

## Bootsfahrverbotszonen in Naturschutzgebieten<sup>1</sup>

Andreas Bossert

### 1. Nutzungskonflikte an See- und Flussufern

Gewässer, insbesondere naturnah gebliebene Uferzonen, sind nicht nur vielfältige Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Sie ziehen auch zahlreiche Erholungssuchende an. Je mehr «Natur» ein See- oder Flussufer heute aufweist, desto grösser ist in der Regel auch seine ökologische Bedeutung; interessanterweise meistens aber auch seine Attraktivität für Besucher. Aus diesem gleichartigen Nutzungsanspruch ergeben sich Konfliktsituationen. Das Betreten und Befahren von Ufervegetation führt oft zu irreversiblen Trittschäden und Beeinträchtigungen der Tiere; nicht selten zur Aufgabe von Brut- und Nestern. Besucher sind deshalb durch entsprechende Verbote, Motivierung zu naturgerechtem Verhalten (Lehrpfade, Orientierungstafeln) und geschickte Lenkung (Gräben, dichte Hecken und einfache Zäune) auf bestehende Wege zu weisen. Sehr wichtig ist auch das Ausscheiden von Bootsfahrverbotszonen vor biologisch wertvollen Uferabschnitten. Diese ungestörten Zonen ermöglichen es den Wasservögeln, ihre Jungen, die sie in der Ufervegetation erbrütet haben, in den nahrungsreichen, wenig tiefen Gewässerbereichen aufzuziehen. Gegnern von solchen Schutz-zonen muss gesagt werden, dass es sich im allgemeinen um wenige Prozente des gesamten Ufers handelt, die dadurch dem Zugang von Erholungssuchenden entzogen werden. Es geht auch nicht um mehr Vorschriften und Gesetze, sondern es geht

um unsere Bereitschaft, mit der Natur zu teilen.

Unberührte, d.h. vom Menschen nicht korrigierte Bäche und Flüsse sind heute bei uns selten geworden. Wo darf noch eine natürliche Dynamik spielen? Kiesinseln entstehen, erhalten Bewuchs, werden überflutet und verschwinden wieder. Vogelarten wie der Flussuferläufer und der Flussregenpfeifer sind auf solche Lebensräume angewiesen. In schnellfliessenden Gewässern leben Wasserinsekten mit hohem Sauerstoffbedarf. Oft haben sie spezielle Haftvorrichtungen und sind strömungsgerecht gebaut, damit sie nicht fortgerissen werden. Gerade diese Gewässer werden für Freizeitaktivitäten wie Kanufahren, «River-Rafting» und neu sogar Brückenspringen anvisiert.

Natürliche Verlandungszonen von Stillgewässern sind normalerweise viel ausgeprägter und breiter als diejenige von Fliessgewässern. Die dem Ufer vorgelagerte Unterwasservegetation, Laichkraut-, Seebinsen- und Seerosenbestände sind wichtige Nahrungs- und Ruhe-zonen für Enten und Taucher. Sie haben auch als Laichplätze für Fische Bedeutung. Im landeinwärts anschliessenden Röhrich brüten verschiedene Vogelarten wie Teich- und Drosselrohrsänger, Rohrammer, Haubentaucher und Zwergtaucher, mehrere Entenarten, Bläss- und Teichhuhn. Wo heute noch grossflächigere Seggenrieder und Pfeifengraswiesen vorhanden sind, bilden sie wertvolle Lebensräume für Kiebitz, Schafstelze, Bekassine u.a. Auch die Ufergehölze erfüllen eine wichtige Funktion als Nistmöglichkeit, Pufferzone und landschaftsgliederndes Element. Die Ausdehnung solcher Bereiche hat an unseren Seen durch Wasserregulie-

<sup>1</sup>Vortrag an der 83. Generalversammlung der Ala vom 8. März 1992 in Dübendorf.

