Erläuterungsbericht

gruner

AUFLAGEEXEMPLAR

Einwohnergemeinde Saanen

Überbauungsordnung Nr. 88 «~~Schneesportgebiet~~ Tourismusgebiet Saanenmöser–Schönried»: Änderung «Seilbahnen und MTB-Trails Horneggli–Hornberg»

inkl. Änderung Zonenplan Nr. 2 («Talstation / Parkhaus Schönried») und Baureglement

Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV

Bestandteile Überbauungsordnung:

- Überbauungsplan 1:5000
- Überbauungsvorschriften

Weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht gemäss Art. 47 RPG (inkl. Anhang)
- Berichte zu den Raum- und Umweltauswirkungen (BRU) vom November 2024:
  - Ersatzanlage Schönried-Horneggli-Hornberg
  - Ersatzanlage Saanenwald-Horeflue
  - Neuanlage Gfell-Horeflue

Zusätzliche Beilagen:

- Zonenplan Nr. 2 und Baureglement (Auszug) vom 20.11.2024
- Masterplan Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried vom 08.04.2022 (nachgeführt per 20.11.2024)
- Verkehrsgutachten für Parkhaus Talstation Horneggli vom 20.11.2024

Verfasser
Judith Rütsche
Ephraim Camenzind

Gruner Schweiz AG
Industriestrasse 1
CH-3052 Zollikofen
T +41 31 544 24 24

Auftragsnummer
RMN 20905

Datum
20.11.2024

Inhaltsverzeichnis

		Seite
1	**Ausgangslage**	**5**
1.1	Planungsgegenstand	5
1.2	Problemstellung und Planungsziele	7
1.3	Vorgehen	8
2	**Grundlagen**	**11**
2.1	Überbauungsordnung	11
2.2	Zonenpläne und Baureglement	12
2.3	Masterplan	13
2.4	Verkehrsgutachten	13
2.5	Berichte zu den Raum- und Umweltauswirkungen	13
2.6	Regionale Richtpläne	14
2.7	Kantonaler Richtplan	14
2.8	Rechtliche Grundlagen und Arbeitshilfen	14
3	**Vorhaben**	**16**
3.1	Transportanlagen / Seilbahnen	16
3.1.1	Ersatzanlage Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg	16
3.1.2	Ersatzanlage Seilbahn Saanenwald-Hornfluh	18
3.1.3	Neue Sesselbahn Gfell-Hornfluh	19
3.1.4	Aufhebung und Rückbau von alten Bauten und Anlagen	20
3.2	Sommertourismus	20
3.2.1	Mountainbike-Trails	21
3.3	Wintertourismus	28
3.3.1	Skischulübungsgelände	28
3.3.2	Pistenanpassungen	29
3.4	Weitere Vorhaben	29
3.4.1	Erweiterung Talstation mit Parkhaus und Nebennutzungen	29
3.4.2	Abtausch Baubereiche für Betriebsbauten	30
3.4.3	Neuer Zufahrtsbereich zur Horneggli-Station	30
4	**Änderung der Überbauungsordnung**	**31**
4.1	Allgemeines	31
4.2	Zweck der Überbauungsordnung	31
4.3	Änderungen Überbauungsplan und Überbauungsvorschriften	31
4.3.1	Seilbahnkorridore und Baubereiche für Seilbahnstationen	32
4.3.2	Baubereiche und Zufahrtsbereiche für Betriebsbauten	41
4.3.3	Skischulübungsgelände	42
4.3.4	Mountainbike-Trails	44
4.3.5	Gewässerräume	52
4.3.6	Änderungen in separatem Verfahren	53
5	**Änderung der Zonenpläne und des Baureglements**	**54**
5.1	Zonenplan Nr. 2, Änderung "Talstation / Parkhaus Schönried"	54

5.1.1 Ausgangslage 54
5.1.2 Festlegungen 54
5.1.3 Verfahren und Vorschriften 56
5.1.4 Interessenabwägung 59
5.1.5 Parkierungsnachweis 68
5.1.6 Mehrwertabgabe 70
5.1.7 Verkehrsgutachten 71

6 Auswirkungen auf Raum und Umwelt 72
6.1 Verkehr 72
6.2 Ortsbild und Landschaft 72
6.3 Natur 76
6.4 Wald 78
6.5 Gewässer 80
6.6 Naturgefahren 82
6.7 Kulturgüter 83
6.8 Wanderwege 83
6.9 Luft, Lärm und Erschütterungen 84
6.10 Altlasten, Abfälle und Boden 85
6.11 Nicht-ionisierende Strahlung 87

7 Verfahren 89
7.1 Öffentliche Mitwirkung 89
7.2 Kantonale Vorprüfung 89
7.3 Öffentliche Auflage und Beschlussfassung 91
7.4 Festsetzung 91
7.5 Publikation und Inkrafttreten 91
7.6 Terminplan 92

Anhang

- Anhang 1: Bemessung Gewässerräume und Nachweise Korrektur GNBE (Stand 22.10.2024)
- Anhang 2: Mitwirkungsbericht vom 12.09.2022
- Anhang 3: Aktennotiz Begehung MTB-Trails mit Ämtern vom 02.06.23 inkl. Stellungnahme Berner Wanderwege zur Begehung vom 21.7.2023

Beilagen

- Zonenplan Nr. 2 und Baureglement (Auszug) vom 20.11.2024
- Berichte zu den Raum- und Umweltauswirkungen (BRU) vom November 2024:
  - "Ersatzanlage Schönried-Horneggli-Hornberg inkl. MTB-Anlagen" (BRU 1)
  - "Ersatzanlage Saanenwald-Hornflue" (BRU 2)
  - "Neuanlage Gfell-Horeflue" (BRU 3)
- Masterplan Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried vom 08.04.2022 (nachgeführt am 20.11.2024)
- Verkehrsgutachten für Parkhaus Talstation Horneggli vom 20.11.2024

1 Ausgangslage

Im folgenden Kapitel werden Planungsgegenstand, Problemstellung und Planungsziel sowie das allgemeine Vorgehen für die vorliegende Planung erläutert.

1.1 Planungsgegenstand

Das Gebiet der rechtskräftigen Überbauungsordnung (UeO) «Schneesport Saanenmöser-Schönried» stellt eines der wichtigsten Tourismus- und Skigebiete der Destination Gstaad dar. Es umfasst die Bergspitzen Horneggli, Hornberg, Hornflue und Hüenerspil und wird deshalb hiernach auch als Gebiet "Horneggli-Hornberg" bezeichnet. Die wichtigsten Transportanlagen in diesem Gebiet sind heute stark veraltet und benötigen in unmittelbarer Zukunft eine Kompletterneuerung (sog. «Retrofit»), damit dieses Kerngebiet künftig weiterhin gut erschlossen und für den Wintertourismus attraktiv bleibt. Dies betrifft vorrangig die Seilbahnen Schönried-Horneggli und Saanenwald-Hornberg (beides Sessellifte), welche dem eidgenössischen Seilbahngesetz (SebG) unterstellt sind: deren Konzessionen bzw. die Nutzungsdauer deren Komponenten laufen in nächsten Jahren aus[1]. Gleichzeitig soll dieses Kerngebiet auch für den Sommertourismus verstärkt an Attraktivität gewinnen, um damit eine angemessene Adaption auf den fortschreitenden Klimawandel sicherzustellen.

Die Bergbahnen Destination Gstaad AG (BDG) planen, die wichtigsten veralteten Transportanlagen im Gebiet Saanenmöser-Schönried in den kommenden Jahren zu erneuern und massvoll zu erweitern. Im Zentrum dieser Erneuerungsarbeiten stehen:

- der Ersatz und die Erweiterung der Sesselbahn Schönried-Horneggli (neu: Gondelbahn Schönried-Horneggli-Hornberg)
- der Ersatz und die Verlegung der Sesselbahn Saanenwald-Hornberg (neu: Sesselbahn Saanenwald-Hornfluh)
- der Neubau der Sesselbahn Gfell-Hornfluh

Gleichzeitig sollen alle veralteten und überflüssig gewordenen Transportanlagen der BDG weitgehend aufgehoben und entfernt werden: Dies betrifft die Skilifte Horeflue und Lätzgüetli, welche grundsätzlich zurückgebaut werden können, vorausgesetzt obengenannte Seilbahnen können entsprechend umgesetzt werden[2]. Die Skilifte Lochstafel, Läger-Horneggli und Hüenerspil sollen bis auf Weiteres unverändert erhalten bleiben.

[1] Der Ersatz von einzelnen Komponenten ist gegenüber einem kompletten Neubau wirtschaftlich nicht vertretbar bzw. unverhältnismässig hoch.

[2] Die BDG hat dazu eine optimiertes Gesamtbetriebskonzept erarbeitet: Die Erneuerung, Erweiterung und Verlegung der Seilbahnen ermöglichen erst das Aufheben von diesen Skiliften.

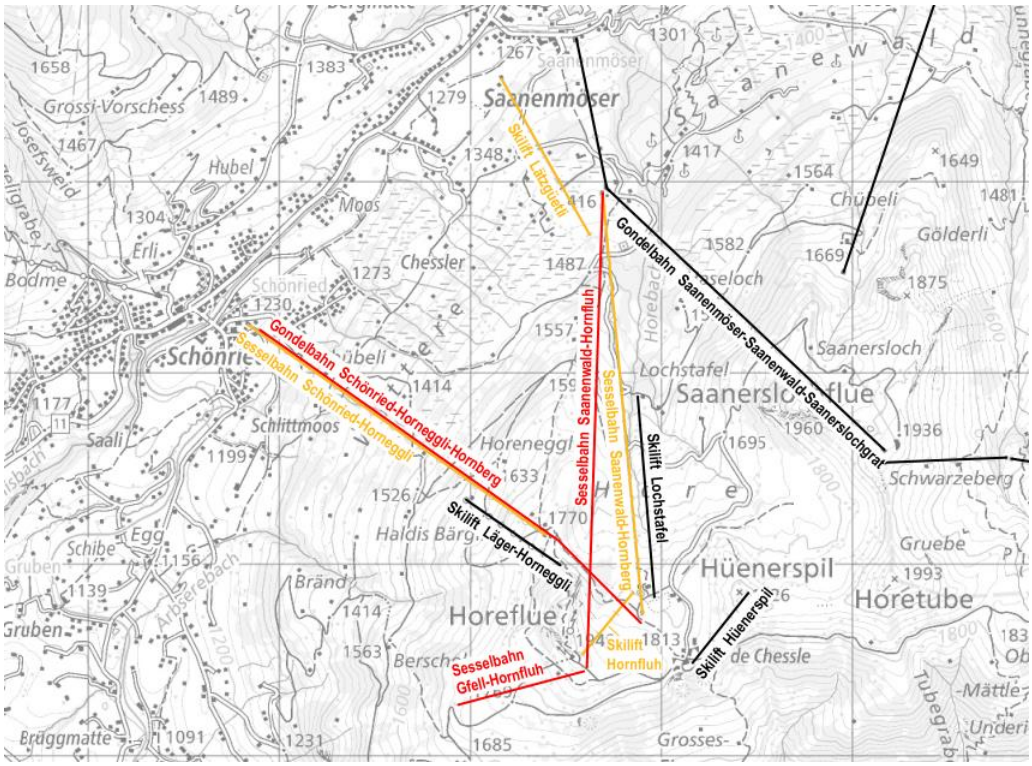


Abbildung 1: Übersichtskarte zur Erneuerung Transportanlagen (rot: Ersatz/Neubau; gelb: Abbruch) (Quelle: auf Grundlage von map.geo.admin.ch)

In Ergänzung dazu plant der Gstaad Saanenland Tourismus (GST), die Infrastruktur im Gebiet "Horneggli-Hornberg" verstärkt auf den Sommertourismus auszurichten und mit neuen attraktiven Mountainbike-Trails (MTB-Trails) und -Kidstrails (MTB-Kidstrails) zu erweitern, welche gezielt auf die Seilbahnvorhaben der BDG (Transportmöglichkeiten, Anbindungspunkte etc.) abgestimmt sind. Bei den geplanten MTB-Trails handelt es sich dabei um nutzerspezifische Anlagen im Sinne der kantonalen Arbeitshilfe «Mountainbike-Routen im Kanton Bern – Planung, Projektierung und Realisierung» (revidierte Ausgabe 2024). Aufgrund dieser verstärkten Ausrichtung auf den Sommertourismus soll die entsprechende Überbauungsordnung umbenannt – von "Schneesportgebiet" zu "Tourismusgebiet" – und mit einer Nummer (Nr. 88) versehen werden.

Nebst diesen "grösseren" zentralen Planungen sind weitere "kleinere" Planungen durch die BDG vorgesehen, namentlich die Optimierung der verkehrlichen Erschliessung im Bereich der Talstationen Schönried und Saanenmöser, die Anpassung von Zufahrtsbereichen und Baubereichen für Betriebsgebäude sowie die Ergänzung von kleineren Pistenanpassungen und einem neuen Skischulübungsgelände im Hornberg.

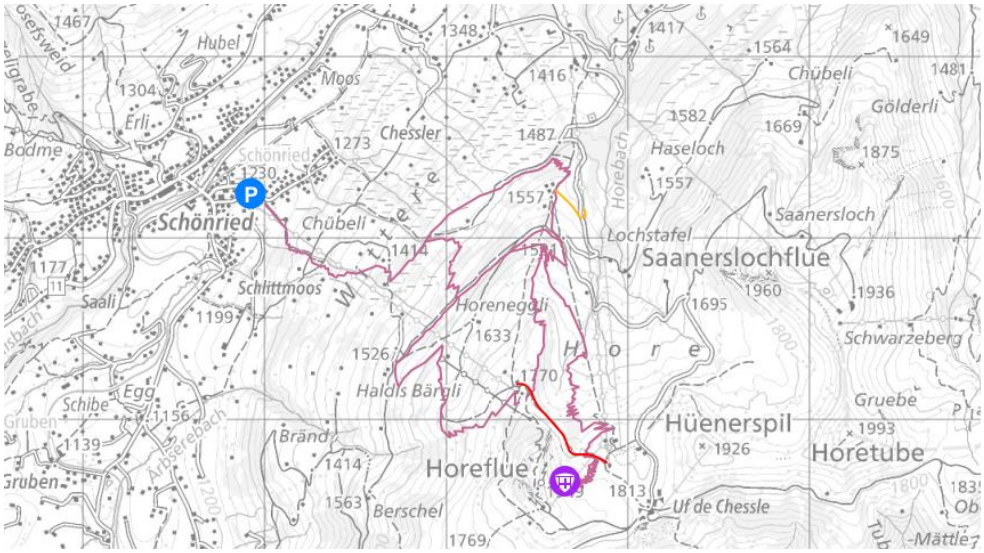


Abbildung 2: Übersichtskarte zur Neuerstellung MTB-Trails (rosarot), Skischulübungsgelände (violettes Symbol) und Verkehrserschliessung (rot/gelb: neuer/ aufgehobener Zufahrtsbereich Betriebsgebäude; blaues Symbole: Optimierung Parkierungssituation) (Quelle: auf Grundlage von map.geo.admin.ch)

Aufgrund der eidgenössischen wie auch kantonalen Gesetzgebung im Bereich des Gewässerschutzes werden die Gemeinden dazu angehalten, für ihre Gewässer die jeweils erforderlichen Gewässerräume grundeigentümerverbindlich festzulegen, entweder in der baurechtlichen Grundordnung oder in Überbauungsordnungen. In vorgängiger Absprache mit dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) sollen die Gewässerräume im Gebiet "Horneggli-Hornberg" in der entsprechenden Überbauungsordnung verankert werden.

1.2 Problemstellung und Planungsziele

Die Erneuerung und Erweiterung der touristischen Transportanlagen im Gebiet "Horneggli-Hornberg" erfordern bei einem massgeblichen Ausbau eine Ausscheidung von neuen bzw. angepassten Seilbahnkorridoren und Baubereichen in der Nutzungsplanung (UeO- bzw. Zonenplan), welche auf Raum und Umwelt abzustimmen sind. Diese Ausscheidung von Bahnkorridoren und Baubereichen in der Nutzungsplanung ist eine notwendige Grundlage für das Plangenehmigungsverfahren (PGV, Zuständigkeit Bundesamt für Verkehr), wonach die Baubewilligungen für die neuen Seilbahnanlagen (Ersatz bzw. Neubau) erlangt werden sollen. Gleichzeitig sind veraltete und hinfällig gewordene Transportanlagen (v.a. Skilifte und Betriebsgebäude) nach Möglichkeiten aufzuheben und zurückzubauen.

Die Neuschaffung eines MTB-Streckennetzes erfordert ausserdem eine Festlegung der ungefähren Linienführung (MTB-Trails) bzw. eines Baubereichs (MTB-Kidstrails mit Förderbandanlagen) in der Nutzungsplanung (UeO).

Nebst diesen erheblichen Anpassungen von touristischen Transportanlagen und der Ausscheidung neuer MTB-Trails sollen in der Nutzungsplanung (UeO) ausserdem die Gewässerräume neu ausgewiesen bzw. festgelegt sowie Optimierungen an Baubereichen, an der verkehrlichen Erschliessung (Parkierung, Zufahrtsbereich) und am

Skipistennetz (Skischulübungsgelände, kleinere Pistenabschnitte, technisch beschneite Pistenfläche) vorgenommen werden. Im Übrigen können und sollen veraltete bzw. hinfällig gewordene Planinhalte (v.a. Rodungen, Pistenkorrekturen, Vororientierungen) aufgehoben werden

Die Planungsziele der vorliegenden Planung können somit wie folgt zusammengefasst werden: Im Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried bzw. Horneggli-Hornberg sollen die nutzungsplanerischen Voraussetzungen geschaffen werden für:

- die Erneuerung, Erweiterung und Optimierung von touristischen Transportanlagen (i.e. Seilbahnen und Skilifte)
- die Neuerstellung von MTB-Trails und MTB-Kidstrails[3]
- die Ausscheidung von Gewässerräumen
- die Optimierung von Baubereichen, Verkehrserschliessungen und Skipisten

Das PGV für die Seilbahnanlagen wie auch das Baubewilligungsverfahren für die einzelnen MTB-Trails und die weiteren Anlagen erfolgen nachgelagert zur Anpassung der Nutzungsplanung.

1.3 Vorgehen

Die vorliegende Planung wurde durch die Bergbahnen Destination Gstaad (BDG) und den Gstaad Saanenland Tourismus (GST) erarbeitet und mit der Gemeinde Saanen koordiniert und abgestimmt. Für diese Planung wurde ein Vorgehen in drei zeitlich gestaffelten Verfahrensschritten festgelegt:

1. Erarbeitung eines Masterplans, im Sinne eines Gesamtkonzepts für die künftig anzustrebende Entwicklung des touristischen Gebiets "Saanenmöser-Schönried"
2. Änderung der Nutzungsplanung (Überbauungsordnung, Zonenpläne) und Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit (UVP-Voruntersuchung) für die Seilbahnen inkl. MTB-Trails und zusätzliche Anlagen.
3. Plangenehmigungsverfahren (Bau- und Betriebsbewilligung) und Umweltverträglichkeitsprüfung (Hauptuntersuchung) für die Seilbahnen sowie Baubewilligungsverfahren für die MTB-Trails

[3] beide im Sinne von MTB-Anlagen, nicht MTB-Routen

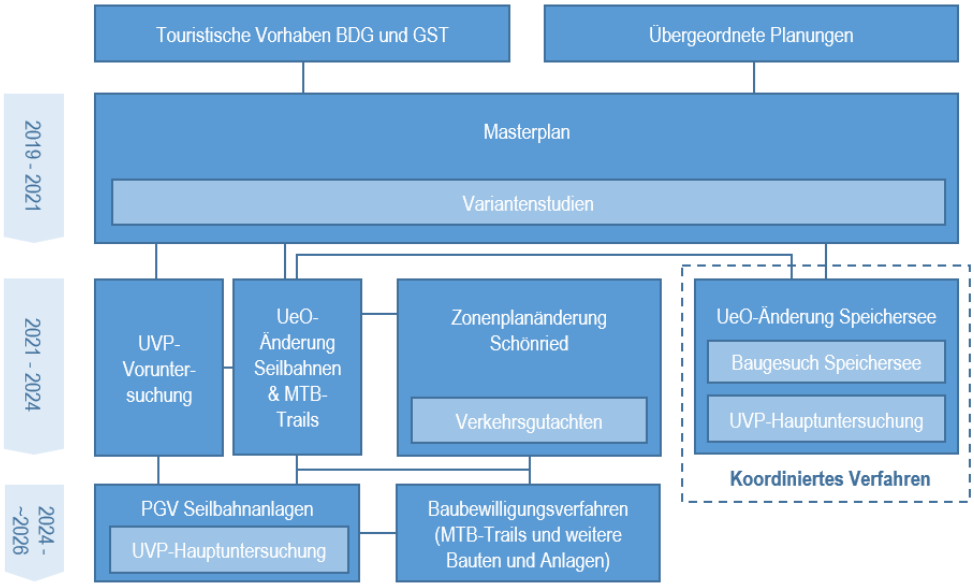


Abbildung 3: Übersicht über die Verfahrensschritte der vorliegenden Planung im Gebiet "Saanenmöser-Schönried"

Vorgängig zur vorliegenden Änderung der Nutzungsplanung wurde bereits ein *"Masterplan für touristische Projektvorhaben Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried"* durch die BDG und den GST erarbeitet, welcher die künftig anzustrebende Entwicklung in einer konzeptionellen Gesamtsicht über das entsprechende Gebiet aufzeigt. Dieser Masterplan stellt ein wichtiges räumliches Entwicklungskonzept dar, welches die touristischen Entwicklungsmöglichkeiten über das Gebiet Horneggli-Hornberg in einem Variantenstudium aufzeigt und die bevorzugten Entwicklungsrichtungen ("Bestvarianten") vorbereitet, welche mit der Änderung der Nutzungsplanung (Überbauungsordnung, Zonenpläne) eingeschlagen werden sollen. Der Masterplan ist ein informelles Planungsinstrument, auf welches im Rahmen der vorliegenden Nutzungsplanänderung verwiesen wird, um sowohl die übergeordneten Planungen als auch die touristischen Planungsvorhaben der BDG und des GST (inkl. Variantenprüfung) herzuleiten.

Für die Erarbeitung des Masterplans wie auch für die vorliegende Änderung der Überbauungsordnung wurden vorgängig ein Workshop mit verschiedenen Stakeholder wie auch zwei Begehungen und mehrere Koordinationssitzungen mit den betroffenen Ämtern der Gemeinde Saanen, des Kantons Bern und des Bundes durchgeführt.

Der Speichersee, welcher aufgrund der klimatisch bedingten Beschneiungssituation erweitert werden muss, ist nicht Gegenstand der vorliegenden UeO Änderung. Sobald das Bauprojekt Speichersee vorliegt, wird das Vorhaben im koordinierten Verfahren unabhängig von der vorliegenden UeO Änderung durchgeführt (separate UeO Änderung über den "Perimeter Speichersee Hornberg", gekoppelt mit UVP-Hauptuntersuchung und Baugesuch).

Gemäss Art. 47 der Raumplanungsverordnung (RPV) ist die Behörde, welche Nutzungspläne erlässt – im vorliegenden Fall die Einwohnergemeinde Saanen – dazu verpflichtet, der kantonalen Genehmigungsbehörde darüber Bericht zu erstatten, "wie die Nutzungspläne die Ziele und Grundsätze der Raumplanung, die Anregungen aus der Bevölkerung, die Sachpläne und Konzepte des Bundes und den Richtplan berücksichtigen und wie sie den Anforderungen des übrigen Bundesrechts, insbesondere der Umweltschutzgesetzgebung, Rechnung tragen" (RPV, Art. 47 Abs. 1). Der vorliegende Erläuterungsbericht dient dem Zweck dieser Berichterstattung über die Änderung der folgenden Nutzungspläne der Gemeinde Saanen:

- Überbauungsordnung «Schneesportgebiet Saanenmöser–Schönried» (Neu: Nr. 88 «Tourismusgebiet Saanenmöser–Schönried»): Änderung «Seilbahnen und MTB-Trails Horneggli–Hornberg»
- Zonenplan Nr. 2: Änderung «Talstation/Parkhaus Schönried»

2 Grundlagen

Im folgenden Kapitel werden die wichtigsten Planungs- und Rechtsgrundlagen dargelegt, welche für die vorliegende Änderung der Überbauungsordnung Nr. 88 und des Zonenplans Nr. 2 von Bedeutung sind.

2.1 Überbauungsordnung

Die Überbauungsordnung (UeO) *"Schneesportgebiet Saanenmöser-Schönried"* (genehmigt am 6.3.2009) sowie deren Änderung *"Saanersloch"* (genehmigt 21.8.2017) – beide bestehend aus Überbauungsplan (UeP) und Überbauungsvorschriften (UeV) – stellen für die vorliegende Änderung *"Seilbahnen und MTB-Trails Horneggli-Hornberg"* die wichtigste Grundlage dar. Die vorliegende Änderung ist als Anpassung und Ergänzung zu den bestehenden Plänen und Vorschriften zu betrachten: spricht, dort wo keine Änderungen vorgenommen werden, gelten weiterhin die Bestimmungen der bereits genehmigten Überbauungsordnung (Genehmigungen von 2009 bzw. 2017).

Im Rahmen der UeO Änderung *„Speichersee Hornberg“* (separates Verfahren) wird voraussichtlich eine Leitung für den Grundablass und Notüberlauf ausserhalb des „Perimeters Speichersee Hornberg“ respektive innerhalb des Perimeters der vorliegenden UeO Änderung erforderlich sein. Der Verlauf kann aufgrund des Projektierungsstandes derzeit nicht lagegenau festgelegt werden, überschneidet sich jedoch mit der Festlegung der Gewässerräume in der vorliegenden UeO Änderung (vgl. Abbildung 4). Die Festlegung dieser Leitung sowie deren Abstimmung auf die Gewässerräume erfolgt in der separaten UeO Änderung „Speichersee Hornberg“. Aufgrund der räumlichen Überlagerung wird im Sinne der Planbeständigkeit in der vorliegenden UeO Änderung ein Wirkungsperimeter (mit der Bezeichnung " Perimeter Speichersee Leitung") ausgeschieden, welcher festlegt, welche Inhalte in welcher UeO Änderung Wirkung erhalten: Die Festlegung der Gewässerräume werden verbindlich in der vorliegenden Änderung vorgenommen, während die Leitung Grundablass/Notüberlauf in der separaten UeO Änderung "Speichersee Hornberg" erfolgt.



Abbildung 4: Im Perimeter Speichersee Leitung (dunkelgrau gestrichelte Linie) gilt: Die Gewässerräume werden im Rahmen der vorliegenden UeO-Änderung festgelegt. Die Leitung Grundablass/Notüberlauf des künftigen Speichersees Hornberg wird in einer separaten UeO-Änderung festgelegt.

2.2 Zonenpläne und Baureglement

Die betroffene Überbauungsordnung überlagert die beiden Zonenpläne Nr. 1 Saanenmöser und Nr. 2 Schönried der Gemeinde Saanen (beide genehmigt per 12.2.2012), welche auf dem WebGIS[4] der Gemeinde stets aktualisiert und nachgeführt werden. Das aktuelle Baureglement (BauR) der Gemeinde Saanen ist vom 15.3.2019 (nachgeführt bis 13. Januar 2021).

[4] (Stand 18.06.2021)

2.3 Masterplan

Der *"Masterplan für touristische Projektvorhaben Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried"* zeigt die durch BDG und GST künftig angestrebte Entwicklung in einer Gesamtsicht auf und erstreckt sich über das Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried (deckungsgleich mit dem UeO-Perimeter). Die jeweiligen Projektvorhaben (Seilbahnen, MTB-Trails, Erschliessung etc.) wurden dabei in verschiedenen Varianten untersucht, abgewogen und aufeinander abgestimmt. Für die Herleitung der Vorhaben und deren Variantenbeurteilungen wird im Rahmen dieses Erläuterungsberichts stellenweise auf den Masterplan-Bericht weiter verwiesen.

2.4 Verkehrsgutachten

Mit dem Ausbau der Beförderungskapazität der Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg steigt die Nachfrage nach Parkierungsmöglichkeiten. Damit sich dies nicht in Form von zunehmender Wildparkierung äussert, ist unmittelbar neben der Talstation ein Parkhaus geplant. Um die Auswirkungen des geplanten Parkhauses auf das umliegende Strassennetz zu untersuchen, ist ein *"Verkehrsgutachten für Parkhaus Talstation Horneggli"* erarbeitet worden, welches die heutige und zukünftige Verkehrsqualität inklusive möglichen, flankierenden Massnahmen aufzeigt.

2.5 Berichte zu den Raum- und Umweltauswirkungen

Für die Ersatzanlagen der Seilbahnen Schönried-Horneggli und Saanenwald-Hornberg wie auch für die neue Seilbahn Gfell-Hornfluh und die neuen Mountainbike-Trails (MTB-Anlagen) wurde parallel zur Änderung der Nutzungsplanung eine Voruntersuchung zur Umweltverträglichkeit (UVP-Voruntersuchung) durchgeführt. Die beiden Verfahren (Vorprüfung Nutzungsplanung und UVP-Voruntersuchung) wurden materiell miteinander koordiniert, sind jedoch voneinander unabhängig. Die drei entsprechenden Berichte zur UVP-Voruntersuchung (inkl. Pflichtenhefte für Hauptuntersuchung) vom 04.03.2022 stellen die zentrale Beurteilungsgrundlage für die Auswirkungen auf die umweltrelevanten Bereiche dar und wurden für das weitere Verfahren der Nutzungsplanung in die Berichte zu den Raum- und Umweltauswirkungen (BRU) überführt[5]:

- BRU 1 *"Ersatzanlage Schönried-Horneggli-Hornberg inkl. MTB-Anlagen"*
- BRU 2 *"Ersatzanlage Saanenwald-Hornflue"*
- BRU 3 *"Neuanlage Gfell-Horeflue"*

Die drei BRU werden als Grundlage für die Beurteilung der Auswirkungen auf Raum und Umwelt (Kapitel 6) im Rahmen dieses Erläuterungsberichts zur Änderung der Nutzungsplanung herangezogen. Die abschliessende Umweltverträglichkeitsprüfung (Hauptuntersuchung, UVP-HU) für die Seilbahnanlagen erfolgt nachgelagert bzw. im Rahmen des eidgenössischen Plangenehmigungsverfahrens (PGV). Die projektspezifischen Umweltauswirkungen der MTB-Trails werden im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens abschliessend analysiert und beurteilt.

[5] Inhaltlich bleiben die Berichte weitgehend gleich. Die BRU sind jedoch losgelöst vom Verfahren der UVP bzw. weisen keine Bezüge mehr zu dieser auf.

Für die Saanerslochbahn, welche bereits 2018 erneuert wurde, sind keine Änderungen vorgesehen. Die entsprechende UVP-HU datiert auf den 15.7.2016 (UVB mit Ergänzungen vom 23.2.2017) hat nach wie vor Gültigkeit.

2.6 Regionale Richtpläne

Zu den wichtigsten regionalen Richtplänen zählen das regionale Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept (RGSK 2021), das regionale touristische Entwicklungskonzept (RTEK) sowie der regionale Landschaftsrichtplan, welche im Masterplan-Bericht genauer erläutert werden (vgl. Beilage Masterplan, Kap. 2.3). Eine Anpassung dieser Konzepte bzw. Richtpläne ist für die vorliegende Planung nicht erforderlich.

Der regionale Beschneiungsrichtplan (BRP) wird im Rahmen dieser UeO-Änderung nicht nachgeführt. Da keine neuen Beschneiungsanlagen geplant sind, sind auch keine Anpassungen im Beschneiungsrichtplan erforderlich. Bereits bewilligte Beschneiungsanlagen werden gebaut, sofern diese noch nicht umgesetzt wurden.

Die Planungsregion Kandertal und die Bergregion Obersimmental-Saanenland sind derzeit daran, eine touristische Mountainbike-Routenplanung für die Region zu erarbeiten. Die dabei ausgewiesenen MTB-Routen sind öffentlich und von regionaler bis nationaler Bedeutung. Gemäss Absprache mit der Planungsregion Kandertal wurden die im Rahmen dieser UeO-Änderung vorgesehenen MTB-Trails (im Sinne einer MTB-Anlage) mit den MTB-Routen koordiniert und abgestimmt (vgl. Kap. 3.2.1 und 4.3.4).

2.7 Kantonaler Richtplan

Alle Inhalte des kantonalen Richtplans (kRP) des Kantons Bern, welche für die vorliegende Planung bzw. Änderung der Nutzungsplanung von Bedeutung sind, wurden im Masterplan-Bericht dargelegt (vgl. Beilage Masterplan, Kap. 2.2). Dabei sind insbesondere die Festlegungen von kantonalbedeutsamen Intensiverholungsgebieten zu berücksichtigen: Alle neuen touristischen Vorhaben der vorliegenden Planung liegen heute bereits in einem kantonalbedeutsamen Intensiverholungsgebiet (Koordinationsstand Festsetzung). Eine konzentrierte Intensivierung der winter- und sommertouristischen Nutzung innerhalb dieses Gebiets ist sowohl zulässig als auch zweckmässig bzw. anzustreben.

