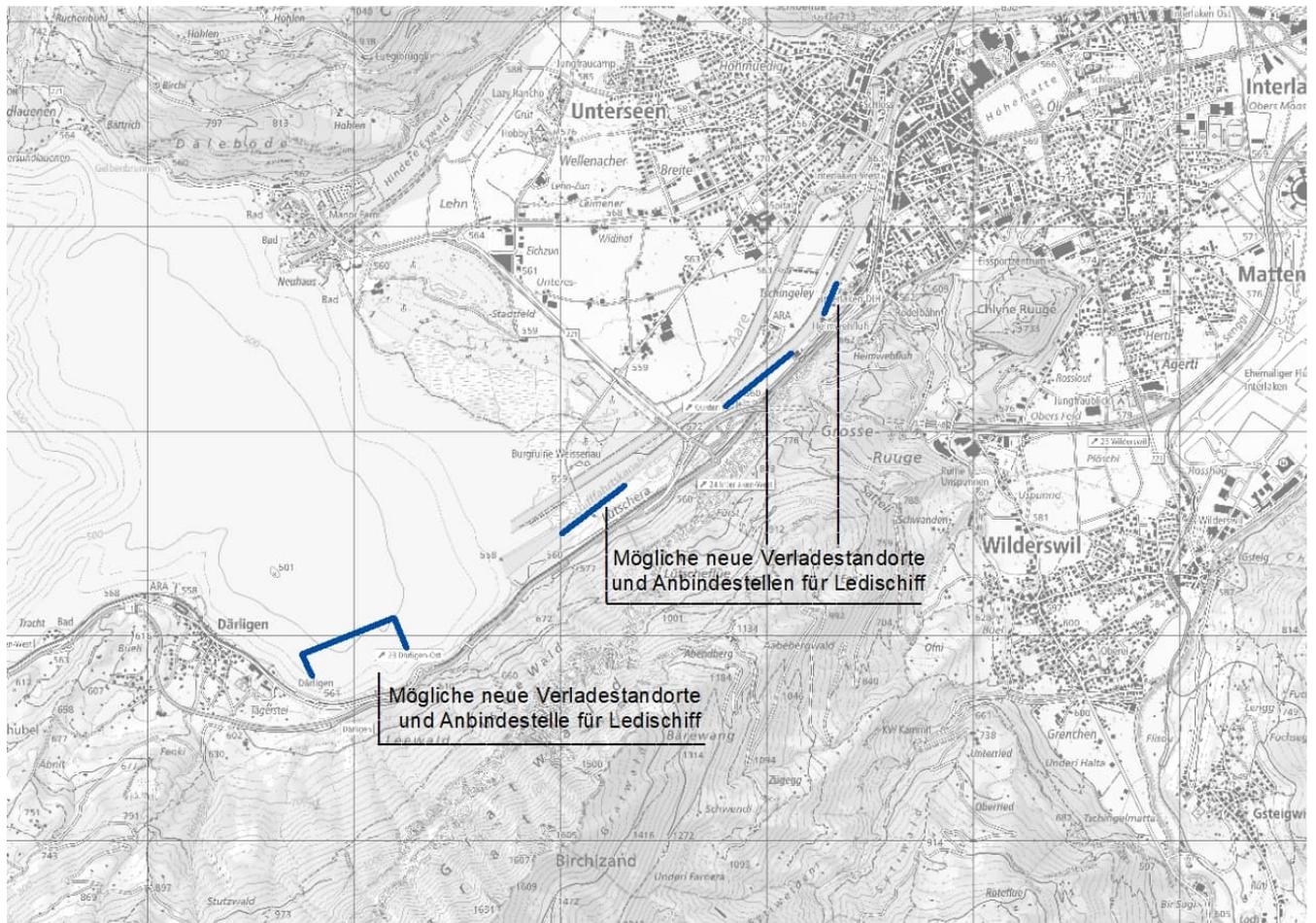
Beteiligte Gemeinde Ringgenberg (Federführung), AGR, LANAT, TBA, **ADB**, KDP, AGG, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.11 Oberried: «Hamberger Areal»



Ausgangslage	Das Flores Resort ist seit 2017 im Bau. Die Eröffnung der Anlage mit Hafen ist im Jahr 2025 geplant. Der Hafen wird mit einem Schwimmsteg mit max. 30 Anbindestellen und 8 Gästeplätzen für Besucher des Resorts gestaltet. Im Zusammenhang mit der Umnutzung des Hamberger Areals zu einem Ferien-Resort ist die Realisierung einer neuen Hafenanlage vorgesehen.
Stand der Planung	Das Flores Resort befindet sich in der Bauphase. Die Uferschutzplanung wurde angepasst. Die Hafenanlage befindet sich in der Planung.
Zielsetzungen	Realisierung zusätzlicher Anbindestellen (max. 30 inkl. 8 Gästeplätze).
Prüfungsinhalt	Durchführung einer Interessenabwägung bezüglich der vorgesehenen Hafenanlage.
Vorgehen	Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.
Realisierung	Kurzfristig.
Hinweise	Interessenabwägung in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none"> - Natur- und Landschaftsschutz, - Fischerei / Fischlaichgebiete, - Ortsbildschutz, - Freizeit- und Erholungsnutzung, - Archäologische Schutzgebiete.
Beteiligte	Gemeinde Oberried (Federführung), AGR, LANAT, TBA, ADB , KDP, AGG, weitere.

