



FÉDÉRATION SUISSE MOTONAUTIQUE

www.motorboot-schweiz.ch - www.motonautique-suisse.ch - www.motonautica-svizzera.ch

Sitz des Verbandes: Jean-Pierre Zingg, Alte Bielstrasse 31, 2575 Gerolfingen

J-P. Zingg, Alte Bielstrasse 31, 2575 Gerolfingen

Per Mail und Einschreiben

Wirtschafts-, Energie- und
Umweltdirektion
LANAT, Abt. Naturförderung
Schwand 17
3110 Münsingen

Gerolfingen, 19.02.2024

Öffentliche Mitwirkung, Revision Naturschutzgebiete Aaredelta Hagneck und Seestrand Lüscherz

Sehr geehrte Damen und Herren,

Besten Dank für ihren positiven Entscheid betreffend der Fristverlängerung. Gerne äussern wir uns zur geplanten Revision wie folgt.

Die geplanten Schutzmassnahmen bezüglich Sachplan Seeverkehr und die Ausweitung der Naturschutzgebiete Aaredelta Hagneck und Seestrand Lüscherz mit den entsprechenden Einschränkungen für die lokalen Anwohner und die Schifffahrt müssen als Ganzes beurteilt werden können. Erstrebenswert ist daher ein Gesamtkonzept für den Bielersee und nicht ein scheinbarweises Vorgehen von einer Gemeinde zur anderen. Da wir der Auffassung sind, dass beide Geschäfte stark zusammenhängen, wiederholen wir hier die Hintergründe und allgemeinen Überlegungen aus unserer Mitwirkung Sachplan Seeverkehr, welche in weiten Teilen ebenfalls für die geplante Revision der genannten Naturschutzgebiete gelten. Diese Stellungnahme haben wir am 30.09.2023 dem Amt für Gemeinden und Raumordnung, Abteilung Kantonsplanung, Nydegasse 11/13, 3011 Bern eingereicht. Der Vollständigkeit halber legen wir hier eine Kopie zu Ihrer Kenntnis bei.

Hintergrund, Allgemeines

Bei der Ausarbeitung des Sachplans (mit Sachplan sei auch die Revision der Naturschutzgebiete gemeint) obliegt es den zuständigen Behörden, den Interessen an der Nutzung des Sees und jenen des Naturschutzes in ausreichendem Masse Rechnung zu tragen. Im Zuge dieser Interessenabwägung hat sich die Planungsbehörde vom Grundsatz der Verhältnismässigkeit leiten zu lassen. Die Massnahmen, welche zugunsten des Umweltschutzes getroffen werden, müssen somit geeignet und erforderlich sein, sowie die entgegenstehenden privaten und öffentlichen Interessen überwiegen. Dieser Interessenausgleich ist im Planverfahren zentral und seine Wichtigkeit wird an diversen Stellen des aktualisierten Sachplans Seeverkehr betont (insbesondere unter Punkt 1.2 Planungsgrundsätze und 2.7 Nutzungs- und Schutzinteressen). Die Behörden sind zudem verpflichtet, das ihnen gesetzlich eingeräumte Ermessen in angemessener Weise auszuüben.

Grundsätzlich halten wir fest, dass der geltende Sachplan aus dem Jahr 2013 stammt. Nun sollen bereits wieder Anpassungen erfolgen und in den Kap. 5.13 (Neuenburger-/Bielersee) bzw. 5.14 (Thuner-/Brienzersee) halten Sie eine Reihe weiterer Prüfungen vor. Ein derartiger Revisionszyklus sprengt aus unserer Sicht den Rahmen und ist mit der gebotenen Beständigkeit von Planungen nicht mehr vereinbar.