2.8 Rechtliche Grundlagen und Arbeitshilfen

Folgende rechtliche Grundlagen sind für die Änderung der Überbauungsordnung und der entsprechenden Zonenpläne von zentraler Bedeutung:

- Raumplanungsgesetz (RPG) vom 22.06.1979 (Stand 01.01.2019)
- Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28.06.2000 (Stand 01.01.2021)
- Baugesetz des Kantons Bern (BauG) vom 09.06.1985 (Stand 01.08.2020)
- Bauverordnung des Kantons Bern (BauV) vom 06.03.1985 (Stand 01.11.2020)
- Baureglement der Gemeinde Saanen vom 15.03.2019 (Stand 13.01.2021)
- Zonenpläne Nr. 1 Saanenmöser und Nr. 2 Schönried vom 16.2.2012 (Stand 18.06.2021)

Ausserdem sind folgende Arbeitshilfen (AHOP), Vollzugshilfen, Fachdokumentationen und Merkblätter weitgehend zu berücksichtigen:

- AHOP "Touristische Nutzungen in der Nutzungsplanung", AGR, Fassung 2020
- AHOP "Erfolg mit der Überbauungsordnung", AGR, Fassung 2000
- AHOP "Bericht nach Art. 47 RPV", AGR, Fassung 2016
- AHOP "Umgang mit Kulturland in der Raumplanung", AGR, Fassung 2020
- AHOP "Gewässerraum", Kanton Bern, Fassung 2021
- AHOP "Mountainbike-Routen, Planung, Projektierung und Realisierung", TBA et al., Fassung 2024
- Fachdokumentationen "Mountainbike-Anlagen – Sicherheitsaspekte bei Planung, Bau und Betrieb" BFU, Fassung 2019 (3. Auflage)
- Fachdokumentation "Signalisation Mountainbike-Pisten", BFU, Fassung 2022
- Vollzugshilfe "Umwelt und Raumplanung bei Seilbahnvorhaben", BAFU und BAV, Fassung 2013
- Merkblatt "Bauen ausserhalb der Bauzone", AGR, Fassung 2012
- Merkblatt "Standortgebundene Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzone - Art. 24 Raumplanungsgesetz (RPG)", AGR, Fassung vom
- Merkblatt "Nutzungsplanung bei Seilbahnvorhaben", ARE, Fassung 2020

3 Vorhaben

Die folgenden Projektvorhaben wurden bereits im *"Masterplan für touristische Projektvorhaben Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried"* weitgehend dargelegt (vgl. Beilagen Masterplan). Dabei wurden verschiedene alternative Varianten entwickelt, abgewogen und beurteilt. Aus diesem Variantenstudium heraus, wurden sogenannte Bestvarianten hergeleitet, welche hiernach in der Änderung der Nutzungsplanung (Überbauungsordnung, Zonenpläne) weiterverfolgt werden sollen. Gewisse Projektvorhaben aus dem Masterplan haben sich inzwischen als hinfällig erwiesen und sollen nicht mehr weiterverfolgt werden (z.B. Skipistenverbindung Saanerslochgrat-Seyberg), andere werden in einer separaten UeO-Änderung vorgenommen (z.B. Erweiterung Speichersee Hornberg).

3.1 Transportanlagen / Seilbahnen

Die heute bestehenden touristischen Transportanlagen im Gebiet Schönried-Saanenmöser (UeO-Perimeter) sind grösstenteils veraltet und müssen in den kommenden Jahren durch die BDG entsprechend erneuert werden. Die Erneuerung der wichtigsten Transportanlagen betrifft vorrangig die bestehenden Seilbahnen Schönried-Horneggli und Saanenwald-Hornberg (beides Sessellifte), welche auf die aktuellen Rahmenbedingungen sowie die künftigen touristischen Bedürfnisse neu angepasst und erweitert werden sollen. Ausserdem beabsichtigt die BDG, eine neue Beschäftigungsanlage (Sessellift) Gfell-Hornfluh zu errichten sowie veraltet und hinfällig gewordene Skilifte zurückzubauen. Von den Erneuerungs- und Rückbauarbeiten ausgenommen ist die Saanerslochbahn, welche vor wenigen Jahren bereits erneuert wurde und eine entsprechende Anpassung der Überbauungsordnung mit sich zog.

Die anstehende Erneuerung der obengenannten Transportanlagen diente der BDG als Anlass, die heute bestehenden Linienführungen zu überdenken, neue Varianten zu entwickeln, zu prüfen und abzuwägen. Im Rahmen des Masterplans (vgl. Beilage Masterplan, Kap. 4.1) wurden diverse Varianten der neuen Linienführung der wichtigsten Transportanlagen abgewogen und eine Bestvariante hergeleitet, worin die neuen Transportanlagen in ein optimiertes Gesamtbetriebskonzept überführt werden. Diese Bestvariante soll nun in der vorliegenden UeO-Änderung verankert werden.

Die obengenannten Seilbahnanlagen sind dem eidgenössischen Seilbahngesetz (SebG) unterstellt und erfordern im Anschluss an die Änderung der Nutzungsplanung eine Konzession sowie eine Plangenehmigung und Betriebsbewilligung per Plangenehmigungsverfahren (PGV) durch den Bund (Leitbehörde: Bundesamt für Verkehr, BAV). Die Umsetzung dieser Seilbahnen bzw. deren Plangenehmigungsverfahren ist derzeit durch die BDG zeitlich gestaffelt vorgesehen.

3.1.1 Ersatzanlage Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg

Die heutige Sesselbahn Schönried-Horneggli soll möglichst bald (Priorität 1 der BDG) voraussichtlich durch eine 10er Gondelbahn ersetzt werden und über eine neue Sektion Horneggli-Hornberg erweitert werden. Die erste Sektion der neuen Seilbahn weist aufgrund einer leichten Verschiebung der Talstation eine geringfügig geänderte

Linienführung auf. Allfällige Rodungen und Niederhalteservitute, welche durch die neue Linienführung erforderlich werden, werden im Rahmen des PGV fällig bzw. beantragt.

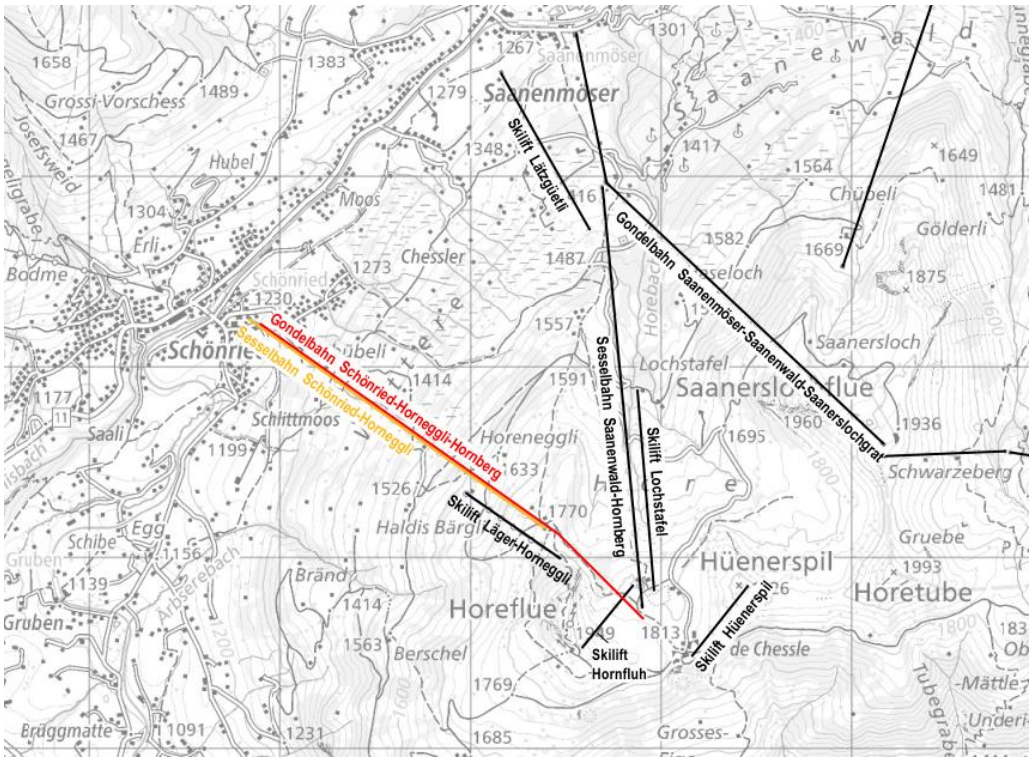


Abbildung 5: Ersatzanlage Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg
(Quelle: auf Grundlage von map.geo.admin.ch)

Die neue Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg soll auf den modernsten Stand der Technik gebracht werden, eine höhere Beförderungskapazität mit sich bringen sowie die Gäste im Winter wie auch im Sommer direkt und komfortabel ins Kerngebiet Horneggli-Hornberg befördern. Dabei wird eine direkte Anbindung der künftigen MTB-Trails wie auch der bestehenden, gastronomischen Betriebe im Hornberg ("Uf de Chessle") angestrebt. Ausserdem soll die Bahn verstärkt auf die Beförderung von diversen Nutzergruppen ausgerichtet und optimiert werden (Transport von Schlitten, Kinderwagen, Mountainbikes, Rollstühle etc.). Auch die Anbindung an das bestehende Wanderwegnetz soll angemessen berücksichtigt werden bzw. erhalten bleiben. Alle drei Stationen (Talstation Schönried, Mittelstation Horneggli, Bergstation Hornberg) sollen im Sommer wie auch im Winter für den Zu- und Ausstieg betrieben werden. Der Bahntyp wurde im Masterplan (s. Kapitel 4.1.5) geprüft und hergeleitet: Eine Gondelbahn ist am geeignetsten, um die Vorteile einer verbesserten Erschliessung des Hornbergs (BehiG Konformität, Transport von Sportgeräten, Gästen und Waren) zu nutzen und gleichzeitig die Natur und Landschaft bestmöglich zu schonen.

Eine geringfügige Verschiebung der Talstation ist erforderlich, um die engen Platzverhältnisse bei der heutigen Talstation zu beheben bzw. neue Möglichkeiten für eine saubere Ankunft und Parkplatzsituation zu schaffen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen dem Ersatzbau der eigentlichen Talstation, dem Ersatz von Parkplätzen durch ein projektiertes Parkhaus, einem neuen bzw. erweiterten Ankunfts- und Wendeplatz,

Wohnnutzungen für die Betriebsangestellten der Seilbahnunternehmung sowie allfällige Nebennutzungen im Zusammenhang mit dem Winter- und Sommertourismus (z.B. Verkauf und Vermietung von Sportartikeln, Garderoben etc.). Aufgrund des starken räumlichen und funktionellen Zusammenhangs ist das Parkhaus sowie die weiteren Erschliessungsanlagen und Nebennutzungen zusammen mit der Talstation im PGV zu bewilligen. Das Parkhaus, der Ankunfts- und Wendeplatz wie auch die weiteren Nutzungen werden unter "weitere Vorhaben" (Kap. 3.4) erläutert.

3.1.2 Ersatzanlage Seilbahn Saanenwald-Hornfluh

Die heutige Sesselbahn Saanenwald-Hornberg soll ebenfalls so rasch wie möglich (Priorität 2 der BDG) durch eine neue Sesselbahn ersetzt werden und in ihrem Verlauf angepasst werden. Die künftig anzustrebende Linienführung dieser Seilbahn wurde in der Masterplanung in verschiedenen Varianten geprüft und in einer Bestvariante hergeleitet: Die weiterzuverfolgende Linienführung sieht eine Verlegung des Standortes der Bergstation vom Hornberg auf die Hornfluh vor, während der Standort der Talstation im Saanenwald (in direkter Nähe bzw. Anbindung an die Mittelstation der Saanerslochbahn) bestehen bleiben soll.

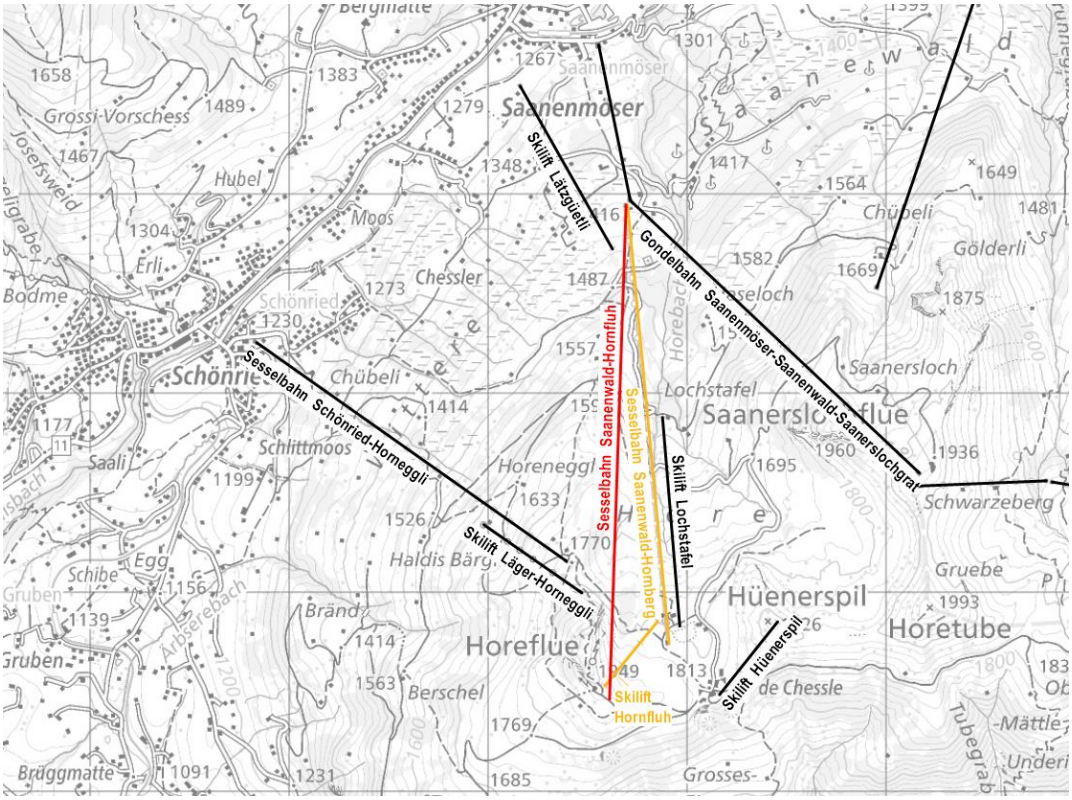


Abbildung 6: Ersatzanlage Seilbahn Saanenwald-Hornfluh
(Quelle: auf Grundlage von map.geo.admin.ch)

Rodungen und Niederhalteservitute, welche durch die neue Linienführung erforderlich werden, werden auch hier erst im Rahmen des PGV fällig bzw. beantragt.

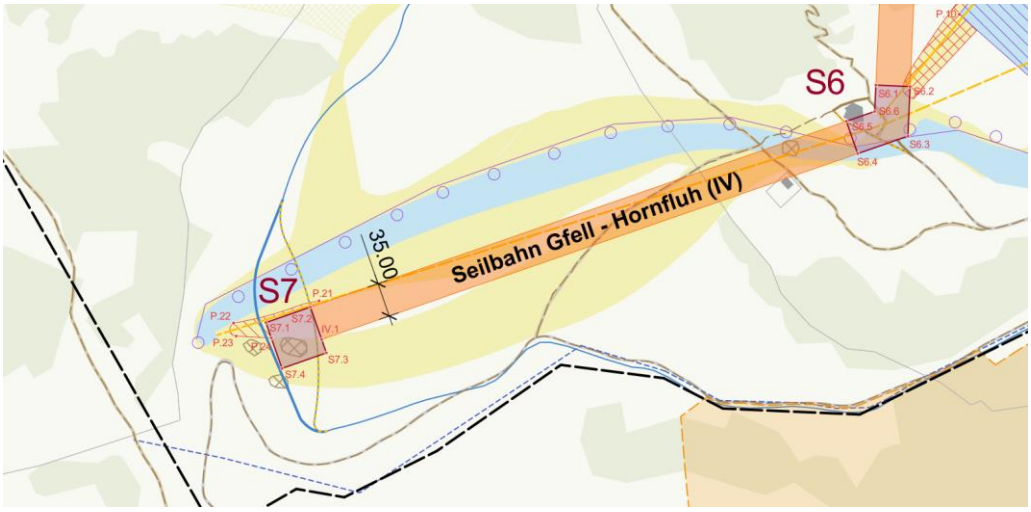
Die neue Sesselbahn soll ebenfalls auf den modernsten Stand der Technik gebracht und die Beförderungskapazität (von 3er auf 6er Sessel) erhöht werden, wobei der

Betrieb weiterhin nur im Winter bzw. für den Schneesport vorgesehen ist. Der Bahntyp wurde im Masterplan (s. Kapitel 4.1.5) geprüft und hergeleitet: Der Bahntyp Sesselbahn ist am geeignetsten, um die heutige Funktion einer Beschäftigungsanlage aufrecht zu erhalten und die Auswirkungen auf Natur und Landschaft minimal zu halten.

Die Wintergäste sollen künftig über die neue Linienführung direkt auf einen höhergelegenen Ausgangspunkt gebracht werden. Dadurch wird der Skilift Horeflue hinfällig und es braucht künftig weniger Transportanlagen für die effiziente Nutzung des bestehenden Skipistennetzes. Die direkte Hochführung zum Hornfluh ermöglicht eine direktere Anbindung der Skipisten Richtung Hornberg/Läger und Gfell.

3.1.3 Neue Sesselbahn Gfell-Hornfluh

Von der Hornfluh ins Gfell besteht bereits eine Piste, welche heute lediglich über eine Abfahrt über Horneggli nach Schönried verfügt, ohne direkte Rückführungsmöglichkeit nach Hornfluh bzw. Hornberg. Eine neue Sesselbahn (Priorität 3 der BDG), welche als reine Beschäftigungsanlage geplant ist, soll künftig eine direkte Rückführung vom Gfell auf die Hornfluh und in den Hornberg ermöglichen, womit die bestehende Piste künftig attraktiver befahrbar bzw. optimaler in das Gesamtpistennetz angebunden wird. Die Skipiste im Gfell wird dadurch künftig auch weniger abhängig von Schneeunsicherheiten sein, da für deren Befahrung keine Abfahrt ins Tal bzw. über nicht-beschneite Pisten erforderlich sein wird. Die Linienführung dieser neuen Sesselbahn wurde im UeO-Plan von 2009 bereits mit "Sesselbahn Gfell" vororientiert und soll nun als Seilbahnkorridor festgelegt werden. Da die bestehende Sesselbahn Saanenwald-Hornberg verlegt werden und künftig direkt ins Hornfluh führen soll, wird die neue Sesselbahn Gfell-Hornfluh optimal an das übergeordnete Seil- bzw. Sesselbahnnetz (von



Legende

Festlegungen

AUFGEHOBEN PROJEKTIERT

Seilbahnkorridor (II-IV)

Hinweise

BESTEHEND AUFGEHOBEN PROJEKTIERT

Abbildung 7: Neue Sesselbahn Gfell-Hornfluh

Saanenwald/Saanenmöser her) angebunden, ohne eine zusätzliche Anbindung vom Hornberg her zu erfordern: Auf die Vororientierung "Sesselbahn Horeflue" wie auch auf den alten Skilift Horeflue kann somit verzichtet werden. Der Bahntyp wurde im Rahmen des Masterplans (s. Kapitel 4.1.5) geprüft und hergeleitet: Eine Sesselbahn ist die geeignetste Variante, um eine angemessene Kapazität sowie einen hohen Gästekomfort zu gewährleisten und gleichzeitig die Auswirkungen auf Natur und Umwelt minimal zu halten.

3.1.4 Aufhebung und Rückbau von alten Bauten und Anlagen

Durch die neuen Linienführungen der obengenannten künftigen Seilbahnen (Schönried-Horneggli-Hornberg, Saanenwald-Hornfluh, Gfell-Hornfluh) wird ein optimiertes Gesamtbetriebskonzept angestrebt, womit ältere Skilifte hinfällig werden. Für die folgenden Skilifte ist ein Rückbau vorgesehen:

- Skilift Horeflue
- Sklift Lätzgüetli

Entsprechend benötigen diese Transportanlagen keine Grundlage mehr in der UeO: Die Linienführungen dieser Skilifte werden in der UeO aufgehoben. Vorerst erhalten bleiben hingegen die Skilifte Lochstafel, Läger-Horneggli und Hüenerspil.

Der ursprünglich geplante Rückbau des Skilifts Läger-Horneggli wurde aus den UeO-Unterlagen gestrichen. Dieser wurde erst kürzlich saniert. Die Anlage bietet aufgrund seiner erhöhten topographischen Lage und der damit verbundenen Schneesicherheit ideale Bedingungen und soll künftig vermehrt als Trainingslift für Skiclubs und den Nachwuchs genutzt werden. Der Betrieb des Skilifts Läger-Horneggli wird deshalb bis auf weiteres aufrechterhalten.

Darüber hinaus sind auch folgende Vororientierungen, welche durch die BDG nicht mehr weiterverfolgt werden, in der UeO aufzuheben:

- "Sesselbahn Horeflue"
- "Sesselbahn Hüenerspil"
- "Sesselbahn Lätzgüetli"

Lediglich die Vororientierung "Sesselbahn Gfell" soll nun in eine Festsetzung "Seilbahn Gfell-Hornfluh" überführt werden.

3.2 Sommertourismus

Die Weiterentwicklung des sommertouristischen Angebots ist eine zentrale Strategie wie auch eine Herausforderung der GST, um eine angemessene Adaption auf den Klimawandel sicherzustellen. Diese Adaptionsstrategie ist für die Destination Gstaad (ca. 1'000 – 1'900 m ü.M.) besonders dringlich, da der Wintertourismus in den tiefergelegenen Lagen künftig rasch zunehmend von Schneeunsicherheit bedroht wird.

Im Fokus dieser sommertouristischen Neuausrichtung sollen im Gebiet Saanenmöser-Schönried bzw. "Horneggli-Hornberg" folgende Massnahmen stehen:

- Neuerstellung von Mountainbike-Trails im Sinne einer MTB-Anlage für ein möglichst breites Zielpublikum; die Erstellung solcher MTB-Trails erfordert

entsprechende Festlegungen in der UeO (ungefähre Linienführung mit einer Lagegenauigkeit von +/- 5 m bzw. Baubereiche für grössere bauliche Elemente)

- Weitgehender Erhalt der bestehenden Wanderwege und deren Attraktivität. Kleinräumige Anpassungen von Wanderwegen erfordern punktuell neue Festlegungen in der UeO (v.a. Verlauf in UeP). Änderungen an Wanderwegen, welche sich erst in den jeweiligen Baugesuchen abzeichnen, können im entsprechenden Baubewilligungsverfahren (bzw. PGV) noch festgelegt werden.
- Koexistenz von Mountainbikern und Wanderern wo immer verträglich über das gesamte Gebiet: die Linienführungen der neuen MTB-Trails sind auf die bestehenden Wanderwege abgestimmt; Parallelführungen wie auch Entflechtungen sind dort vorgesehen, wo diese aufgrund der räumlichen Platzverhältnisse und Rahmenbedingungen (z.B. Wegbreite, Nutzerfrequenzen und Längsgefälle) sinnvoll bzw. erforderlich sind. Parallelführungen (Koexistenz Wandern und Biken) sind nur auf MTB-Routen bzw. MTB-Überführungsstrecken möglich, die MTB-Trails (im Sinne einer Anlage) werden separat von Wanderwegen geführt und sind ausschliesslich für das Mountainbiken bestimmt.

3.2.1 Mountainbike-Trails

Der GST möchte den Sommertourismus über die Neuerstellung eines ausgereiften Mountainbike-Streckennetzes (MTB-Streckennetz) gezielt im Gebiet Horneggli-Hornberg stärken. Der GST hat über mehrere Jahre hinweg verschiedene mögliche Standorte für die Errichtung von MTB-Trails im Sinne von MTB-Anlagen in der Destination Gstaad abgeklärt. Dabei konnte ein optimaler Zielstandort im Gebiet Hornberg-Horneggli bestimmt und spezifische MTB-Trails genauer ausgearbeitet werden, welche im Masterplan räumlich verortet und konzeptionell verankert wurden (vgl. Beilage Masterplan, Kap. 4.3). Die jeweiligen Linienführungen wurden dabei auf ihre Realisierbarkeit und Zielgruppengerechtigkeit hin geprüft, weiterentwickelt und optimiert. Als Ergebnis daraus resultierte die vorliegende Planung der GST, wonach nun drei längere MTB-Trails am Horneggli, und Hornberg sowie ein Baubereich für die Realisation zweier MTB-Kidstrails (inkl. Förderbandanlagen) am Hornberg in der Nutzungsplanung verankert und anschliessend umgesetzt werden sollen. Im Übrigen wurden auch einige Varianten der MTB-Trails im Masterplan verworfen bzw. vorerst zurückgestellt. Die nutzungsplanerischen Voraussetzungen, welche in der vorliegenden UeO-Änderung zu schaffen sind, setzen sich zusammen aus der ungefähren Linienführung der jeweiligen MTB-Trails (Lagegenauigkeit im UeP +/- 5 m) und den Nutzungsbestimmungen (UeV), damit diese umweltverträglich umgesetzt werden können. Die MTB-Trails wie auch die MTB-Kidstrails sind im Sinne einer MTB-Anlage bzw. MTB-Piste zu verstehen, deren Ausgestaltungscharakter einem Streckentyp zwischen einem sogenannten "Flowtrail" und einem "Singletrail" entspricht (vgl. Erläuterungen in Beilage BRU 1, S. 14ff). Die Konkretisierung und Umsetzung dieser MTB-Trails bzw. -Kidstrails im Rahmen der nachgelagerten Baubewilligungsverfahren erfolgt durch GST zeitlich gestaffelt.

Gemäss Arbeitshilfe "Mountainbike-Routen im Kanton Bern – Planung, Projektierung und Realisierung" (TBA et al., 2024) ist klar zu unterscheiden zwischen MTB-Routen und MTB-Anlagen ("MTB-Trails"):

- MTB-Routen: öffentliche Routen (Signalisation gemäss SSV) für den Freizeitverkehr; durchgängiges Netz, meist in beide Richtungen befahrbar, oft ohne bauliche Ausstattung (auf gewöhnlichen Wander- und Feldwegen); werden von der Region geplant und mit der regionalen Richtplanung bewilligt.
- MTB-Anlagen[6]: Anlagen mit spezifischen Schwierigkeitsgraden und Ausbaugraden (spezielle Signalisierung); meist einseitig, von oben nach unten befahrbar, oft mit baulicher Ausstattung; können Bestanteil einer MTB-Route sein; werden im vorliegenden Fall vom GST geplant und via UeO bzw. nachgelagerter Baubewilligung bewilligt.

Eine Koexistenz mit Wanderwegen ist für MTB-Routen grundsätzlich möglich, für MTB-Anlagen jedoch nicht. MTB-Anlagen sind ausschliesslich dem Mountainbiken gewidmet (keine Mischnutzungen). Sie tragen zur Kanalisierung der Mountainbiker bei und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Entflechtung unterschiedlicher Nutzerströme. Die MTB-Anlagen werden im Folgenden auch als MTB-Trails bezeichnet (MTB-Trails sind somit als MTB-Anlagen zu verstehen).

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans ist eine Vielzahl an möglichen Linienführungen geprüft worden. Unter Berücksichtigung der höchstmöglichen Schonung von Natur und Landschaft, der Bewirtschaftung des Kulturlandes, des Koexistenzpotenzials auf Wanderwegen, dem touristischen Mehrwert und betrieblicher Notwendigkeiten (Anbindung an sommerbetriebene Bahnen) ist eine prioritäre Auswahl an MTB-Trails durch den GST getroffen worden. Diese MTB-Trails sollen in der vorliegenden UeO-Anpassung festgelegt werden.

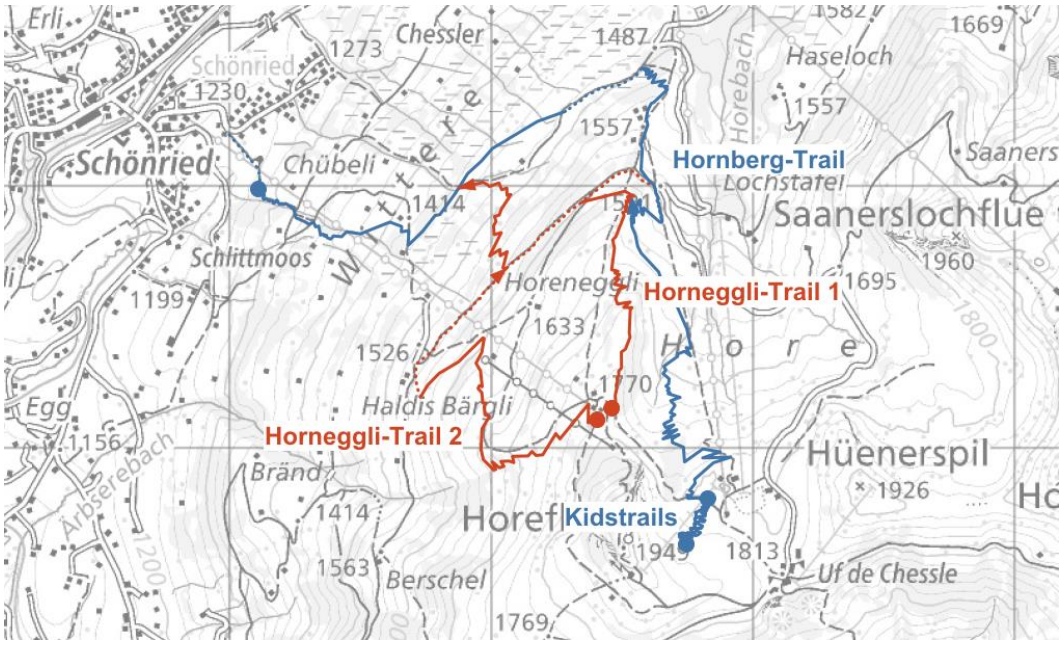


Abbildung 8: Übersicht MTB-Trails (inkl. Überführungsstrecken; Quelle: auf Grundlage map.geo.admin.ch)

[6] MTB-Pisten im engeren Sinne, MTB-Anlage im weiteren Sinne.

Für die nachfolgenden MTB-Trails erfolgt der Transport von Personen und Mountainbikes zu den Ausgangspunkten des Hornbergs bzw. des Horneggli über die neue Gondelbahn Schönried-Horneggli-Hornberg (Mitführmöglichkeit von MTBs explizit vorgesehen), wobei auch Zufahrten über die bestehende Hornbergstrasse und über die öffentlichen MTB-Routen (meist Wanderwege) grundsätzlich möglich sind.

Bezüglich der Koexistenz auf Wanderwegen wurde die oben erwähnte Arbeitshilfe (TBA et al., 2024) berücksichtigt und angewandt. Die folgenden Kriterien wurden abschnittweise untersucht und im Hinblick auf mögliche Konflikte beurteilt (vgl. TBA et al. 2024, Checkliste): Wegbreite und Wegbeschaffenheit, Sichtverhältnisse, Anhalte- und Ausweichmöglichkeiten, Länge der gemeinsamen Strecke, Verkehrsaufkommen, Fahrgeschwindigkeit, Gefälle/Steilheit sowie Bedeutung der Wanderroute. Allenfalls problematische Abschnitte wurden mit den betroffenen Fachstellen hinsichtlich der einschlägigen Vorgaben der Umweltschutzgesetzgebung und bezüglich der Vereinbarkeit der Koexistenz mit Wanderwegen mit dem Verein Berner Wanderwegen vor Ort geprüft (vgl. Anhang 3). Dabei wurden im Bereich von Kreuzungspunkten und Abschnitten mit Mischnutzung allfällige Konflikte sowie mögliche Massnahmen (Signalisation, ggf. bauliche Massnahmen) besprochen und Lösungsansätze festgelegt (vgl. auch hierzu Anhang 3). Abschnitte mit Mischnutzung sollen dabei nicht als MTB-Trails (spezifische Anlagen zur Alleinnutzung Mountainbiken), sondern als MTB-Übergangsstrecken bzw. MTB-Routen (bestehende Wege ohne spezifischen Ausbau, mit Misch- und Gegenverkehr) ausgeschieden werden (vgl. Kap. 4.3.4).

Mountainbike-Kidstrails

Der Mountainbike-Sport soll Kindern und Anfängern künftig auf dem Hornberg nähergebracht und durch den GST entsprechend gefördert werden. Dazu sind speziell für Kinder und Anfänger ausgelegte, einfach gestaltete MTB-Trails in einem relativ flachen und überschaubaren Gelände in der Nähe der neuen Bergstation Hornberg vorgesehen. Die Trail-Anzahl wird dabei auf max. zwei Trails beschränkt. Die exakte Linienführung kann derzeit noch nicht abschliessend bestimmt werden. Die Hinführung bzw. Rückführung auf den Ausgangspunkt der jeweiligen Trails ist per stationäre und marktübliche Förderbandanlagen – in der Fachbranche auch als "Zauberteppiche" bezeichnet – vorgesehen (vgl. Abb. 9). Die Förderbandanlagen sollen dabei so positioniert werden, dass sie im Winter gleichzeitig für das neu geplante Skischulübungsgelände (vgl. dazu Erläuterungen in Teilkapitel 3.3.1) eingesetzt und dadurch entsprechende Synergiepotenziale genutzt werden können. Zudem sollten die Förderbänder aus sicherheitstechnischen Gründen nicht über eine Steigung von mehr als rund 20 % verfügen. Eine Einhausung der Förderbänder ist zudem aus betrieblichen Gründen teils notwendig, um diese von Schneeverfrachtungen schützen zu können.

