



**Sachplan Seeverkehr
Thuner- und Brienersee**

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 ERT (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, 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
- 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

1. Einleitung	2
1.1 Auftrag	
1.2 Planungsgrundsätze	
1.3 Fokus des Sachplans	
1.4 Verbindlichkeit des Sachplans	
1.5 Planungssperimeter	
1.6 Vorgehen	
2. Ausgangslage	4
2.1 Übersicht	
2.2 Richtplan Bootsstationierung 1996	
2.3 Vollzug See- und Flussufergesetz	
2.4 Regionale Richtplanung	
2.5 Nutzungs- und Schutzinteressen	
2.6 Rechtliche Aspekte	
3. Regelungsinhalte	9
3.1 Übersicht	
3.2 Bootsstationierung	
3.3 Bootsverkehr	
4. Umsetzung und Weiterentwicklung	12
4.1 Übersicht	
4.2 Anweisungen und Empfehlungen an die Gemeinden	
4.3 Aufträge an kantonale Stellen	
4.4 Controlling und Aktualisierung	
5. Objektblätter (Prüfungsbereiche)	17
5.1 Thun: Gebiet „Schorechopf – Lachenkanal“	
5.2 Sigriswil: Gebiet „Herzogenacher“	
5.3 Sigriswil: Gebiet Gunten	
5.4 Sigriswil: Gebiet Merligen	
5.5 Unterseen: Gebiet Neuhaus	
5.6 Spiez: Gebiet Faulensee	
5.7 Spiez: Gebiet „Gwattlischemoos – Kanderkies“	
5.8 Interlaken: Gebiet Aare / Sendli	
5.9 Ringgenberg: Gebiet „Schiffländte“	
5.10 Ringgenberg: Gebiet „Bir Sagi“	
5.11 Oberried: Hamberger Areal	

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 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, grundeigentümerverbindlichen 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 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 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 den Thunersee und den Brienersee und die schiffbaren Strecken der anschliessenden Aareläufe.

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 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.

¹ 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 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.

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

Abgesehen vom Ausbau des Hafens in Hilterfingen und der Verlagerung von Anbindestellen aus schützenswerten Uferbereichen in den Lachenhafen in Thun, wurden viele geplante Vorhaben bis Ende 2011 nicht umgesetzt. Dazu gehören der Neubau der vorgesehenen Hafenanlagen in Sigriswil, Leissigen, Iseltwald und Bönigen und die Erweiterung bestehender Hafenanlagen in Sigriswil, Unterseen und Bönigen. Der Ausbau einer Hafenanlage in Oberhofen wurde zwar mittels einer Überbauungsordnung geplant, die Realisierung steht jedoch im Moment noch aus.

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. Abschnitt 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 Uferschutz zonen 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 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 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 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 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 bildet der regionale Landschaftsrichtplan der Region Thun/InnertPort (heute Entwicklungsraum Thun ERT) aus dem Jahr 2008, der folgende Aussagen zum westlichen Thunersee enthält:

- Gliederung der Ufer in die Kategorien „Natur“, „Kultur“ und „Erholung“ sowie Massnahmenblatt (MB) G6 (Erarbeitung Konzept „Naherholung am Wasser“),
- Ausscheidung der Gewässerlandschaften „Kanderauen“ (inkl. Kanderdelta) und „Aarelandschaft“ (inkl. Aareausfluss Thunersee) und entsprechende MB G5 und R8,
- Ausscheidung von drei Landschaftsschutzgebieten direkt am Seeufer (Spiezberg, Uferlandschaft Ghei/Einigen, Bärenegg/Rallingholz/Stampbach),
- MB G7 „Partnerschaftliche Abstimmung der Nutzungsformen und -intensitäten im und auf dem See“.

Diese Aussagen wurden bei der Ausarbeitung des Sachplans insbesondere bei der Aufteilung der Ufer in die drei Kategorien „Ausschlussbereiche“, „Konsolidierungsbereiche“ und „Prüfungsbereiche“ (vgl. Abschnitt 3.2 hinten), bei der Formulierung der Objektblätter im Perimeter des Landschaftsrichtplans (vgl. Teil 5), bei der Ausscheidung der zu prüfenden Erweiterung der Fahrverbotszone vor dem Gwattlischemoos (vgl. Abschnitt 4.3.2 hinten) sowie in den Abschnitten 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 einer künftigen „Vision Thunersee“ gemäss MB G7 des regionalen Landschaftsrichtplans einfließen können – ebenso wie in andere kommunale, regionale und allenfalls auch kantonale Planungen und Konzepte.

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
- Schwemmholzentorgung und weitere Nutzungen von öffentlichem Interesse.

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

- die Biotopinventare des Bundes,
- das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN),
- das Bundesinventar der Wasser- und Zugvogelreservate von internationaler und nationaler Bedeutung,
- die in der Bodenerflächenkarte der amtlichen Vermessung erfassten Schilfbestände,
- 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 Kursschifffahrt,
- die Anlege- bzw. Umschlagplätze für den Schwemmholztransport.

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 Schiffsliegeplätzen (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.

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 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 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.

2.6.2 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.

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

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

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 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 Thuner- und Brienersee 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 die 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 Kurschifffahrt (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 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 Bootsstationierung dienen. Darunter fallen in der Kategorie H die in Häfen, an Stegen und auf Slipanlagen 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 2013 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 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

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 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 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 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 (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 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. 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 in 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).

Priorität: hoch (Realisierung in Vorbereitung; Umsetzung vorbehaltlich 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. 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. Im Perimeter des Sachplans Thuner- und Brienersee sind dies der Uferabschnitt „Weissenau“ (Gemeinde Unterseen) und die Ufer zwischen dem Strandbad Lachen und dem Kanderdelta (Gemeinden Thun und Spiez).

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. 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 5.1, 5.5 und 5.7)

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, Kurseschiffahrt, Fischerei, 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)⁹.

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 Regierungsstatthalter 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, Regierungsstatthalterämter 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 auch 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

⁹ 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. Abschnitt 2.4 vorne).

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 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. Abschnitt 4.3.2).