5.12 Umladestation Schotterverlad und Anlegestelle Transportschiff



Ausgangslage

Der Verlad, und damit auch die Transportroute für den im Steinbruch Balmholz abgebauten Hartschotter wird angepasst. Der Schotterverlad auf die Bahn (z.Zt. beim ehemaligen Bahnhof Schadau in Thun) soll im Jahr 2028 aufgelöst werden. Zusätzlich muss die Anlegestelle für das Transportschiff (Ledischiff) verschoben werden (z.Zt. stationiert im Hafen von Merligen), damit die Hafenanlage Merligen ausgebaut werden kann (s. Objektblatt 5.4).

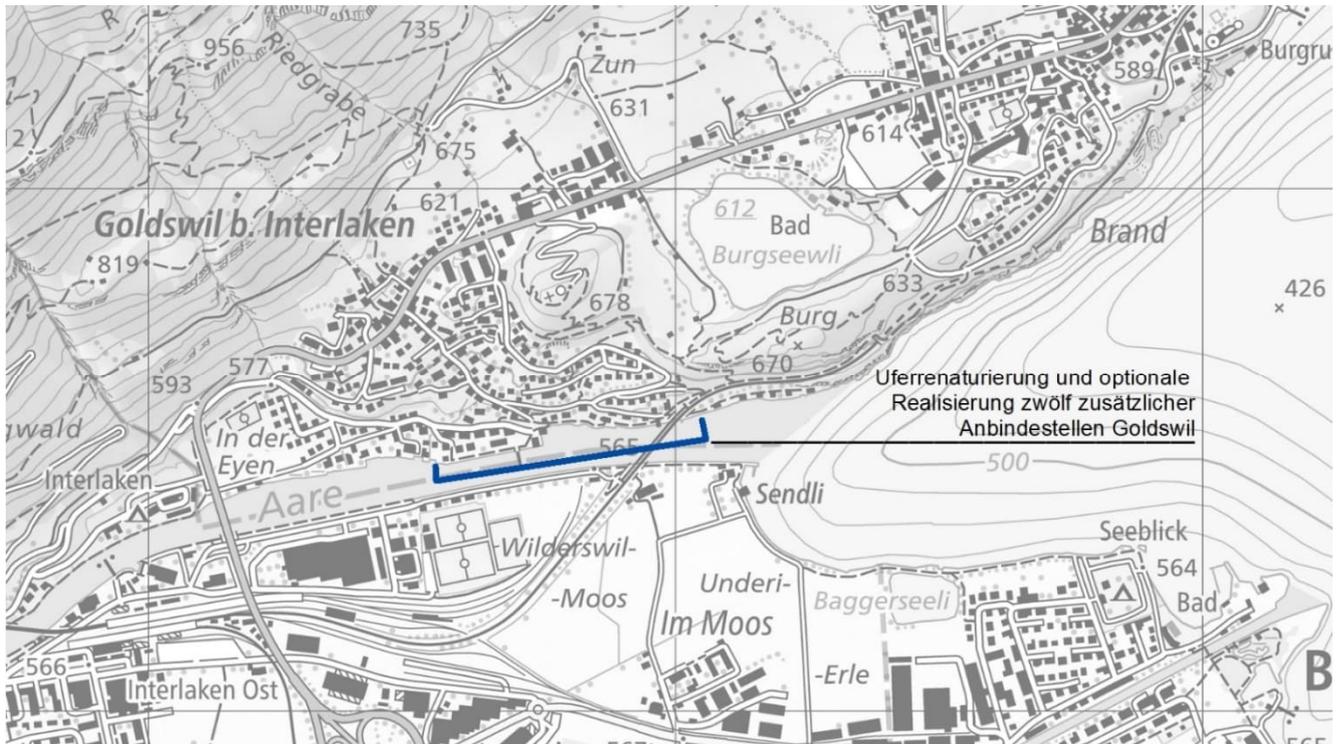
Stand der Planung

Der Ersatzstandort für das Umladen des Schotters auf die Eisenbahn ist noch nicht abschliessend festgelegt. Hierzu wurden von der RKOO verschiedene Standorte geprüft, so auch ein Standort in Leissigen. Ausserdem wird abgeklärt, ob eine neue Verladeanlage sowie eine Anbindestelle für das Transportschiff in Därligen realisiert werden könnte. Im Teilrichtplan Abbau, Deponien, Transport (ATD) Oberland-Ost sind drei Varianten im Schifffahrtskanal (Bereich Lütchera) verblieben und als Zwischenergebnis eingetragen. Der neue Standort dient als Möglichkeit zur künftigen, dauerhaften Stationierung des Transportschiffes. Nach wie vor in Abklärung ist eine fixe Anbindestelle beim Steinbruch Balmholz. Die Umsetzung des SFG erfolgt mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan.

Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelung zur Bootsstationierung.

Zielsetzungen	Auflösen der Anlegestelle für das Transportschiff in Merligen und der Umladestation in Thun. Identifizieren einer neuen Umladestation für den Schotterverlad auf die Bahn sowie einer neuen Anlegestelle für das Transportschiff im oberen Seebecken (alternativer Standort hierfür beim Steinbruch Balmholz).
Prüfungsinhalt	Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit einer neuen Umladestation und Anlegestelle für das Transportschiff im oberen Seebecken (Schiffahrtskanal und Balmholz).
Vorgehen	Festlegen des Ersatzstandortes für das Umladen des Schotters auf die Eisenbahn sowie für die zukünftige, dauerhafte Stationierung des Transportschiffes. Anschliessend Anpassen des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.
Realisierung	Mittelfristig.