Der Verlauf der Kids-Trails und deren Ausgestaltung (z.B. Kurvenradien, Wellen / Mulden) wird ebenfalls im Hinblick auf das vorhandene Synergiepotenzial mit der Winternutzung als Skischulübungsgelände konzipiert. Dadurch entsteht ein attraktives Ganzjahresangebot, dass sich gleichzeitig räumlich im Umfeld vorhandener touristischer Infrastrukturen konzentriert.



Abbildung 9: Beispiel für Doppelnutzung Förderbandanlage (Zauberteppich) Skianfängerpark im Winter und Bikepark im Sommer (Quelle: Sunkid)

Die Lage im Hornbergkessel soll dabei genutzt werden, um den Kindern und Anfängern ein landschaftlich einprägsames Erlebnis zu bieten, den Hornbergkessel im Sommer für Familien attraktiver zu gestalten und die Gastronomie entsprechend anzukurbeln. Eltern können so zum Beispiel ihre Kinder für einen gemeinsamen Familienausflug begleiten und die Einkehrmöglichkeiten der Gastronomie "Uf de Chessle" nutzen. Sobald die Kinder bzw. Anfänger etwas fortgeschrittener sind, bietet sich ausserdem eine anschliessende Abfahrt über den Hornberg-Trail an.

Hornberg-Trail

Ebenfalls nahe der neuen Bergstation Hornberg – unmittelbar unterhalb der geplanten MTB-Kidstrails – startet der sogenannte Hornberg-Trail, der über eine Gesamtlänge von rund 5.3 km verfügt und über die Gebiete Majors Egge-Horevorschess-Wittere-Weidli bis zur Waldmattenstrasse 30a und anschliessend über den Fahrweg und die Waldmattenstrasse bis zurück nach Schönried führt. Das durchschnittliche Streckengefälle beträgt zwischen 10 und 12%, womit der Hornberg-Trail grundsätzlich der Schwierigkeitsstufe Blau zugeordnet werden kann. Somit wird ein breites Zielpublikum (Nutzersegment: Anfänger bis Könner) angesprochen.

Der Trail kreuzt an insgesamt sieben Stellen das offizielle Wanderwegnetz und verläuft auf zwei Abschnitten entlang von Fahrwegen, die gleichzeitig als offizielle Wanderwege fungieren (vgl. Abbildung 10).



Abbildung 10: Abschnitt Horevorschessweg / Wanderweg als vorgesehene MTB-Übergangsstrecke

Beim rund 350 m langen Abschnitt des sogenannten Horevorschesswegs, der als MTB-Übergangsstrecke klassifiziert werden soll (vgl. dazu Erläuterungen in Teilkapitel 4.3.4), handelt es sich um einen übersichtlichen und genügend breiten Fahrweg, der eine entsprechende Koexistenz gemäss den Vorgaben der Arbeitshilfe «Mountainbike-Routen im Kanton Bern (2023) zulässt. Im BRU 1 (Kap. 4.1, S. 20f) wird beschrieben, mit welchen grundsätzlichen Massnahmen eine sichere Koexistenz zwischen den Bikern und Wanderern erreicht wird.

Vor dem Einmündungsbereich des Hornberg-Trails in den entsprechenden Fahr- und Wanderweg wird das Fahrtempo der Mountainbiker durch eine entsprechende Linienführung sowie mittels der Signalisation «Trail-Ende und Vorsicht Mischverkehr» auf Schritttempo reduziert. Zusätzlich sind bauliche Massnahmen, wie in der Abbildung 11 konzeptionell dargestellt, ergänzend möglich.

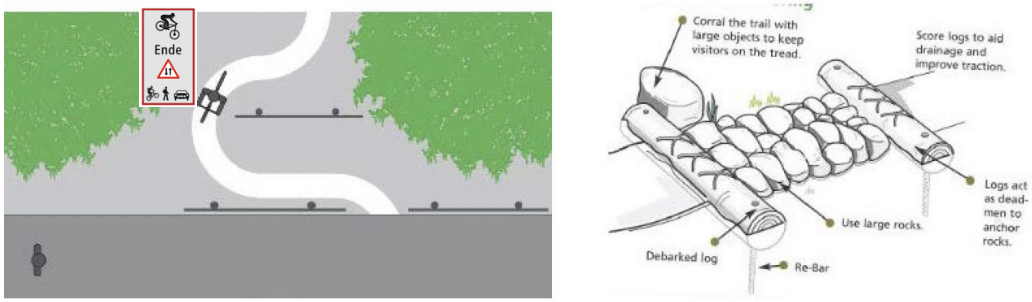


Abbildung 11: Schemaskizze Massnahmen sichere Koexistenz bei Einmündungsstellen in Fahrwege / Wanderwege

Dieselben Massnahmen zur Gewährleistung der Koexistenz gelten für den Abschnitt unmittelbar vor der Waldmattenstrasse 30a (Rückführungsstrecke am Ende des MTB-Trails). Die konkrete Planung der jeweiligen Massnahmen (Verortung, Masse und Materialisierung) bildet Bestandteil der nachgelagerten Baugesuchsverfahren.

Abschnitte, welche auf offiziellen Wanderwegen verlaufen, werden wie bereits erwähnt, nicht als MTB-Anlage bzw. -Piste, sondern als MTB-Route klassiert. Bei den

Kreuzungsstellen wurde darauf geachtet, dass die Übersichtlichkeit für beide Nutzergruppen gewährleistet ist. An einer gemeinsamen Begehung mit dem Verein Berner Wanderwege wurden die Koexistenzabschnitte sowie Kreuzungsstellen begutachtet, deren Eignung für eine Koexistenz beurteilt sowie allfällige Massnahmen bestimmt (vgl. BRU 1, S. 20f sowie Anhang 3).

Horneggli-Trail 1 und 2

Ausgehend vom Standort der neu geplanten Mittelstation Horneggli sollen zwei MTB-Trails in der Schwierigkeitsstufe rot für ein anspruchsvolleres Zielpublikum (Nutzersegment: Fortgeschritten bis Könner) realisiert werden.

Der sogenannte Horneggli-Trail 1 verläuft entlang der Geländekuppe in nördlicher Richtung und zweigt nach ca. 1200 m nach Westen ab und mündet in den sogenannten Hornegglіweg, welcher als Überführungsstrecke genutzt wird. Auf der Höhe von 1'560 m ü. M. startet der Horneggli-Trail 1 wiederum und verlässt den Hornegglіweg und schlängelt sich anschliessend in Richtung Horevorschess, wo der Anschluss an den Hornberg-Trail erfolgt. Auf den letzten rund 115 m verläuft der Trail geleichzeitig auf dem bestehenden Wanderweg. Der Trail verfügt über eine Länge von ca. 2.3 km und ein durchschnittliches Gefälle von 13%.
Die Linienführung des Horneggli-Trails 1 wurde im Herbst 2024 mit Blick auf die Schonung des Landschaftsbilds sowie in Berücksichtigung der Bewirtschaftung des Kulturlandes weiter optimiert. Die Optimierungen erfolgten insbesondere hinsichtlich:

- Vermeidung von Querungen grosser, zusammenhängender Bewirtschaftungsflächen
- Verlegung der Linienführung in Randbereichen von Bewirtschaftungsflächen
- Einbezug von bestehenden Trampelpfaden, wo vorhanden
- Vermeidung von vernässten Stellen und somit aufwendigen Entwässerungsarbeiten und allfällige Kunstbauten
- Berücksichtigung der lokalen Topografie

Der Horneggli-Trail 2 hingegen verläuft ausgehend von der neu geplanten Mittelstation Horneggli zuerst in südwestlicher Richtung. Auf der Höhe von 1'560 m ü. M. mündet der Trail in einen Bewirtschaftungsweg. Ab hier verläuft die Überführungstrecke über den besagten Bewirtschaftungsweg sowie den sogenannten Horneggli-Weg bis zum Kreuzungspunkt des Horneggli-Trails 1 auf der Höhe von wiederum 1'560 m ü. M. Der Trail verfügt über eine Länge von etwas mehr als 1.7 km Länge und über ein durchschnittliches Gefälle von 13 %.

Analog zum Horneggli-Trail 1 erfolgten auch beim Horneggli-Trail 2 im Herbst 2024 die entsprechenden Optimierungen.

Die Horneggli-Trails 1 und 2 kreuzen an insgesamt fünf Stellen das Wanderwegnetz und verlaufen auf einem rund 110 m langem Abschnitt entlang eines offiziellen Wanderwegs. Auf diesem Abschnitt soll der MTB-Trail parallel zum Wanderweg geführt

werden, wobei eine Entflechtung der beiden Nutzungen vorgesehen ist. Die MTB-Anlage wird mit angemessenem Abstand neben dem Wanderweg geführt. Sämtliche Kreuzungsstellen und der entsprechende Wanderwegabschnitt wurden hinsichtlich des Koexistenzpotenzials genauer untersucht sowie allfällige Massnahmen an einer gemeinsamen Begehung mit dem Verein Berner Wanderwege bestimmt (siehe dazu Anhang 3).

Nebst den bereits beschriebenen Massnahmen im Einmündungsbereich zum Wanderweg (vgl. obenstehende Erläuterungen zum Hornberg-Trail) soll eine eigenständige Fahrspur für Mountainbiker angelegt werden. Die Fahrgeschwindigkeit der Mountainbiker wird auf diesem Abschnitt mittels der entsprechenden Signalisation sowie der baulichen Ausgestaltung der Wegsubstanzen auf Schritttempo reduziert.

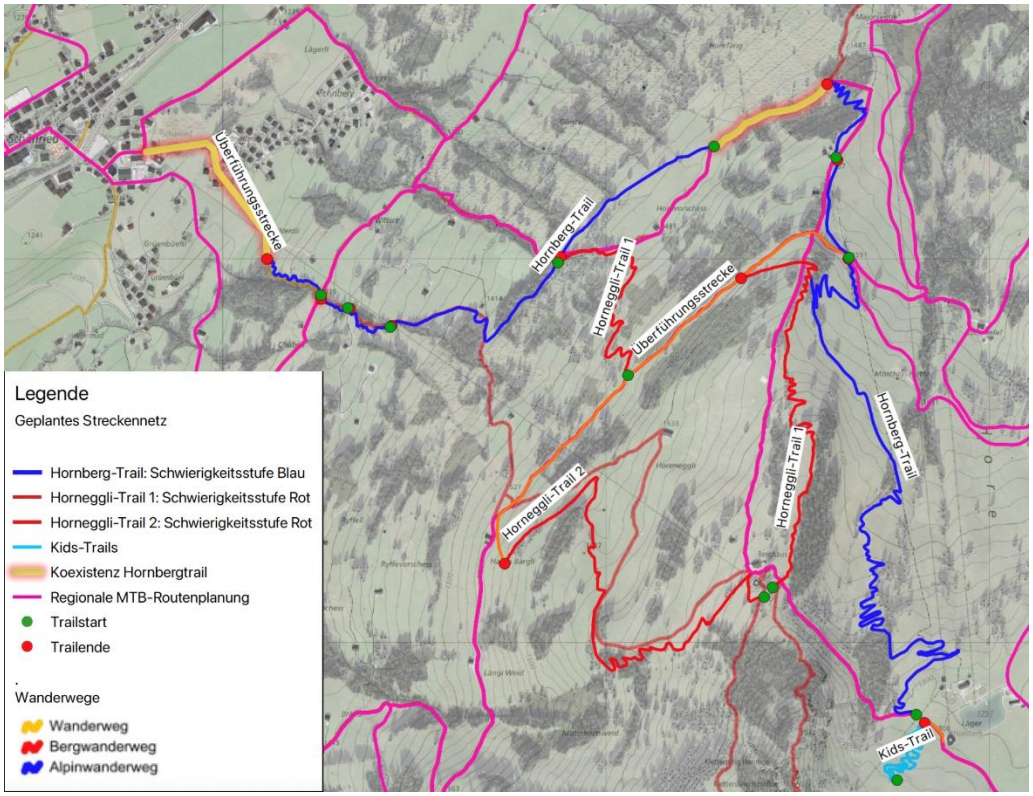


Abbildung 12: Streckenführungen Horneggli-Trail I und II sowie Hornberg-Trail, inkl. Kreuzungspunkte mit Wanderwegen und MTB-Routen

Verworfene und zu klärende MTB-Trails

Im Masterplan wurden ausserdem "verworfene" und "zu klärende" MTB-Trails aufgeführt: Die verworfenen MTB-Trails werden durch die GST vorerst nicht mehr weiterverfolgt, da diese Linienführungen zum heutigen Zeitpunkt als nicht-zielführende Varianten eingestuft wurden. Die noch zu klärenden MTB-Trails hingegen sind Abschnitte, welche zum heutigen Zeitpunkt aus diversen Gründen (noch) nicht machbar bzw. umsetzbar sind, jedoch zielführende Ergänzungen zum obengenannten Streckennetz darstellen könnten. Die zu klärenden MTB-Trails sollen deshalb zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft und gegebenenfalls in einer nachgelagerten UeO-Änderung

festgelegt werden. Der Seiberg-Trail wurde aufgrund der Nähe zu den geschützten Birkhühnern (Einstandsgebiet Hüenerspiel) vorerst gestrichen.

3.3 Wintertourismus

Das Gebiet Horneggli-Hornberg wird heute im Winter bereit intensiv genutzt. Dies soll auch so bleiben. Die BDG und GST streben an, die Nutzungen im Winter aufrechtzuerhalten, zu optimieren und punktuell zu erweitern. Kleinere, massvolle Anpassungen und Erweiterungen der wintertouristischen Nutzungen sind erforderlich im Hinblick auf die geänderten Rahmenbedingungen (Klimawandel, Transportanlagen, Parkplätze).

3.3.1 Skischulübungsgelände

Wie bereits unter 3.2.1 erwähnt, soll ein neues Skischulübungsgelände (Skilernpark) im schneesicheren Hornberg entstehen. Dies stellt eine wichtige Massnahme für die Anpassung an den fortlaufenden Klimawandel dar. Das neue Skischulübungsgelände im Hornberg stellt sicher, dass die Skischulen auch künftig eine schneesichere Grundlage für ihren Betrieb haben und dass das gesamte Skigebiet Rinderberg bis Schönried für Familien, Kinder und Anfänger attraktiv bleibt. Die dazu erforderlichen Förderbandanlagen soll ganzjährig genutzt werden können, im Winter für die Beförderung der Gäste des Skilernparks und im Sommer für die Beförderung der Nutzer der Mountainbike-Kidstrails (vgl. Kap. 3.2.1). Das Skischulübungsgelände soll dabei so angelegt werden, um die entsprechenden Synergiepotenziale mit dem MTB-Kidstrails optimal nutzen zu können. Dies beinhaltet insbesondere die Doppelnutzung der stationären Förderbandanlagen sowie wo möglich, Teilabschnitt der Kidstrails bspw. als sogenannter Fun-Slope (vgl. Abbildung 13).



Abbildung 13: Beispiel Fun-Slope im Winter
(Quelle: www.altenmarkt-zauchensee.at)

Die Beschneiungsfläche wird mit ca. 2.9 ha erweitert. Die neue Beschneiungsfläche kann über die bereits bestehende Beschneiungsanlage versorgt werden. Es sind keine infrastrukturellen Anpassungen erforderlich.

Die bestehenden Skischulübungsgelände in Saanenmöser und Schönried bleiben unverändert bestehen.

3.3.2 Pistenanpassungen

Durch die neuen Standorte der obengenannten Transportanlagen (vgl. Kap. 3.1) werden punktuell Anpassungen des Skipistensystems notwendig:

- bei der neuen Berg-/Mittelstation Horneggli werden kleinere Pistenabschnitte aufgehoben und ergänzt
- bei der neuen Bergstation Hornberg werden nebst dem neuen Skischulübungsgelände (vgl. Kap. 3.3.1) kleinere Beschneiungsflächen ergänzt.

Diese Anpassungen und Ergänzungen des Pistensystems kommen grundsätzlich ohne Ausbau der Beschneiungsanlage, ohne Terrainveränderungen und ohne Rodungen aus, weshalb weder eine Anpassung des Beschneiungsrichtplans noch ein Bau- oder Rodungsgesuch erforderlich ist. Für das neu zu beschneiende Skischulübungsgelände wird eine entsprechende Fläche in der UeO ausgeschieden, wobei die Beschneiungsanlage (Leitungen mit Zapfstellen etc.) bereits bestehend ist.

Im Übrigen wurden alte Pistenkorrekturen und damit verbundene Rodungen zu einem grossen Teil umgesetzt, weshalb diese aus der UeO entlassen werden können.

Leitungen mit Zapfstellen werden keine neuen festgelegt. Die bestehenden Festlegungen bezüglich Leitungen und Zapfstellen wurden gemäss UeO-Plan umgesetzt. Für die bestehenden Leitungen ist von der Bestandesgarantie auszugehen.

3.4 Weitere Vorhaben

Im Weiteren plant die BDG die verkehrliche Erschliessung ihrer wichtigsten Transportanlagen und Betriebsgebäude zu verbessern und zu optimieren. Im Zentrum davon stehen die Erweiterung Talstation Schönried mit einem Parkhaus sowie der Abtausch von Baubereichen und Zufahrtsbereichen für Betriebsbauten.

3.4.1 Erweiterung Talstation mit Parkhaus und Nebennutzungen

Eine geringfügige Verschiebung der Talstation Schönried ist erforderlich, um die engen Platzverhältnisse bei der heutigen Talstation zu beheben bzw. neue Möglichkeiten für eine saubere Ankunft- und Wendeplatzsituation zu schaffen. Die Standortwahl der neuen Talstation wurde im Masterplan-Bericht hergeleitet (s. Beilage Masterplan, Kap. 4.2.2). Durch die nur geringfügige Verschiebung der Talstation wird sichergestellt, dass der neu vorgesehene Seilbahnkorridor möglichst entlang der bestehenden Linienführung ausgeschieden werden kann. Angrenzend an die neue Talstation soll ein überwiegend unterirdisches Parkhausgebäude realisiert werden, um die heutige Parkplatz-Situation in Schönried zu verbessern und leicht auszubauen. Für das Parkhaus sind nebst der Hauptnutzung der Parkierung weitere Nebennutzungen wie Geschäfte

und Lager vorgesehen, welche für den Betrieb der Bergbahnen (z.B. Lager von Bahn- und Pistenmaterial) bzw. den Winter- und Sommertourismus (z.B. Verkauf und Vermietung von Langlaufartikeln und Mountainbikes) auf einen Standort nahe der Talstation angewiesen sind. Ausserdem sind Wohnungen für Betriebsangestellte der Seilbahnunternehmung vorgesehen, welche baulich untergeordnet den Talstation-Parkhaus-Komplex funktional sinnvoll ergänzen.

Die Nutzungen bei der Talstation können wie folgt zusammengefasst werden:

- Talstation: Seilbahnanlage inkl. technische und betriebliche Anlagen/Räume
- Parkhaus: Tiefgarage-Parking mit ca. 500 PW-Parkfeldern
- Ankunfts- und Wendeplatz
- Wohnungen für Betriebsangestellte der Seilbahnunternehmung
- Touristische Nebennutzungen (Gästenutzungen)

Für die neue Talstation mit Parkhaus in Schönried wurde ein qualitätssicherndes Verfahren (Studienauftrag nach SIA 143) durchgeführt, welches dem Baubewilligungsverfahren vorgelagert wurde. Über dieses Verfahren soll sichergestellt werden, dass eine qualitativ hochwertige Talstation entsteht, welche sich sorgfältig in die Umgebung bzw. in das Orts- und Landschaftsbild einordnet.

3.4.2 Abtausch Baubereiche für Betriebsbauten

Der heute bestehende Baubereich für Betriebsbauten (Parzellen-Nr. 3188), welcher für eine Pistenfahrzeugwerkstatt mit Betankungsanlage der BDG bestimmt ist, soll an einen optimaleren Standort verlegt werden: weg von der ehemaligen Funi-Mittelstation, hin zum Saanenwald bzw. zur Mittelstation der Saanerslochbahn. Der neue Standort ist zentraler gelegen und über die Hornbergstrasse bereits erschlossen. Der in der UeO-Änderung "Saanerslochbahn" ausgewiesene Zufahrtsbereich zum alten Standort wird dadurch hinfällig.

3.4.3 Neuer Zufahrtsbereich zur Horneggli-Station

Zur Mittelstation Horneggli soll gemäss BDG eine neue Zufahrtstrasse via Hornberg erstellt werden:

- Die neue Strasse dient für den Bau der Mittelstation (inkl. Garagierung) Horneggli und soll anschliessend für den sporadischen Transport wichtiger Güter sowie zum Unterhalt der Fahrzeuge in der Garagierung erhalten bleiben.
- Die alte Strasse vorne auf das Horneggli bleibt bestehen, ist jedoch mit einem Fahrverbot für die Allgemeinheit zu versehen, da diese zu steil und zu gefährlich ist (in der Vergangenheit kam es dort bereits zu Todesfällen).

Die neue Strasse soll dabei einen fahrzeugtauglichen Zugang zur Mittelstation Horneggli gewährleisten, jedoch möglichst naturnah bzw. mit minimalen Eingriffen in die Natur konzipiert und erstellt werden. Die Strasse ist somit eher als eine Art befestigter Kies- bzw. Güterweg zu klassifizieren.

4 Änderung der Überbauungsordnung

Im folgenden Kapitel werden die Änderungen der Überbauungsordnung inkl. Interessenabwägung vorgenommen, welche durch die Vorhaben des Kapitels 3 erforderlich werden.

4.1 Allgemeines

Die Überbauungsordnung «Schneesportgebiet Saanenmöser-Schönried» wird umbenannt in Überbauungsordnung Nr. 88 «Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried» und mit einer Nummer versehen. Die Namensänderung kommt daher, dass der Zweck der Überbauungsordnung neu nicht nur auf die Festlegungen von Transportanlagen und Winternutzungen (bzw. Schneesport) beschränkt ist, sondern auch auf Festlegungen im Bereich der Sommernutzungen (v.a. Mountainbike-Trails) ausgeweitet wird.

4.2 Zweck der Überbauungsordnung

Der Zweck der UeO wird erweitert auf:

- die Schaffung der nutzungsplanerischen Voraussetzungen für die drei Seilbahnen: "Schönried-Horneggli-Hornberg" (Ersatz), "Saanenwald-Hornfluh" (Ersatz) und "Gfell-Hornfluh" (Neubau)
- die Schaffung der nutzungsplanerischen Voraussetzungen für die Mountainbike-Trails und Mountainbike-Kidstrails sowie der sommertouristischen Bauten und Anlagen

Weiterhin bezweckt die UeO auch:

- die Sicherstellung und Optimierung der Skipisten und der Beschneiungsanlagen, sowie der wintertouristischen Bauten und Anlagen.

Die jeweiligen Bauten und Anlagen sind bezüglich Bau und Betrieb auf die Umwelt angemessen abzustimmen.

4.3 Änderungen Überbauungsplan und Überbauungsvorschriften

Der Überbauungsplan legt zusätzlich neu verbindlich fest (gewichtige Änderungen):

- neue Seilbahnkorridore (II-IV)
- neue Baubereiche Seilbahnstationen S3 bis S7
- aufgehobene Transportanlage und Seilbahnstation (gesamte Station oder nur das oberste Geschoss)
- neue Mountainbike-Trails (MTB-Trails, im Sinne von MTB-Anlagen) (Linienführung) und ein neuer Baubereich K1 für die Mountainbike-Kidstrails (MTB-Kidstrails, im Sinne von MTB-Anlagen) (inkl. Förderbandanlage, hinweisend)
- neue Mountainbike-Überführungsstrecken auf Wanderweg oder auf Güterweg
- Gewässerräume

Im Überbauungsplan werden ausserdem folgende Festlegungen angepasst (kleinere Änderungen):

- Aufgehobene und neue Skipisten

- Aufgehobene und neue Beschneiungsflächen
- Neue Skischulübungsgelände
- Aufgehobener und neuer Baubereiche für Betriebsbaute B2
- Aufgehobene und neue Zufahrtsbereiche Betriebsbauten

Die Lage der neuen Festlegungsinhalte ist entweder durch Koordinaten eindeutig bestimmt oder sie ergibt sich in Bezug auf die Daten der amtlichen Vermessung.

4.3.1 Seilbahnkorridore und Baubereiche für Seilbahnstationen

Festlegungen

Der Neubau und Ersatz von Seilbahnen erfordern das Ausweisen und Bezeichnen von Seilbahnkorridoren und Baubereichen für Seilbahnstationen in der Nutzungsplanung. Die Lage und Breite der neuen Seilbahnkorridore ist im Überbauungsplan ersichtlich:

- Der Korridor für die Ersatzanlage der Seilbahn Schönried-Horneggli orientiert sich an der alten Linienführung, wird jedoch geringfügig verschoben – aufgrund der neuen Lage der Talstation Schönried und der Mittelstation Horneggli – und verlängert – aufgrund der Sektionserweiterung Horneggli-Hornberg. Die Breite dieses Korridors ist technisch bedingt und beträgt 30 m für die Sektion Schönried-Horneggli bzw. 35 m für die Sektion Horneggli-Hornberg.
- Der Korridor für die Ersatzanlage der Seilbahn Saanenwald-Hornberg wird im Vergleich zur alten Linienführung verlegt aufgrund des neuen Standorts der Bergstation, welcher vom Hornberg in die Hornfluh verschoben wird. Die Breite dieses Korridors ist technisch bedingt und beträgt 35 m.
- Der Korridor für die neue Sesselbahn Gfell-Hornfluh orientiert sich an der Linienführung, welche in der UeO (2009) bereits vororientiert wurde. Die Breite dieses Korridors ist technisch bedingt und beträgt 35 m.

Die erforderlichen Baubereiche für die Seilbahnstationen werden im Überbauungsplan als «Baubereich Seilbahnstation» festgelegt und mit S1 bis S7 unterschieden. Die Baubereiche S1 und S2 wurden bereits mit der Änderung "Saanerslochbahn" (2017) im Überbauungsplan festgelegt; diese bleiben unverändert. Mit der vorliegenden Änderung werden im Überbauungsplan neu festgelegt:

- Der Baubereich S3 dient der neuen Mittelstation der projektierten Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg. Zulässige Nutzungen sind betriebsbedingte Bauten und Einrichtungen der Bergbahnen sowie Warenumschlag und -lager.
- Der Baubereich S4 dient der neuen Bergstation der projektierten Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg. Zulässige Nutzungen sind betriebsbedingte Bauten und Einrichtungen der Bergbahnen sowie betriebsnahe Nebennutzungen (Lagerraum Skischule, Aufenthaltsräume für Mitarbeiter und Gäste, Warenumschlag).
- Der Baubereich S5 dient der Talstation der projektierten Seilbahn Saanenwald-Hornfluh. Zulässige Nutzungen sind betriebsbedingte Bauten und Einrichtungen der Bergbahnen.

- Baubereich S6 dient der Bergstation der projektierten Seilbahn Saanenwald-Hornfluh sowie der Bergstation der projektierten Seilbahn "Gfell-Hornfluh". Zulässige Nutzungen sind betriebsbedingte Bauten und Einrichtungen der Bergbahnen.
- Baubereich S7 dient der neuen Talstation der projektierten Seilbahn "Gfell-Hornfluh". Zulässige Nutzungen sind betriebsbedingte Bauten und Einrichtungen der Bergbahnen.

Sämtliche Leitungen mit Zapfstellen und Wanderwege im Baubereich der Seilbahnstationen werden aufgehoben und im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens nach dem SebG neu festgelegt und bewilligt. Dies ist darauf zurückzuführen, dass eine enge Abhängigkeit besteht und im Rahmen der weiteren Projektierung noch mit Änderungen zu rechnen ist (Projektdetailierungsgrad noch zu wenig konkret).

Neue Wanderwege (insbesondere Zubringer und Umgehungen) um die jeweiligen Baubereiche herum werden im UeP mit einer Lagegenauigkeit von +/- 5 m festgelegt, können jedoch im Rahmen des PGV noch Änderungen erfahren, sofern das Baugesuch eine andere Linienführung erforderlich macht.

Beanspruchung Kulturland

Gemäss Art. 8a Abs. 1 und 2 BauG sind landwirtschaftliche Nutzflächen zu schonen und dürfen nur eingezont oder für andere bodenverändernde Nutzungen beansprucht werden, sofern:

a) der damit verfolgte Zweck ohne die Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann (Nachweis Standortgebundenheit) und

b) durch eine kompakte Anordnung des Siedlungsgebiets, eine flächensparende Anordnung von Bauten und Anlagen in hoher Qualität, eine besonders hohe Nutzungsdichte sowie eine dem Raumtyp entsprechende, gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt ist, dass die beanspruchten Flächen nach dem Stand der Erkenntnisse optimal genutzt werden (Nachweis Optimale Nutzung).

Der Seilbahnkorridor der *Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg* liegt im unteren Bereich im Kulturland (vgl. Abbildung 14).

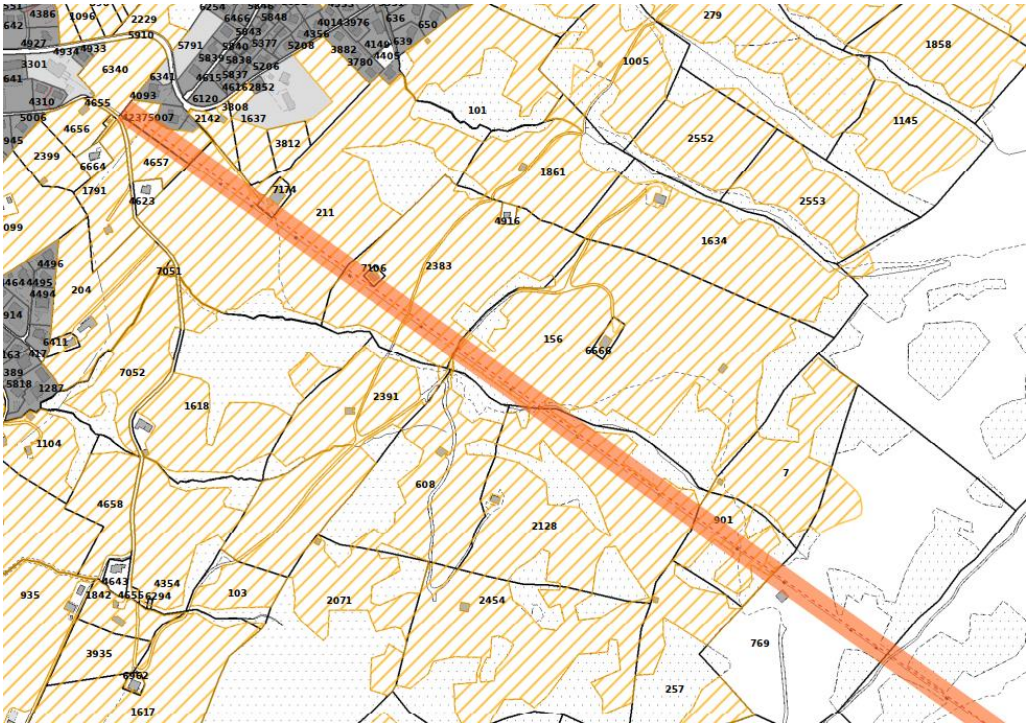


Abbildung 14: Einzonung Seilbahnkorridor der Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg (rotorange) von 6'601 m^{2}und Kulturland (Schraffur gelb) (Quelle: auf Grundlage von map.apps.be.ch)

Die Linienführung dieses Seilbahnkorridors wurde im Masterplan hergeleitet bzw. hinsichtlich Alternativen geprüft (vgl. Masterplan-Bericht, Kap. 4.1.5, Variantenabwägung Seilbahnen). Der Seilbahnkorridor verbleibt nahe an der bestehenden Linienführung. Eine Verlegung des heutigen Seilbahnkorridors würde zu einer neuen Schneise im Wald (Rodungen, u.a. auch Schutzwald) sowie zu grösseren Beeinträchtigungen von Flachmooren von nationaler Bedeutung führen. Mit dem weitgehenden Erhalt des bestehenden Korridors wird der bestmöglichen Schonung von Wald und Flachmooren Rechnung getragen. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft können minimiert werden. Alternative Linienführungen wurden verworfen. Der vorliegende Seilbahnkorridor ist somit an diesen Standort angewiesen. Der Zweck des Seilbahnkorridors kann nicht ohne die Beanspruchung von Kulturland sinnvoll erfüllt werden.