rungen, Überbauungen, Hafenanlagen, naturferne Ufersicherung und Intensivierung der Landwirtschaft sehr stark abgenommen. Verstärkt hat sich hingegen der Erholungsdruck auf diese landschaftlich attraktiven Uferabschnitte. An schönen Sommerwochenenden werden beispielsweise am Pfäffikersee bis 10000 Besucher feststellt. Auch auf der St. Petersinsel im Bielersee sind es mehrere tausend Leute. Der Ansturm bleibt nicht ohne Folgen: Trampelpfade zerstören die trittempfindliche Ufervegetation, Raststellen und Picknickplätze führen zu grossflächiger Bodenverkahlung. Nachdem die Ufervegetation vernichtet ist, setzt oft vermehrte Erosion ein. Die Tierwelt wird massiv gestört. Während sich Arten wie Blässhühner, Schwäne und Stockenten anscheinend in einem gewissen Masse an diesen Betrieb anpassen können und sich sogar füttern lassen, werden störungsempfindliche seltene Arten meist bereits vertrieben, bevor sie der Besucher zu Gesicht bekommt. Die Argumentation für Schutzzonen wird dadurch nicht leichter, da die Besucher durch die Zutraulichkeit verschiedener Vogelarten das falsche Gefühl erhalten, sich eher positiv oder störungsneutral zu verhalten. Eine umfassende Information ist in diesen Fällen besonders wichtig.

## 2. Gesetzliche Vorschriften und Vollzug

Heute bestehen zum Teil recht griffige Gesetze und Verordnungen zum Schutze der Ufervegetation und der Uferzonen:

Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz, Artikel 18, Absatz 1<sup>bis</sup> (vom 7.10.1983): *Besonders zu schützen sind Uferbereiche, Riedgebiete und Moore, seltene Waldgesellschaften, Hecken, Feldgehölze, Trockenrasen und weitere Standorte, die eine ausgleichende Funktion im Naturhaushalt erfüllen oder besonders günstige Voraussetzungen für Lebensgemeinschaften aufweisen.*

Artikel 21: *Die Ufervegetation (Schilf- und Binsenbestände, Auenvegetationen sowie andere natürliche Pflanzengesellschaften im Uferbereich) darf weder gerodet noch überschüttet noch auf andere Weise zum Absterben gebracht werden.*

Verordnung über die Binnenschifffahrt auf schweizerischen Gewässern vom 8. November 1978, Artikel 53, Absatz 1: *Motor-schiffe, ausgenommen Kursschiffe, die nach dem veröffentlichten Fahrplan verkehren, sowie Schiffe der Berufsfischer beim Fang, dürfen:*

a. *die innere Uferzone nur befahren, um an- oder abzulegen, stillzuliegen oder Engstellen zu durchfahren; sie nehmen dabei den kürzesten Weg;*

b. *in der inneren und äusseren Uferzone nicht schneller fahren als 10 km/h.*

*Als innere Uferzone gilt der Gewässergürtel bis zum Abstand von 150 m vom Ufer, als äussere Uferzone derjenige ausserhalb der inneren Uferzone bis zum Abstand von 300 m vom Ufer, von Wasserpflanzenbeständen, die dem Ufer vorgelagert sind oder von Einbauten in Gewässer.*

Absatz 3: *Bestände von Wasserpflanzen wie Schilf, Binsen und Seerosen dürfen nicht befahren werden.*

Die Verordnung räumt den Kantonen das Recht ein, selbst weitergehende Massnahmen wie zum Beispiel totale Bootsfahrverbote vor ökologisch bedeutenden Uferabschnitten zu erlassen.