Hinweise	<p>Interessenabwägung in Bezug auf:</p> <ul style="list-style-type: none">- Ortsbildschutz,- Freizeit- und Erholungsnutzung,- Kursschiffahrt,- Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze),- Fischerei / Fischlaichgebiete,- Archäologische Schutzgebiete,- Natur- und Landschaftsschutz,- Tourismus. <p>Das Aufheben des Schotterverlades in Thun ist eine wichtige Voraussetzung für die Umsetzung des ESP Bahnhof Thun. Dieser wird Auswirkungen auf die Ufergestaltung und den Seeverkehr haben. Vor der Inbetriebnahme des neuen Verladestandortes im Bereich Lüscherä – Kanal / Oberes Thunerseebecken darf der Schotterverlad in Thun jedoch nicht aufgehoben werden. Koordination mit Kanton als Partner der ESP Planung.</p>
Beteiligte	Gemeinde Interlaken (Federführung UeO), RKOÖ (Koordination sicherstellen), AGR (Moderation), Balmholz AG, die Gemeinden Sigriswil und Beatenberg, ERT, LANAT, TBA, KDP, ADB, AGG, BLS-Schiffahrt, SBB, weitere.

5.13 Ringgenberg: «Schiffländte Goldswil»



Ausgangslage	<p>Ein Konzept des OIK I zur Sanierung der Ufermauern auf dem Bödéli ist in Bearbeitung. In diesem Rahmen ergibt sich allenfalls die Möglichkeit, das Ufer zu renaturieren und der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.</p> <p>Durch den beabsichtigten Rückbau der Schiffländte entsteht mehr Platz. Daher könnten die im Bereich der Schiffländte Ringgenberg geplanten zusätzlichen 12 Anbindestellen (Bojen) (s. Objektblatt 5.9) überprüft und allenfalls bei Goldswil mitrealisiert werden. Gemäss Gemeinde Ringgenberg könnte so in Goldswil ein Mehrnutzen für verschiedene Anspruchsgruppen geschaffen werden.</p>
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelung zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Je nach Möglichkeit, Realisierung zusätzlicher Anbindestellen (Verlagerung ab Schiffländte Ringgenberg, s. Objektblatt 5.9). Richtwert max. 12 zusätzliche Anbindestellen.
Prüfungsinhalt	Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit zusätzlicher Anbindestellen.
Vorgehen	Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.
Realisierung	Mittelfristig.
Hinweise	Im Bereich des Objektblattes 5.13 sind Massnahmen zur Revitalisierung der Ufer angedacht. Die Errichtung zusätzlicher Anbindestellen ist mit den angedachten Uferaufwertungen zu koordinieren.

Interessenabwägung in Bezug auf:

- Ortsbildschutz,
- Freizeit- und Erholungsnutzung,
- Kursschiffahrt,
- Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze),
- Fischerei / Fischlaichgebiete,
- Archäologische Schutzgebiete,
- Natur- und Landschaftsschutz,
- Tourismus.

Beteiligte

Gemeinde Ringgenberg (Federführung), AGR, LANAT, TBA, ADB, KDP, AGG, BLS-Schiffahrt, weitere.