Der Seilbahnkorridor dient der Erstellung und dem Betrieb einer Seilbahnanlage (inkl. technisch erforderliche Einrichtungen und Anlagen). Der obengenannte Seilbahnkorridor verbindet die Talstation Schönried mit der der Mittelstation Horneggli. Innerhalb des Korridors beschränken sich die Seilbahnanlagen auf die Masten und die Seilführung mit den Gondeln. Das Kulturland wird durch die Seilführung bzw. die Gondeln nicht beansprucht, lediglich durch die neuen Masten, welche im Plangenehmigungsverfahren (PGV) festgelegt werden. Die neue Seilbahn erfordert gemäss Machbarkeitsstudie (erste Seilberechnungen) ca. vier bis fünf Masten innerhalb des Seilbahnkorridors und im Bereich des Kulturlands. Heute sind es zehn Masten, welche im Bereich des Kulturlands liegen. Die technische Entwicklung sowie die höherer

Seilführung des neuen Bahntyps (Gondelbahn anstatt Sesselbahn) ermöglichen die Beanspruchung gegenüber heute zu reduzieren. Insbesondere aufgrund der geringeren Mastendichte wird die heutige Nutzung flächensparender angeordnet. Die alten Mastenstandorte werden im Zuge der neuen Seilbahnanlage zurückgebaut und rekultiviert. Es handelt sich somit um eine punktuelle Beanspruchung sowie eine optimierte Nutzung von Kulturland. Die genaue Anzahl und Dimensionierung der Masten und damit die exakte Grössenordnung der Flächenbeanspruchung kann erst später im Rahmen des Bauprojekts (PGV) bestimmt werden. Diese werden jedoch auf das technisch-betriebliche Minimum zu beschränkt. Die beanspruchte Kulturland-Fläche liegt vermutlich unter dem Umfang von 300 m2 (ca. 5 Masten a je 6 m x 6 m = ca. 180 m2), womit die herabgesetzten Anforderungen einer geringen Beanspruchung gemäss Art. 11b Abs. 2 und 3 BauV zum Tragen kommen.

Der Seilbahnkorridor der *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh* sowie der *Baubereich S5* (für die Talstation Saanenwald) liegen ebenfalls im unteren Bereich im Kulturland (vgl. Abbildung 15).

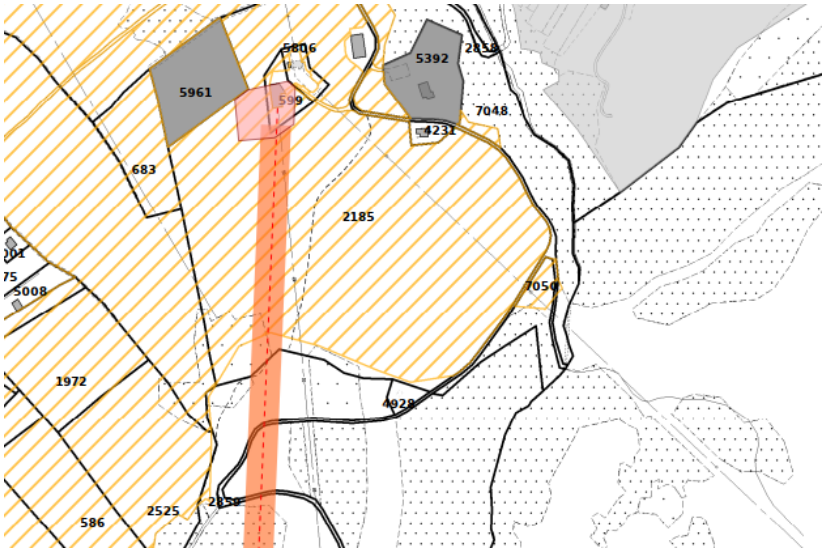


Abbildung 15: Einzonung Seilbahnkorridor und Baubereich S5 der Seilbahn Saanenwald-Hornfluh (orange bzw. rot) von 6'601 m^{2}und Kulturland (Schraffur gelb) (Quelle: auf Grundlage von map.apps.be.ch)

Die Linienführung dieses Korridors wurde im Masterplan hergeleitet bzw. hinsichtlich Alternativen geprüft (vgl. Masterplan-Bericht, Kap. 4.1.5, Variantenabwägung Seilbahnen). Der Seilbahnkorridor wird gegenüber der heutigen Linienführung leicht nach Westen verschoben (Bergstation wird vom Hornberg in die Hornfluh verlegt). Die Verschiebung des Seilbahnkorridors ist erforderlich, um eine verbesserte Anbindung der Skipisten Hornfluh, Hornberg und Gfell sowie eine wesentliche Optimierung des Gesamtbetriebs zu ermöglichen (Reduktion der Anzahl Bahnen, Skilift Horeflue wird ersatzlos aufgehoben und zurückgebaut). Die Eingriffe in die Natur und Landschaft können dabei minimiert werden. Der Seilbahnkorridor zwischen Saanenwald und Hornfluh quert zwar Flachmoore von nationaler Bedeutung, eine längere Querung dieser Flachmoore besteht jedoch bereits mit der heutigen Linienführung (drei Stützenstandorte in einem Flachmoor von nationaler Bedeutung). Die neue Linienführung wurde soweit wie technisch möglich an den Rand des Flachmoors verschoben, damit die

Mastenstandorte künftig ausserhalb des Flachmoors zu liegen kommen. Mit optimierten Stützenstandorten – welche nachgelagert im PGV festgelegt werden – können die Flachmoore künftig besser geschont werden als heute. Der Wald wird stellenweise etwas mehr tangiert als heute (allfällige Rodungen und Niederhalteservitute werden im PGV beantragt), dafür werden damit die Flachmoore von nationaler Bedeutung bestmöglich geschont. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft können somit minimiert werden. Alternative Linienführungen wurden geprüft und verworfen (s. Masterplan-Bericht, Kap. 4.1.5, Variantenabwägung Seilbahnen). Der vorliegende Seilbahnkorridor ist somit an diesen Standort angewiesen. Der Zweck des Seilbahnkorridors kann nicht ohne die Beanspruchung von Kulturland sinnvoll erreicht werden.

Der obengenannte Seilbahnkorridor verbindet die Talstation Saanenwald mit der Bergstation Hornfluh. Auch hier wird das Kulturland innerhalb des Korridors lediglich durch die neuen Masten beansprucht, welche im Plangenehmigungsverfahren (PGV) festgelegt werden. Die neue Seilbahn wird gemäss Machbarkeitsstudie (erste Seilberechnungen) ca. ein bis zwei Mastenstandorte im Bereich des Kulturlands (und innerhalb des Seilbahnkorridors) erfordern. Heute sind es zwei Masten, welche im Bereich des Kulturlands liegen. Ob eine Reduktion der Anzahl Masten im Kulturland möglich ist (von heute zwei auf künftig einen Masten), kann erst im Bauprojekt (PGV) final geklärt werden. Die Beanspruchung des Kulturlands wird gegenüber der Situation heute nicht erhöht, bestenfalls kann diese sogar reduziert werden. Die alten Mastenstandorte werden im Zuge der neuen Seilbahnanlage zurückgebaut und rekultiviert. Es handelt sich somit um eine punktuelle Beanspruchung sowie eine optimierte Nutzung von Kulturland. Die genaue Anzahl und Dimensionierung der Masten und damit die exakte Grössenordnung der Flächenbeanspruchung kann erst später im Rahmen des Bauprojekts (PGV) bestimmt werden. Diese sind jedoch auf das technisch-betriebliche Minimum zu beschränken. Die beanspruchte Kulturland-Fläche liegt jedoch bestimmt unter dem Umfang von 300 m2 (ca. 2 Masten a je 6 m x 6 m = ca. 72 m2), womit die herabgesetzten Anforderungen einer geringen Beanspruchung gemäss Art. 11b Abs. 2 und 3 BauV zum Tragen kommen.

Der Baubereich S5 beansprucht Kulturland im Umfang von ca. 2'493 m2. Der Baubereich S5 dient dem Zweck der betriebsbedingten Bauten und Einrichtungen der Bergbahnen (Seilbahnstation/Talstation Saanenwald). Alternativen für diese Seilbahn bzw. den Standort der Seilbahnstationen wurden im Masterplan geprüft, wobei der heutige Standort der Talstation Saanenwald aufgrund der Direktanbindung an die Mittelstation der Saanerslochbahn als vorausgesetzt betrachtet wurde. Die heutige Anbindung an die Saanerslochbahn stellt eine Grundvoraussetzung für diese Seilbahn dar. Eine Verschiebung des heutigen Standorts wäre sowohl betrieblich wie auch raumplanerisch nicht zweckmässig (Konzentrationsprinzip). Mit einer Verschiebung würde die heutige Anbindung nur verschlechtert oder verunmöglicht. Das Seilbahnvorhaben ist somit auf diesen Standort angewiesen. Der Zweck des Baubereichs S5 kann ohne die Beanspruchung von Kulturland nicht sinnvoll erreicht werden.

Der Baubereich S5 orientiert sich an der Dimensionierung der heutigen Seilbahnstation, wobei der Baubereich etwas grösser dimensioniert und nach Westen ausgerichtet wird. Die massvolle Vergrösserung des Baubereichs dient der Sicherstellung, dass die

Garagierung der Sessel künftig vollständig bei der Talstation untergebracht werden kann (ausreichend Platz erforderlich). Heute werden die Sessel mehrheitlich bei der Bergstation garagiert. Dies ist jedoch künftig nicht mehr möglich, da die Bergstation in die Hornfluh verlegt und aufgrund der exponierten Lage sowie der engen Platzverhältnisse auf die technische Station beschränkt werden soll. Die leichte Verschiebung des Baubereichs S5 nach Westen ist auf die Verschiebung der Bergstation zurückzuführen. Die Gesamthöhe ist im PGV festzulegen (nicht in der UeO). Eine kompakte Anordnung der technisch und betrieblich erforderlichen Bauten und Anlagen (Station und Garagierung im Erdgeschoss) ist derzeit von der BDG vorgesehen. Eine kompakte Anordnung in hoher Qualität sowie eine besonders hohe Nutzungsdichte ist im PGV darzulegen. Die Station bleibt via Saanerslochbahn und Bahnhof Saanenmöser optimal mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Es handelt sich somit um eine optimierte Nutzung von Kulturland. Da die beanspruchte Kulturland-Fläche den Umfang von 300 m2 übersteigt, gelten hier keine herabgesetzten Anforderungen einer geringen Beanspruchung gemäss Art. 11b Abs. 2 und 3 BauV.

Interessenabwägung

Bei den Seilbahnen treffen die Interessen des Tourismus, der ganzjährigen Sport- und Freizeitnutzung, des öffentlichen Verkehrs und der wirtschaftlichen Wertschöpfung auf die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes und der Landwirtschaft. Den Schutzinventaren von nationaler Bedeutung (u.a. Flachmoore, Amphibienlaichgebiete) und dem auf nationaler Ebene festgehaltenen Schutz des Waldes und der Gewässer sind besondere Sorgfalt gegenüberzubringen. Die Seilbahnvorhaben sind allerdings auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen, weshalb grundsätzlich Nicht-Bauland beansprucht werden muss und Zielkonflikte zwischen Tourismus und Wirtschaft gegenüber Naturschutz und Landwirtschaft nicht gänzlich ausgeschlossen werden können.

Auf der einen Seite liegt es im allgemeinen Interesse der Wohnbevölkerung wie auch der Wirtschaft und des Tourismus, die touristischen Infrastrukturanlagen und Nutzungen zu erhalten, massvoll auszubauen und zu optimieren, zumal diese eine wichtige Wertschöpfungsquelle für die Region darstellen. Diese Wertschöpfungsgrundlage wird künftig durch den Klimawandel verstärkt bedroht, weshalb eine entsprechende Adaption angezeigt ist: Die dargelegte Erneuerung und Erweiterung der Seilbahnen dienen vorrangig dem Zweck, die touristische Nutzung im Gebiet Horneggli-Hornberg zu erhalten, zu stärken und massvoll zu erweitern. Eine Intensivierung und Konzentration der touristischen Nutzungen und Anlagen hat vorzüglich in sogenannten kantonalbedeutsamen Intensiverholungsgebieten stattzufinden, welche im kantonalen und regionalen Richtplan festgelegt werden. Da die vorgesehenen Seilbahnen – wie auch die restlichen Vorhaben (vgl. Kapitel 3) – ausschliesslich in einem solchen Intensiverholungsgebiet liegen, ist ein massvoller Ausbau der touristischen Nutzungen und Anlagen durchaus angemessen. Eine Übereinstimmung mit der übergeordneten Planung ist damit gegeben.

Auf der anderen Seite bringen der Erhalt und der Ausbau dieser touristischen Infrastrukturanlagen gewisse Einschränkungen für den Natur- und Landschaftsschutz mit sich. Diese werden aber in Bezug auf die Seilbahnkorridore wie folgt minimiert:

- Landschaft: Die Linienführung Schönried-Horneggli liegt nur wenige Meter neben der heutigen Seilbahnführung, womit keine neuen Schneisen in die Landschaft bzw. in den Wald geschnitten und Eingriffe in die Natur minimal gehalten werden. Die neue Seilbahn Saanenwald-Hornfluh kann zwischen zwei Flanken kaschiert werden und tritt optisch wenig in Erscheinung, womit das Landschaftsbild geschont wird. Die Kreuzung der beiden Ersatz-Seilbahnen lässt sich nicht vermeiden, kann jedoch aufgrund des natürlichen Geländes verträglich in die Landschaft eingebettet werden. Das Landschaftsbild wird primär aufgrund der Sektionserweiterung der Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg, der Verlegung des Sessellifts Saanenwald-Hornberg in die Hornfluh und der Neuanlage Sessellift Gfell-Hornfluh tangiert. Die Linienführungen wurden so weit wie möglich optimiert, sind jedoch an diverse betriebliche Anforderungen (Betrieb, Sicherheit, Anbindung Pisten und Weg etc.) und weitere Rahmenbedingungen (Topografie, touristische Infrastruktur etc.) gebunden. Eine Optimierung des Gesamtbetriebs (Bahnen, Pisten, Sommernutzungen etc.) in diesem kantonal bedeutsamen Intensiverholungsgebiet ist nur mit dieser Variante möglich, wie im Masterplan dargelegt (s. Kap. 4.1.5, Variantenabwägung Seilbahnen). Kompensationsmassnahmen werden in den jeweiligen BRU (s. Beilagen BRU 1-3) beschrieben und im PGV sichergestellt.
- Wald: Rodungen werden auf das notwendige Mass reduziert. Im Bereich des Seilbahnkorridors Horneggli-Hornberg (Sektionserweiterung) kommt es zu neuen definitiven Rodungen oder Niederhaltung, womit eine neue Waldschneise entsteht. Durch die gewählte Variante der Bahnverlängerung können grössere Waldflächen (insbesondere Waldnaturinventar von regionaler Bedeutung) umgangen werden. Auch im Bereich des neuen Seilbahnkorridors Saanenwald-Hornfluh sind voraussichtlich neue definitive Rodungen oder Niederhaltung erforderlich. Die Auswirkungen auf den Waldboden werden als gering eingeschätzt. Insgesamt werden die Eingriffe als vertretbar eingestuft. Kompensationsmassnahmen (Realersatz oder andere Ersatzmassnahmen) werden in den jeweiligen BRU (s. Beilagen BRU 1-3) beschrieben und im PGV sichergestellt.
- Landwirtschaft: Die künftigen Mastenstandorte werden im Bereich der Seilbahnkorridore Kulturland beanspruchen. Aufgrund der technischen Entwicklung können jedoch die Anzahl Masten im Kulturland gegenüber heute verringert und die Beanspruchung minimiert werden. Der Baubereich S5 liegt ebenfalls im Kulturland. Durch eine kompakte Anordnung der Bauten und Anlagen sowie eine Beschränkung auf das technisch und betrieblich erforderliche Minimum wird auch hier die Beanspruchung von Kulturland minimiert. Die Anforderungen für die Beanspruchung von Kulturland werden – wie oben dargelegt – erfüllt. Die Standortgebundenheit ist gegeben und eine optimale Nutzung sichergestellt.

- Lebensräume/Flora und Gewässer: Die Mastenstandorte werden derart optimiert, dass möglichst keine Bundesinventare oder Gewässerräume tangiert werden. Der Nachweis erfolgt im PGV. Der Seilbahnkorridor Saanenwald-Hornfluh wurde optimiert und leicht nach Westen verschoben, damit die künftigen Masten ausserhalb des Flachmoors zu liegen kommen. Diesbezüglich wurden in Rücksprache mit dem BAFU vertiefte moorhydrologische Abklärungen durch einen Flachmoor-Experte durchgeführt, um die Machbarkeit der Stützenstandorte im nachgelagerten PGV zu gewährleisten. Das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung wird nicht tangiert.
- Naturgefahren: Die drei Seilbahnvorhaben sind gemäss heutigem Erkenntnisstand mit den potenziellen Naturgefahren verträglich (vgl. Kap. 6.6). Genauere Abklärungen sind im Rahmen des Bauprojekts zu treffen.

Die Baubereiche für Seilbahnstationen sind wie die Seilbahnkorridore von technischer und betrieblicher Notwendigkeit für die projektierten Seilbahnanlagen. Sie weisen zwar einen gewissen Spielraum für die weitere Projektierung im PGV auf, dennoch sind sie möglichst eng gefasst und begrenzen die maximale Ausdehnung von Bauten und Anlagen. Die Baubereiche für Seilbahnstationen befinden sich in Bezug auf den Natur- und Landschaftsschutz an unkristischen Stellen. Es werden keine Bundesinventare, Gewässerräume, Waldareale oder sonstige Schutzgebiete tangiert. Um Sicherzustellen, dass sich die künftige Überbauung dieser Baubereiche mit der Landschaft vertragen, wird der Grundsatz in der Überbauungsordnung festgehalten, dass die architektonische Gestaltung der entsprechenden Bauten und Anlagen einheitlich zu gestalten ist und sich an den ortstypischen Gegebenheiten zu orientieren hat. Der Bauberiech S6 kombiniert die Bergstation zweier Seilbahnen im Sinne der haushälterischen Bodennutzung. Zudem ist in diesem Bereich nur die Realisierung der bahntechnischen Grundinfrastruktur vorgesehen. Das Konzentrationsprinzip findet ebenfalls bei den Baubereichen S2 und S5 beim Saanenwald Anwendung.

Der Baubereich S3 der Mittelstation dient als Warenumschlag und Warenlager (Nebennutzung) für das nebenstehende Restaurant. Dessen Versorgung mittels Seilbahn ist gegenüber Alternativen wie dem Einsatz von Helikoptern zu bevorzugen. Die heutige Situation ist notdürftig: Für die Zwischenlagerung von Waren (insbesondere Lebensmitteln) sind keine entsprechenden Räumlichkeiten vorhanden. Das Material wird ausserhalb der Station im Freien zwischengelagert. Dies kann zu Verlusten an Lebensmitteln führen. Ausserdem können Komplikationen in den Verkehrswegen auftreten, da der Personenfluss (Gäste) und der Warenfluss (Lebensmittel für Restaurant) zeitlich und räumlich nicht sauber trennbar sind. Der vorgesehene Lager- und Umschlagsraum muss bei der Bahnstation sein. Der Transport von der Bahn zum Restaurant kann nicht zeitgleich erfolgen und muss dementsprechend abseits des Personenflusses gelagert und gekühlt werden. Die Kühlkette darf ausserdem nicht unterbrochen werden. Diese Nebennutzung ist somit auf den Standort beim Baubereich S3 angewiesen.

Der Baubereich S3 wurde so angepasst, dass das heutige Stationsgebäude darin enthalten ist. Dieses soll bis auf das Untergeschoss zurückgebaut werden. Aus betrieblichen Gründen (Waren- und Gästefluss) ist jedoch eine Verbindung zwischen den zu

erhaltenden Gebäudeteilen der heutigen Station und der neuen Mittelstation (weiter oben auf dem Hangrücken) sicherzustellen, wobei ein grösserer Niveauunterschied zwischen den beiden besteht respektive zu überwinden ist. Vorgesehen ist eine Verbindungslösung via Lift ab Perron der neuen Bahnstation und Tunnel bis zu den verbleibenden Gebäudeteilen der heutigen Station. Damit kann der Warenfluss von der neuen Station zum Restaurant Horneggli optimal gestaltet und eine BehiG-konforme Anbindung gewährleistet werden (vgl. Abbildung 16).

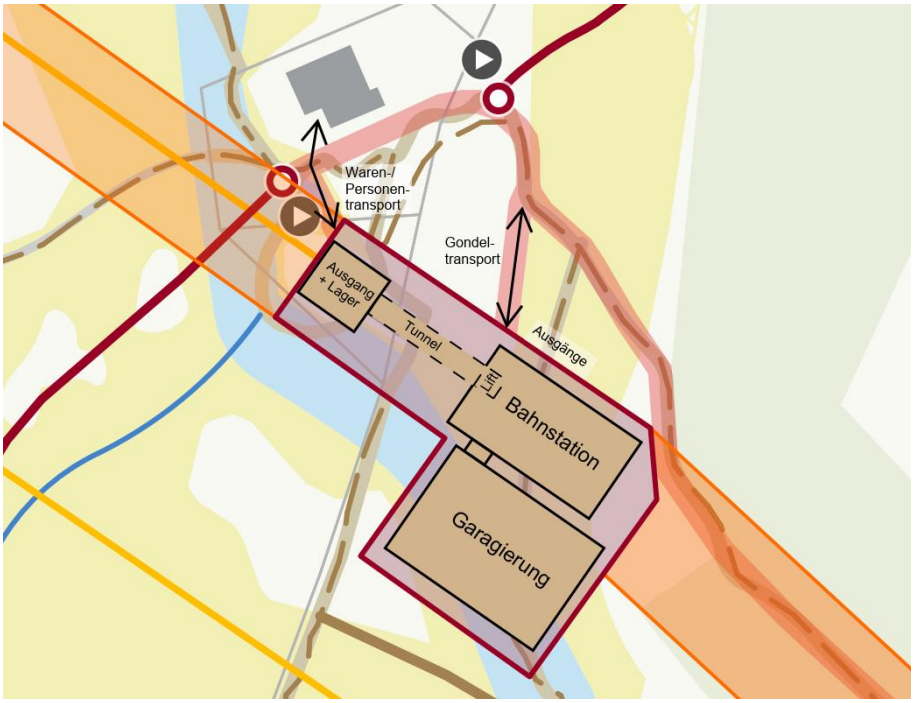


Abbildung 16: beispielhaftes Nutzungsschema für den Baubereich S3 (Skizze)

Für den Baubereich S4 sind folgende betriebsbedingte Nebennutzungen vorgesehen: Lagerraum Skischule, Aufenthaltsräume für Gäste und Mitarbeiter sowie Warenumschlag. Der Lagerraum Skischule ist aufgrund des neu geplanten Skischulübungsgelände im Hornberg erforderlich (s. Kap. 4.3.3), damit die Skischule ihr betriebserforderliches Material in Reichweite unterbringen kann. Dies hat möglichst nahe am neuen Skischulübungsgelände zu erfolgen. Die neue Bergstation bietet sich dafür idealerweise an. Aufenthaltsräume für Mitarbeiter sind seilbahngesetzlich vorgeschrieben. Aufenthaltsräume für Gäste (Picknickräume vorgesehen) dienen dazu, die touristische Attraktivität und den Komfort für die Gäste erheblich zu steigern. Eine saubere Lösung mittels klar definierter Aufenthaltsräume entlastet ausserdem den Betrieb (Gäste halten sich sonst irgendwo auf, wo sie den Betrieb stören könnten). Der Warenumschlag dient den Restaurants im Hornberg ("Uf de Chessle"). Die Situation diesbezüglich ist heute unbefriedigend: Der Warentransport ist sehr umständlich und erfolgt via Saanersloch-Gondelbahn mit Umverladen bei der Mittelstation Saanenwald auf die Hornberg-Sesselbahn und erneutem Umverladen bzw. Zwischenlagern bei der Bergstation Hornberg. Künftig wird dies vereinfacht über die Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg möglich sein, ohne Umverladen und nur mit einer Gondelbahn (Sessel eignen

sich weniger gut für Warentransport). Die neue Bergstation Hornberg (bzw. der Baubereich S4) wird neu komfortabler via Gondelbahn von Schönried her erreichbar sein. Dieser Standort eignet sich somit bestens für den künftigen Warentransport bzw. dessen Lagerung. Die entsprechenden Nebennutzungen sind auf diesen Standort angewiesen.

Die Seilbahnen Schönried-Horneggli und Saanenwald-Hornberg werden zwar ausgebaut und die Seilbahn Gfell-Hornfluh neu erstellt, dafür können die zwei Skilifte Horeflue und Lätzgüetli ohne Einbussen in der Erschliessungsqualität aufgehoben und zurückgebaut werden. Ausserdem werden die vororientierten Sesselbahnen "Horeflue", "Hüenerspil" und "Lätzgüetli" aus der Überbauungsordnung gestrichen.

Die verschiedenen Interessen können durch die Minimierung der Eingriffe in die Natur und Landschaft mehrheitlich vereinbart werden. Allfällige Waldrodungen werden im Rahmen des PGV ermittelt und kompensiert. Im Fall der Seilbahnanlagen (Korridore und Baubereiche für Stationen) überwiegen die Interessen des Tourismus, des öffentlichen Verkehrs und der Wirtschaft, gegenüber den Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes oder der Landwirtschaft.

4.3.2 Baubereiche und Zufahrtsbereiche für Betriebsbauten

Festlegungen

Baufelder für Betriebsbauten – welche nicht für Seilbahnstationen per se vorgesehen sind – werden im Überbauungsplan neu als «Baubereiche Betriebsbauten» festgelegt und mit der Kennzeichnung B1 und B2 unterschieden:

- Baubereich B2: Zweckbestimmung für Einstellen und Unterhalt von Pistenfahrzeuge/-maschinen (Garage, Werkstatt) → neue Festlegung aufgrund Verlegung zu einem Alternativstandort, alte Festlegung wird aufgehoben
- Baubereich B1: Zweckbestimmung für Lager von Pistenmaterial, Signalisationen und dergleichen. → bestehende Festlegung beibehalten

Im UeO-Plan wird der bereits genehmigte Zufahrtsbereich zum aufzuhebenden Baubereich für Betriebsbauten (B2 gelb) bei der Pistenkorrektur 14 aufgehoben und ein neuer Zufahrtsbereich vom Hornberg zum neuen Baubereich S3 (Mittelstation Horneggli und Warenlager/-umschlag) und zum Restaurant Horneggli festgelegt:

- Die Zufahrt zum Baubereich S3 / Restaurant Horneggli ist als Güterweg mit Fahrspuren aus mineralischem Material ohne Bindemittel und begrüntem Mittelstreifen zu gestalten.
- Allfällig notwendige Kompensationen erfolgen in Absprache mit dem Amt für Landwirtschaft, Abteilung Naturförderung (ANF).

Interessenabwägung

Der Baubereich B2 (rot) stellt den Alternativstandort des bisherigen Standorts östlich der aufzuhebenden Pistenkorrektur 14 (B2 gelb) dar. Der neue Standort beim Saanenwald ist über eine bereits bestehende Strasse besser als der bisherige Standort erschlossen. Der alte Baubaubereich kann aufgehoben werden, sofern der neue Baubereich genehmigt wird. Denn unabhängig der Lage besteht der betriebliche Bedarf

weiterhin. Die Sicherheit und Instandhaltung der Arbeitsgeräte ist im Interesse der Arbeitsgebenden und -nehmenden. Ein Standort nahe des Einsatzgebietes der Pistenfahrzeuge ermöglicht kurze Wege.

Bei dem neuen Zufahrtsbereich vom Hornberg zum Baubereich S3 handelt es sich um den Ersatz eines nicht mehr benötigten Zufahrtsbereichs an einer neuen Lage. Der alte Zufahrtsbereich zu dem aufzuhebenden Baubereich (B2 gelb) kann folglich aufgehoben werden.

Die neue Zufahrt zum Baubereich S3 bezweckt, eine verbesserte Erschliessung bzw. Zufahrt für den Bau und Betrieb der neuen Horneggli-Mittelstation sicherzustellen. Die bestehende Strasse ist nicht geeignet. Sie führt sehr exponiert durch Wiesenland hoch zur Station und zum Restaurant und ist bereits bei leichtem Niederschlag äusserst gefährlich. Auf diesem Strassenabschnitt ist es in der Vergangenheit bereits zu einem Todesfall gekommen. Die alte Strasse ist deshalb mit einem Fahrverbot für die Allgemeinheit zu versehen (nur private bzw. landwirtschaftliche Nutzung gestattet).

Hingegen die geplante Zufahrt via Hornberg ist weniger einsehbar, da sie quer zum Hang verläuft. Für den Bau der Bahn ist sie ohnehin – zumindest temporär – zu erstellen. Die Zufahrt wird lediglich für Revisionszwecke und für die Lieferung von Energieträgern verwendet. Sie wird mit einer Durchfahrtssperre (Barriere) versehen und nur sporadisch für interne Zwecke verwendet (Zugang zur Mittelstation). Der Warenumschlag sowie Personenfluss für das Restaurant werden ausschliesslich per Bahn erfolgen. Die Zufahrt wird als herkömmlicher Kiesweg ausgestaltet.

4.3.3 Skischulübungsgelände

Festlegungen

Für das neue Skischulübungsgelände im Hornberg (Läger) wird eine neue Beschneiungsfläche von ca. 2.9 ha festgelegt.

Interessenabwägung

Das betroffene Skigebiet verfügt heute im beplanten UeO-Perimeter über zwei Skischulübungsgelände, eines bei der Talstation Schönried und eines nahe der Talstation Saanenmöser. Aufgrund des Klimawandels wird die Schneesicherheit in diesen Tiefenlagen künftig noch weniger als heute gewährleistet sein, womit der Zweck dieser beiden Skischulübungsgelände zunehmend gefährdet ist. Im Sinne einer vorausschauenden Planung wurde ein neuer Standort für ein Skischulübungsgelände in höheren Lagen gesucht und im Hornbergkessel gefunden. Der heutige Bedarf an Skischulübungsgeländen (im Tal) soll künftig weitgehend oben im Berg abgedeckt werden können. Die Grössenordnung des neuen Skischulübungsgelände ist deshalb vergleichbar mit den beiden bestehenden Skischulübungsgeländen[7]. Letztere werden bewusst nicht aufgehoben, da es sich um einen kontinuierlichen Ablösungsprozess handelt, der je nach Klimasituation über Jahre dauern kann. Die Skischulübungsgelände im Tal werden kurz- bis mittelfristig weiterhin genutzt.

[7] Das neue Skischulübungsgelände ist ungefähr gleich gross wie die beiden heutigen Skischulübungsgelände zusammen.

Der Hornbergkessel erweist sich heute als eine der schneesichersten Geländekammern. Dieser Standort eignet sich als neues Skischulübungsgelände ideal aufgrund der Höhenlage (Klima), der Topografie sowie der Nähe zu den bestehenden und neuen Anlagen. Die neue Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg stellt künftig eine optimale Erschliessung bzw. Zugänglichkeit für Kinder und Familien via Gondelbahn sicher. Auch nicht-skifahrende Eltern können das neue Skischulübungsgelände bequem erreichen und zwischenzeitlich in den nahegelegenen Restaurants einkehren (während ihre Kinder in der Skischule verweilen). Die Skischule kann ausserdem ihr betriebserforderliches Material bei der neuen Bergstation Hornberg einstellen. Somit können bestehenden und neuen Anlagen sinnvoll konzentriert und ein synergetisches Angebot geschaffen werden. Das neue Skischulübungsgelände ist auf den vorgeschlagenen Standort angewiesen.

Die neue Beschneiungsfläche kann bzw. soll künftig über die bereits bestehende und bewilligte Beschneiungsanlage versorgt werden. Die Leitungen und Zapfstellen wie auch Pumpstation und Speichersee (Wasserbezug) sind gemäss UeO-Plan bzw. Baubewilligungsplänen umgesetzt. Es sind weder bauliche noch betriebliche Änderungen erforderlich (keine neuen Bauten, Anlagen oder Einrichtungen; auch keine Terrainveränderungen bzw. Skipistenkorrekturen). Der Wasserbezug funktioniert wie bis anhin via bestehendem Speichersee. Für die Erweiterung der Beschneiungsfläche ist keine Kapazitätserhöhung bzw. keine Erhöhung der Wasserbezugsmenge erforderlich. Da es sich bei der erweiterten Beschneiungsfläche um keine wesentliche Änderung einer bestehenden Beschneiungsanlage handelt, entfällt die UVP-Pflicht (vgl. BRU 1, S. 24, Relevanzmatrix). Der Schwellenwert von 5 ha (gemäss Merkblatt, AUE) wird nicht erreicht. Die neuen Flächen sollen künftig auf dieselbe Art und Weise beschneit werden, wie die bereits bestehende Piste direkt nebenan. Die Fläche des Skischulübungsgelände wird mit den bestehenden bereits am Rande des Geländes positionierten Schneischächten mittels Ausrichtung der jeweiligen Schneererzeuger mit Schnee versorgt. Die Feinverteilung erfolgt mit Pistenraupen (wie überall in diesem Gebiet).