Die besten Vorschriften nützen jedoch wenig, wenn sie nicht oder ungenügend vollzogen und kontrolliert werden. In erster Linie muss es deshalb das Ziel von Naturschutzfachstellen und privaten Schutzorganisationen sein, sich dafür einzusetzen, dass die bestehenden Erlasse auf Bundes- und Kantonsebene vollzogen werden. Vielfach sind aber zusätzliche Massnahmen nötig, um einen wirksamen Schutz zu erreichen. Im Kanton Bern werden weitergehende Bootsfahrverbote in Naturschutzgebieten im Rahmen der Unterschutzstellung auf Antrag des kantonalen Naturschutzin-

spektorates durch den Regierungsrat beschlossen. Das kantonale Strassenverkehrs- und Schiffsamt übernimmt den Vollzug (Publikation des Verbotes, Behandlung der Einsprachen zusammen mit der Naturschutzfachstelle und schliesslich die Signalisation der Bootsfahrverbotszonen). Die Seepolizei ist gemeinsam mit den Wildhütern und den Freiwilligen Naturschutzaufsehern für die Kontrolle zuständig.

### **3. Naturschutzgebiete im Kanton Bern mit Bootsfahrverboten**

An einigen Beispielen sollen die Erfahrungen aufgezeigt werden, die man im Kanton Bern mit Bootsfahrverboten in Naturschutzgebieten gemacht hat.

#### *Gwattlischenmoos am Thunersee*

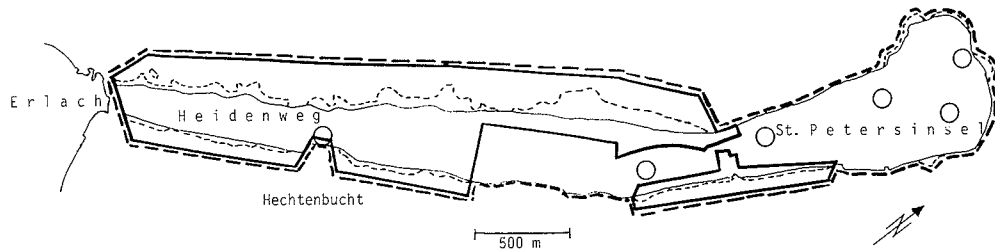
Das ganzjährige Bootsfahrverbot im Gwattlischenmoos besteht schon seit den sechziger Jahren. Es wurde seither erweitert. Die Reiherente hat in diesem störungsarmen Naturschutzgebiet 1969 erstmals gebrütet. Ohne das Bootsfahrverbot wäre das Gebiet kaum zum grössten Reiherentenbrutplatz im Kanton Bern geworden. Obschon die Bootsfahrverbotszone maximal 100m breit ist und ausserhalb davon ein sehr reger Bootsbetrieb herrscht, hat sich die Massnahme bewährt. Sie wird in der Regel auch gut befolgt. Die Wasservögel scheinen genau zu wissen, wo die Grenze liegt. Boote ausserhalb der Bojen werden kaum beachtet. Zumindest ist für den Beobachter kein aussergewöhnliches Verhalten der Wasservögel festzustellen. Dringt aber ein Boot ein, so ist die Störung perfekt. Dies zeigt, dass unter Umständen auch kleinere Verbotszonen etwas bringen können. Es gilt jedoch auch hier: je breiter die Zone, desto kleiner die Störwirkung auf Wasservögel.

#### *Weissenau am Thunersee*

Das Bootsfahrverbot besteht seit 1964. Es umfasst die wenig tiefen Bereiche vor den Schilfgebieten und einen alten Arm der Aare. Im nördlichen Bereich ist die Bootsfahrverbotszone etwa 100m, vor der Bucht im Süden maximal 380m breit. Es sind relativ wenig Übertretungen des Verbotes zu verzeichnen. Auffallend ist die steigende Zahl von Schwarzhalstauchern zur Zeit der Mauser im Spätsommer. Der Bestand ist von 1–7 Expl. (bis 1964) auf maximal 110 Expl. (8. 8. 1983) angestiegen. Zur gleichen Zeit sind bis gegen 500 Reiherenten anwesend (480 Expl. am 24. 8. 1982). Während der Mauser sind Vögel sehr störungsempfindlich. Ruhige Seeuferzonen sind dann besonders wichtig. In der Weissenau haben seit dem Errichten des Bootsfahrverbotes Arten wie Reiher- und Tafelente gebrütet. Das ganzjährige Bootsfahrverbot wirkt sich auch positiv auf die Zahl der Wintergäste und Durchzügler aus.