b) Überarbeitungen

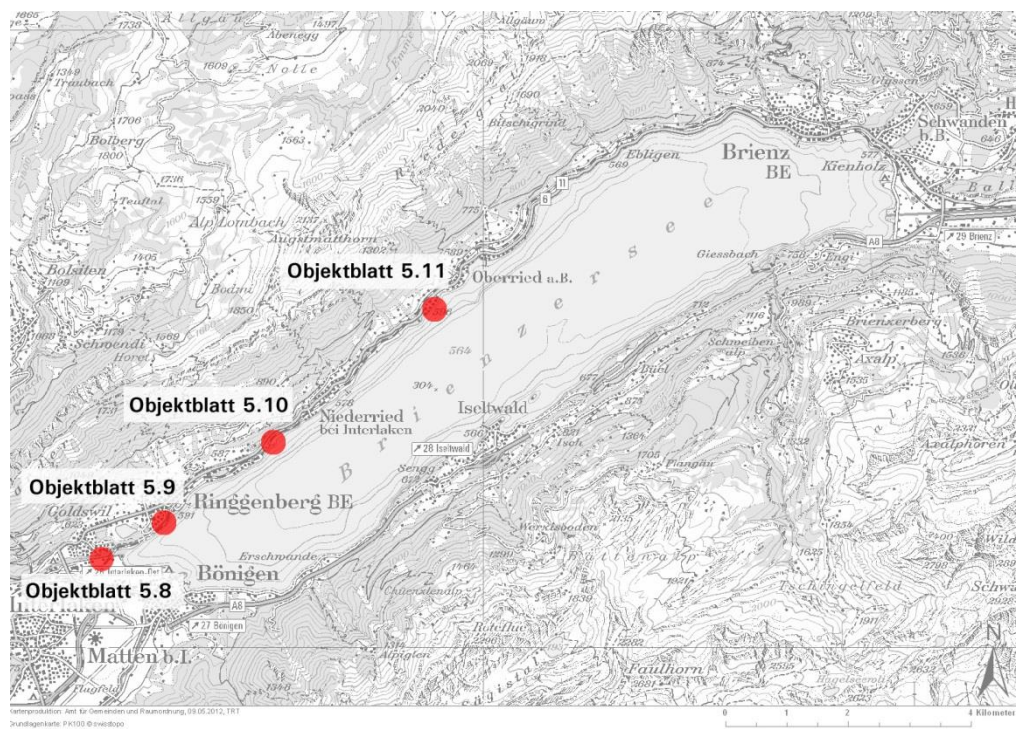
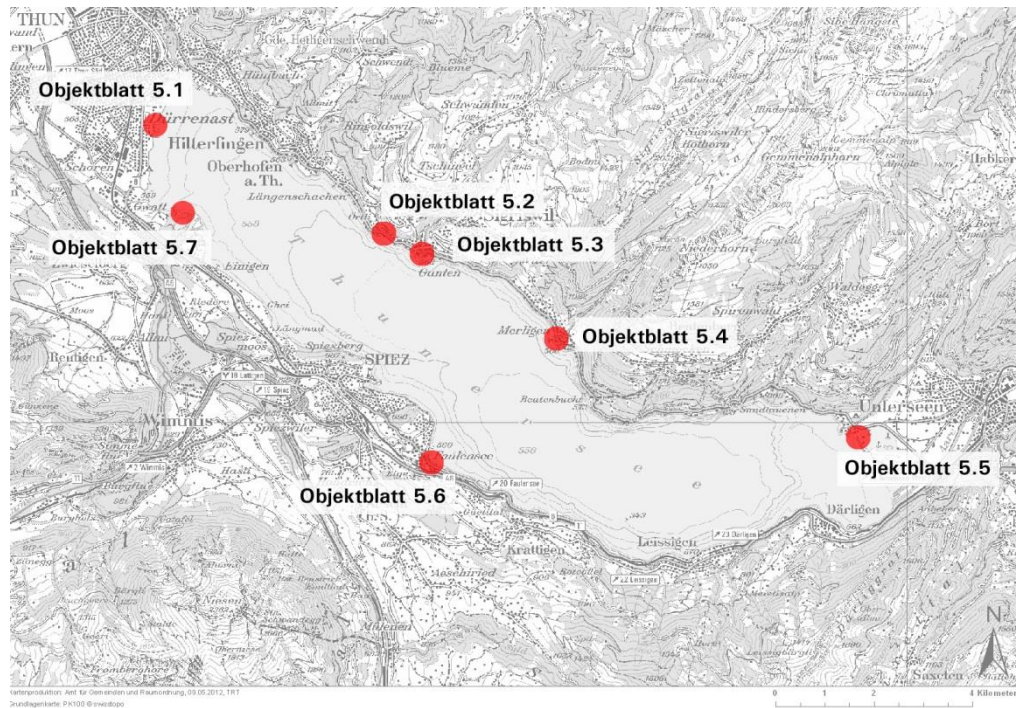
Anlass: Unter Überarbeitungen fallen Anpassungen des Sachplans, welche direkt die behördenverbindlichen Regelungen betreffen. Dabei kann es sich sowohl um die Anpassung bestehender Regelungen wie auch um den Erlass neuer Regelungen z.B. zum Umgang mit neuen Freizeitnutzungen handeln. Eine Überarbeitung 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)