Eine Zonenzuweisung (wie in der UeO vorgesehen) ist jedoch erforderlich, da der Schwellenwert von 5'000 m2 überschritten wird (gemäss Arbeitshilfe "touristische Nutzungen in der Nutzungsplanung", AGR 2020)

Die neue Beschneiungsfläche respektive die Nutzung des Gebietes als Skischulübungsgelände hat keine Auswirkungen auf das Landschaftsbild, Wald, Gewässer und Boden. Es sind keine geschützten oder empfindlichen Lebensräume betroffen, abgesehen von den wenig sensitiven Bergfettwiesen und -weiden (Flora). Diese werden durch die Beschneiung (längere Schneedecke) nicht beeinträchtigt. Für die Fauna sind keine zusätzlichen Auswirkungen zu erwarten, da dieses Gebiet im Winter bereits stark touristisch genutzt wird. Es entstehen keine zusätzlichen Lärm- oder Luftschadstoffimmissionen. Beim Betrieb der Beschneiungsanlage entsteht zwar Lärm durch die Schneeerzeuger und Pumpen, diese sind jedoch bereits vorhanden und bewilligt. Die Umweltauswirkungen (v.a. auf Flora) sind somit von sehr beschränktem Ausmass (vgl. BRU 1).

Das neue Skischulübungsgelände mit den entsprechenden Beschneinungsflächen dient der langfristigen Sicherstellung von geeigneten Flächen für die Skischule, für

skifahrende Anfänger, Kinder und Familien. Das neue Skischulübungsgelände dient somit vorwiegend dem (winter-)touristischen Interesse der Region, welchem keine gewichtigen Interessen gegenüberstehen (keine Konflikte mit Natur- und Landschaftsschutz).

4.3.4 Mountainbike-Trails

Festlegungen

Die geplanten MTB-Trails, konzipiert als umfassendes Mountainbike-Streckennetz, stellen eine Anlage im Sinne der Arbeitshilfe "Mountainbike-Routen, Planung, Projektierung und Realisierung“ des Kantons Bern dar, welche einen Abstimmungsbedarf mit anderen Nutzungs- und Schutzansprüchen aufweist, was eine Regelung in der Nutzungsplanung (UeO) erforderlich macht. Für die MTB-Trails wird die ungefähre Linienführung in der UeO festgelegt, wobei deren Lagegenauigkeit mit einem Spielraum von +/- 5 m versehen wird, damit im Baugesuch noch geeignete Feinabstimmungen möglich sind. Die Abstimmung mit anderen Nutzungs- und Schutzansprüchen umfasst insbesondere:

- Wanderwegnutzungen im Sommer (Entflechtung Wandern / Mountainbiken wo aus Sicherheitsgründen notwendig)
- Landwirtschaftsnutzungen im Sommer
- Wintersportnutzungen/-pisten im Winter (Skipisten / Beschneiungsanlagen / Schlittelwege vs. Terrainveränderungen MTB-Trails)
- Geschützte Biotope, insbesondere Flachmoore (nationale und regionale Gebiete) und Amphibienlaichgebiete
- Wald- und Gewässerschutz

Bei einer Doppelnutzung mit Wanderwegen wurden die entsprechenden Streckenabschnitte mit den Berner Wanderwegen abgesprochen und hinsichtlich deren Eignung für eine Koexistenz geprüft (vgl. Anhang 3) Auch die Doppelnutzung mit Güterwegen wurden abschnittweise hinsichtlich Koexistenz (u.a. mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen) geprüft. Für die Koexistenz geeignete Strecken werden nicht als MTB-Trails (spezifische Anlagen), sondern als MTB-Überführungsstrecken ausgewiesen. Diese sind meist auch von der Region als MTB-Routen vorgesehen, was dieselbe Nutzung zum Ausdruck bringt (Biken auf bestehenden Wegen im Misch- und Gegenverkehr). MTB-Überführungsstrecken und MTB-Kreuzungspunkte auf Wanderwegen wie auch auf Güterwegen werden im UeO-Plan mit einer Lagegenauigkeit von +/- 5 m festgelegt. Die Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit aller Wegnutzer (Signalisation, Einfahrtsbremsen etc.) wurden, wie bereits zuvor erwähnt, mit dem Verein Berner Wanderwege im Rahmen von Begehungen besprochen (vgl. Anhang 3). Beispiele von Massnahmen, welche vor einer Kreuzung mit Wander- und Güterwegen eingesetzt werden können, sind im BRU 1 (S. 21) enthalten und werden in Kap. 3.2.1 erläutert (vgl. Abbildung 11). Die konkreten Massnahmen werden in den nachgelagerten Baubewilligungsverfahren festgelegt (vgl. Art. 6 Abs. 6 UeV). Hinsichtlich der Signalisation von MTB-Anlagen/-Routen sind die Fachdokumentationen in Kap. 2.8 zu berücksichtigen.

Zwischen den Koordinatenpunkten T.102 und T.106 muss ein bestehender Wanderweg aufgehoben und verlegt werden. Dieser Abschnitt wird mehrheitlich neu als MTB-Trail geführt (umgenutzt), da es sich aufgrund der räumlichen Gegebenheiten (Topografie, Gefälle, Wald, Flachmoore, Landwirtschaft) um die einzige machbare Linienführung handelt. Für den Wanderweg konnte eine Ersatzlinienführung südlich vom heutigen Verlauf gefunden werden. Der neue Wanderweg verläuft abschnittweise im Wald und quert ein Gewässer (Zubringer des Horegräbbli); Flachmoore können dabei vermieden respektive umgangen werden. Der Verlauf des neuen Wanderwegs wird in der UeO mit einer Achsengenauigkeit von +/- 5 m verbindlich festgelegt. Der Ausbaustandard dieses Weges hat der Wegkategorie "Wanderweg" gemäss Schweizer Norm (SN 640 829a, Signalisation Langsamverkehr) zu entsprechen und wird im Baubewilligungsverfahren festgelegt. Die Baubewilligung für den neuen Wanderweg auf obengenanntem Abschnitt erfolgt in demselben Bewilligungsverfahren wie die MTB-Trails, da die Verlegung des Wanderweges nur unter der Voraussetzung der Umsetzung der MTB-Trails erfolgt.

Um die Rückführung der MTB-Trail-Nutzer auf die öffentliche Waldmattenstrasse sicherzustellen, muss der UeO-Perimeter in der Nähe der Talstation entsprechend erweitert werden (betrifft Parzelle Nr. 5007 und 4237). Die MTB-Überführungsstrecke kann somit vom MTB-Trail-Ende bis zur Waldmattenstrasse über den bestehenden privaten Weg geführt werden, wobei der heutige Wegverlauf im Rahmen eines Baugesuchs leicht nach Westen verlegt werden soll (vgl. Abbildung 17). Der Weg wird mehrheitlich auf die Parzelle Nr. 4237 (Eigentümerschaft: BDG) verschoben, womit die Parzelle Nr. 2142 entlastet wird. Eine kleine Anpassung betrifft auch die Parzelle Nr. 211. Dieser Weg ist für die Erschliessung der UeO respektive das Tourismusgebiet, insbesondere das künftige MTB-Trailnetz essenziell. Die Nutzung dieses Wegs als MTB-Überführungsstrecke ist für die Rückführung unerlässlich und wurde mit den betroffenen Grundeigentümern vorgängig abgesprochen.

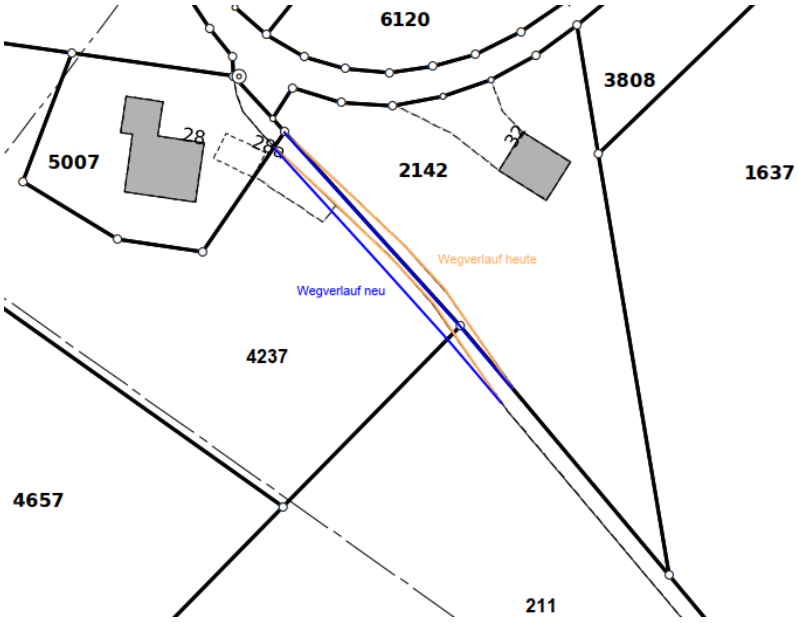


Abbildung 17: Geplante Wegverlegung zur Rückführung der MTB-Nutzer (via MTB-Überführungsstrecke)

Beanspruchung Kulturland

Der Hornberg-Trail liegt im unteren Bereich abschnittweise im Kulturland gemäss Hinweiskarte Kulturland (s. Abbildung 18), die übrigen MTB-Trails (Horneggli-Trail 1 und 2, Kidstrails) liegen ausserhalb des Kulturlands gemäss entsprechender Hinweiskarte. Die Beanspruchung von Kulturland ist auch für diese bodenverändernde Nutzung gemäss Art. 8a Abs. 1 und 2 BauG nur zulässig, sofern der damit verfolgte Zweck ohne die Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann und eine optimale Nutzung sichergestellt ist (vgl. Kap. 4.3.1).

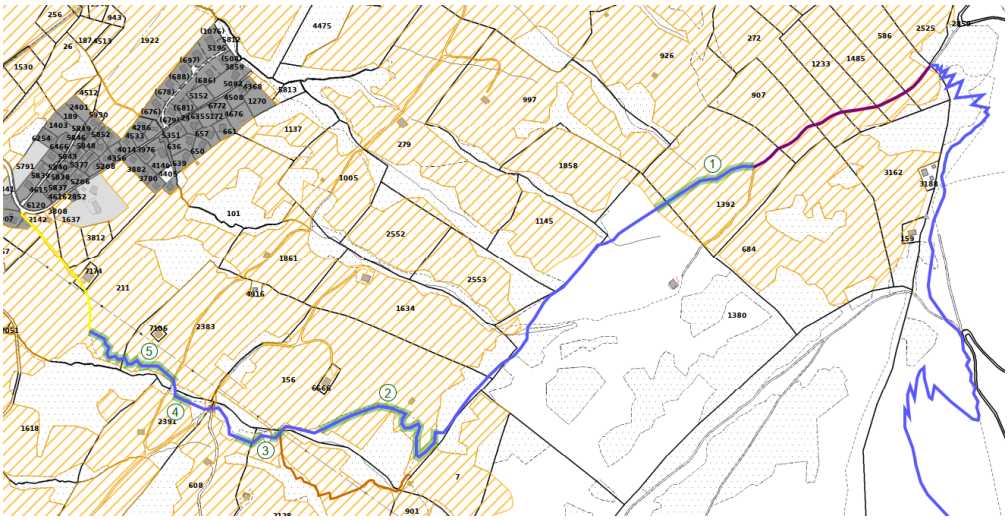


Abbildung 18: Einzonung MTB-Trail Hornberg (blau Linie), MTB-Routenabschnitt (violette Linie), MTB-Rückführungsstrecke auf Wanderweg (gelbe Linie), Wanderweg neu (braune Linie), Kulturland (Schraffur gelb), Beanspruchung Kulturland von 601 m^2 durch MTB-Trails (Abschnitte grün hinterlegt und nummerier) (Quelle: auf Grundlage von map.apps.be.ch)

Der Hornberg-Trail trifft beim Majorsegg zum ersten Mal auf Kulturland (Abb. 18: rechts oben). Hier wird der MTB-Trail vorübergehend beendet und auf einen bestehenden Wanderweg / Fahrweg geführt. Die vorgesehene MTB-Route wird als Übergangsstrecke genutzt (Wegabschnitt für Koexistenz Wanderer und Biker geeignet). Durch die Nutzung des bestehenden Fahrweges kann die Beanspruchung von Kulturland in diesem Bereich vermieden werden. Am Ende dieser Übergangsstrecke wird der Hornberg-Trail vom Wanderweg weggeführt und zum ersten Mal über Kulturland geführt (Abb. 18: Nr. 1). Der bestehende Wanderweg kann hier nicht mehr weiter genutzt werden, da dieser bei einem landwirtschaftlichen Betrieb vorbeiführt. Eine zusätzliche Nutzung durch Mountainbiker ist aufgrund des betrieblich bedingten Maschinenverkehrs aus sicherheitstechnischen Gründen nicht möglich. Der MTB-Trail muss auf diesem Abschnitt über Kulturland geführt werden. Die nächste MTB-Trail-Teilstrecke, welche durch Kulturland führt, ist bei Wittere (Abb. 18: Nr. 2). Hier wird der MTB-Trail auf den bestehenden Wanderweg gelegt und der Wanderweg umverlegt (vgl. BRU 1, S. 21, Abb. 27). Eine Koexistenz zwischen Wanderern und Bikern ist hier nicht anders lösbar als über eine abschnittweise Entflechtung. Durch die Umnutzung des bestehenden Wanderweges als MTB-Trail wird das Kulturland kaum beansprucht, abgesehen von einer kleineren neuen Kurve, welche erforderlich ist, um das Gefälle dieses Trails nutzergruppengerecht zu reduzieren (blauer Trail mit einfachem Schwierigkeitsgrad). Der neue bzw. umverlegte Wanderweg verläuft grösstenteils am Waldrand

im Bereich der vorhandenen Seilbahnschneise. An zwei Stellen lässt sich jedoch eine Querung von Kulturland nicht vermeiden. Im weiteren Verlauf beansprucht der MTB-Trail über kürzere bis mittellange Abschnitte Kulturland (Abb. 18: Nr. 3 bis 5). Eine Koexistenz zwischen Wanderern und Bikern ist auf diesen Abschnitten auf dem vorhandenen Wanderweg nicht möglich. Stellenweise ist die Führung des MTB-Trails im Wald vorgesehen, andernorts bleibt nur die Möglichkeit über das Kulturland. Um den Trail zur Talstation der Hornegglibahn zurückzuführen, bleibt keine andere Variante, als über das Kulturland zu fahren. Am Ende des MTB-Trails führt dieser auf den bestehenden Wanderweg (Abb. 18: gelbe Linie). Diese Rückführungsstrecke nutzt den bestehenden Weg, womit eine Kulturlandbeanspruchung vermieden werden kann.

Alle MTB-Trails wurden hinsichtlich verschiedener Alternativen geprüft, welche durch das Kulturland führen. Die gewählten Linienführungen entsprechen dem bestmöglichen Standort, unter Berücksichtigung diverser Anforderungen (u.a. technische und topografische Gegebenheiten), Nutzungsansprüche (Koexistenz auf Wanderwegen, Privatgrundstücke, Bewirtschaftung) und Schutzüberlegungen (u.a. Schonung von Flachmooren, Wald und Kulturland). Die geplanten MTB-Trails sind auf die jeweiligen Standorte angewiesen bzw. ohne die Beanspruchung von Kulturland nicht realisierbar.

Die MTB-Trails sind in deren Breite beschränkt auf max. 1.2 m, wobei grössere Breiten ausnahmsweise in Kurven zulässig sind. Die Breite der Trails wird grundsätzlich auf das betrieblich erforderliche Minimum reduziert. Damit wird eine kompakte, flächensparende Anordnung erreicht. Über eine möglichst naturnahe Ausgestaltung der Trails (möglichst ohne Kofferung und ohne Zuführung von Fremdmaterial) kann eine hohe Qualität der MTB-Trails sichergestellt werden. Die MTB-Trails werden ausserdem über die neue Hornegglibahn optimal an öffentlichen Verkehr angeschlossen. Die durch den Hornberg-Trail beanspruchte Kulturlandfläche wird somit nach dem heutigen Stand der Erkenntnisse optimal genutzt.

Interessenabwägung

Zurzeit existieren keine offiziellen MTB-Trails (spezifische MTB-Anlagen bzw. -Pisten) im Gebiet Horneggli-Hornfluh. Mountainbiker verkehren heute auf Wanderwegen sowie inoffiziellen Wegen, was teilweise zu entsprechenden Konflikten führen kann. Mit der Planung von spezifischen MTB-Trails soll ein konzentriertes Angebot geschaffen werden, womit die steigende Nachfrage nach Mountainbiking gedeckt und kanalisiert werden kann. Ein konzentriertes Angebot ermöglich es, die Besucher zu lenken und gezielt von heiklen Punkten (u.a. Schutzgebieten) wegzuführen. Mit den geplanten MTB-Trails soll ein zeitgemässes Freizeitangebot (grösseres zusammenhängendes Netz) für die breite Masse (Öffentlichkeit) geschaffen, die regionale Wertschöpfung angekurbelt und der Sommertourismus gestärkt werden. Die MTB-Trails zielen dabei auf eine nachhaltige Weiterentwicklung des heutigen Tourismus ab. Die touristische Entwicklung findet räumlich gezielt im Sinne des Konzentrationsprinzips statt. Die MTB-Trails dienen vorwiegend dem Interesse des (Sommer-)Tourismus, der Wirtschaft und des Freizeitsports dieser Region.

Für MTB-Trails ist per Definition ein Standort in einem hügelig-gebirgigen Terrain ausserhalb des Siedlungsgebiets bzw. ausserhalb der Bauzone erforderlich, womit die Standortgebundenheit gegeben ist. Das Gebiet «Horneggli-Hornberg» eignet sich für die Erstellung eines neuen MTB-Streckennetzes insbesondere aufgrund von:

- topographischen Anforderungen: moderates Gefälle, etc.
- landschaftlich Gegebenheiten: attraktives Landschaftserlebnis
- touristische Gegebenheiten: geeignete Basiserschliessung, Anbindung an Bergbahnen (Bergstation Hornberg) und öffentlichen Verkehr (Bahnhof Schönried), vorhandene Berggastronomie

Darüber hinaus stellt die zeitgleiche Erneuerung der Hornegglibahn eine ideale Gelegenheit dar, die Bedürfnisse der Beförderung von Mountainbikes mit der Konzeption der neue Hornegglibahn abzustimmen bzw. deren technischen Anforderungen einfliessen zu lassen.

Die Konformität mit den übergeordneten Vorgaben ist grundsätzlich gegeben: Die MTB-Trails liegen alle in einem kantonalbedeutsamen Intensiverholungsgebiet und ergänzt das MTB-Streckennetz der regionalen Richtplanung (MTB-Routen). Die geplanten MTB-Trails wurden mit der parallellaufenden regionalen Planung der MTB-Routen koordiniert und abgestimmt. Die MTB-Trails sind als Ergänzung zu den MTB-Routen zu sehen. Sie überlagern und konkurrenzieren sich nicht mit den MTB-Routen. Es werden keine der vorgesehenen MTB-Routen Abschnitte gleichzeitig als MTB-Trails festgelegt (keine Überlappungen bzw. Doppelfestlegungen). Das regionale MTB-Routennetz stellt hingegen wichtige Anbindungspunkte und Verbindungssektoren für die vorgesehenen MTB-Trails her. Die klare Trennung zwischen MTB-Trails und MTB-Routen erfolgt mittels entsprechender Signalisation, wodurch allfällige Interessenskonflikte zwischen den einzelnen Nutzergruppen bestmöglich ausgeschlossen werden können. Aufgrund der zeitlichen Diskrepanz der beiden Planungen (regionale Routenplanung und vorliegende UeO) wurden die Anbindungspunkte und Verbindungsstrecken sowohl in Abstimmung mit der Berg- und Planungsregion Kandertal und Obersimmental-Saanenland sowie den Berner Wanderwegen geplant. Die MTB-Trails selbst stellen zwar einen Eingriff in die Natur dar, dafür stellen sie sicher, dass der Personenfluss kanalisiert und die übrige, Naturlandschaft und insbesondere sensible Lebensräume (wie bspw. Flachmoore) bestmöglich vor informellen Nutzungen geschont werden. Konflikte mit den anderen Nutzungs- und Schutzansprüchen sind stellenweise vorhanden, werden jedoch durch die sorgfältig gewählte Linienführung und vorgesehene Ausgestaltung der MTB-Trails bestmöglich reduziert. Die Wichtigsten Konflikte werden stufengerecht im nächsten Abschnitt beschrieben. Detailliertere Erläuterungen sind im BRU 1 zu finden.

Potenzielle Interessens- bzw. Nutzungskonflikte wurden wie folgt eruiert und in Rücksprache mit den zuständigen Fachstellen entschärft (inkl. Begehung vor Ort):

- Landschaft: Die MTB-Trails stellen zwar eine wahrnehmbare landschaftliche Veränderung dar, es werden jedoch keine strukturellen Veränderungen der Landschaft vorgenommen. Die bestehenden landschaftlichen

Strukturelemente (wie. Bsp. Hecken, Steinhaufen, Waldbestockungen etc.) werden gezielt in das Projekt integriert.

- Flora und Lebensräume: Geschütze Flachmoore und Biotope dürfen durch den Bau und Betrieb der MTB-Trails grundsätzlich nicht beeinträchtigt werden. Ausnahmen sind nur in begründeten Fällen und unter der Leistung angemessener Ersatzmassnahmen möglich. Die Linienführungen der MTB-Trails wurden aufgrund der durchgeführten Lebensraumaufnahmen und Feldbegehungen derart angelegt, dass sensible Lebensräume bestmöglich geschont werden. Das vorliegende Streckennetz stellt das Resultat eines vertieft durchgeführten Variantenstudiums dar, dass in enger Zusammenarbeit mit den zuständigen Ämtern sowie Grundstückbesitzern erfolgt ist. Flachmoor-Querungen erfolgen nur an Stellen, wo dies aus topographischen Gegebenheiten nicht anders möglich ist oder Alternativen mit noch grösseren, negativen Auswirkungen auf sensible Lebensräume verbunden wären. Sämtliche Flachmoor-Querungen wurden mit dem zuständigen Amt an gemeinsamen Begehungen begutachtet und definiert. Die erforderlichen Flachmoor-Querungen können als standortgebunden betrachtet werden. Das Vorsorgeprinzip im Sinne der Naturschutzgesetzgebung wird bestmöglich berücksichtigt. Im Rahmen der nachgelagerten Baugesuchsverfahren werden gleichzeitig die erforderlichen, ökologischen Ersatzmassnahmen definiert. Mögliche Massnahmen werden im BRU (Anhang A7) skizziert.
- Wildtiere: Während den Betriebszeiten, insbesondere in der Dämmerungsphase, können mögliche Störungen erfolgen. Diese können minimiert werden, indem die Besucher durch entsprechende Informationen sensibilisiert und die Betriebszeiten der MTB-Trails auf die Tageszeiten beschränkt werden. Durch die geplanten MTB-Trails können die Nutzer dahingehend gelenkt werden, dass sensible Einstandsgebiete geschont werden. Ein Verlassen der Trails kann aufgrund der umliegenden, naturräumlichen Gegebenheiten (Topographie, geschlossene Waldareale, Gewässerstrukturen, Trittlöcher aufgrund landwirtschaftlicher Bewirtschaftung etc.) ausgeschlossen werden, da diese Rahmenbedingungen ein Befahren mit Mountainbikes weder attraktiv noch sicher machen.
- Aus Rücksicht auf die geschützten Birkhühner (nahe gelegenes Einstandsgebiet im Hüenerspiel) wurde der ursprünglich geplante Seiberg-Trail aus dem MTB-Streckennetz gestrichen.
- Wald: Die geplanten MTB-Trails verlaufen abschnittweise durch Waldareale. Für die Erstellung der Trails werden voraussichtlich nur vereinzelt Bäume gefällt. Die Waldfunktionen wie Schutz, Ökologie und Erholung bleiben erhalten. Wo immer möglich wurden im Waldbereich, die Trails auf bestehende Wegführungen bzw. Trampelpfade verlegt. Die MTB-Trails haben keine nachteiligen Folgen für die Walderhaltung und -bewirtschaftung. Die gewählten Linienführungen wurden in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Amt ausgearbeitet.

- Gewässer: Die Auswirkungen der MTB-Trails auf die Fliessgewässer werden weitgehend reduziert. Gewässerquerungen wurden über die Wahl einer geeigneten Linienführung weitgehend minimiert. Die verbleibenden Gewässerquerungen werden, wie an der Begehung vom 02.06.23 mit dem zuständigen Amt definiert, mittels Furten erfolgen, mit Ausnahme einer erforderlichen Brückenkonstruktion zur Überspannung eines Fliessgewässers unterhalb des Gebiets Horevorschess. Auf parallele Linienführung zu Fliessgewässern wird nach Möglichkeit verzichtet, um potenzielle Eingriffe in die Gewässerräume zu vermeiden. Ausnahme stellt ein Abschnitt dar, in welchem die Linienführung auf einer bestehender Wanderwegsubstanzen folgt (Umnutzung als MTB-Trail, ohne bauliche Massnahmen). Grundwasserschutzzonen werden durch die MTB-Trails nicht tangiert, mit Ausnahme eines kurzen Abschnittes des Horneggli-Trails 2, welcher innerhalb einer Grundwasserschutzzone S2 (Quelle Horneggli) zu liegen kommt: Die Linienführung wird nicht als MTB-Anlage, sondern als MTB-Überführungsstrecke (auf bestehendem Weg, ohne bauliche Massnahmen) festgelegt. Eine hydrologische Untersuchung durch eine ausgewiesen Fachperson sowie die Absprache mit dem zuständigen Amt (AWA) wurden durchgeführt. Nach Rücksprache mit dem AWA kam das AGR zum Schluss, dass der bestehende Güterweg als MTB-Überführungsstrecke genutzt werden kann bzw. eine rechtmässige Festlegung darstellt.
- Landwirtschaft: Für die Beanspruchung von Kulturland wurden die Standortgebundenheit und die optimale Nutzung bereits dargelegt. Die Bewirtschaftung wird stellenweise eingeschränkt. Die Fortführung der kulturlandschaftlichen bzw. landwirtschaftlichen Nutzung des Gebietes bleibt jedoch gewährleistet. Die Linienführungen wurden in Abstimmung mit den betroffenen Landeigentümern definiert.
- Wanderwege: Auf Wanderwegen ist es grundsätzlich nicht zweckmässig, MTB-Trails (Anlage mit baulichen Massnahmen) zu erstellen, da letztere ausschliesslich für die Mountainbike-Nutzung bestimmt sind. Bestehende Wanderwege sollen jedoch, sofern sie sich dafür eignen, im Sinne der Koexistenz mit Mountainbiken genutzt werden können, und zwar als MTB-Übergangsstrecken bzw. MTB-Routen. Die vorliegende Planung sieht vor, spezifische Wanderweg-Abschnitte als Verbindungen (MTB-Übergangsstrecken bzw. MTB-Routen) zwischen den MTB-Trails zu nutzen. Entsprechende Verbindungsabschnitte (Überführungs-, Zubringer- und Rückführungsstrecken) sowie Kreuzungspunkte auf Wanderwegen wurden auf Eignung für Koexistenz geprüft und mit den Berner Wanderwegen abgesprochen. Geeignete Koexistenz-Abschnitte werden explizit aus dem MTB-Trailnetz rausgenommen und als MTB-Übergangsstrecken auf Wanderwegen festgelegt (keine Anlagen). Diese sind auch von der Region mehrheitlich als MTB-Routen vorgesehen. Eine Doppelfestlegung als MTB-Übergangsstrecke (in der UeO) und MTB-Route (im regionalen Richtplan) ist grundsätzlich möglich und zweckmässig, da dieselbe Art des Mountainbikens bezweckt wird (Nutzung bestehender Wege im Misch- und Gegenverkehr, weitgehend ohne bauliche Massnahmen).

Ausnahmsweise werden Wanderwege und MTB-Trails (Anlagen) an dafür geeigneten Stellen parallel geführt, wobei eine kleinräumige Entflechtung vorgesehen ist (MTB-Anlage nicht auf, sondern neben dem Wanderweg mit separater Wegsubstanz). Eine sichere Koexistenz von Wandern und Mountainbiken wird somit situativ bzw. stellenweise mit der Optimierung der Linienführung (Abwägung von Alternativen, Entflechtung), dem Ausscheiden von MTB-Übergangsstrecken und Kreuzungspunkten sowie der Konzeption von geeigneten Massnahmen – u.a. Reduktion auf Schritttempo durch Einfahrtsbremsen sowie Signalisation von Kreuzungsstellen – gewährleistet (vgl. Anhang 3). Die definitiven Massnahmen werden im Baubewilligungsverfahren festgelegt.

Die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes, der Wanderwege sowie der landwirtschaftlichen Bewirtschaftung wurden bestmöglich berücksichtigt und in die Planung integriert. Die wertvollen Natur- und Landschaftselemente wurden bei der Streckennetzplanung miteinbezogen. Teilweise Beeinträchtigungen können nicht ausgeschlossen werden. Insgesamt überwiegt jedoch das touristische, wirtschaftliche und freizeitsportliche Interesse an den geplanten MTB-Trails.

Hinweis: Der Schwierigkeitsgrad (vgl. Masterplan: blaue, rote MTB-Trails) wie auch die exakte Lage und Breite der MTB-Trails und der damit verbundene bauliche Standard (Single-/Flowtrail, vgl. Masterplan) werden in der Überbauungsordnung nicht festgelegt; diese sind im nachgelagerten Baubewilligungsverfahren zu präzisieren.

Baubereich MTB-Kidstrails

Festlegungen

Die möglichen Linienführungen der "MTB-Kidstrails", welche ebenfalls als Mountainbike-Anlagen im Sinne der Arbeitshilfe "Mountainbike-Routen, Planung, Projektierung und Realisierung“ des Kantons Bern gelten, wie auch der dazu erforderlichen Förderbänder werden nur hinweisend dargestellt. Stattdessen wird ein Baubereich (K1) festgelegt, innerhalb welchem die Trails inklusive der dazugehörigen Förderbandanlagen angeordnet werden müssen. Vorgesehen sind max. zwei MTB-Trails sowie max. drei Förderbänder. Die exakte Lage der Trails und der Förderbandanlagen ist im Baubewilligungsverfahren unter Einbezug der Grundeigentümer und der zuständigen Fachstellen zu konkretisieren und bestimmen. Zum Zweck der Erstellung der MTB-Kidstrails sind moderate Terrainveränderungen in diesem Baubereich zulässig. Die Förderbandanlagen sollen ganzjährig fix installiert werden, damit diese auch im Winter für den Skilernpark genutzt werden können. Bei der Umsetzung der MTB-Kidstrails und der betriebsnotwendigen Förderbandanlagen ist darauf zu achten, dass diese mit der neuen Nutzung als Skischulübungsgelände abgestimmt sind. Die MTB-Kidstrails sind betreffend Fahrbahnbreite auf das betriebliche Minimum zu beschränken: diese beträgt max. 1.50 m, wobei grössere Breiten in Kurven gestattet sind, um die Sicherheit der Nutzenden (Kindern und Anfänger) zu gewährleisten. Die Baumasse der Förderbandanlagen (inkl. Einhausung) werden ebenfalls beschränkt und deren Materialisierung ist dezent zu wählen (keine blendenden Materialien oder grellen Farben, möglichst transparent), um eine schonende Einordnung in die Landschaft zu gewährleisten.

Interessenabwägung

Der Baubereich ist im Winter als Skilernpark und im Sommer für MTB-Kidstrails nutzbar. Die Breite der MTB-Kidstrails wird auf max. 1.50 m beschränkt, wobei grössere Breiten in Kurven ausnahmsweise gestattet sind. Die Gestaltung der MTB-Kidstrails hat möglichst naturnah zu erfolgen. Die baulichen Masse der Förderbandanlagen werden auf das betrieblich erforderliche Minimum beschränkt und entsprechen den üblichen Standartabmessungen der jeweiligen Anbieter. Aufgrund der topographischen und betrieblichen Anforderungen für die geplante Ganzjahresnutzung sind zwei bis drei fix installierte Förderbandanlagen notwendig. Die maximal zulässige Steigung eines Förderbands sollte, in Anbetracht der Nutzergruppen (Kinder und Anfänger) aus sicherheitstechnischen Gründen nicht viel mehr als 20 % betragen. Aus diesem Grund sind mehrere Förderbänder erforderlich, um auf die topographischen Gegebenheiten reagieren zu können. Eine allfällige Einhausung der Förderbänder ist erforderlich, um diese von Schneeverfrachtungen zu schützen (Doppelnutzung der Förderbänder im Winter: s. Kap. 4.3.4). Dadurch kann gleichzeitig der betriebliche Aufwand, insbesondere der Einsatz von Schneefräsen reduziert werden. Nebst einem minimierten Unterhalt wird mit einer Einhausung auch die Langlebigkeit der Anlage deutlich erhöht, der Gästekomfort gesteigert (witterungsgeschützt) und der Gästelärm in der Umgebung reduziert. Die Einordnung in die Landschaft erfolgt über eine dezente Materialisierung: vorgesehen ist eine transparente Verglasung aus Polycarbonat mit Vogelschutzfolien. Damit können die Auswirkungen auf die Landschaft wie auch auf die Vogelwelt geringgehalten werden. Der Einsatz von mehreren, kürzeren Förderbändern sorgt dafür, dass die Anlage einerseits durchlässiger für Tiere ist und weniger ein Hindernis darstellt. Andererseits können dadurch weiterhin Sichtbezüge zum umliegenden Landschaftsbild gewahrt werden, wodurch die Anlage für den Betrachter als insgesamt "leichter" wahrgenommen wird.