Es ist uns bewusst, dass der Bund Druck auf die Kantone ausübt, damit diese neue Schutzmassnahmen in den verschiedenen Schutzgebieten anordnen. Die Kantone nehmen nach unserer Wahrnehmung aber oft die Sichtweise ein, dass der Druck auf die Natur steige. Als Vollzugsorgane weisen sie eine Tendenz auf, mit Verboten die Menschen aus der Natur verbannen zu wollen und den Akzent allzu einseitig auf die Belange des Natur- und Umweltschutzes zu legen. Dies auf Druck der verschiedenen Umweltorganisationen und insbesondere aufgrund der Empfehlungen der Stiftung «Schweizerische Vogelwarte Sempach» (nachfolgend Vogelwarte). Die kantonalen Behörden schlagen denn auch die vorgeschlagenen Empfehlungen, quasi eins zu eins zur Umsetzung vor. Wirtschaftliche und soziale Aspekte werden nicht genügend berücksichtigt und gewichtet.

Die rigide Haltung der Schweizerischen Vogelwarte zeigt sich bspw. anhand folgender Aussage: *"Die Schweizerische Vogelwarte engagiert sich dafür, dass die wichtigsten Gebiete für sensible Wasservögel weitgehend frei von menschlichen Störungen bleiben."* (Vogelwarte Sempach Avinews Dezember 2017). Damit präjudiziert Vogelwarte jeglichen menschlichen Einfluss als Störfaktor, den es zu verhindern gilt. Mit dieser Sichtweise besteht unseres Erachtens Gefahr, den menschlichen Zugang zu den Gewässern generell und grossflächig über Gebühr einschränken zu wollen, ohne dabei zu differenzieren, ob die restriktiven Massnahmen im konkreten Einzelfall als angemessen zu bewerten sind. Wir bedauern diese einseitige Haltung und noch mehr, dass sich die Behörden bei Richtplanungen dennoch allzu sehr auf Erkenntnisse dieser Verbände abstützen oder zumindest auf deren Druck reagieren.

Aufgrund einer vermeintlich wissenschaftlichen Studie, auf welche sich die Vogelwarte bezogen hat, hat der Kanton Solothurn bereits Fahrverbote auf der Aare ausgesprochen. Die "Wissenschaftliche Studie" hat sich im Nachhinein als Bachelor-Arbeit eines deutschen Studenten entpuppt, welche die gängigen wissenschaftlichen Standards vermissen lässt. Der Kanton Solothurn musste das Fahrverbot wieder aufheben.

Auch der aktuelle Bericht der Vogelwarte (welcher der FSM vorliegt) betreffend den Wasservogelschutz am Bielersee basiert auf Vermutungen und bezieht sich immer noch auf diese Bachelor-Arbeit. Aus diesem Grund ist zu hinterfragen, ob es sich bei den Quellen, auf welche sich der Bericht der Vogelwarte bezieht, um gefestigte wissenschaftliche Fakten und Erkenntnisse handelt.

Die Vogelwarte spricht vom stetigen Rückgang gewisser Zugvögel in der Schweiz. Dies ist eines der Hauptargumente, um Menschen fernzuhalten. Gleichzeitig erwähnt die Vogelwarte andere Ursachen wie z.B. die Klimaerwärmung (die Vögel wandern im Winter weiter nach Norden) oder verändertes Futterangebot, welches u.a. stark durch ökologische Bemühungen und Massnahmen mitbestimmt wird. Die Störung durch den Menschen wird immer wieder als **mögliche** Ursache erwähnt. Es ist somit nicht erwiesen, dass die Verhaltensanpassungen der Vögel in der Tat auf den Menschen zurückzuführen sind. Alternative Ursachen sollten deshalb nicht vorschnell ausser Acht gelassen werden und bedürfen in casu einer vertieften Prüfung.