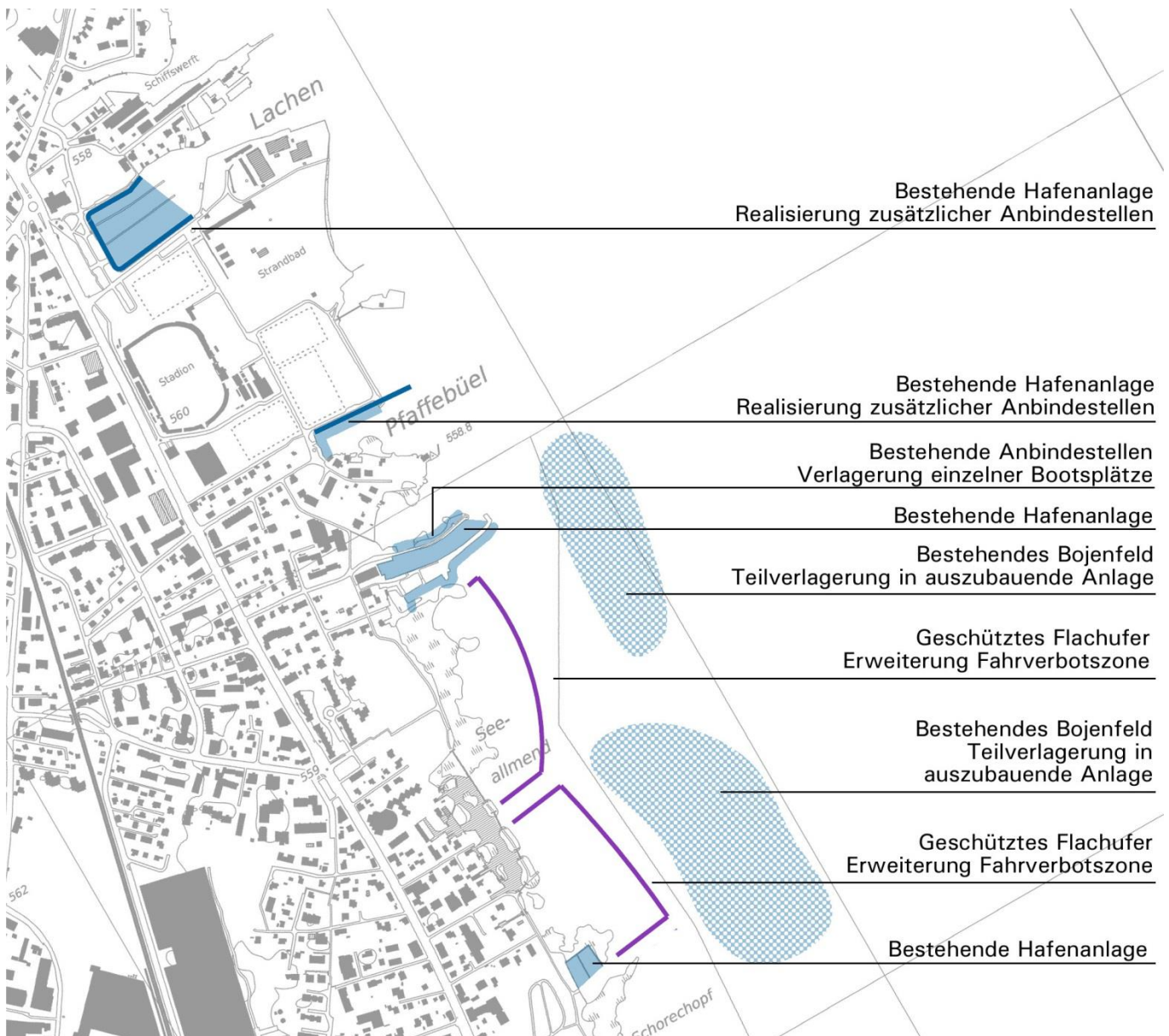
Übersicht



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
BLS-Schifffahrt	Betreiberin der Kursschifffahrt auf dem Thuner- und dem Brienersee
ERT	Entwicklungsraum Thun (Regionalverband)
LANAT (ANF, FI, JI)	Amt für Landwirtschaft und Natur (Abt. Naturförderung, Fischereiinspektorat, Jagdinspektorat)
SVSA	Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt
TBA	Tiefbauamt
TYC	Thunersee – Yachtclub

5.1 Thun: Gebiet „Schorechopf – Lachenkanal“



Ausgangslage

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

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 Bootsstationierung. Zur Umsetzung der Uferschutzplanung besteht ein Gutachten zur Förderung der natürlichen Lebensräume.

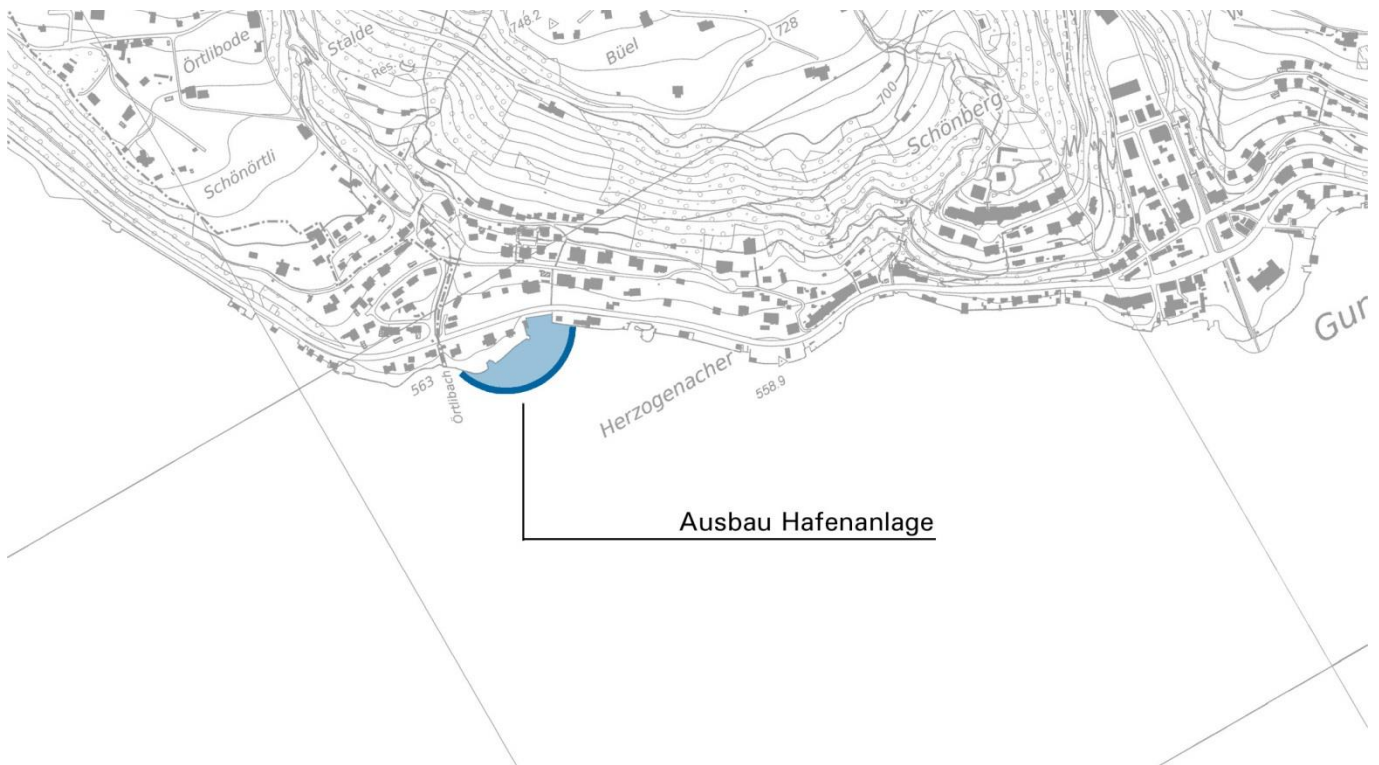
Zielsetzungen

Aufhebung bestehender Anbindestellen am Ufer und teilweise Verlagerung von Bojen zu Gunsten der geschützten Flachufer.