Die Betriebszeiten der MTB-Kidstrails werden auf die Tageszeiten beschränkt bzw. abgestimmt auf die Betriebszeiten der Seilbahnen festgelegt. Bei einem dauerhaften Einstellen des Betriebs sind die entsprechenden Bauten und Anlagen zurückzubauen und die Flächen zu rekultivieren. Dadurch werden die Auswirkungen auf die Naturlandschaft auf einen kleinstmöglichen Bereich beschränkt. Die Förderbandanlagen können sowohl von jungen Wintersportlern als auch von Mountainbikern genutzt werden. Der Skilernpark ist angesichts des Klimawandels auf einen Standort in der Höhe mit der Möglichkeit zur Beschneiung angewiesen. Das Gefälle des Geländes eignet sich ideal für erste Versuche auf dem Bike oder Wintersportgerät. Schutzinventare oder Waldflächen sind von den Anlagen nicht betroffen. Bezüglich der Förderbandanlagen ist zu betonen, dass bei temporären Förderbändern der Landschaden durch das jeweilige Auf- und Abbauen grösser ist, als wenn diese fix verbaut werden. Die Anlagen kommen in einem Bereich zu stehen, der durch die intensive touristische Nutzung bereits vorbelastet ist.

4.3.5 Gewässerräume

In der Gemeinde Saanen wird zurzeit durch ein Drittbüro die gemeindeweite Ausscheidung der Gewässerräume gemäss der bundesrechtlichen Gewässerschutzverordnung

erarbeitet. Aufgrund der im UeO-Perimeter vorzufindenden Gewässer ist eine Abstimmung mit den Seilbahnanlagen (insb. Die Seilbahnstützen) und den MTB-Trails unerlässlich. Innerhalb des Gewässerraumes sind grundsätzlich keine Bauten und Anlagen zulässig. Ausnahmen sind bei einer Standortgebundenheit und einem öffentlichen Interesse möglich (z.B. unbefestigte, öffentliche Wanderwege oder Fliessgewässerquerungen). Aufgrund der Abhängigkeiten werden die Gewässerräume innerhalb des UeO-Perimeters bereits im Rahmen der UeO-Anpassung festgelegt. Dabei werden auch Gewässer im Wald und Sömmerungsgebiet erfasst, obwohl in diesen Gebieten nach Bundesrecht unter bestimmten Voraussetzungen auf eine Festlegung verzichtet werden kann. Durch die Festsetzung innerhalb der UeO wird Rechtssicherheit geschaffen, die benötigt wird, um anschliessend das Plangenehmigungsverfahren für die Seilbahnen und das Baubewilligungsverfahren für die MTB-Trails und weitere Bauten und Anlagen weiterzuverfolgen. Die Gewässerräume ausserhalb des UeO-Perimeters werden formell und terminlich unabhängig von der vorliegenden UeO-Anpassung durch ein Drittbüro erarbeitet.

4.3.6 Änderungen in separatem Verfahren

Das Vorhaben "Speichersee Hornberg" ist – wie in Kapitel 1.3 bereits dargelegt – nicht Bestandteil der vorliegenden UeO Änderung ("Seilbahnen und MTB-Trails") und wird in einer separaten UeO Änderung ("Speichersee Hornberg") im koordinierten Verfahren genehmigt. Im Hinblick auf die Planbeständigkeit wird hier explizit darauf hingewiesen, dass diese nur für die Genehmigungsinhalte in den entsprechenden Änderungsperimeter gilt. Somit sind spätere Änderungen über die von der Genehmigung ausgenommenen Inhalte respektive Perimeter möglich, unabhängig von der letzten Planänderung. Die folgenden Perimeter werden im UeP hinweisend dargestellt:

Perimeter Speichersee Hornberg: Das ganze Gebiet wird von der Genehmigung des vorliegenden UeO Änderungsverfahrens ausgenommen. Alle neuen Planungsinhalte werden im separaten Änderungsverfahren genehmigt.

Perimeter Speichersee Leitung: Das Gebiet wird im vorliegenden UeO Änderungsverfahren von der Genehmigung ausgenommen, ausschliesslich der Gewässerräume. Wie in Kapitel 2.1 dargelegt, überschneiden sich die beiden UeO Änderungen räumlich in Bezug auf die Gewässerräume und die im Rahmen des Bauprojekts Speichersee Hornberg vorgesehene Leitung Grundablass/Notüberlauf. Deshalb wird in diesem Perimeter eine inhaltliche Unterscheidung vorgenommen: Die Gewässerräume werden in der vorliegenden UeO Änderung festgelegt und genehmigt, die Leitung für den Grundablass/Notüberlauf des Speichersees in der separaten UeO Änderung.

5 Änderung der Zonenpläne und des Baureglements

Im folgenden Kapitel werden die Änderungen der Zonenpläne und des Baureglements erläutert, welche durch die Vorhaben des Kapitels 3 erforderlich werden.

5.1 Zonenplan Nr. 2, Änderung "Talstation / Parkhaus Schönried"

5.1.1 Ausgangslage

Gemäss Kapitel 3.4 ist eine geringfügige Verschiebung der Talstation erforderlich, um die engen Platzverhältnisse bei der heutigen Talstation zu beheben bzw. neue Möglichkeiten für eine saubere Ankunft- und Wendeplatzsituation zu schaffen. Das angrenzende Parkhaus und die Wohnungen für Betriebsangestellte der Seilbahnunternehmung bedingen ausserdem eine Einzonung.

5.1.2 Festlegungen

Der Ersatzneu- und Erweiterungsbau der bestehenden Talstation Schönried wird in der Nutzungsplanung der Zone für öffentliche Nutzungen (ZöN) nach Art. 77 BauG zugewiesen. Im Gegensatz zum Seilbahnkorridor ist die Talstation nicht Bestandteil der Überbauungsordnung Nr. 88 "Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried", was der kantonalen Praxis entspricht (vgl. Arbeitshilfe "Touristische Nutzungen in der Nutzungsplanung"). Aufgrund dem erhöhten Flächenbedarf der geplanten Erweiterung der Talstation sind im Zonenplan Nr. 2 6'602 m^2 aus der Landwirtschaftszone in die entsprechende Zone für öffentliche Nutzungen (ZöN) A57 einzuzonen und 445 m^2 von der

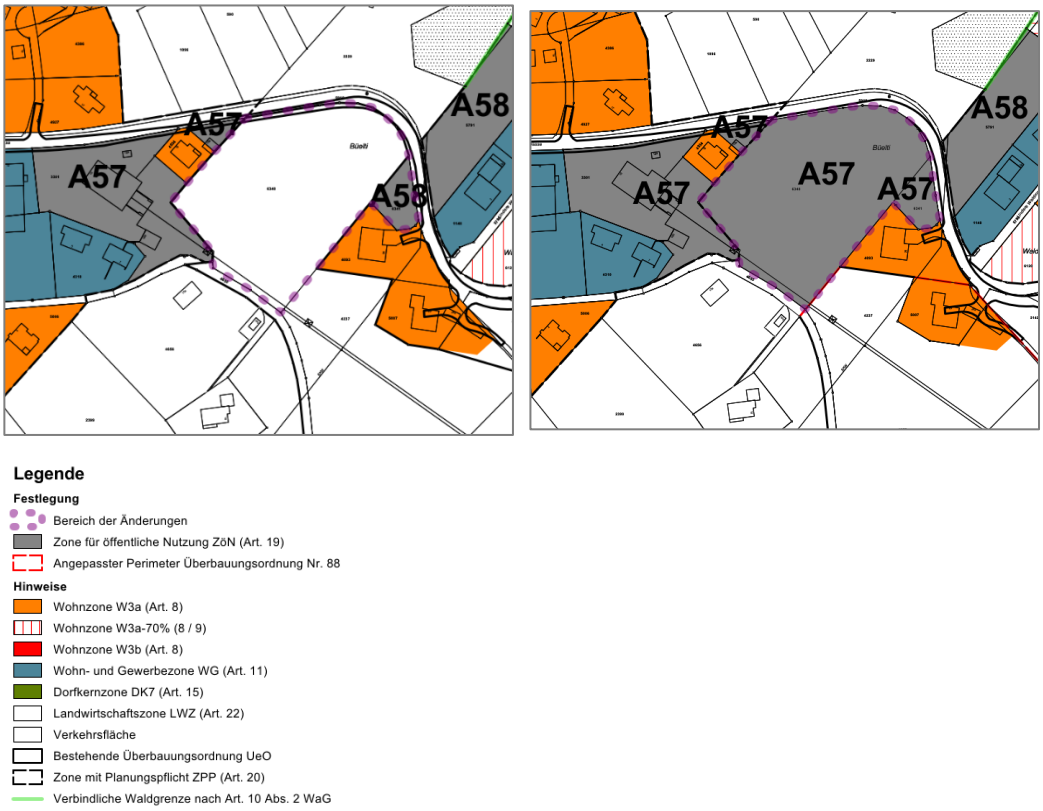


Abbildung 19: Zonenplanänderung (links: bisher; rechts: neu)

ZöN A58 in die ZöN A57 umzuzonen. Die Parzellen 3301, 4933, 6340 und 6341 dienen dem Zweck der Talstation (inkl. Nebenanlagen, Erschliessung und Wendeplatz). Wie die Machbarkeitsstudien zeigen, ist die Fläche der Parzellen erforderlich, um eine zweckmässige, angemessene Erschliessung sicherzustellen. Die Umzonung der Parzelle Nr. 6341 von der ZöN A57 in die ZöN A58 dient der Schaffung einer grösseren Flexibliät für die künftige Erschliessung der neuen Talstation bzw. des vorgesehenen Parkhauses (z.B. als Ausfahrt vom Parkhaus, vgl. Abbildung 20). Der ursprünglich der ZöN A58 zugesicherte, aber bisher nie realisierte Spielplatz (vorgesehen auf Parzelle der Nr. 6341) soll künftig auf dem Areal der Talstation zulässig sein, weshalb dieser Zweck neu der ZöN A57 zugeordnet wird. Die ZöN A58 wird folglich nur noch als Parkplatz und in Ausnahmesituationen als Holzlagerplatz genutzt, weshalb die Reduktion ihrer Fläche zugunsten der Parkhauserschliessung ihren Verwendungszweck nicht beeinträchtigt. Da die Nutzung als Holzlagerplatz nur in Ausnahmesituation zum Zuge kommt und die ZöN A58 genügend gross bleibt, verträgt sich dieser Verwendungszweck mit der Parkierung an stark besuchten Tagen. Der Zweck der ZöN A58 ist somit auch ohne die umgezonte Parzelle 6341 weiterhin gewährleistet. Die ZöN A58 wird nachwievor benötigt aufgrund der Kapazitätsbeschränkung des Parkhauses (vgl. Parkierungsnachweis in Kap. 5.1.5). Die für die Erweiterung der ZöN A57 neu einzuzonende Parzelle 6340 ist heute im Privatbesitz. Eine Absichtserklärung für den Verkauf an die BDG wurde bereits unterzeichnet. Die übrigen Parzellen gehören bereits der BDG.

Die Vorschriften der ZöN A57 wurden überarbeitet und ermöglichen vorrangig folgende Nutzungsvorhaben des Seilbahnunternehmens (BDG):

- Talstation mit betrieblich und technisch notwendigen Anlagen/Räume: Seilbahnanlage, Kommandoraum, Fahrzeughalle und Abstellgleis, Erschliessungsräume, Kassen (Ticketschalter und -automaten) und Wartebereiche, Garderobe, Toiletten, Trocknungsraum, Aufenthaltsraum/Küche für Mitarbeitende, Geräteraum, Raum für Warenumschlag, Lagerraum für Betriebszwecke, Schlittendepot, Betriebsbüros, Tankstelle, Ambulanz SOS (rechtliche Sicherung mittels PGV)
- Parkhaus mit Parkfelder für Motorwagen (rechtliche Sicherung mittels PGV)
- Wohnungen für Betriebsangestellte der Seilbahnunternehmung
- Touristische Nebennutzungen (Gästenutzungen): Geschäfte/Shops, Langlaufzentrum und Skidepot (Garderoben, Duschen, Schliessfächer, Wachsraum), Sportartikelvermietung (Ski, Bike etc.), Lagerraum Langlauf/Bike, Werkstätten, Ladestationen, Waschanlagen, Toiletten/Sanitärräume, Skischule (inkl. Schalter, Lagerraum und Sammelplatz), Büros und Lager für sommer- und wintertouristische Nutzungen
- Ankunfts- und Wendeplatz: Kurzzeitparkierung, Wendemanöver, Sicherstellung direkte Zufahrt Parkhaus aus nordwestlicher Richtung von der Waldmattenstrasse, keine Gebäude (rechtliche Sicherung mittels PGV)

Hinweis: Das folgende Nutzungsschema in Abbildung 20 und 21 sowie die folgenden Visualisierungen in Abbildung 22 und 23 sind aufgrund einer ersten

Machbarkeitsstudie entstanden und stellen eine beispielhafte Überbauung dar. Die Studien wurden in der Zwischenzeit weiterentwickelt. Der städtebauliche und architektonische Ansatz wurde im qualitätssichernden Verfahren (Studienauftrag nach SIA 143, abgeschlossen im Februar 2024) überarbeitet und präzisiert.

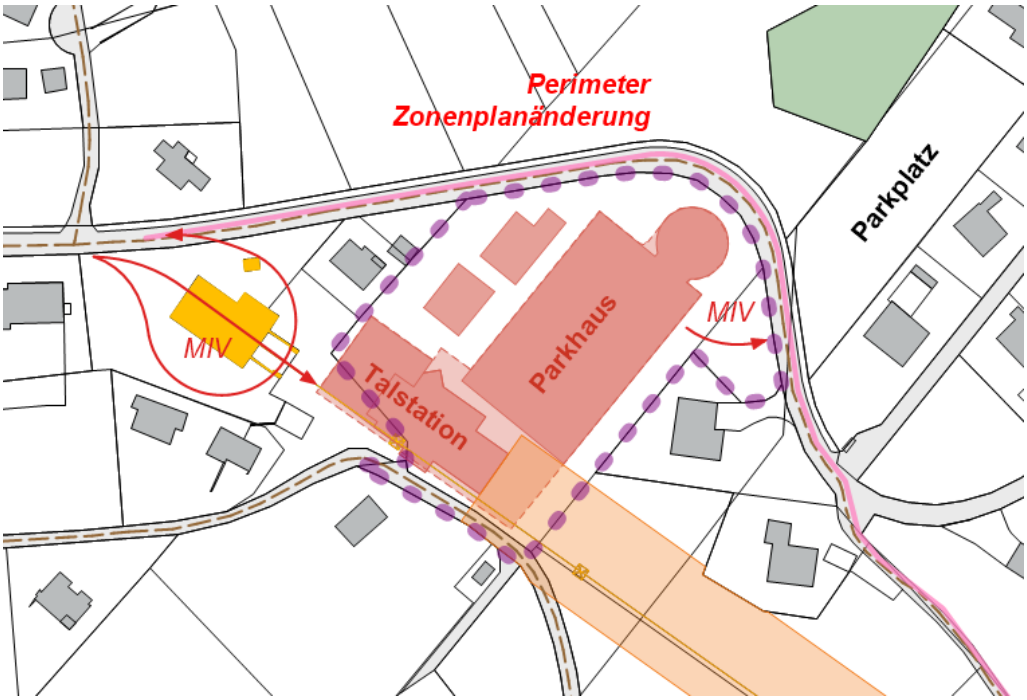


Abbildung 20: Beispielhaftes Nutzungsschema Zonenplanänderung Schönried (rot: Bauten und Anlagen projektiert; orange: Seilbahnkorridor projektiert; gelb: aufgehoben; braun gestrichelt: Wanderwege; rosa: MTB-Rückführungsstrecke), (Quelle: auf Grundlage der AV-Daten); Hinweis: Das Nutzungsschema wurde inzwischen durch das Siegerprojekt aus dem Studienauftrag konkretisiert (vgl. Abb. 18).

5.1.3 Verfahren und Vorschriften

Die Talstation mit den betrieblich und technisch notwendigen Anlagen wird zusammen mit dem Parkhaus und den weiteren Erschliessungsanlagen (Ankunfts- und Wendeplatz) im Plangenehmigungsverfahren der Seilbahn bewilligt, da sie einen nicht trennbaren, funktionalen Zusammenhang aufweisen. Sie dienen überwiegend dem Bahnbetrieb der Seilbahnen und sind somit keine Nebenanlagen gemäss Art. 10 SebG. Die neuen Gästenutzungen (Skischule, Vermietung Sportartikel etc.) und Wohnnutzungen für Betriebsangestellte der Seilbahnunternehmung stehen ebenfalls in einem engen sachlichen und räumlichen Zusammenhang mit dem Seilbahnbetrieb (vgl. Kapitel 5.1.4). Das Resultat des inzwischen abgeschlossenen qualitätssichernden Verfahrens (Studienauftrag nach SIA 143) hat aufgezeigt, dass eine funktionale und räumliche Trennung weder sinnvoll noch möglich ist. Dies wurde vom AGR bestätigt (vgl. Email vom 04.07.2024): In Absprache mit dem BAV wurde vereinbart, dass es sich um *eine* Anlage (Gebäudekomplex) handelt und dass die neuen Gäste- bzw. Nebennutzungen wie auch die Wohnnutzung für die Betriebsangestellten im Rahmen des PGV zu

bewilligen sind. Die ZöN Bestimmungen sind darauf ausgelegt, dass die Wohnnutzungen für Betriebsangestellte der Seilbahnunternehmung dem PGV unterliegen.

Auf eine Festlegung der Baumasse innerhalb der ZöN wird verzichtet, da dies der seilbahnrechtlichen Beurteilung (im PGV) unterliegt. Das Mass der Nutzung und die Gestaltungsgrundsätze werden im PGV festgelegt und von der entsprechenden Bewilligungsbehörde abschliessend beurteilt und bewilligt.

Der im diskursiven Verfahren durchgeführte Studienauftrag hat massgeblich dazu beigetragen die einzelnen Vorhaben bei der Talstation Schönried zu konkretisieren, optimal aufeinander abzustimmen und in einem architektonisch stimmigen Konzept zu vereinen. Das aus dem Studienauftrag hervorgetretene Siegerprojekt (vgl. Abbildung 21ff) ist dabei richtungsweisend für die Weiterentwicklung zum Bauprojekt, welches im PGV zu erwarten ist.

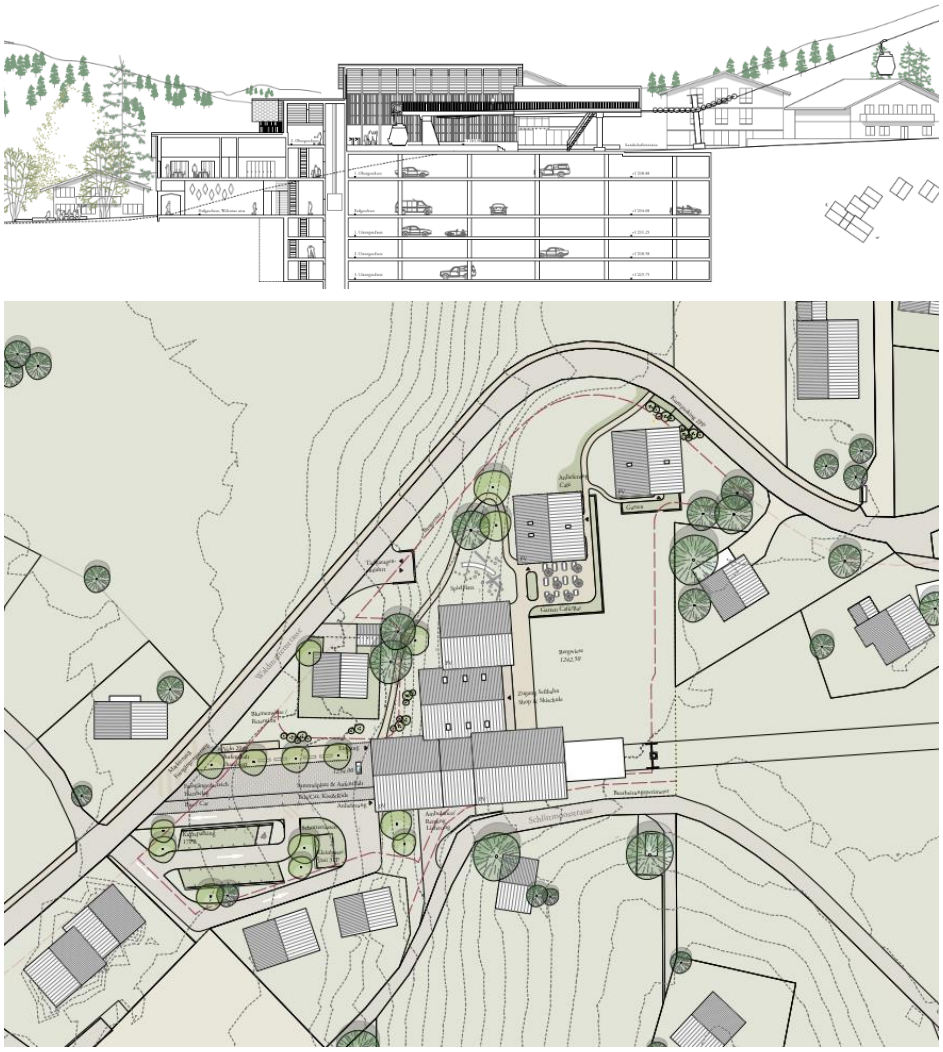


Abbildung 21: Situationsplan und Längsschnitt des Siegerprojekts aus Studienauftrag (Quelle: RBCH Architectes)

Das Siegerprojekt des Studienauftrags stellt sicher, dass auf dem gesamten Areal ein einheitliches Erscheinungsbild mit einer sorgfältigen architektonischen Gestaltung umgesetzt wird (vgl. Visualisierungen gemäss Abbildung 22). Da die Sicherstellung der entsprechenden architektonischen Qualität durch die Bau- und Planungskommission bestätigt wurde, kann in Abweichung zu Art. 44 BauR der Gebäudeabstand mittels privatrechtlicher Vereinbarung über das Näherbaurecht unterschritten werden.



Abbildung 22: Visualisierung Talstation des Siegerprojekt aus Studienauftrag (Quelle: RBCH Architectes)

5.1.4 Interessenabwägung

Der Bedarf für eine neue Talstation ergibt sich aus der zwingend und dringlich erforderlichen Kompletterneuerung der bestehenden Bahn (aus dem Jahr 1984). Die Zukunft des Wintertourismus in diesem zentralen Skigebiet hängt im Wesentlichen davon ab. Die massvolle Erhöhung der Beförderungskapazität trägt dazu bei, die Effizienz des Transportsystems zu verbessern und die Wartezeiten zu reduzieren. Die Modernisierung der Anlage erlaubt es, der Förderung des Sommertourismus (Beförderung von Mountainbikes), den beträchtlich gestiegenen Anforderungen der Gäste (hoher Komfort, mehr Sportgeräte/Material, erhöhter Platzbedarf) wie auch den Anforderungen der Mitarbeitenden (qualitätsvolle Mitarbeiterräume, Unterkünfte und Verpflegung) gerecht zu werden.

Aufgrund der ungenügenden Parkplatzsituation bei der heutigen Talstation ist eine Verbesserung des Parkplatzangebots im näheren Umkreis erforderlich, insbesondere in der Wintersaison sind zu wenige offizielle Parkmöglichkeiten vorhanden, dies führt zu grossem Suchverkehr und zu häufigem Wild- bzw. Fremdparkieren. Das vorgesehene Parkhaus ermöglicht eine deutliche Verbesserung dieser unbefriedigenden Situation, indem die Parkplatzkapazitäten mit einem öffentlich-rechtlich Parkplatzangebot gesichert werden. Die zusätzliche, temporäre Miete von rechtlich ungesichertem und ungeeignetem Landwirtschaftsland fällt damit weg und das Parkieren auf Flachmooren wird gänzlich unterbunden. Ein Parkhaus ist die flächensparendste Variante, wenn es um die Neuerstellung bzw. Neuanordnung von Parkplätzen geht (gegenüber oberirdischen Aussenparkplätzen). Damit wird dem raumplanerischen Grundsatz der haushälterischen Bodennutzung nachgekommen.

Ein Ankunfts- und Wendeplatz ist notwendig aufgrund der engen heutigen Platzverhältnisse: Diese erlauben kaum Möglichkeiten für Wendemanöver und temporäres Abladen (z.B. für Hotelbusse, Cars etc.), womit eine Rückstaugefahr auf der ganzen Strasse besteht. Der vorgesehene Platz soll ein sauberes Wenden und kontrolliertes Auf-/Abladen von Fahrzeugen und Bussen ermöglichen.

Bezüglich den geplanten Wohnungen für Betriebsangestellte der Seilbahnunternehmung (BDG) ist die Situation heute ungenügend: Die für den Betrieb der Seilbahnen und des Skigebiets unerlässlichen Mitarbeitenden finden heute kaum noch bezahlbaren Wohnraum in zumutbarer Pendeldistanz. Die Destintation steht diesbezüglich unter grossem Konkurrenzkampf: das Angebot von qualitativem Wohnraum für Mitarbeitende ist im Einstellungsprozess mittlerweile wichtiger als das Salär oder die Arbeitszeiten. Ein erfolgreiches Rekrutieren von Fachkräften ist – in Zeiten des Fachkräftemangels – nur mit einem attraktiven Gesamtangebot möglich. Bei Notfällen und Engpässen im Bahnbetreib sind lange Anreisezeiten der Mitarbeitenden ausserdem ein nicht zuvernachlässigender Missstand. Die BDG plant deshalb Wohnungen für Betriebsangestellte im Umfang von ca. 8 Einzelstudios (für 1 Person), 8 Doppelstudios (für 2 Personen) sowie 4 Dreizimmerwohnungen (für Wohngemeinschaften von 3-4 Personen) bei der Talstation Schönried zu integrieren, um insgesamt 36 Wohneinheiten (Betriebsangestellte) unterbringen zu können. Im Vergleich dazu stehen bei der Eggli-Bahn heute 6 Einzelstudios und 9 Doppelstudios bei der Talstation sowie 8 Einzelstudios bei der Bergstation (Restaurant) zur

Verfügung, womit insgesamt 32 Wohneinheiten (Betriebsangestellte) beherbergt werden können. Das Horneggli/Hornberg-Skigebiet ist jedoch im Vergleich zum Eggli-Skigebiet viel grösser und weist mehr Beschäftigungsanlagen sowie mehr Restaurants auf[8], womit mehr Betriebsangestellte erforderlich sind. Die beiden anderen Einstiegsportale in das vorgenannte Skigebiet sind – nebst der Talsation Schönried – die Talstationen Zweisimmen und Saanenmöser. Dort sind jedoch heute keine Wohnungen für Betriebsangestellte der BDG vorhanden. Der Bedarf für die Wohnungen für Betriebsangestellte der Seilbahnunternehmung in obenerwähntem Umfang in Nähe des entsprechenden Skigebiets ist somit gegeben.

Die bei der Talsation vorgesehenen touristische Nebennutzungen bzw. Gästenutzungen ergeben sich aus der steigenden Nachfrage nach Freizeitaktivitäten (Bevölkerungszunahmen, Zunahme der Touristen, Dichtestress, mehr Teilzeitarbeit, mehr fitte Pensionäre etc.) sowie den gestiegenen Anforderungen des Tourismus bzw. des Gastes an die Destination. Die Erwartungshaltung, dass alles (Billette, Verleih, Shops, Skischule, Garderoben etc.) am selben Ort verfügbar ist, ist inzwischen sehr hoch und zum neuen Standard geworden. Die sogenannte "Convenience", welche für eine bequeme, unkomplizierte Dienstleistung von hoher Qualität und Kundenorientierung steht, ist für die Wettbewerbsfähigkeit der Destination Gstaad von grosser Bedeutung. Eine verstärkte Neuausrichtung auf den Sommertourismus bedingt ausserdem einen zusätzlichen Flächenbedarf für Bike-Verleih, Putz-/Waschräume, Werkstätten, Ladestationen, Garderoben und dergleichen. Mit der Modernisierung sind ausserdem neue, zusätzliche Sportarten aufgekommen und der Bedarf für Sportmaterialvermietung gestiegen (z.B. Langlauf, Schneeschuhwandern etc.). Die vorgesehenen Gästenutzungen ermöglichen ein angemessenes Angebot für eine zeitgemässe Gestaltung der Freizeit bzw. der touristischen Aktivitäten (Angebotsdiversifizierung), welches heute lokal kaum vorhanden ist. Die Gästenutzungen stehen mit dem Seilbahnbetrieb in einem funktionalen und räumlichen Zusammenhang. Es handelt sich dabei um betriebsnahe Shops und Einrichtungen, welche den Betrieb funktional unterstützen und ergänzen.

Öffentliches Interesse

Die geplanten Seilbahnanlagen wie auch die neuen Erschliessungsanlagen (Parkhaus, Ankunfs- und Wendeplatz) der Talstation Schönried dienen dem Erhalt sowie der Förderung dieses regional bedeutsamen Tourismusgebiets und liegen im öffentlichen Interesse der Bevölkerung, der Gemeinde und der Region. Die bei der Talstation vorgesehenen Gästenutzungen wie auch die Wohnnutzung für Betriebsangestellte sind von untergeordneter Bedeutung (geringer Flächenverbrauch, geringes zusätzliches Verkehrsaufkommen etc.)[9], sorgen jedoch als funktionale Ergänzungen für ein attraktives Angebot für Gäste und Einheimische (Freizeitgestaltung) sowie Mitarbeitende (Arbeitsplatz). Sie dienen der touristischen

[8] Horneggli/Hornberg-Skigebiet: 1 Gondelbahn, 2 Sesselbahnen, 1 Skilift und 4 Restaurants. Eggli-Skigebiet: 1 Gondelbahn und 1 Restaurants.

[9] Im Vergleich zur Seilbahnnutzung (Tagesgäste) und den damit verbundenen Erschliessungsanalgen (Parkhaus, Ankunfts- und Wendeplatz).

Attraktivität, der Gewährleistung der Wettbewerbsfähigkeit der Bergbahnen, der Wertschöpfung vor Ort sowie der langfristigen Sicherung der Position der Destination Gstaad im regionalen, nationalen und internationalen Standortwettbewerb. Damit liegen auch sie im öffentlichen Interesse der Gemeinde und der Region.

Beanspruchung Kulturland

Bei den 6'602 m^2 einzuzonender Landwirtschaftszone handelt es sich vollumfänglich um Kulturland. Da es den Umfang von 300 m^2 Kulturland übersteigt, kommen die herabgesetzten Anforderungen einer geringen Beanspruchung gemäss Art. 11b Abs. 2 und 3 BauV nicht zum Tragen. Somit gilt Art. 8a Abs. 1 und 2 BauG. Der besagt, dass landwirtschaftliche Nutzflächen nur eingezont oder für andere bodenverändernde Nutzungen beansprucht werden darf, sofern:

a) der damit verfolgte Zweck ohne die Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann (Nachweis Standortgebundenheit) und
b) durch eine kompakte Anordnung des Siedlungsgebiets, eine flächensparende Anordnung von Bauten und Anlagen in hoher Qualität, eine besonders hohe Nutzungsdichte sowie eine dem Raumtyp entsprechende, gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sichergestellt ist, dass die beanspruchten Flächen nach dem Stand der Erkenntnisse optimal genutzt werden (Nachweis Optimale Nutzung).

Standortgebundenheit

Im Erläuterungsbericht zum Masterplan wurden mehrere Standorte evaluiert und mittels einer qualifizierten Interessensabwägung beurteilt (vgl. Kap. 4.2.2). Der nun vorliegende Standort der Talstation hat sich insbesondere aufgrund folgender Punkte als Bester herauskristallisiert:

- Seilbahnkorridor bleibt nahe an bestehender Linienführung: Eine Verlegung des heutigen Seilbahnkorridors würde voraussichtlich zu einer neuen Schneise im Wald (Rodungen, u.a. auch Schutzwald) sowie zu grösseren Beeinträchtigungen von Flachmooren von nationaler Bedeutung führen. Mit dem weitgehenden Erhalt des bestehenden Korridors wird der bestmöglichen Schonung von Wald und Flachmooren Rechnung getragen. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft können minimiert werden (vgl. Masterplan-Bericht: Kap. 4.1.5, Variantenabwägung Seilbahnen).
- Nähe zu ÖV-Haltestellen (bestmögliche Anbindung Bahnhof) und übergeordnetem Strassennetz (keine neuen Strassenanbindungen erforderlich)
- Anbindung an bestehendes Skipistennetz und Infrastrukturen (Beschneiungsleitungen, Strom, Wasser etc.)

Alternative Varianten wurden geprüft und aufgrund der Auswirkungen auf Natur und Landschaft (v.a. Wald und Flachmoore von nationaler Bedeutung) sowie der schlechteren Verkehrsanbindung (insbesondere ÖV) verworfen (vgl. Masterplanbericht, Kap. 4.2.2).