#### *Fanel am Neuenburgersee*

Am Fanel besteht seit 1961 in der südlichen Bucht, östlich des Brojekanal (Zone A) ein ganzjähriges totales Fahrverbot. Die Grenze verläuft 150m seewärts der beiden künstlichen Inseln. Die maximale Breite der Bootsfahrverbotszone ist 450m (Säubucht). Für die ganze Bucht zwischen Broye- und Zihlkanalmündung besteht zudem ein Fahrverbot für Motorboote. Übertretungen sind hier wahrscheinlich etwas häufiger als in den Schutzgebieten am Thunersee. Auf den künstlichen Inseln brüten ca. 2000 Paar Lachmöwen. Die Inseln sind auch Brutstätten für Sturm- und Weisskopfmöwen, Flusseeeschwalben, Gänsesäger u.a. Viele sehr scheue Durchzügler und Wintergäste (z.B. Saatgänse) rasten hier. Im Winter sind Tausende von Tauchenten anzutreffen. Ohne Bootsfahrverbot könnte dieses international bedeutende Wasservogelreservat kaum seinen Stellenwert bewahren. Im Rahmen der Verbesserung der Schutzbestimmungen für die international



**Abb. 1.** Das revidierte Naturschutzgebiet St. Petersinsel und Heidenweg (Regierungsratsbeschluss vom 5. Juli 1989) weist eine 50–300 m breite Bootsfahrverbotszone vor den grossen Schilfbeständen auf. Feine Linie: Grenze des Gebietes, fein gestrichelte Linie: Schilfgrenze 1983, fette Linie: Grenze der Ufer- und Riedlandzone mit Betretverbot vom 1. März bis 30. September (ausgenommen auf dem markierten Weg), Bootsfahrverbot, fett gestrichelte Linie: Grenze des Naturschutzgebietes, Kreise: Standort Natur-Lehrpfad (aus Mitt. Naturf. Ges. Bern 47, 1989).

bedeutenden Wasservogelgebiete ist vorgesehen, das totale ganzjährige Bootsfahrverbot auf das östliche Ufer (Zone C) auszuweiten. Im Winter ist eine Erweiterung des Verbotes von der Spitze des Broyedammes bis zur Spitze des Zihlkanales geplant. Bei der Überarbeitung des Seeverkehrsplanes für den bernischen Teil des Neuenburgersees wurde diese Massnahme bereits vorgesehen.

#### *Niederriedstausee*

Dieser Aarestau unterhalb von Bern ist ein bedeutendes Überwinterungsgebiet für Wasservögel. Für die Kernzone, die auch zur Brutzeit für Wasservögel sehr wichtig ist, besteht ein ganzjähriges Bootsfahrverbot. In der Zone, die vor allem für die Wintergäste von Bedeutung ist, gilt das totale Verbot nur im Winter, d.h. vom 1. Dezember bis am 31. März.

#### *Heidenweg und St. Petersinsel*

Die Verwirklichung eines Bootsfahrverbotes war in diesem über die Kantonsgrenzen hinaus bedeutenden Ausflugsgebiet nicht einfach. Die Seeuferschutzzone ist seit 1989 in Kraft und umfasst die wenig tiefen Uferbereiche vor den ausgedehnten Schilfgebieten in einer Breite von 50 m bis etwa 300 m. Der Erfolg dieses Verbotes wird von der