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

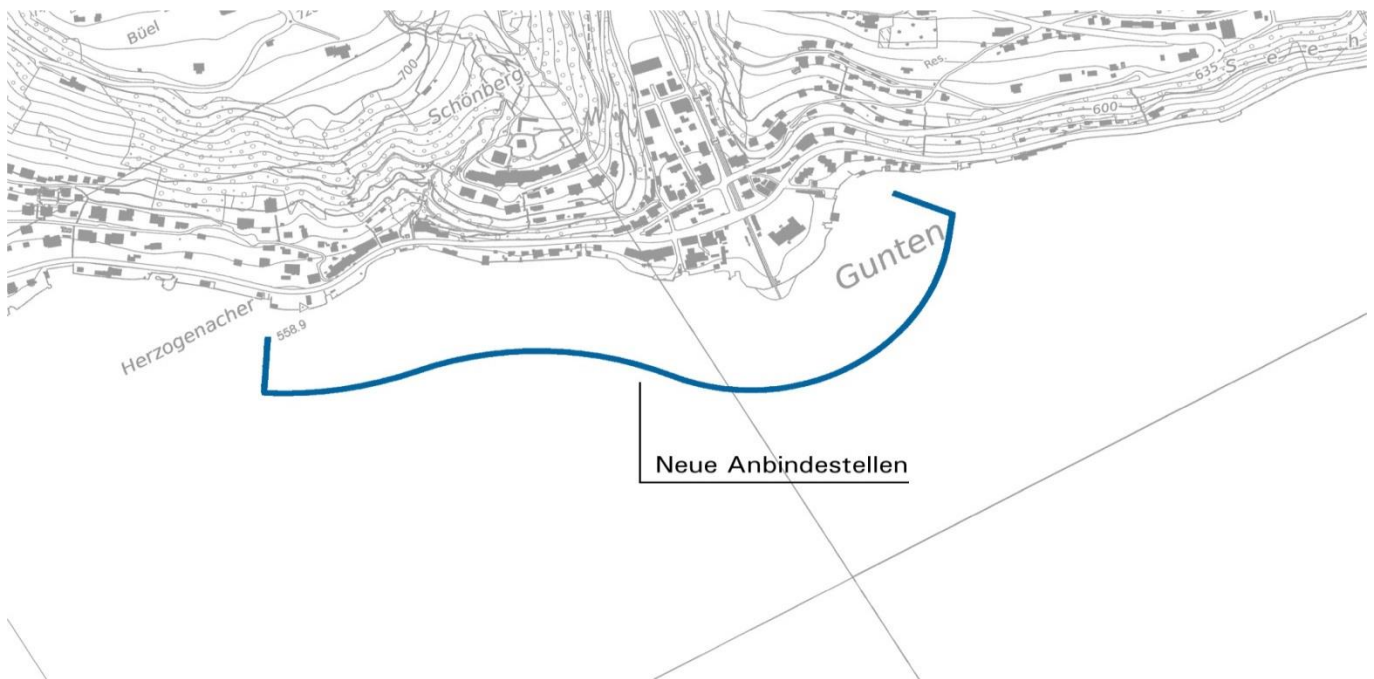
Prüfungsinhalt	<p>Beurteilung der Zweckmässigkeit und Machbarkeit:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Verlagerung ufernaher Bojen vor dem Gebiet Schorenchopf-Seeallmend; – neue Anbindestellen längs der Nordlände des TYC (Dammverlängerung), am Nordufer der Pfaffenbühlbucht und im Lachenkanal; – 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	<p>Durchführung von Machbarkeitsstudien bzgl. der Realisierung neuer Anbindestellen sowie Bestimmung der zu behandelnden Planungsinhalte als Grundlage für die Anpassung der geltenden Uferschutzplanung.</p>
Realisierung	<p>Mittel- bis langfristig.</p>
Hinweise	<p>Grundlagen: Uferschutzplanung Abschnitt Bonstettenpark bis Pfaffenbühlweg / Gutachten zur Förderung der natürlichen Lebensräume am Seeufer des Planungsamts der Stadt Thun.</p> <p>Interessenabwägung in Bezug auf:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Freizeit- und Erholungsnutzung; – Natur- und Landschaftsschutz; – Ortsbildschutz; – Fischerei / Fischlaichgebiete; – Wild- und Vogelschutz (Wasser- und Zugvogelreservat, regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee); – Folgebedarf (Parkierung, Einwasserungsstellen). <p>Die Verfahren zur Verlagerung von bestehenden und die Planung neuer Anbindestellen unter Federführung der Stadt Thun einerseits und die Überprüfung und allfällige Anpassung von Fahrverbotszonen unter Federführung des SVSA und des LANAT (vgl. Abschnitt 4.3.2) andererseits sind aufeinander abzustimmen.</p>
Beteiligte	<p>Stadt Thun (Federführung) mit LANAT, SVSA, AGR, AWA, TBA, KDP, AGG sowie ERT, TYC und weitere.</p>

5.2 Sigriswil: Gebiet "Herzogenacker"



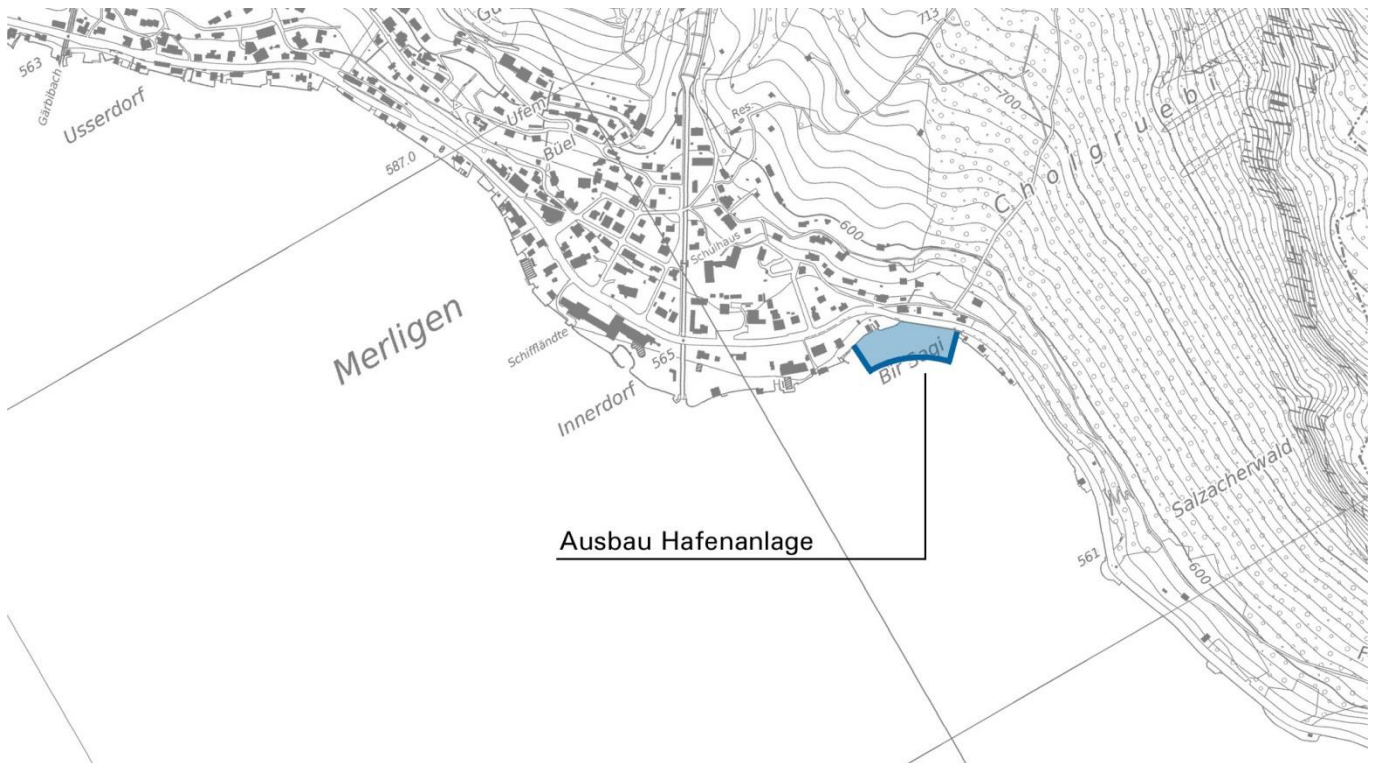
Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war im Gebiet „Herzogenacker“ der Ausbau einer Hafenanlage mit 50 Anbindestellen (davon 10 Gästeplätze) und die Aufhebung von 5 Bojen vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen 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; – Freizeit- und Erholungsnutzung; – Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze); – Fischerei / Fischlaichgebiete; – Wildschutz (regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee); – Nutzwert der betroffenen Nachbarliegenschaften.
Beteiligte	Gemeinde Sigriswil (Federführung), AGR, LANAT, TBA, KDP, AGG, ERT, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.3 Sigriswil: Gebiet Gunten