Wie der Sachplan korrekterweise festhält, dient dieser u.a. dazu, einen angemessenen Ausgleich der verschiedenen privaten und öffentlichen Interessen herbeizuführen. Indem die Seennutzung in gewissen Abschnitten schon heute stark beschränkt oder gar verboten ist und künftig noch stärker

akzentuiert werden soll, entscheidet die Planungsbehörde einseitig zugunsten der Naturschutzinteressen. Der Sachplan hält sich also bei der Umsetzung nicht an selbst gesetzte Vorgaben. Dass es auch anders ginge, zeigt das Beispiel am Aaredelta Hagneck wo sich der Vogelbestand in den letzten Jahren massiv erhöht hat. Anhand dieses am Bielersee gelegenen und aktuellen Beispiels lässt sich veranschaulichen, dass der Vogelbestand sowie auch die übrige Flora und Fauna auch mit alternativen Massnahmen wirksam geschützt werden kann. Der Mensch oder die Boote, als immer wieder zitierten Störfaktoren, haben auf die Wasservögel bewiesenermassen **keine** Rolle gespielt. Wenn dem nicht so wäre, so liesse sich die positive Entwicklung des Vogelbestands in diesem Gebiet nur schwierig erklären. Die erfreuliche Zunahme des Vogelbestands illustriert, dass alternative Massnahmen in Form von Renaturierungen zur Verwirklichung der Naturschutzinteressen führen. Mit anderen Worten: Kommt man zum Schluss, dass zusätzliche Massnahmen zum Schutz der Vögel nötig sind, soll die Lösung nicht immer gleich «Verbot» heissen. Unter dem Gesichtspunkt der Verhältnismässigkeit ist vorrangig zu prüfen mit welchen Anreizstrukturen oder gezielten Förderungen, das Miteinander von Mensch und Natur beibehalten werden kann. Leider wurde dieser Gedanke in der vorliegenden Revision zu wenig gewürdigt. In den Objektblättern ist in Ziff. 5.13 (Bieler-/Neuenburgersee) und Ziff. 5.14 (Thuner-/Brienzersee) sind zahlreiche Gebiete grossflächig für zusätzliche Massnahmen auf dem Radar. In den besagten Ziffern ist noch die Rede von «Fahrverbotszonen und/oder andere geeignete Massnahmen zum Schutz wertvoller Lebensräume», die Karten erwähnten aber dann jeweils bezeichnenderweise nur noch «Fahrverbotszonen». Es ist also klar, was eigentlich angedacht ist und wohin die Reise geht: Neue und grossflächige Fahrverbotszonen. Dies ist inakzeptabel. Wir äussern uns nachstehend zu den geplanten Fahrverbotszonen.

Bevor Prüfaufträge für neue Verbote formuliert werden, müssen mildere Massnahmen geprüft werden. Wie der Sachplan korrekterweise festhält, dient dieser u.a. dazu, einen angemessenen Ausgleich der verschiedenen privaten und öffentlichen Interessen herbeizuführen. Indem die Seenutzung in gewissen Abschnitten stark beschränkt oder gar verboten werden soll, entscheidet die Planungsbehörde einseitig zugunsten der Naturschutzinteressen. Solche Entscheide sind mit Zurückhaltung zu treffen, damit es nicht zu einer übermässigen Beschränkung der Interessen der Seennutzer kommt.

Wir wollen nicht in Abrede stellen, dass es Naturschutz braucht, wir sind auch bereit uns zu beteiligen und die Massnahmen mitzutragen. Wer hat wohl mehr Interesse am Schutz der Seen, als wir Bootsfahrer? Wir verbringen unsere Freizeit und Ferien mit unseren Kindern an und in genau diesen Gewässern. Wird aber die See- und Ufernutzung mit restriktiven Massnahmen und Verboten beschränkt, um damit dem Interesse des Vogelschutzes als Teil des Umweltschutzes Rechnung zu tragen, so hat diese Massnahme wenigstens verhältnismässig ausgestaltet zu sein. Eines der Prüfungskriterien der Verhältnismässigkeit bildet dabei die Eignung der Massnahme für die Erreichung des angestrebten Ziels.