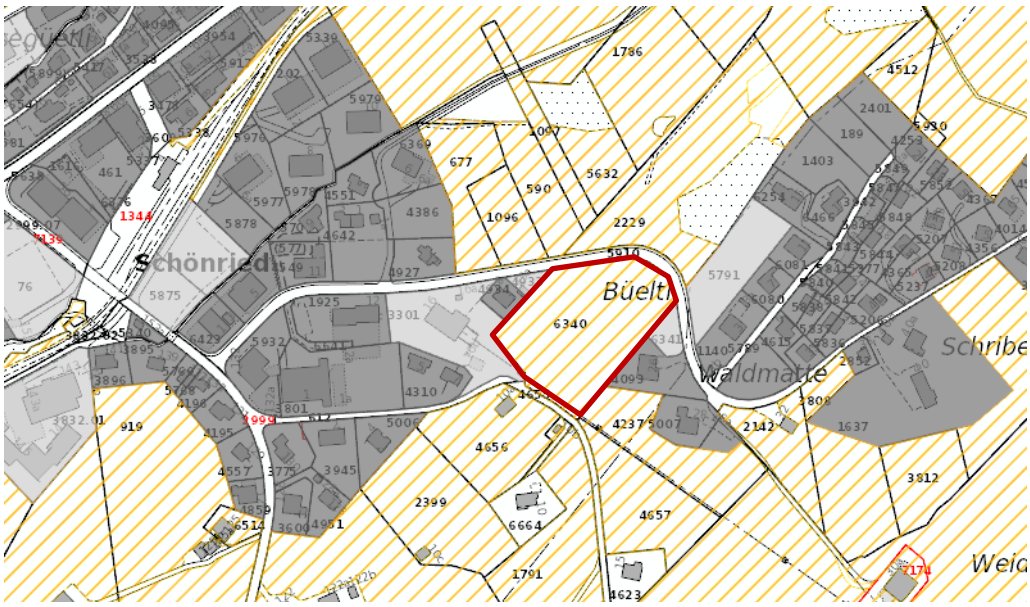


Abbildung 24: Einzonung (rot) von 6'601 m^2 Kulturland (Schraffur gelb)
(Quelle: auf Grundlage von map.apps.be.ch)

Die Standortwahl des Parkhauses ergibt sich aus der funktionalen Anbindung an die Talstation: das Parkhaus muss in direkter Nähe (ca. 200 Meter) zur Talstation liegen, da die Gäste nicht bereit sind weitere Weg zurückzulegen, insbesondere im Winter (Wintergäste in Vollmontur, mit schweren Skischuhen und Sportgeräten). "Convenience", also der hohe Komfort der Anreise, ist auch hier eine entscheidende Anforderung der Gäste, welche die Destination anzubieten hat, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Auch die heutigen, saisonal zugemieteten (rechtlich nicht gesicherten) Parkplätze befinden sich in unmittelbarer Nähe zur Talstation. Aufgrund des hohen Platzbedarfs sind geeignete Flächen bzw. mögliche Alternativstandorte in diesem Umkreis nicht vorhanden. Die Parzelle Nr. 6340 bietet sich idealerweise an, da diese direkt neben der heutigen Talstation (ZÖN A57) liegt und eine Lücke im Siedlungsgebiet darstellt (angrenzend an: Bauzone ca. 50%, Strasse ca. 41%, Landwirtschaftszone ca. 9%). Auch die Anbindung an das ÖV-Netz (Bahnhof Schönried) wie auch an das übergeordnete Strassennetz (Hauptstrasse) ist mit diesem Standort gegeben. Mit der Kombination von Talstation und Parkhaus an einem Ort (Parzelle 6340), können wichtige Synergien genutzt werden. Damit entsteht eine räumliche Konzentration, welche sowohl ökologisch wie auch wirtschaftlich sinnvoll ist. Damit wird den Planungsgrundsätzen der Trennung von Bau- und Nichtbaugebiet wie auch dem haushälterischen Umgang mit dem Boden nachgekommen (gemäss Art. 1. Abs. 1 RPG).

Die Standortwahl des Ankunfts- und Wendeplatzes ergibt sich ebenfalls aus der Anbindung an die Talstation sowie der Anbindung an das Parkhaus: Dieser muss in direkter Nähe zur Talstation und zum Parkhaus liegen (max. 100 Meter entfernt), um eine angemessene Ankunftssituation für Gäste respektive betriebsrelevante Wendemöglichkeiten für den motorisierten Verkehr zu ermöglichen. Die Anbindung an das übergeordnete Strassennetz ist ausserdem via Waldmatten- und Grubenstrasse sichergestellt. In Bezug auf den Platzbedarf des Ankunfts- und Wendeplatzes gilt dasselbe wir für das Parkhaus: geeignete Flächen in angemessener Distanz sind nicht vorhanden. Somit entsteht auch hier eine räumliche Konzentration, welche sowohl ökologisch wie auch wirtschaftlich sinnvoll ist.

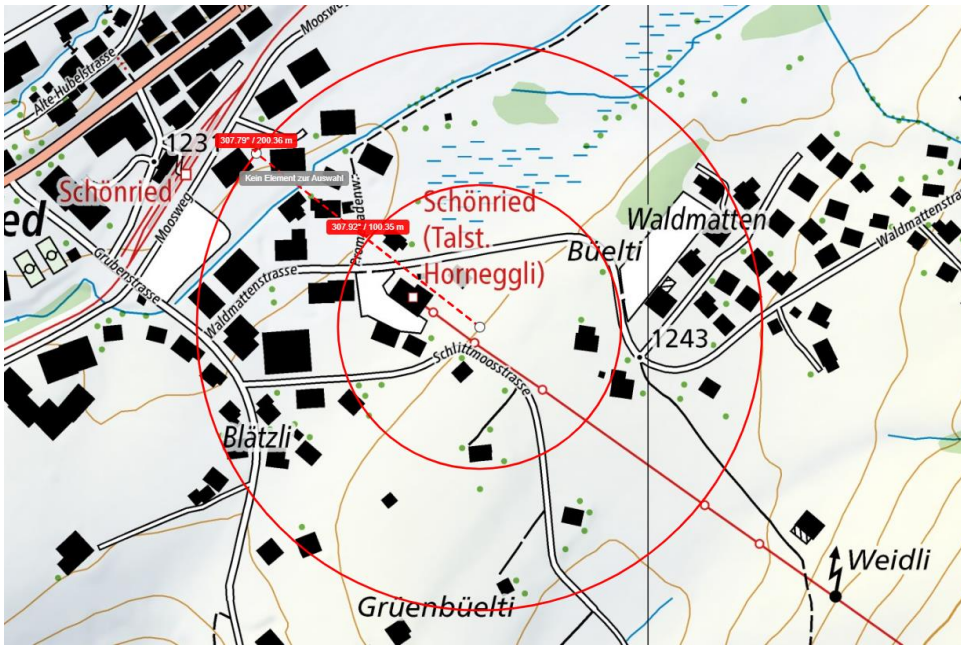


Abbildung 25: Standortwahl Parkhaus und Ankunfts- und Wendeplatz im Umkreis von max. 200 m bzw. 100 m (Quelle: auf Grundlage von map.geo.admin.chmap.apps.be.ch)

Die Wohnungen der Betriebsangestellten in direkter Nähe zur Talstation (Parzelle Nr. 6340) anzugliedern, stellt für die BDG die einzig valable Möglichkeit dar, ihren Mitarbeitern kostengünstige Wohnungen anzubieten. Wohnland andernorts ist zu kostspielig respektive für die BDG nicht tragbar (die BDG vermietet ihre Wohnungen kostendeckend). Das zeitweilige Zumieten von Hotelzimmern und Ferienwohnungen für Betriebsangestellt stellt heute in der Praxis eine unbefriedigende provisorische Zwischenlösung dar, welche dem Tourismus grundsätzlich schadet (weniger zahlende Gäste) und keine Planungssicherheit bezüglich der Beherbergung von Mitarbeitern gewährleistet. Die Standortwahl bei der Talstation ist betrieblich zweckmässig respektive von Vorteil. Die Bereitstellung von Wohnraum in Nähe des Arbeitsortes reduziert die Arbeitswege bzw. den Verkehr (weniger An-/Abreiseverkehr, weniger Luft- und Lärmemissionen) und verbessert die Arbeits- und Lebensqualität der Mitarbeiter (weniger Zeitverlust für Pendeln). Die vorgesehen Wohnungen für Betriebsangestellte der Seilbahnunternehmung stellen eine funktionale, betriebsrelevante Ergänzung (untergeordnete Nebennutzung) zur Talstation dar und führen zu Synergieeffekten. Durch

das Konzentrationsprinzip können Landressourcen geschont werden. Dieser Ansatz wurde auch bei anderen Talstationen in der Gemeinde Saanen (z.B. Talstation Eggli) im Rahmen einer ZÖN erfolgreich umgesetzt.

Die geplanten touristischen Nebennutzungen bzw. Gästenutzungen sind den lokalen Bedürfnissen angepasst und für den Betrieb der Bergbahnen bzw. den Winter- und Sommertourismus – und somit für die regionale Wertschöpfung – äusserst relevant. Die vorgesehenen Gästenutzungen fehlen heute entweder komplett oder sind für die Gäste nicht angemessen erreichbar (Gehwege von max. 200 m Distanz zumutbar). Die Standortwahl der Gästenutzungen in Nähe zur Talstation ist erforderlich, um wesentliche funktionale Synergien sinnvoll zu nutzen und den Flächenbedarf zu minimieren. Das Konzentrationsprinzip trägt auch hier zur Schonung von Landressourcen wie auch zur Reduktion von Verkehr und Emissionen (aufgrund der kurzen Wege) bei.

Abschliessend lässt sich festhalten, dass der mit den oben dargelegten Nutzungen verfolgte Zweck ohne die Beanspruchung von landwirtschaftlichen Nutzflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann. Das Vorhaben ist auf den dargelegten Standort (s. Abbildung 25) angewiesen. Der Grossteil der beanspruchten Kulturlandfläche wird für die neue Talstation (inkl. den betrieblich und technisch notwendigen Anlagen), das neue Parkhaus und die neuen Erschliessungsflächen benötigt. Die vorgesehenen Wohnungen für Betriebsangestellte sowie die Gästenutzungen (Shops/Verleih) sind von untergeordneter Grössenordnung.

Optimale Nutzung

Durch die Integration der Gästenutzungen sowie der Wohnungen für Betriebsangestellte der Seilbahnunternehmung im Gebäudekomplex der Seilbahnstation wird eine kompakte und flächensparende Anordnung mit hoher Nutzungsdichte erreicht. Durch die Anwendung des Konzentrationsprinzips wird der Verbrauch von Kulturland minimiert. Die Zufahrt zum Parkhaus erfolgt unterirdisch. Die Grundfläche des Parkhauses wird durch die derzeit vorgesehenen fünf Geschosse (mehrheitlich unterirdisch) grösstmöglich reduziert. Aufgrund der Lage am Siedlungsrand zwischen zwei Ortsteilen kann von einer "Innenerweiterung" gesprochen werden. Das Kulturland ausserhalb der Bauzone wird dadurch nicht durch eine hineinragende Ausstülpung der Siedlung beeinträchtigt. Eine hohe architektonische Qualität und ein einheitliches Erscheinungsbild werden in den Vorschriften eingefordert und über ein qualitätssicherndes Verfahren sichergestellt. Durch das zusätzliche Parkierungsangebot des Parkhauses erübrigt sich die Wildparkierung auf der angrenzenden Wiese Lischebode, wodurch das

tangierte Flachmoor von regionaler Bedeutung zukünftig wieder besser geschont werden kann.

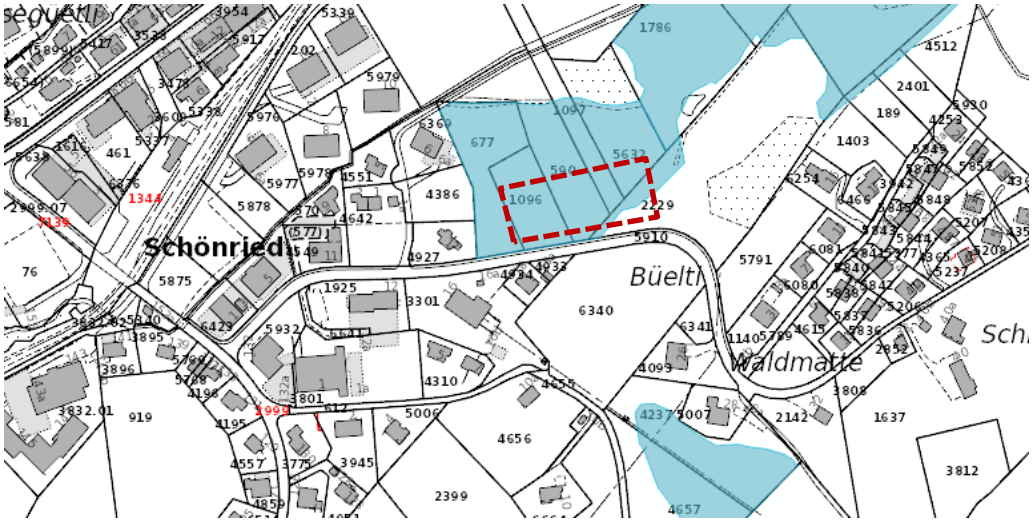


Abbildung 26: Flachmoor von regionaler Bedeutung (blau) und Wildparkierung (rot)
(Quelle: map.apps.be.ch)

Mindestdichte

Damit eine besonders hohe Nutzungsdichte gemäss Art. 11c Abs. 5 BauV sichergestellt werden kann, wird eine mehrgeschossige Bauweise mit einer kompakten Anordnung von Bauten und Anlagen sowie einer flächensparenden Erschliessung angestrebt (unterirdisches Parkhaus), siehe auch nachfolgende Abbildungen sowie die entsprechend ergänzten Bestimmungen in den Vorschriften der ZöN.

Gemäss Art. 11c Abs. 5 BauV muss eine besonders hohe Nutzungsdichte *qualitativ* sichergestellt werden. Eine optimale Nutzung wird insbesondere auch über das qualitätssichernde Verfahren qualitativ gewährleistet. Das Festlegen einer *quantitativen* Nutzungsdichte ist weder erforderlich und noch zweckmässig, da die Hauptnutzung für die neu einzuzonende Parzelle (Nr. 6340) ein Parkhaus sein soll, welches vorzugsweise unterirdisch anzulegen ist, um das Orts- und Landschaftsbild möglichst zu schonen. Das Festlegen einer minimalen Überbauungsziffer würde dazu führen, dass das Parkhaus zwingend über das Terrain hinausragen muss, nur um an die entsprechende Ziffer angerechnet werden zu können. Dies wird gemäss dem inzwischen abgeschlossenen Studienauftrag als nicht sinnvoll beurteilt (vgl. Abbildung 27).

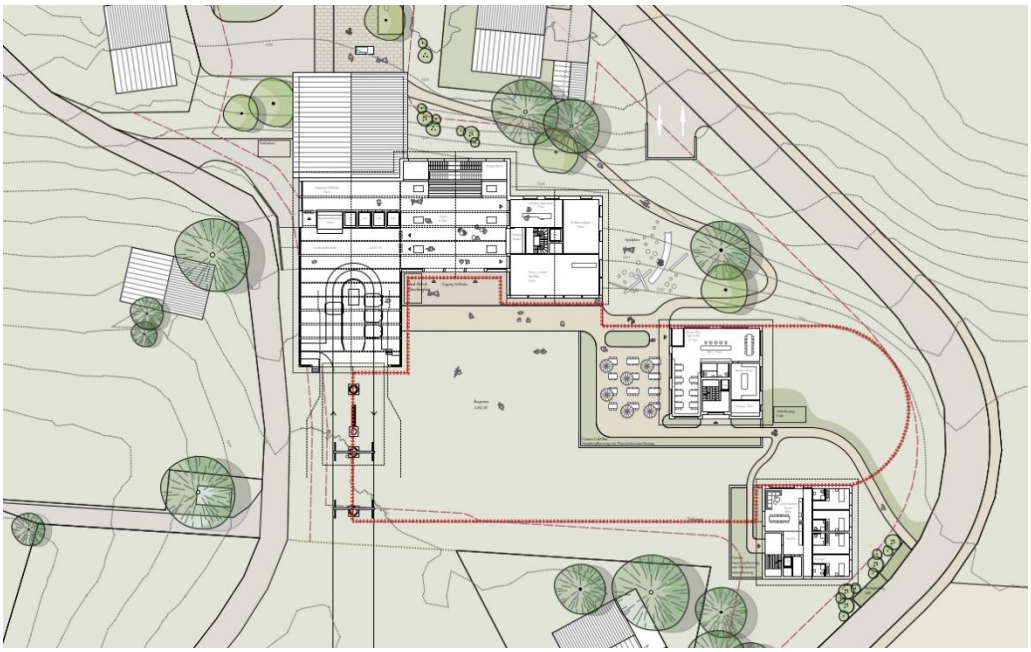


Abbildung 27: Talstation des Siegerprojekts aus Studienauftrag, Grundriss 3. Obergeschoss (Tiefgarage rot gestrichelt dargestellt; Quelle: RBCH Architectes)

ÖV-Erschliessung

Gemäss Art. 11d Abs. 2 und 4 BauV gilt bei der Einzonung von übrigen Bauzonen mit erheblichem Publikumsverkehr (z.B. Hotelzonen, Zonen für öffentliche Nutzungen, Zonen für touristische Infrastrukturen usw.) mindestens die Erschliessungsgüteklasse F für den ÖV. Da sich der Perimeter der Talstation inkl. Parkhaus an der Grenze zwischen der Erschliessungsgüteklasse D und E befindet, können die Mindestanforderungen sogar übertroffen werden.

Interessenabwägung

Bei der vorgesehenen Änderung des Zonenplans stehen – analog zu den Seilbahnkorridoren (Kap. 4.3.1) – die touristischen und öffentlichen Interessen an der Erhaltung und Weiterentwicklung des heutigen Bahnbetriebs, der touristischen Aktivitäten sowie der touristischen und wirtschaftlichen Entwicklung bzw. regionalen Wertschöpfung im Vordergrund. Das öffentliche Interesse der Gemeinde und der Region an dieser Entwicklung ist gegeben, zumal damit die Erschliessung eines kantonal bedeutsamen Intensiverholungsgebiet erhalten und optimiert werden soll. Die Auswirkungen auf Raum und Umwelt sind wie folgt:

> Das Vorhaben verbraucht Kulturland im Umfang von 6'602 m2, wobei ein Grossteil dieser Fläche (bzw. der erweiterten ZöN) für das neue Parkhaus sowie den Ankunfts- und Wendeplatz benötigt wird. Dadurch kann das Kulturland und Flachmoor von regionaler Bedeutung auf der angrenzenden Wiese Lischebode (heute temporäre Überlaufparkplätze) künftig besser geschont werden. Die Anforderungen für die Beanspruchung von Kulturland werden erfüllt (wie oben dargelegt). Die Standortgebundenheit ist gegeben und eine optimale Nutzung sichergestellt.

> Es sind weder Naturschutzgebiete noch geschützte Lebensräume betroffen.

> Die Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild werden über die Vorschriften der ZÖN ("Es ist ein einheitliches Erscheinungsbild und hohe architektonische Qualität sicherzustellen") sowie ein qualitätssicherndes Verfahren abgefedert. Die neue Talstation hat sich qualitativ hochwertig und sorgfältig in die Umgebung einzuordnen. Das Orts- und Landschaftsbild wird somit möglichst geschont.

> Die Auswirkungen auf die benachbarten Siedlungsstrukturen (Wohnquartier im Norden und Osten, Wohn- und Gewerbezone im Westen) halten sich in Grenzen. Luft- und Lärmemissionen sind in ähnlichem Umfang zur heutigen Situation zu erwarten. Die neue Bebauung kann zu Einschränkungen der Sichtweiten bzw. Ausblicke führen. Die Erschliessung bleibt über das heutige Strassennetz sichergestellt.

> Der motorisierte Verkehr wird voraussichtlich kaum oder nur geringfügig zunehmen. Das Verkehrsaufkommen wird via Parkhaus sowie Ankunfts- und Wendeplatz künftig besser gebündelt und geordnet. Insgesamt wir die Situation gegenüber heute verbessert. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr bleibt weiterhin gewährleistet (vgl. Kap. 6.1).

Die Interessen des Natur- und Landschaftsschutzes können weitgehend berücksichtigt werden, in dem die Anforderungen für die Kulturlandbeanspruchung erfüllt und die Einordnung in das Orts- und Landschaftsbild angemessen berücksichtigt werden. Die Eingriffe in die Natur und Landschaft werden damit weitgehend minimiert. Das wirtschaftliche und öffentliche Interesse an der regionalen touristischen Entwicklung und Wertschöpfung überwiegt gegenüber den anderen dargelegten Interessen.

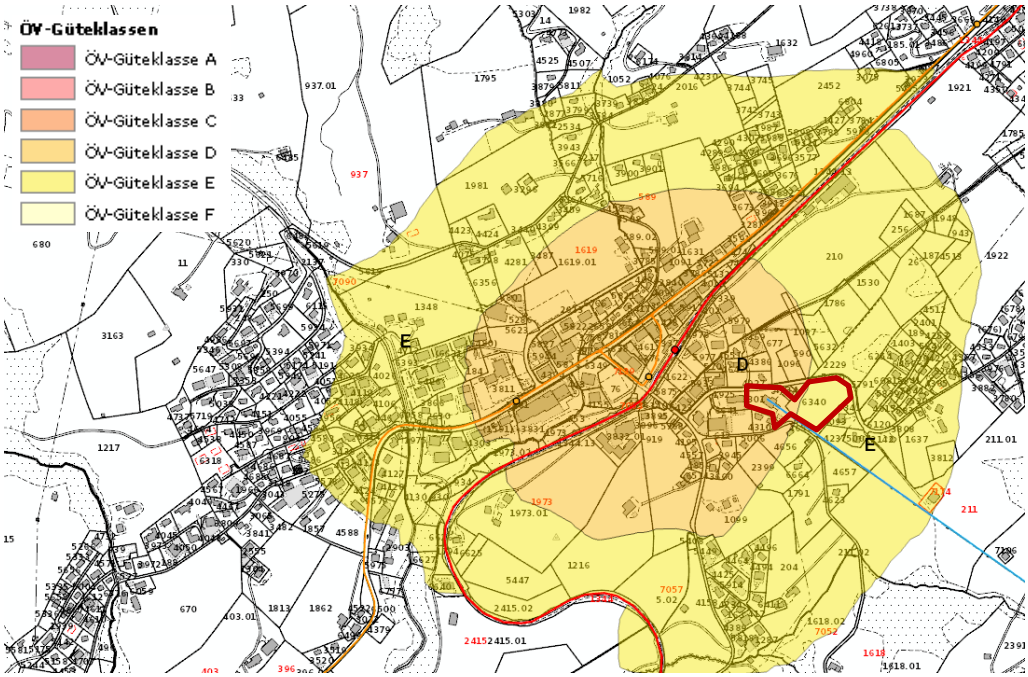


Abbildung 28: Erschliessungsgüteklassen Kanton Bern und Perimeter Talstation inkl. Parkhaus
(Quelle: auf Grundlage von map.apps.be.ch)

5.1.5 Parkierungsnachweis

Die Bauverordnung Kanton Bern (BauV) schreibt mit Art. 49 ff vor, wie viele Parkfelder eine bestimmte Nutzung benötigt. Dabei wird auch berücksichtigt, ob sich ein Vorhaben in einer Stadt/Agglomerationen oder im ländlichen Raum befindet.

Die Talstation Schönried stellt eine besondere Nutzung dar. Da Skigebiete in der Bauverordnung nicht als Nutzungsart abgebildet werden, wurde folgender Ansatz zur Ermittlung des Parkplatzbedarfs gewählt:

Massgebend ist im vorliegenden Fall nicht die Bruttogeschossfläche (GF[10]) der Talstation, sondern die Seilbahnbenutzenden an einem repräsentativen Winter-/Sommertag, welches die Talstation Schönried als Einstiegsportal in das Skigebiet nutzt, und das Personal sowie Gäste, welche sich nur in der Talstation aufhalten.[11] Wird die Statistik der täglichen Ersteintritte der Seilbahnbenutzenden zwischen 2014 und 2021 herangezogen, dann beträgt das 99%-Quantil 2'094 Personen pro Tag (Quelle: BDG). Wird angenommen, dass der Beliebtheitszuwachs nach der Instandsetzung ca. +5%[12] beträgt, dann dürfte das zukünftig massgebende Aufkommen ca. 2'200 Personen pro Tag betragen. Zum Personal und übrigen Gästen können gemäss der Auskunft der BDG folgende Zahlen genannt werden:

Art der Nutzung	Anzahl Personen (n)
Tagesgäste Seilbahn	*2'200*
Tagesgäste Langlauf	60
Arbeitende Seilbahn/Rettung	6
Arbeitende Gastronomie intern	8
Arbeitende Gastronomie extern	20
Büro Rettung	2
Büro Beschneiung	2
Kassenpersonal	4
Gäste nur Sportrental	10
Gäste nur Skilocker	5
Skischulbüro	4
Mitarbeitenden-Wohnung	36
Summe	**2'357**

[10] GF: anrechenbare Bruttogeschossfläche gemäss Art. 49 Abs. 2 BauV

[11] Wird die Bauverordnung mit den Kennwerten der SIA 422 (Seite 20) verglichen, dann fällt auf, dass die nutzungsspezifische, einheitslose Kennzahl "n" aus der Bauverordnung ungefähr dem Platzbedarf pro Person (GF / Person) in Quadratmeter entspricht. Daraus kann geschlossen werden, dass der Quotient "GF/n" ungefähr der Anzahl Gäste pro Tag entspricht:
$\frac{GF}{n} = \frac{GF}{GF / P} = \frac{\cancel{GF} \cdot P}{\cancel{GF}} = \text{Anzahl Personen}$

[12] Schätzung Bergbahnen Destination Gstaad AG

Gemäss der Bauverordnung handelt es sich um ein "grosses Vorhaben"[13] (Art. 53 BauV), weshalb der Grundbedarf als Minimalwert einzuhalten ist:

Grundbedarf = (0.25 x GF/n) + 50
Grundbedarf = (0.25 x 2'357) + 50
Grundbedarf = 639 Parkfelder

Das Ergebnis wird anhand einer alternativen Berechnungsmethode plausibilisiert:

Art der Nutzung	Anzahl Personen (n)	Anteil PW (%)	Fahrzeug-besetzungs-grad (n)	Anzahl Fahrzeuge (n)
Tagesgäste Seilbahn	2'200	80	2.50	662
Tagesgäste Langlauf	60	70	2.50	17
Arbeitende Seilbahn/Rettung	6	80	1.10	4
Arbeitende Gastronomie intern	8	50	1.70	2
Arbeitende Gastronomie extern	20	50	1.70	6
Büro Rettung	2	100	1.00	2
Büro Beschneiung	2	100	1.00	2
Kassenpersonal	4	50	1.10	2
Gäste nur Sportrental	10	60	1.70	4
Gäste nur Skilocker	5	60	1.70	2
Skischulbüro	4	50	1.10	2
Mitarbeitenden-Wohnung	36	80	2.50	12
Summe	**2'357**			**717**

Der Skisport stellt eine besondere Nutzung dar, welche die Standardfälle gemäss Art. 52 der Bauverordnung nicht explizit abdecken. Gemäss Art. 54 liegen besondere Verhältnisse vor, weil der MIV-Anteil bei Wintersportgästen generell hoch ist. Der Grundbedarf wird daher als tendenziell zu tief betrachtet. Stattdessen wird angenommen, dass der Mittelwert beider Berechnungsmethoden der Wirklichkeit am nächsten kommt, was 678 Parkfeldern entspricht.

Standort	Parkierungsangebot heute (n)	Parkierungsangebot zukünftig (n)
Parkplatz Waldmatten	83	83
Wiese Waldmatten	190	0
Viehschauplatz	95	95
Parkplatz Talstation	41	0
Piste	88	0
Geplantes Parkhaus	--	*500*
Summe	**497**	**678**

[13] Gemäss der Bauverordnung handelt es sich um ein grosses Vorhaben, wenn der Quotient GF/n den Wert 460 übersteigt. Dies ist der Fall.

Dank der Kapazität des geplanten Parkhauses von rund 500 Parkfeldern kann auf die Parkierung auf der Wiese Waldmatten, auf der Piste und auf dem bestehenden Parkplatz Talstation verzichtet werden. Die Parkplätze Waldmatten und Viehschauplatz sind jedoch nach wie vor erforderlich, damit ein angemessenes Parkierungsangebot für den motorisierten Individualverkehr sichergestellt ist. Weitere Möglichkeiten zur Schaffung von Parkplätzen im Parkhaus sind aufgrund der Tiefe des Baus nicht realistisch umsetzbar, da die entsprechenden baulichen Massnahmen unverhältnismässig teuer und technisch schwierig wären. Zusätzlich erfüllen die Parkplätze Waldmatten und Viehschauplatz eine wichtige Doppelfunktion, da sie als Holzlagerflächen dienen, die aufgrund ihrer Lage und begrenzten Verfügbarkeit schwer zu ersetzen sind.

Hinweis zur Parkplatzbewirtschaftung

Mit der Realisierung der neuen MTB-Trails gewinnt der Sommertourismus zukünftig an Bedeutung. Zudem wird mit dem beabsichtigten Parkhaus der Wildparkierung entgegengesteuert und das Parkangebot geändert. Das Parkplatzbewirtschaftungsreglement der Gemeinde Saanen sieht derzeit eine Bewirtschaftung nur während der Wintersaison vor. Eine Anpassung des Parkplatzbewirtschaftungsreglements – insbesondere eine allfällige Ausdehnung auf die Sommersaison bzw. die Betriebszeiten der Seilbahnen – wird zu einem späteren Zeitpunkt im Rahmen der Bewilligung und Umsetzung des Parkhauses geprüft. Dabei sind die bestehenden Bewirtschaftungskonditionen in Schönried wie auch der gesamten Gemeinde Saanen zu berücksichtigen.

5.1.6 Mehrwertabgabe

Der Ausgleich von planungsbedingten Mehrwerten (Mehrwertabgabe) richtet sich in der Gemeinde Saanen direkt nach Art. 142 ff. BauG. Der Bund, der Kanton und die Gemeinden sowie Dritte sind in Erfüllung von ihnen übertragenen öffentlich-rechtlichen Aufgaben nur abgabepflichtig für planungsbedingte Mehrwerte auf Grundstücken, die nicht unmittelbar öffentlichen Zwecken dienen. Die Seilbahn zwischen Schönried und Uf de Chessle gehört nicht zum mit Konzessionen geregelten öffentlichen Verkehr mit Erschliessungsfunktion, da keine Ortschaft mit ganzjährig mindestens 100 Personen erschlossen wird (Art. 5 VPB). Das Seilbahnunternehmen agiert rein aus wirtschaftlichen Interessen an der Sommer- und Wintersportnutzung. Es wird keiner öffentlich-rechtlichen Aufgabe betraut, weshalb die Einzonung für die gesamte Seilbahnanlage inkl. Nebennutzungen und Parkhaus grundsätzlich abgabepflichtig ist.

Gemeinden ohne eigenes Reglement über die Mehrwertabgabe erheben nach den Bestimmungen des Baugesetzes bei Einzonungen eine Mehrwertabgabe von 20 Prozent des planungsbedingten Mehrwerts. Der Mehrwert entspricht der Differenz zwischen dem Verkehrswert des Landes mit und ohne Planänderung. Er ist mit anerkannten Methoden zu bestimmen. Die Mehrwertabgabe bei Einzonungen wird fällig, wenn der planungsbedingte Mehrwert durch Überbauung oder durch Veräusserung realisiert wird. Die Gemeinde informiert die betroffenen Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage der mehrwertbegründenden Planung über die zu erwartende Mehrwertabgabe. Die Mehrwertprognose ist folglich durch die Gemeinde in Auftrag zu geben und zu finanzieren.

5.1.7 Verkehrsgutachten

Um die Auswirkungen des geplanten Parkhauses auf das umliegende Strassennetz zu untersuchen, ist ein Verkehrsgutachten erarbeitet worden (s. Beilage Verkehrsgutachten). Dieses ist zum Ergebnis gekommen, dass am Knoten Dorfstrasse-Grubenstrasse in Schönried der Verkehrsfluss auf der Kantonsstrasse selbst (Dorftrasse) von sehr guter Qualität ist und auch in Zukunft bleibt.

Am Knotenarm Grubenstrasse (Gemeindestrasse) sieht die Situation hingegen wie folgt aus: Die Verkehrsqualität ist zur Abendspitzenstunde auf dem Knotenarm Grubenstrasse erst beeinträchtigt, sobald mit mehr Gästen der Honegglibahn und einem zunehmenden Alltagsverkehr zu rechnen ist (für den linksabbiegenden Verkehr Qualitätsstufe E, andere Ströme des entsprechenden Knotenarms mit Qualitätsstufe A und B gemäss VSS 40 022). Dies könnte sich mit der Realisierung des Hotels Waldmatten noch akzentuieren. Die Barriere des Bahnübergangs ist dreimal pro Stunde geschlossen, was den Rückstau des Knotens Richtung Talstation vorübergehend erhöhen kann. Ab einer Rückstaulänge von 90 m kann es zur Blockade der Bahnhofstrasse kommen, was den Busverkehr beeinträchtigen würde. Der querende Fussverkehr auf dem Knotenarm Grubenstrasse ist bislang der stärkste Fussverkehrsstrom im gesamten Knoten und hat ebenfalls Auswirkungen auf die Wartezeit des betroffenen Knotenarms Grubenstrasse. Um den Ast Grubenstrasse am Knoten Dorfstrasse-Grubenstrasse zu entlasten, werden im Verkehrsgutachten diverse flankierende Massnahmen wie beispielsweise eine separate Rechtsabbiegespur, eine Lichtsignalanlage oder alternative Fusswegverbindungen in Erwägung gezogen.