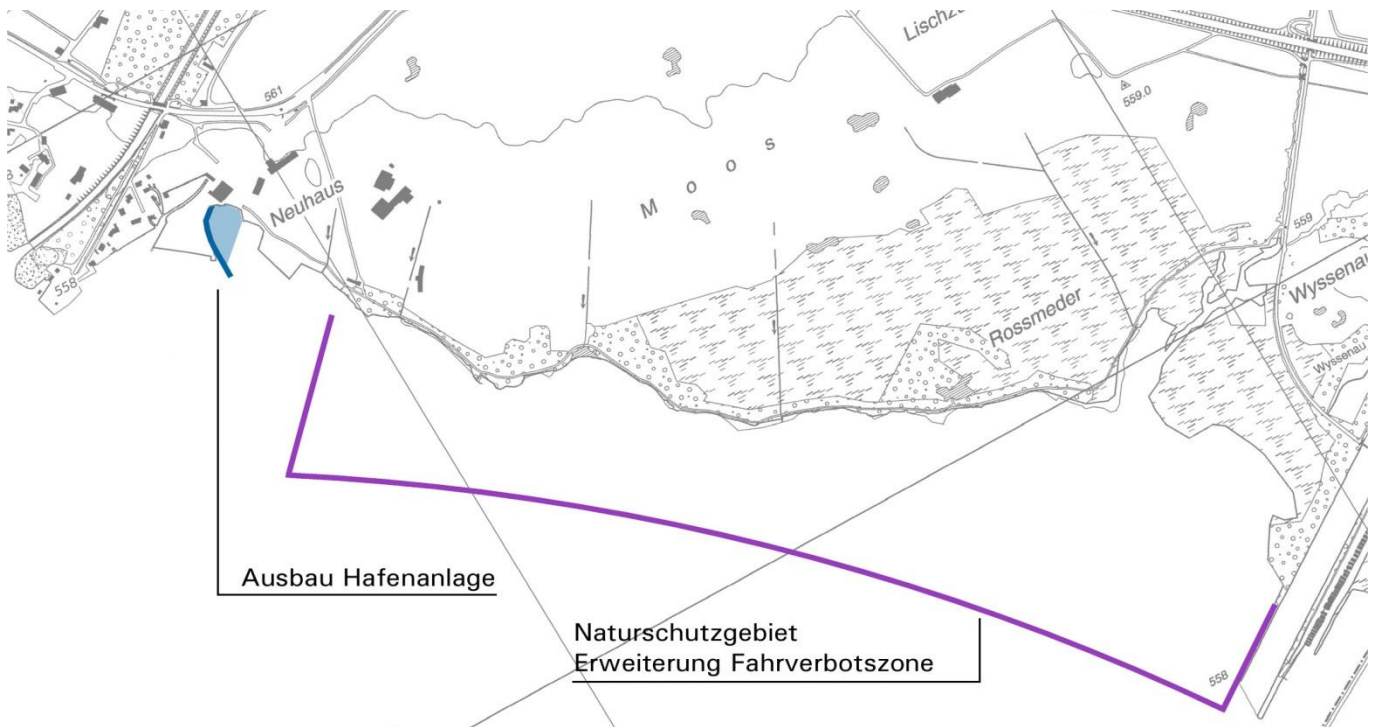
Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war innerhalb des Gebietes Du Lac – Guntenmatt die Realisierung von 70-80 zusätzlichen Anbindestellen vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Realisierung eines seeseitigen Uferweges, Verschiebung bestehender und Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 80 zusätzliche Anbindestellen (davon 10 Gästplätze).
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; – Freizeit- und Erholungsnutzung; – Kursschiffahrt; – Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze); – Fischerei / Fischlaichgebiete; – Wildschutz (regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee); – Geschiebemanagement; – Betrieb Lastschiffahrt; – Nutzwert der betroffenen Nachbarliegenschaften.
Beteiligte	Gemeinde Sigriswil (Federführung), AGR, LANAT, TBA, KDP, AGG, ERT, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.4 Sigriswil: Gebiet Merligen



Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war innerhalb des Gebietes "Sagi" die Realisierung von 40 zusätzlichen Anbindestellen (davon 3 Gästeplätze 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	Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 40 zusätzliche Anbindestellen, davon 3 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; – Freizeit- und Erholungsnutzung; – Kurschiffahrt; – Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze); – Fischerei / Fischlaichgebiete; – Wildschutz (regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee); – Geschiebemanagement.
Beteiligte	Gemeinde Sigriswil (Federführung), AGR, LANAT, TBA, KDP, AGG, ERT, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.5 Unterseen: Gebiet Neuhaus



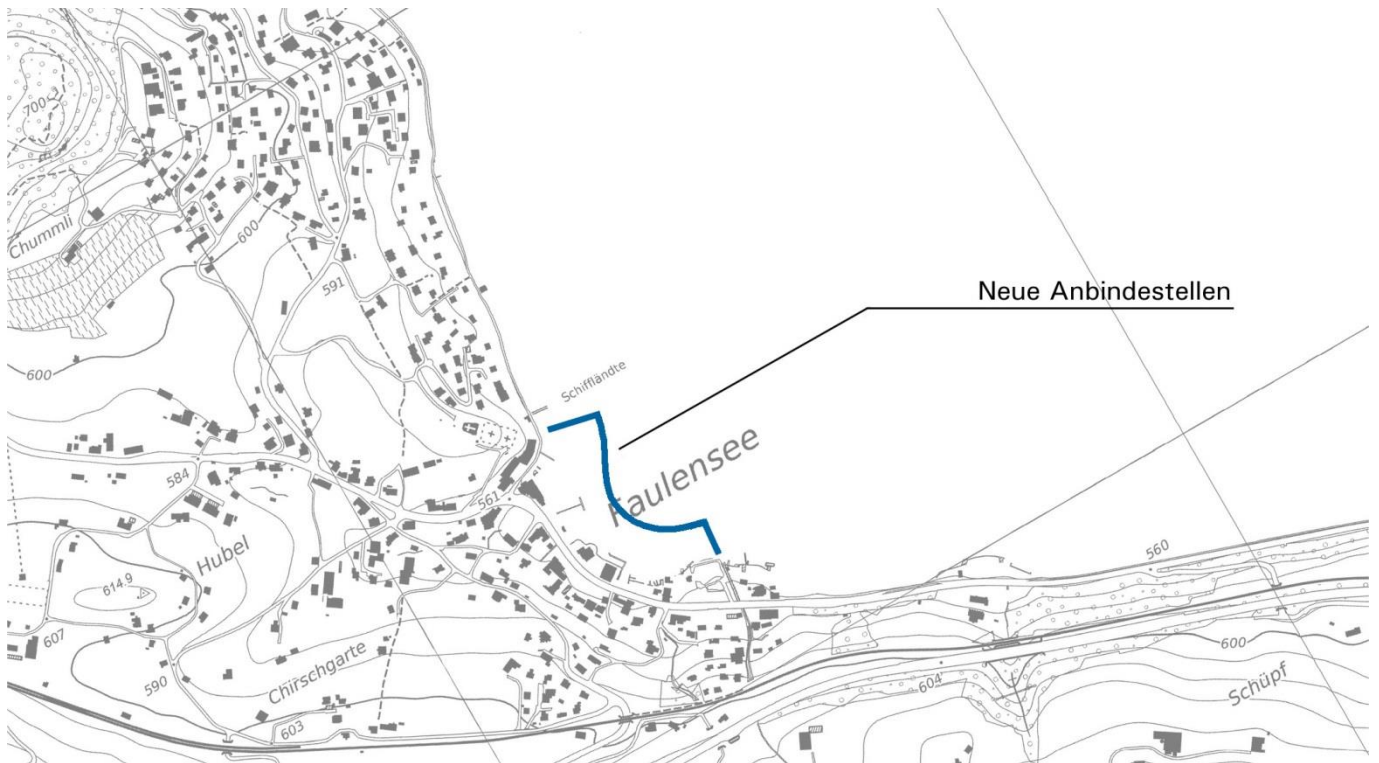
Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war der Ausbau der bestehenden Hafenanlage um 30 Anbindestellen (davon 5 Gästeplätze) vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. 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.
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.