Geplante Verbotszonen

Der Sachplan sieht neue Fahrverbotszonen vor bzw. hält entsprechende Prüfaufträge fest, dies mit der Argumentation, dass der Seeverkehr auf ökologisch wertvolle Lebensräume zunehmend belastend wirkt. Wir teilen diese Meinung nicht, da die Anzahl der Bootsanlegeplätze im Kanton Bern konstant ist, d.h. es hat nicht mehr Boote und somit auch nicht mehr Seeverkehr. Es gibt auch keinen Grund, wieso der Seeverkehr in Zukunft zunehmen sollte. Ausserdem sind keine neuen Bootsanlegeplätze geplant.

Unumstritten ist die Zunahme der SUP-Paddler welche sich, z.T. ohne jegliche Kenntnisse über die Schifffahrtsverordnung, auf den Seen aufhalten. Auch wir stellen fest, dass sie sich ab und zu in Fahrverbotszonen und zu nahe am Ufer aufhalten. Aus diesem Grund hat der Verein Natur und

Freizeit, die Informations-Kampagne "Aufs Wasser mit Respekt" ins Leben gerufen. Der Verein will, wie ähnlich bereits erfolgreich in den Bergen umgesetzt, auf genau dieses Problem aufmerksam machen und die Bevölkerung, notabene ohne Verbote, zu einer Verhaltensänderung begleiten. Wir sind überzeugt, dass diese Kampagne die SUP-Problematik in Zukunft lindern wird. Jedenfalls erscheint es unverhältnismässig, aufgrund einer Zunahme der SUP-Paddler gleich die gesamte Schifffahrt beschränken zu wollen.

Die Charta der Wassersportverbände der Schweiz, welche explizit auch zum Respekt vor der Natur aufruft, befindet sich aktuell in Revision und wird dieses Jahr neu aufgelegt. Beispiele exemplar liegt dem Brief bei.

Aaredelta Hagneck und Seestrand Lüscherz

Das Aaredelta Hagneck ist keineswegs etwas Natürliches, sondern etwas Künstliches, es ist ein von Menschen geplantes, gebautes und unterhaltenes Ersatzbiotop. Als stossend betrachten wir den geplanten Bau eines Beobachtungsturms. Erlesene, meist externe Umweltschützer sollen Zugang zum Perimeter haben, die lokale Bevölkerung aber nicht mehr.

Gemäss Schätzungen der Vogelwarte hat sich der Vogelbestand im Januar im Hagneck-Delta in den Jahren 2015 bis 2021 von ca. 1000 Vögel auf über 6000 Vögel mehr als versechsfacht. Inzwischen dürften es noch mehr sein. Und warum? Weil das Gebiet im Jahre 2015 renaturiert wurde, der Bestand hat mehr als deutlich und erfreulich zugenommen, und dies ohne Fahrverbote oder zusätzliche Einschränkungen für die lokale Bevölkerung. Aus obgenannten Gründen ist eine erfolgreiche Renaturierung inklusive Ansiedlung von Tieren, namentlich Vögeln, auch möglich, ohne den Menschen auszuschliessen. Die Behauptungen und Publikationen von Einzelpersonen mit fragwürdigen Motivationen, welche als Begründung für diverse Verbote dienen, stellen wir hinsichtlich Sachlichkeit und Unabhängigkeit in Frage.

Wir weisen darauf hin, dass das Naturschutzgesetz Einschränkungen / Verbote für den Schutz der vorhandenen Arten vorsieht und nicht auf eventuell mögliche oder erhoffte Ansiedlungen ausrichtet ist.

Der Flussregenpfeifer ist nicht angesiedelt resp. scheitern seine Brutversuche. Kaum verwunderlich, dient doch der Bielersee als Ausgleichsbecken für den Hochwasserschutz. Hochwasser ist eine der Hauptkomponenten für das Scheitern der Brutversuche des Flussregenpfeifers. Die wenigen quantitativen Untersuchungen erkannten «Wasser» in 70 bis 81 % der Fälle als Ursache für Gelegeverluste (Schmidt et al. 2008, Schmidt und Wichmann 2010, Frötscher und Schmidt 2015)

Wenn nicht das Hochwasser, dann werden die zahlreichen Wildschweine in diesem Gebiet, welche gemäss Schutzbeschluss zukünftig nicht mehr gejagt werden dürften, ebenfalls ihren Beitrag beim Scheitern der Brutversuche beitragen.