Ethologischen Station Hasli untersucht. Erste Ergebnisse der Untersuchungen am Haubentaucher zeigen, dass die Verluste an Bruten in den neuen Schutzzonen am geringsten sind. Möglicherweise kann sich hier auch eine neue «Mauserradition» für verschiedene Wasservögel bilden. Gegen dieses Verbot, das für Bootsbenützer einen recht massiven Eingriff darstellt, führte der Yachtclub Bielersee Beschwerde. Er zog das Verfahren aber nicht bis an das Bundesgericht weiter. Dies wohl nicht zuletzt, weil von der Naturschutzseite immer umfassend orientiert und argumentiert wurde. Mit den Sportfischern wurden ebenfalls Verhandlungen geführt. Man einigte sich schliesslich auf die heute gültige Grenze, die ein problemloses Verankern der Boote ausserhalb der Schutzzone zulässt. Heute wird das Verbot im allgemeinen gut befolgt. Die Seepolizei hat unmittelbar nach dem Inkrafttreten strenge Kontrollen durchgeführt und Fehlbare verzeigt. Bei den meisten Seebenützerinnen hat sich die Ansicht durchgesetzt, dass das Verbot zwar einschneidend, aber zum Schutze der Natur nötig ist. Im Rahmen der Seeverkehrsplanung Bielersee sollen auch in den Naturschutzgebieten Mörigenbucht, Aaredelta von Hagneck und Seestrand Lüscherz Seeuferschutzzonen mit Bootsfahrverboten errichtet werden.

### Zusammenfassung, Summary

Naturnahe Ufer von Flüssen und Seen sind wichtige Lebensräume für Tiere und Pflanzen. Sie sind aber meistens auch attraktiv für die Erholungs- und Freizeitnutzung. Der Druck auf diese Zonen ist heute so gross, dass nur noch kleinere Abschnitte als Uferschutzzonen oder Naturschutzgebiete wirksam gesichert werden können. Der Vollzug der bestehenden, an sich griffigen Gesetze (Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz, Artikel 18, Absatz 1<sup>bis</sup> und 21, Verordnung über die Binnenschiffahrt auf schweizerischen Gewässern) ist oft schwierig. In der Regel bringen nur umfassende Information und Motivation aller Beteiligten, umsichtig geführte Verhandlungen und viel Geduld den gewünschten Erfolg.

Am Beispiel von verschiedenen Naturschutzgebieten aus dem Kanton Bern werden die durchwegs positiven Einflüsse von Bootsfahrverbotszonen auf Tiere und Pflanzen aufgezeigt.

### Banning boats in littoral zones on lakes

Natural or semi-natural shores of rivers and lakes are important habitats for animals and plants. However, they also attract people for recreation and leisure. Today, the pressure on these areas is so high that only relatively small parts can be protected effectively by regulations or designated as nature

reserves. The enforcement of the law (Federal Act on the protection of nature and national heritage, articles 18, 1<sup>bis</sup> and 21, Decree on shipping on Swiss lakes and rivers) is often difficult. As a rule only full information and motivation of all people concerned, diplomatic negotiations and a great deal of patience lead to a successful agreement.

The positive effects on animals and plants of banning boats are shown using examples from several nature reserves in the Canton of Berne.

*Gwattischenmoos* (Lake Thun): After boats were banned Tufted Ducks started to breed. Waterbirds seem to be quieter and to feel more safe.

*Weissenau* (Lake Thun): Development of a moult tradition for Black-necked grebe and Tufted Duck.

*Fanel* (Lake Neuchâtel): Without a ban of boats this waterfowl reserve of international importance could hardly preserve its significance.

*Niederried Reservoir*: Temporary restrictions, with regard to a particular significance of an area (e.g. as a wintering site), can be useful.

*Heidenweg and Petersinsel* (Lake of Biene): This example shows that even in areas with a very high pressure from recreation a good solution can be achieved, if the differing interests are respected during negotiations.

*Dr. Andreas Bossert, Malerweg 17, 3012 Bern*