Die Planung des Ausbaus der Hafenanlage unter Federführung der Gemeinde Unterseen einerseits und die Überprüfung der Fahrverbotszone vor der Weissenau unter Federführung des SVSA und des LANAT (vgl. Abschnitt 4.3.2) andererseits sind aufeinander abzustimmen.

Beteiligte

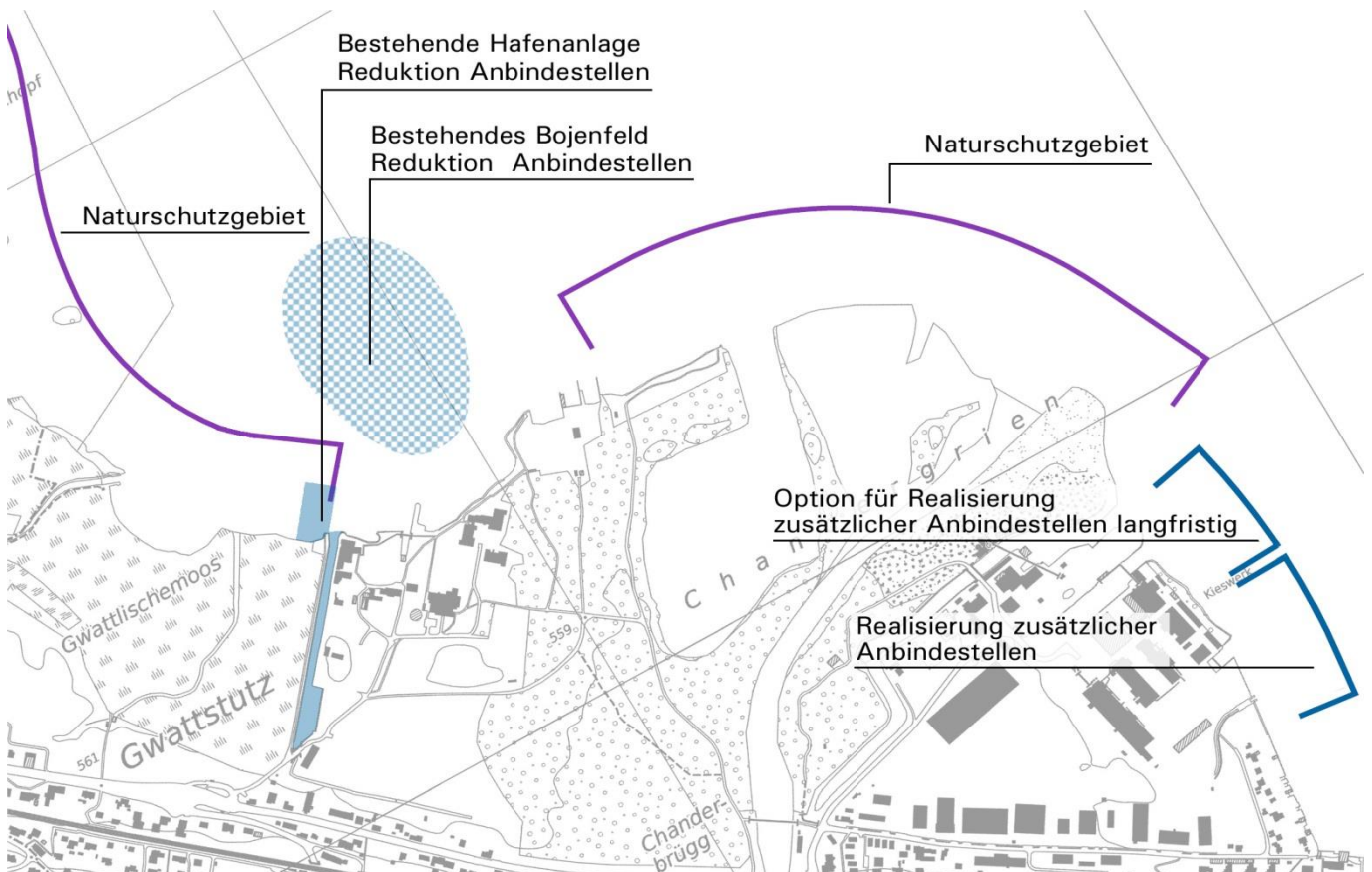
Gemeinde Unterseen (Federführung) mit LANAT, SVSA, AGR, TBA, KDP, AGG, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.6 Spiez: Gebiet Faulensee



Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war innerhalb des Gebietes Faulensee die Realisierung von 10 zusätzlichen 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	Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 10 zusätzliche Anbindestellen.
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; – Freizeit- und Erholungsnutzung; – Kursschiffahrt; – Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze); – Fischerei / Fischlaichgebiete; – Wildschutz (regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee).
Beteiligte	Gemeinde Spiez (Federführung), AGR, LANAT, TBA, KDP, AGG, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.7 Spiez: Gebiet „Gwattlischemoos – Kanderkies“



Ausgangslage	<p>Nach Überprüfung einer Verlagerung verschiedener Betriebszweige und einer teilweisen Umnutzung des Areals "Kanderkies" hat die Eigentümerin den Entscheid gefällt, in absehbarer Zeit auf einen Standortwechsel zu verzichten.</p> <p>Damit beschränkt sich der Handlungsspielraum kurz- bis mittelfristig auf den Uferbereich bei der öffentlichen Badewiese (unter eventueller Erweiterung auf den direkt anliegenden Uferanstoss innerhalb des Areals Kanderkies).</p>
Stand der Planung	<p>Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtsgültigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.</p>
Zielsetzungen	<p>Kurz- bis mittelfristige Realisierung zusätzlicher Anbindestellen im südlichen Uferbereich (max. 50).</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>
Prüfungsinhalt	<p>Abklärung der Voraussetzungen für eine kurz- bis mittelfristigen Realisierung zusätzlicher Anbindestellen im Bereich der öffentlichen Badewiese.</p> <p>Sicherstellung des Handlungsspielraums für eine langfristige Umnutzung des Areal "Kanderkies" unter Einschluss der Schaffung zusätzlicher Anbindestellen, der Verlagerung bestehenden Anbindestellen sowie einer Erweiterung der bestehenden Fahrverbotszone.</p>