Prädation stellt eine weitere natürliche Verlustursache von Gelegen und Jungvögeln dar. In vielen Studien wurden Brutverluste durch die Prädation von Fuchs, Hauskatze, Rabenkrähe, Kolkrabe und weiteren Arten beobachtet oder vermutet.

Interessant ist auch die Tatsache, dass der offenbar so empfindliche Vogel auch auf Grossbaustellen, Industriearialen und aktiven Kiesgruben anzutreffen ist!

Gemäss der strategischen Planung von Revitalisierung und Naturschutz (Lebensraum Gewässer – Sedimentdynamik und Vernetzung, Tabelle 1) steht beim Flussregenpfeifer als Zielhabitat:

'Schwemmland mit Kies und ohne Vegetation, keine Überschwemmung im Sommer'

Offensichtlich besteht ein Anliegen gewisser Interessensgruppen, den Flussregenpfeifer an einem ungeeigneten Ort mit der Brechstange wieder anzusiedeln. Was nicht verwunderlich ist, da sich der Vogel auf der roten Liste befindet und somit diverse rechtliche Türen für den Vertrieb der Menschen öffnen, resp. rechtfertigen würde.

Zudem weisen wir darauf hin, dass sich das Gebiet in einem Nationalen Vogelschutzgebiet der Kategorie 3 befindet. Gemäss Objektblatt ist weder die Schifffahrt, das Fischen oder das Baden eingeschränkt. Der geplante Schutzbeschluss setzt sich somit über Nationales Recht hinweg. Der Kanton überschreitet somit klar seine Kompetenzen.

Das Recht auf einen freien Seezugang wird durch den Schutzbeschluss ebenfalls ausgehebelt.

Der Kormoran bereitet am Bieler- und Neuenburgersee bereits viele Probleme. Der Schutzbeschluss würde, falls notwendig, ein eingreifen verunmöglichen. Seltene Fischarten könnten zugunsten der Vögel nicht gebührend geschützt werden.

Das Aaredelta Hagneck ist der beliebteste Ankerplatz für Familien mit kleinen Kindern. Es ist einer der wenigen Orte, wo Kinder im Wasser stehen können und schwimmen lernen. Kleinere Boote vor Anker findet man hier tagsüber an ein paar wenigen Tagen in den Sommermonaten. Übernachten tut hier quasi niemand. Wenn die Sonne untergeht sind die Boote weg. Zudem liegen die Boote am äussersten Rand des Naturschutzgebietes vor Anker, der Abstand zum Ufer ist hier bereits vorhanden.

Gemäss einer Literaturstudie von Martin Schuck (Ornithologischer Beobachter 117, 2020) haben Störungen von der Landseite einen grösseren Einfluss als Störungen von der Wasserseite. Die intensivsten Störungen werden beim Betreten der Kiesbänke sowie beim Auftreten von Hunden registriert. Kaeslin (1995) macht beispielsweise folgende Unterscheidung: «Landseitige Störungen sind gravierender als Störungen durch Boote. Die grössten Störwirkungen gehen von Personen aus, welche sich auf dem Land bzw. auf den Kiesinseln in der Nähe der Vögel aufhalten.

Zudem wurden Störungen durch Gummiboote in Flüssen untersucht. Da Fliessgewässer selten breiter als 50m sind können auch Abstände von 25m, wie es die Binnenschifffahrtsverordnung vorsieht, nicht eingehalten werden.

Der geplante seeseitige Abstand von 150m und mehr würde eine Freizeitnutzung mit Strandbooten in der Region verunmöglichen resp. verbieten. Gemäss Binnenschifffahrtsverordnung dürfen sich Kleinboote oder Gummiboote nicht mehr als 150m vom Ufer entfernen. Ein befahren der Aare mit Mündung in den Bielersee wäre somit ebenfalls nicht mehr möglich.