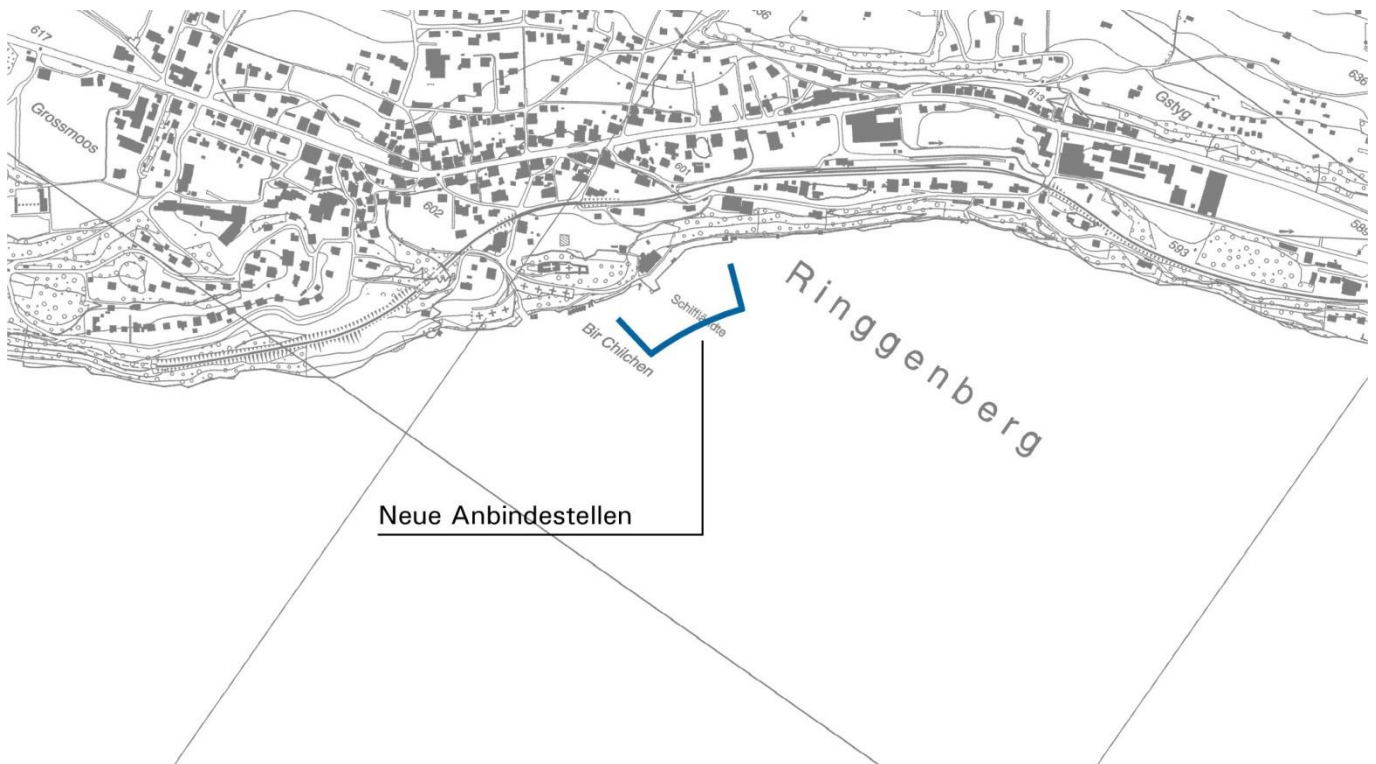
Vorgehen	Anpassung des geltenden Uferschutzplans mit Regelung der Bootsstationierung.
Realisierung	Kurz- bis mittelfristig / langfristig.
Hinweise	<p>Interessenabwägung in Bezug auf:</p> <ul style="list-style-type: none">– Natur- und Landschaftsschutz;– Freizeit- und Erholungsnutzung;– Kiesabbau und Lastschifffahrt;– Ortsbildschutz;– Fischerei / Fischlaichgebiete;– Wild- und Vogelschutz (Wasser- und Zugvogelreservat, regionales Wildschutzgebiet Nr. 35 Thunersee). <p>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 Gwattlischemoos – Kanderdelta unter Federführung des SVSA und des LANAT (vgl. Abschnitt 4.3.2) andererseits sind aufeinander abzustimmen.</p>
Beteiligte	Gemeinde Spiez (Federführung) zusammen mit LANAT, AGR, TBA, AWA, SVSA, KDP, AGG sowie Besitzer Areal Kanderkies, Besitzer Heimstätte Gwatt, ERT, weitere.

5.8 Interlaken: Gebiet Aare / „Sendli“



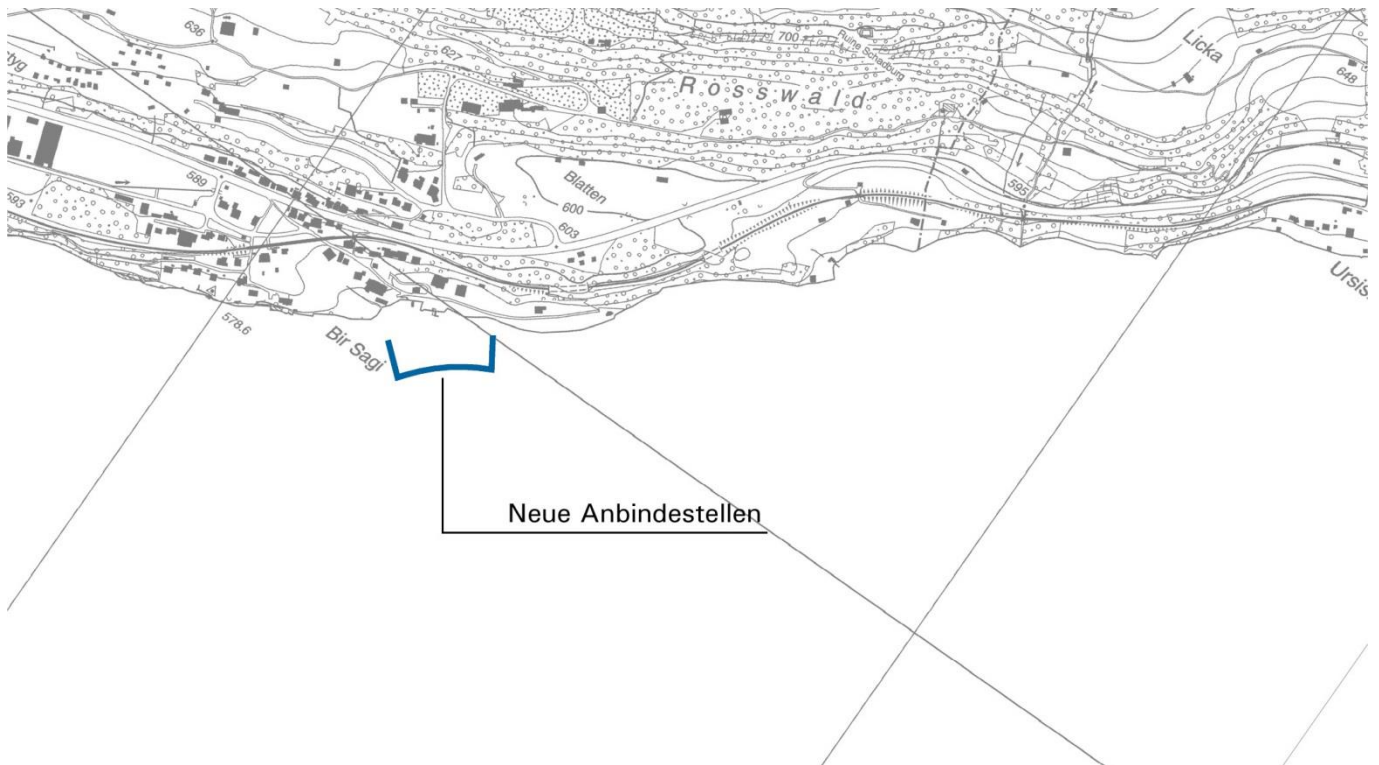
Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war die Errichtung von 20 zusätzlichen Anbindestellen längs dem linken Aareufer vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	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 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	Interessenabwägung in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none"> – Kursschiffahrt; – Natur- und Landschaftsschutz (Schutz Schilfbestand am rechten Aareufer); – Fischerei (kürzlich getätigte Aufwertungen am linken Aareufer); – Ortsbildschutz; – Folgebedarf (Parkplätze).
Beteiligte	Gemeinde Interlaken, SVSA, BLS-Schiffahrt, AGR, LANAT, TBA, KDP, AGG, weitere.