Das ANF soll zudem für das seeseitige Gebiet eine Vergrösserung beantragen können, ohne Mitsprache von Dritten. Das ist inakzeptabel.

Wir weisen darauf hin, dass eine Winter-/Sommer-Bebojung durchaus möglich und realisierbar wäre. Dies wird am Neuenburgersee bereits seit Jahren erfolgreich praktiziert.

Fazit

Ganz allgemein sticht ins Auge, dass genau an allen beliebten Ankerplätzen des Bielersees ein Fahrverbot geprüft werden soll. Und zwar **nur** an diesen Orten. Die angeführten Satellitenaufnahmen (Präsentation Fahrverbotszonen, LANAT) wurden just zu einem Zeitpunkt gemacht, wenn verhältnismässig viele Boote vor Anker liegen. Ein solcher Andrang herrscht an ein

bis zwei Wochenenden pro Jahr auf dem See. In der restlichen Zeit hat es ein paar wenige Boote in den Buchten (wenn überhaupt). Betrachtet man das ganze Jahr, so ist der ganze See quasi frei von Booten. Indem die betreffenden Organisationen ihren Analysen und Studien die Satellitenbilder derjenigen Tage zugrunde legen, an denen die meisten Boote frequentieren, wird gezielt der Anschein erweckt, diese Aufnahmen würden das Bootsaufkommen an einem durchschnittlichen Tag abbilden. Mit diesem Vorgehen soll offenbar der Eindruck erweckt werden, dass eine Übernutzung dieser Seeabschnitte vorliege.

Ein paar Flügelschläge weiter, am Neuenburgersee, erstreckt sich das grösste Seeuferfeuchtgebiet der Schweiz mit zahlreichen Fahrverboten und weiteren Einschränkungen. Diverse Uferabschnitte werden zurzeit zurückgebaut und renaturiert. Auch in diesem Gebiet werden immer mehr Einschränkungen und Verbote verlangt und umgesetzt. Gegenüber dem Südufer des Neuenburgersees spielt der Bielersee als Vogelreservat eine untergeordnete Rolle. Daher sollte die Nutzung des Bielersees für den Menschen weiterhin möglich sein und nicht zu stark beschnitten werden.

Die Aufhebung des Campingplatzes und Hafens Gampelen am Neuenburgersee zu Gunsten des Naturschutzes mit einhergehendem Verlust eines Naherholungsgebietes im Kanton Bern ist bereits ein grosser Verlust für diese Region. Die Menschen wurden aus dem Gebiet vertrieben. Der geplante Schutzbeschluss sieht nun weitere, menschenfreie Gebiete vor.

Aus oben genannten Gründen lehnen wir die geplanten Einschränkungen und insbesondere Schifffahrtsverbote im Aaredelta Hagneck und Seestrand Lüscherz ab. Die geltende Regelung gemäss Schifffahrtsverordnung ist für den Schutz der Natur in diesem Bereich ausreichend.

Die Planungsbehörde wird ersucht, den Anliegen der Seenutzer angemessenen Rechnung zu tragen und diesen im Zuge des Entscheids über die künftige Ausgestaltung des Schutzbeschlusses einen höheren Stellenwert einzuräumen. Ziel sollte es unseres Erachtens sein, einen angemessenen Ausgleich zwischen den Interessen an der Seenutzung und jene des Naturschutzes zu erreichen.

Wir beantragen auch an dieser Stelle, die Vorlage zu den Planrevisionen grundlegend im Sinn der vorstehenden Erwägungen zu überarbeiten.

Wir danken Ihnen für eine Berücksichtigung unserer Ausführungen.

Mit freundlichen Grüssen

FSM Fédération Suisse Motonautique



Jean-Pierre Zingg
Präsident

Martin Stverak
Vorstandsmitglied

Beilagen in Brief per Post erwähnt