5.9 Ringgenberg: Gebiet "Schiffländte"



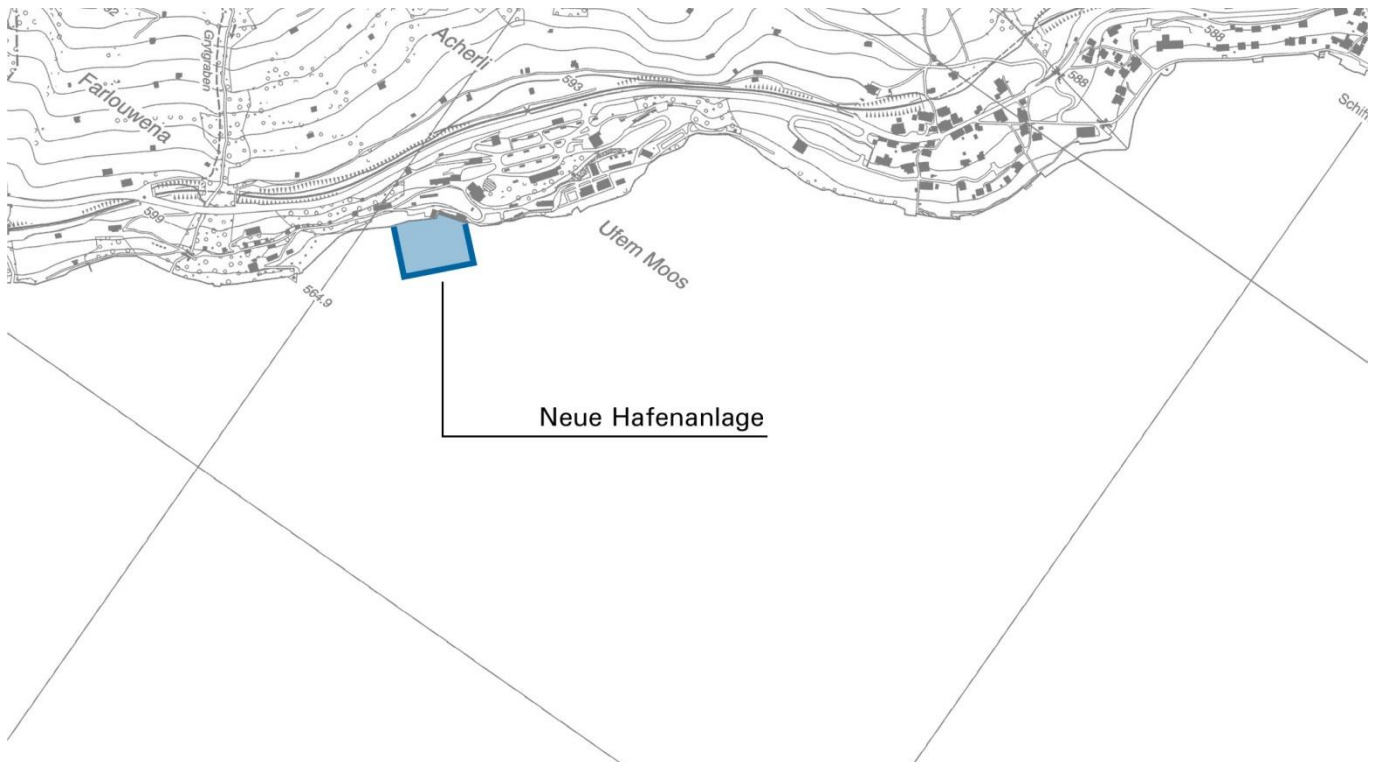
Ausgangslage	Im Richtplan Bootsstationierung 1996 war im Gebiet Schiffländte die Realisierung von 12 zusätzlichen Anbindestellen vorgesehen. Dieses Vorhaben wurde bisher nicht realisiert.
Stand der Planung	Die Umsetzung des SFG ist mit einem rechtskräftigen Uferschutzplan erfolgt. Die geltenden Vorschriften enthalten keine Regelungen zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Realisierung zusätzlicher Anbindestellen. 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	Interessenabwägung in Bezug auf: <ul style="list-style-type: none"> – Ortsbildschutz; – Freizeit- und Erholungsnutzung; – Kursschiffahrt; – Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze); – Fischerei / Fischlaichgebiete.
Beteiligte	Gemeinde Ringgenberg (Federführung), AGR, LANAT, TBA, 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 16 Anbindestellen (davon 5 Gästeplätze und 6 Bojen) 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 Regelung zur Bootsstationierung.
Zielsetzungen	Realisierung eines durchgehenden Uferweges und zusätzlicher Anbindestellen. Richtwert max. 16 zusätzliche Anbindestellen, davon 5 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; – Freizeit- und Erholungsnutzung; – Kursschiffahrt; – Folgebedarf (Aufenthaltsflächen, Parkplätze); – Fischerei / Fischlaichgebiete;
Beteiligte	Gemeinde Ringgenberg (Federführung), AGR, LANAT, TBA, KDP, AGG, BLS-Schiffahrt, weitere.

5.11 Oberried: Hamberger Areal



Ausgangslage	Im Zusammenhang mit der Umnutzung des Hamberger-Areals zu einem Ferien-Resort ist die Realisierung einer neuen Hafenanlage vorgesehen.
Stand der Planung	Die geltende Uferschutzplanung wird im Hinblick auf die Realisierung des vorgesehenen Ferien-Resort revidiert.
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.
Beteiligte	Gemeinde Oberried (Federführung), AGR, LANAT, TBA, KDP, AGG, weitere.