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung kam das OIK I zum Schluss, dass keine Massnahmen erforderlich seien. Der Knoten Grubenstrasse – Dorfstrasse sei auch für das Bauvorhaben Talstation/Parkhaus Schönried genügend ausgebaut. Die Massnahmen, welche im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrt Schönried getroffen werden (u.a. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h), wirken sich positiv auf die gesamte Verkehrssituation aus. Diese wurde im Verkehrsgutachten entsprechend neu berücksichtigt.

6 Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Für einen Grossteil der Auswirkungen auf Raum und Umwelt wird im folgenden Kapitel auf die jeweiligen Berichte zu den Raum- und Umweltauswirkungen (BRU; vgl. Kapitel 2.5) verwiesen. Die Auswirkungen werden im Folgenden thematisch und stufengerecht abgehandelt. Detailliertere Angaben und Ausführungen können den BRU entnommen werden.

6.1 Verkehr

Die Seilbahn Saanenwald-Hornfluh führt grundsätzlich zu keinem Mehrverkehr in der Ortschaft Saanenmöser, da die Beförderungskapazitäten über die bestehende Saanerslochbahn dieselben bleiben. Mit der neuen Seilbahn Saanenwald-Hornfluh wird in erster Linie die Skigebiet-interne Erschliessung bzw. die Rückführung von Wintersportgästen (kürzere Wartezeiten, optimierte Anbindung des bestehenden Pistenangebots) gegenüber der heutigen Situation verbessert.

Bei der Talstation Schönried wird ein Parkhaus erstellt, um einerseits die Wildparkierung im Allgemeinen zu reduzieren und andererseits die aufgrund mangelnder Kapazitäten auf der angrenzenden Wiese Lischebode (Flachmoor von regionaler Bedeutung) vollständig aufzuheben. Zusätzlich erfordert die Erhöhung der Seilbahnkapazität einen geringfügigen Ausbau des Parkierungsangebotes. Das Verkehrsgutachten hat gezeigt, dass eine gewisse Verkehrszunahme verträglich integriert werden kann. Die Knotenstromberechnungen haben gezeigt, dass die Kantonsstrasse vom Verkehr nicht negativ beeinträchtigt wird. Hingegen auf den Gemeindestrassen kann es zu Rückstau während Spitzenzeiten kommen. Die Massnahmen, welche im Rahmen der Sanierung der Ortsdurchfahrt Schönried getroffen werden (u.a. Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h), wirken sich positiv auf die gesamte Verkehrssituation aus. Der Knoten Grubenstrasse – Dorfstrasse ist für das Bauvorhaben Talstation/Parkhaus Schönried genügend ausgebaut, womit keine weiteren Massnahmen erforderlich sind.

Der motorisierte Verkehr wird voraussichtlich kaum oder nur leicht zunehmen. Das Verkehrsaufkommen wird bei der neuen Talstation via Parkhaus sowie Ankunfts- und Wendeplatz künftig besser gebündelt und geordnet. Insgesamt wir die Situation gegenüber heute (Kapazitätsengpässe, fehlende Wendemöglichkeit, Wildparkieren) verbessert. Die Anbindung an den öffentlichen Verkehr (Bahnhof Schönried) bleibt weiterhin gewährleistet. Der Parkierungsnachweis wurde in Kap. 5.1.5 dargelegt.

6.2 Ortsbild und Landschaft

Die Auswirkungen der neuen Transportanlagen (v.a. neue Seilbahnen) auf das Orts- und Landschaftsbild werden in den jeweiligen BRU getrennt nach Seilbahnen sowie in deren Gesamtwirkung abgehandelt.

Für die Beurteilung der Auswirkungen auf das Ortsbild und die Landschaft wurde die Anleitung "Natur- und Landschaftsschutz sowie Heimatschutz bei der Erstellung von UVP-Berichten" (BUWAL 1991), der Leitfaden "Landschaftsästhetik. Wege für das Planen und Projektieren" (BAFU 2001), der Katalog der charakteristischen Kulturlandschaften der Schweiz sowie die Arbeitshilfe Landschaftsästhetik (BAFU 2005) herangezogen.

Zusammengefasst werden die Auswirkungen im Bereich Landschaftsschutz wie folgt eingeschätzt:

- *Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg:* Auf dem Abschnitt Schönried-Horneggli (Ersatz der bestehenden Bahn) besteht bereits eine landschaftliche Vorbelastung, insbesondere durch die bestehenden Stützen und die Bergstation Horneggli (künftig Zwischenstation). Die Linienführung auf dem unteren Streckenabschnitt bleibt erhalten. Der voraussichtlich reduzierte Bedarf an Anzahl Stützen gegenüber dem heutigen Zustand, ist mit Blick auf das Landschafsbild positiv zu bewerten. Die notwendige Teilrodung stellt einen geringfügigen Eingriff ins Landschaftsbild dar, welcher nur sehr beschränkt einsehbar ist, wenn überhaupt. Das geplante Parkhaus kommt auf einer Fläche zu stehen, welche bisher als Landwirtschaftsfläche genutzt wurde, jedoch am Rande eines bestehenden, gut erschlossenen Wohngebietes liegt. Insgesamt kommt es auf dem Abschnitt Schönried-Horneggli nicht zu einer wesentlichen Änderung der bestehenden Situation. Die geplante Verlängerung Horneggli-Hornberg führt auf diesem Abschnitt zu einer zusätzlichen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Die neue Bergstation wird jedoch im Bereich von bereits bestehenden Anlagen angesiedelt, wodurch der landschaftliche Eingriff reduziert wird.
- *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh*: Es handelt sich um den Ersatz einer bestehenden Anlage. Die Linienführung wird jedoch gegen Westen verschoben. Die geplante Talstation kommt an derselben Stelle zu liegen wie die bestehende Talstation. Am kleinräumigen Landschaftsbild auf diesem Abschnitt ändert sich somit nichts. Ausgehend vom Standort der Talstation erfährt das Landschaftsbild mit zunehmender Trasseelänge eine Zusatzbelastung. Diese wird jedoch durch den Rückbau der bestehenden Anlagen (Sesselbahn und Skilift Horeflue) und die voraussichtliche Reduktion der Stützen teilweise kompensiert. Die Anzahl der touristischen Transportinfrastrukturen reduziert sich, was hinsichtlich des Landschaftsbildes positiv zu bewerten ist. Die notwendigen Rodungen stellen einen Eingriff ins lokale Landschaftsbild dar, welcher nur beschränkt einsehbar ist. Aufgrund der diversen vorhandenen Bauten und Anlagen weisst das Landschaftsbild bereits eine entsprechende anthropogene Prägung auf. Der Standort der neuen Bergstation befindet sich im Einflussbereich bereits bestehender Infrastruktur. Die Auswirkungen auf das Landschaftsbild lassen sich dadurch konzentrieren bzw. minimieren.
- *Seilbahn Gfell-Hornfluh:* Durch den Neubau der geplanten Sesselbahn wird das Landschaftsbild beeinträchtigt. Im Rahmen des Projekts werden soweit möglich bestehende Infrastrukturen (Strassen, Naturpisten) genutzt. Die Einsehbarkeit der Bahn und der Stationen ist von den umgebenden Gipfeln aus gegeben. Als neue Anlage in einem geringmässig vorbelasteten Landschaftsbild, stellt die geplante Sesselbahn ein deutlicher landschaftlicher Eingriff dar.
- *MTB-Trails:* Durch den Bau der Strecke erfahren insbesondere die offenen Pistenflächen eine wahrnehmbare landschaftliche Veränderung. Dabei wird die zwischen 0.8 m und 1.2 m breite Fahrbahn sich von den angrenzenden Wiesen und Weiden abgrenzen und für den Betrachter als künstlich

geschaffenes Element wahrnehmbar sein. Der Eingriff ins Landschaftsbild ist vor allem aus der unmittelbaren Umgebung wahrnehmbar. Die Linienführung wurde so gewählt, dass grössere offenen Flächen nicht durch den Trail geteilt werden und dass sich die Trails jeweils gut den lokalen Begebenheiten anpassen. Der Eingriff wird somit mit zunehmender Distanz weniger wahrnehmbar. Bei einer sorgfältigen Integration der Streckenführung in die Topografie und Wiederverwendung von zuvor abgetragenen Rasenziegel kann die Einsehbarkeit der Trails zusätzlich reduziert werden. Während des Baus der geplanten MTB-Strecke werden kleinere Terrainveränderungen vorgenommen, jedoch keine strukturellen Veränderungen der Landschaft vorgenommen. Die Strukturelemente werden genutzt und in das Projekt integriert.

- *Neue Beschneiungsfläche Skischulübungsgelände Hornberg:* Hier sind keine Auswirkungen auf das Landschaftsbild zu erwarten, da keine baulichen Eingriffe vorgesehen sind und die Fläche heute bereist als Piste genutzt wird.

Aufgrund der oben dargelegten Auswirkungen ergeben sich folgende Massnahmen:

- *Seilbahnen*: Prüfung der landschaftlichen Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen, Anwendung Leitfaden "Umwelt Wiederherstellung und Ersatz im Natur- und Landschaftsschutz" (BAFU, 2002), Erarbeitung eines landschaftspflegerischen Begleitplanes, detaillierte Plandarstellung der Erschliessungspisten sowie des Baustellenperimeters mit maximaler Verwendung der bestehenden Infrastrukturen und vorbeanspruchten Flächen, Optimierung Lage der Maststandorte zur Minimierung deren Einsehbarkeit, Optimierung Integration der Hochbauten (Stationen) in die natürliche Umgebung mit gezielter Materialisierung der Gebäudehülle sowie vorgängige 3D-Visualisierung der Einbettung der Bauobjekte in die Landschaft im Rahmen des Bauprojekts (PGV).

Darüber hinaus wird für die neue Talstation Schönried (gesamte ZÖN inkl. Parkhaus und Nebennutzungen), die Mittelstation Horneggli und die Bergstationen Hornberg ein qualitätssicherndes Verfahren durchgeführt. Damit wird sichergestellt, dass eine hochwertige Überbauung mit einer sorgfältigen Einbettung ins Orts- und Landschaftsbild entsteht. Im Weiteren ist der Beizug einer Fachperson Landschaftsplanung in die weitere Projektierung der Bahnanlagen vorgesehen.



Abbildung 29: Visualisierung künftige Situation im Hornberg-Kessel mit neuen Seilbahnen (Schönried-Horneggli-Hornberg und Saanenwald-Hornfluh); Blickrichtung vom Hüenerspil Richtung Hornfluh/Horneggli (Quelle: Reichenbach Architekten)



Abbildung 30: Visualisierung künftige Situation im Hornberg-Kessel mit neuen Seilbahnen (Schönried-Horneggli-Hornberg und Saanenwald-Hornfluh); Blickrichtung vom Hornfluh Richtung Hüenerspil (Quelle: Reichenbach Architekten)

Hinweis "Ausblick Speichersee": Eine Erweiterung des heutigen Speichersee durch einen neuen zusätzlichen Speichersee ist durch die BDG in naher Zukunft geplant. Dieses Projektvorhaben ist jedoch nicht Bestandteil der vorliegenden UeO-Änderung. Die Anpassungen erfolgen über ein separates Verfahren (UeO-Änderung koordiniert mit Baugesuch Speichersee) im Bereich des ausgewiesenen "Perimeter Speichersee Läger". Die oben gezeigten Visualisierungen (Abbildung 29 und 30) wurden im Sinne einer Gesamtsicht für alle relevanten künftig geplanten Projektvorhaben in diesem Raum – unabhängig vom Verfahren – erstellt. Das Siegerprojekt des Studienauftrags wurde dabei noch nicht berücksichtigt.

6.3 Natur

Die Auswirkungen im Bereich Naturschutz – insbesondere der Schutz von Lebensräumen, von Flora und von Fauna – werden für alle betroffenen Vorhaben in den jeweiligen BRU ausführlich abgehandelt.

Zusammengefasst werden die Auswirkungen im Bereich Naturschutz Flora / Lebensräume wie folgt eingeschätzt:

- *Seilbahnen (alle) und MTB-Trails:* Bei der Planung der Erschliessungsvarianten gilt der Grundsatz «Minimierung der Eingriffe in natürliche Lebensräume». Dies trifft für die Linienführung der Seilbahnen wie auch der MTB-Trails zu, welche nach diversen Begehungen (Lebensraumaufnahmen) entsprechend den Vorkommnissen von sensiblen Lebensräumen optimiert wurden (integrierte Massnahme). Die Auswirkungen der Vorhaben auf die Flora und die Lebensräume werden aufgrund des Flächenverlusts und der Beanspruchung sensibler Lebensräume für die Seilbahnprojekte Schönried-Horneggli-Hornberg sowie Saanenwald-Hornfluh als hoch beurteilt. Durch die Minimierung der Auswirkungen unter Einhaltung von Schutzmassnahmen können die Eingriffe auf Flora und Lebensräumen als vertretbar eingestuft werden. Für die aktuell festgelegten definitiven Eingriffsflächen wurde eine provisorische Ökobilanz errechnet und ein erster Ideenkatalog für mögliche Ersatz- und Wiederherstellungsmassnahmen erstellt.
- *Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg (spezifisch)*: Im Bereich der Talstation und des Parkhauses sind durch den Neubau intensiv genutzte landwirtschaftliche Flächen betroffen. Bei der Planung der Stützenstandorte wurden schutzwürdige Lebensräume bestmöglich umgangen und durch Projektoptimierungen Eingriffe in sensitive Bereiche rund um Flachmoorobjekte vermieden.
- *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh (spezifisch)*: Von der Ersatzanlage sind vor allem landwirtschaftliche Flächen betroffen. Einige Stützenstandorte kommen in den höher gelegenen Bereichen in geschützten Lebensräumen zu liegen, angrenzend an Flachmoore von nationaler Bedeutung. Gestützt auf eine moorhydrologische Abklärung (inkl. Begehung) einer Fachperson wurden der Seilbahnkorridor leicht verschoben und die Stützenstandorte optimiert. Der Rückbau des Skilifts Lätz-Güetli hat kurzfristige, kleinräumige Eingriffe in die Vegetation zur Folge. Mittelfristig wirkt sich der Rückbau positiv auf die vorhandenen Lebensräume aus. Drei Stützenstandorte der heutigen Sesselbahn befinden sich in einem nationalen Flachmoor und deren Rückbau könnte als Ersatzmassnahmen angerechnet werden. Es gibt nur temporäre Eingriffsflächen während des Rückbaus rund um die Stützen und Stationsstandorte.
- *Seilbahn Gfell-Hornfluh (spezifisch)*: Die Talstation liegt auf Borstgrasrasen, die Bergstation teilweise auf Borstgrasrasen und Bergfettwiese. Zwei Stützenstandorte befinden sich ebenfalls auf Borstgrasrasen. Sowohl Borstgrasrasen als auch Bergfettwiese sind häufige Lebensräume, wobei der Borstgrasrasen aufgrund der vorgefundenen geschützten Pflanzenarten schützenswert bzw. ein ersatzpflichtiger Lebensraum ist.

- *MTB-Trails (spezifisch)*: Die durch die MTB-Trails gequerten diversen Vegetationstypen und Lebensräume (inkl. Schutzstatus, beanspruchte Flächen und Ersatzpflicht) werden in einem separaten Vegetationsbericht abgehandelt: s. BRU 1, Anhang A3. Aufgrund der ungefähren Lage der MTB-Trails können die definitiv beanspruchten Flächen im Rahmen der Nutzungsplanung nicht abschliessend bestimmt werden.
- *Erweiterung Beschneiungsfläche Skischulübungsgelände Hornberg*: Die geplante Beschneiungsfläche betrifft wenig sensitive Bergfettwiese und -weide, die aufgrund von kantonal geschützten Arten schutzwürdig ist. Durch die Beschneiung sind keine negativen Auswirkungen zu erwarten.

Daraus ergeben sich folgende Massnahmen:

- *Seilbahnen (alle) und MTB-Trails*: Die Gesamtauswirkungen auf die Naturwerte müssen im Rahmen der weiteren Projektierung vertiefter beurteilt werden, insbesondere bezüglich der notwendigen Ersatzmassnahmen und der definitiven Ökobilanz (angepasste Bilanzierung der Eingriffsflächen und der Wiederherstellung in Berücksichtigung der temporär und definitiv beanspruchten Flächen). Schutz-, Wiederherstellungs- und Ersatzmassnahmen nach Art. 18 Abs. 1ter NHG sind gemäss den tatsächlich beanspruchten Flächen auszuarbeiten, ebenso ein Konzept zur Umsetzung- und Erfolgskontrolle.

Im Bereich Naturschutz Fauna (inkl. Wildtierschutz und Fischerei) werden die Auswirkungen wie folgt eingeschätzt:

- *Seilbahnen (alle)*: Durch die optimierte Linienführung zur Vermeidung schutzwürdiger Lebensräume und Waldnaturreservate wurde versucht auch dem Schutz der Fauna bestmöglich Rechnung zu tragen. Während der Bauphase kann es zu Störungen des Wildbestandes kommen, die Auswirkungen sind jedoch gering bis mässig und können durch Einschränkungen der Bauarbeiten (Dämmerungsphase, Jagdzeit) reduziert werden.
- *Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg (spezifisch)*: Es ist davon auszugehen, dass das Wild aufgrund der bestehenden Anlagen und touristischen Aktivitäten im Gebiet bereits an gewisse anthropogene Einflüsse bzw. Störungen gewöhnt ist. Zudem bestehen dem Wild ausreichend Ausweichmöglichkeiten in Gebiete zur Verfügung, die ungestört sind. Durch die Erweiterung bis Hornberg sind langfristig keine zusätzlichen Einschränkungen der Fauna zu erwarten, da das Gebiet bereits durch Wanderwege beeinträchtigt wird.
- *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh (spezifisch):* Während der Betriebsphase können mögliche Störungen der Wildtiere durch den Betrieb und die begleiteten Nutzungen entstehen. Die Tiere sind jedoch bereits an die bestehenden Anlagen und die damit verbundenen Störungen gewöhnt. Der Druck auf die Fauna fällt durch die Verschiebung des Bahntrassees relativ gering aus. Zudem kann durch die Sicherstellung von Besucherinformation und Lenkungsmassnahmen dem weiter entgegengewirkt werden.
- *Seilbahn Gfell-Hornfluh (spezifisch)*: Während der Betriebsphase können mögliche Störungen der Jagd durch den Betrieb und die begleiteten Nutzungen

entstehen. Dem kann durch die Sicherstellung von Besucherinformation und Lenkungsmassnahmen entgegengewirkt werden. Der Bau der Sesselbahn führt aufgrund der gesteigerten Attraktivität des Gebietes für Variantenfahrer zum Verlust eines wichtigen Winter-Haupteinstandsgebietes. Das Wild wird noch mehr zurückgedrängt aus einem Gebiet, welches durch Bahnen, Lifte und Strassen erschlossen ist. Eine mögliche Konsequenz daraus wird der Rückzug in die bewaldeten Gebiete sein.

- *MTB-Trails*: Während der Betriebsphase können mögliche Störungen erfolgen, sofern die MTB-Trails in der Dämmerungsphase genutzt werden. Dem kann durch die Sicherstellung von entsprechenden Besucherinformation entgegengewirkt werden. Die möglichen Störungen werden ausserdem dadurch beschränkt, dass die Strecke nur während des Tages benutzt wird.
- *Erweiterung Beschneiungsfläche Skischulübungsgelände Hornberg:* Da dieses Gebiet im Winter bereits stark touristisch genutzt wird (bestehende Piste) und die Beschneiungsinfrastruktur bereits vorhanden ist, sind keine zusätzlichen Auswirkungen auf die Fauna zu erwarten.

Daraus ergeben sich folgende Massnahmen:

- *Seilbahnen (alle) und MTB-Trails*: Mögliche Konflikte mit dem Wildtierschutz – insbesondere durch projektübergreifendes Zusammenwirken der Störungen – sind im Rahmen der weiteren Projektierung im Detail zu prüfen: Koordination mit Wildhut bezügliche Grösse der Populationen, Lage der Sommereinstände, Verlauf der aktuellen Wildtierkorridore sowie der Rückzugsgebiete während der Bauphase; Wildschutzkonzept (inkl. Massnahmen) als Ersatz für den Verlust am Wintereinstandsgebiet und wirksame Absperrungen gegen das Befahren der Wildschutzgebieten; Holzerei- und Bauarbeiten sind nach Möglichkeit nur ausserhalb der sensiblen Fortpflanzungszeit einzuplanen.

6.4 Wald

Die Auswirkungen im Bereich Wald (Erhaltung, Rodungen, Ersatz) werden für alle betroffenen Vorhaben in den jeweiligen BRU ausführlich abgehandelt.

Für die Beurteilung der Auswirkungen auf den Wald wurde die Waldausscheidung des Kantons Bern sowie der Zonennutzungsplan der Gemeinde Saanen herangezogen.

Zusammengefasst werden die Auswirkungen im Bereich des Waldes (Walderhaltung) wie folgt eingeschätzt:

- *Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg*: Waldflächen sind über den ganzen Projektperimeter verteilt, es handelt sich dabei um Schutzwälder. Im unteren Abschnitt der Ersatzbahn (bestehende Sektion Schönried-Horneggli) muss aufgrund einer Verbreiterung des Seilbahnkorridors Wald niedergehalten werden. Durch das weitgehende Beibehalten des heutigen Bahntrasses können auf dieser Sektion weitergehende Niederhaltungen und Rodungen vermieden werden. Im Bereich der neuen Streckenführung (Sektionserweiterung Horneggli-Hornberg) kommt es zu neuen definitiven Rodungen (680 m2) oder

Niederhaltung (ca. 4'129 m2), womit eine neue Waldschneise entsteht (sichtbarer Eingriff). Durch die gewählte Variante der Bahnverlängerung wurden grössere Waldflächen (insbesondere Waldnaturinventar von regionaler Bedeutung) umgangen. Der Rodungsersatz kann mit dem Rückbau der alten Anlagen kompensiert werden und wird im Rahmen es PGV festgelegt. Die Auswirkungen auf den Waldboden werden als gering eingeschätzt. Insgesamt werden die Eingriffe als vertretbar eingestuft.

- *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh*: Waldflächen sind über den ganzen Projektperimeter verteilt, es handelt sich dabei um Schutzwälder. Das Trassee der geplanten Ersatzbahn verläuft auf einer anderen Strecke als die bisherige Bahn, dadurch kommt es zu neu tangierten Waldflächen. Im Bereich der neuen Streckenführung sind voraussichtlich neue definitive Rodungen (156 m2) oder Niederhaltung (ca. 2’805 m2) erforderlich, womit eine neue Waldschneise entsteht (sichtbarer Eingriff). Durch den Rückbau des Skiliftes Lätz-Güetli und den Rückbau der Sesselbahn Hornberg kann voraussichtlich ein Rodungsersatz (Realersatz) von ca. 1’881 m2 geleistet werden. Durch den Rückbau der bestehenden Sesselbahn können Waldareale wieder geschlossen und das Landschaftsbild verbessert werden. Bei der Planung der Stützenstandorte wurde darauf geachtet, möglichst wenig Wald zu beeinträchtigen. Insgesamt werden die Eingriffe als vertretbar eingestuft.
- *Seilbahn Gfell-Hornfluh:* Die Linienführung des neuen Bahntrassees konnte so gewählt werden, dass keine Waldareale betroffen sind. Das Projekt tangiert nur Einzelbestockungen, jedoch keine eigentlichen Waldflächen. Somit sind keine Auswirkungen zu erwarten.
- *MTB-Trails*: Die geplanten MTB-Trails verlaufen auf einigen Abschnitten durch Waldareal. Für den Bau der Trails werden voraussichtlich nur vereinzelt Bäume gefällt werden müssen. Die Waldfunktionen wie Schutz, Ökologie und Erholung bleiben erhalten. Eine Waldbewirtschaftung findet zurzeit nicht statt. Dementsprechend hat das Projekt keine nachteiligen Folgen für die Walderhaltung und -bewirtschaftung. Wo immer möglich wurden im Waldbereich, die Trails auf bestehende Wegführungen bzw. Trampelpfade verlegt. Die MTB-Strecken gelten aus waldrechtlicher Sicht als nichtforstliche Kleinbauten und –anlagen im Wald und werden nach Art. 24 RPG bewilligt.
- *Neue Beschneiungsfläche Skischulübungsgelände Hornberg*: Die Erweiterung der Beschneiungsfläche bzw. das neue Skischulübungsgelände liegen ausserhalb von Wald. Somit sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Daraus ergeben sich folgende Massnahmen:

- *Seilbahnprojekte*: Gesuche für Rodungsbewilligung nach Art. 5, Abs. 2 WaG sowie Niederhalteservitute oder Näherbaubewilligung werden im Rahmen des PGV eingereicht (inkl. detaillierte Plandarstellungen, Nachweise und Begründungen). Ausarbeitung Massnahmen zum Schutz des Waldbodens spez. vor Erosion und Verdichtung.

- *MTB-Trails*: Gesuche für Ausnahmebewilligung für die Unterschreitung des gesetzlichen Waldabstandes sowie Bewilligung nach Art. 24 RPG (nichtforstliche Kleinbauten und -anlagen) erfolgen im Baubewilligungsverfahren.

Darüber hinaus sind im Bereich des Waldes keine relevanten Auswirkungen durch nicht UVP-pflichtige Vorhaben zu erwarten.

6.5 Gewässer

Die Auswirkungen im Bereich Gewässer bzw. Gewässerschutz werden für alle betroffenen Vorhaben in den jeweiligen BRU ausführlich abgehandelt.

Für die Beurteilung des Gewässerschutzes wurde das Gewässernetz des Kantons Bern sowie die vorläufige Gewässerraum-Ausscheidungen der Gemeinde Saanen (vgl. Erläuterungen unten) herangezogen.

Zusammengefasst werden die Auswirkungen im Bereich des Gewässers (Gewässerschutz) wie folgt beurteilt:

- *Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg:* Das Trassee der geplanten Ersatzanlage verläuft auf einer Länge von 304 m parallel zur genehmigten Grundwasserschutzzone S2, der Horneggli Quelle. Eine Stütze kommt voraussichtlich weiterhin am Rand der Schutzzone zu liegen, beeinträchtigt diese jedoch nicht. Aktuell befinden sich drei Stützen der bestehenden Sesselbahn im Randbereich der Schutzzone, welche jedoch vollständig rückgebaut werden. Das geplante Parkhaus liegt weder im Bereich von Quellen, Grundwasserschutzzonen noch im Einflussbereich von Oberflächengewässern oder des Gewässerschutzbereichs Au. Während der Bauphase ist insbesondere die Baustellenentwässerung von Bedeutung. Während der Betriebsphase sind keine Auswirkungen auf Gewässer zu erwarten.
- *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh:* Es kommen keine Gebäude oder Stützen im Bereich von Quell- oder Grundwasserschutzzonen zu liegen. Betroffen ist jedoch der Gewässerschutzbereich Au. Zudem liegen die geplanten Stützen Nr. 11 und 12 in der Nähe der «Horequelle». Während der Betriebsphase sind keine Auswirkungen auf die Gewässer zu erwarten.
- *Seilbahn Gfell-Hornfluh:* Der Projektperimeter liegt vollständig im Gewässerschutzbereich Au. Die geplante Anlage liegt jedoch weder im Bereich von Quellen, Grundwasserschutzzonen noch von Oberflächengewässern. Während der Betriebsphase der Bahn ist die Entwässerung relevant. Die Auswirkungen auf die Gewässer sind insbesondere während der Bauphase relevant, werden jedoch unter Berücksichtigung der Massnahmen als gering eingestuft.
- *MTB-Trails*: Bei der Streckenwahl der Biketrails wurde berücksichtigt, möglichst wenige Querungen zu generieren und auf parallele Linienführung zu Fliessgewässern (Eingriffe in potenzielle Gewässerräume) zu verzichten. Die verbleibenden Gewässerquerungen werden voraussichtlich mit einfachen Holzkonstruktionen erfolgen. Während der Betriebsphase können die MTB-Trails einen möglichen Einfluss auf den Oberflächenwasserabfluss und somit evtl. auf die verstreut liegenden Flachmoore haben. Dies lässt sich jedoch

durch eine gezielte seitliche Entwässerung der Fahrbahn lösen. Die im erweiterten Projektperimeter liegenden Grundwasserschutzzonen werden durch die MTB-Trails nicht tangiert. Der Einfluss der MTB-Trails auf die Fliessgewässer wurde durch die optimierte Linienführung weitestgehend reduziert.

- *Neue Beschneiungsfläche Skischulübungsgelände Hornberg:* Durch die Erweiterung der Beschneiungsfläche werden keine Gewässer beeinträchtigt. Es sind keine (neuen) Auswirkungen auf Gewässer zu erwarten.

Daraus ergeben sich folgende Massnahmen:

- *Seilbahnprojekte*: Detaillierte hydrogeologische Abklärungen bezüglich der kurzfristigen und langfristigen Auswirkungen (spez. Bauphase) auf Quellen, Fassungen, Grundwasserschutzzonen und Gewässerschutzbereich Au im Rahmen des Bauprojekts. Beibezug eines Hydrogeologen bei der Erarbeitung der Baustellenorganisation. Erarbeitung Entwässerungsplan der Gebäude, Anlagen und Plätze. Prüfung und Darstellung der Auswirkungen allfälliger Wassereinleitungen in einen Vorfluter mit vorgängiger Bestandesaufnahme des Gewässerzustandes. Darlegung des Entwässerungskonzepts für die Bau- und Betriebsphase.
- *MTB-Trails*: Prüfung und Umsetzung möglicher Massnahmen zur Vermeidung der Längsdrainage entlang der MTB-Trails. Gewässerquerungen sind im Rahmen des Baubewilligungsverfahren möglichst unterhaltsarm, geschiebegängig und mit dem Hochwasserschutz vereinbar zu gestalten.

Die Anforderungen der Umweltschutzgesetzgebung im Bereich Gewässerschutz können unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Massnahmen eingehalten werden. Darüber hinaus sind im Bereich Gewässer/Gewässerschutz keine relevanten Auswirkungen durch nicht UVP-pflichtige Vorhaben zu erwarten.

Parallel zur Erarbeitung der vorliegenden UeO führt die Einwohnergemeinde Saanen auch den Zonenplan Gewässerräume ein. Um eine eindeutige Festlegung und die Unabhängigkeit der Planungen sicherzustellen, erfolgt die Festlegung der Gewässerräume innerhalb des UeO-Perimeters in der UeO Nr. 88. Die Gewässerräume ausserhalb des UeO-Perimeters werden nur hinweisend dargestellt, massgebend ist hier der Zonenplan Gewässerräume (s. separates Verfahren).

Da die Bauten und Anlagen im Perimeter der UeO auch Gewässer im Sömmerungsgebiet und im Wald tangieren, werden die Gewässerräume für alle Gewässer im Perimeter der UeO festgelegt. Es handelt sich um kleine und kleinste Gewässer mit einer natürlichen Gerinnesohlenbreite nGSB unter 2.0 m, so dass ein (minimaler) Gewässerraum von 11.0 m Gesamtbreite resp. 5.5 m breite ab Gewässerachse einzuhalten ist. Breitere Gewässer sind lediglich:

- Füürbüelgräbli, Abschnitt bis Golfplatz (Lage im Wald)
  nGSB bis 3.0 m, Gewässerraumbreite 15.0 m
- Teuffegrabe, Abschnitt bis Sömmerungsgebiet (Lage im Wald)
  nGSB bis 5.0 m, Gewässerraumbreite 21.0 m

Details zu allen Gewässerabschnitten sowie die Abweichungen zum GNBE (Gewässernetz des Kantons Bern) sind in Anhang 1 dokumentiert. Eine Ausweitung oder Reduktion der Gewässerräume im Perimeter der UeO erfolgt nicht. Der Schutz des Gewässerraums ist in Art. 18 UeV sichergestellt.

Die Ausscheidung der Gewässerräume führt zu einem zusätzlichen Schutz der Gewässer, indem die Vorschriften der neuen Gewässerschutz-Gesetzgebung einzuhalten sind. An zwei Stellen liegen Überlagerungen des Gewässerraums mit Grundwasserschutzzonen vor (Quellfassung Horneggli, Längweid-Quelle). Im Bereich dieser Überlappungen gelten zusätzlich zu den UeV (Gewässerräume) die Grundwasserschutzbestimmungen bzw. Bau- und Bewirtschaftungseinschränkungen gemäss übergeordneter Gewässerschutzverordnung (GSchV). Dies ist primär bei allfälligen Revitalisierungs- und Wasserbauprojekten zu berücksichtigen. Die vorliegenden Projektvorhaben sind davon nicht betroffen.

Die Grundwasserschutzzone der Quelle Horneggli wurde im Rahmen von detaillierten hydrogeologischen Untersuchungen überprüft und wird derzeit in einem abgekürzten Schutzzonenverfahren aktualisiert. Der Schutzzonenplan befindet sich derzeit in der Vorprüfung durch das AWA (vgl. Abbildung 31).

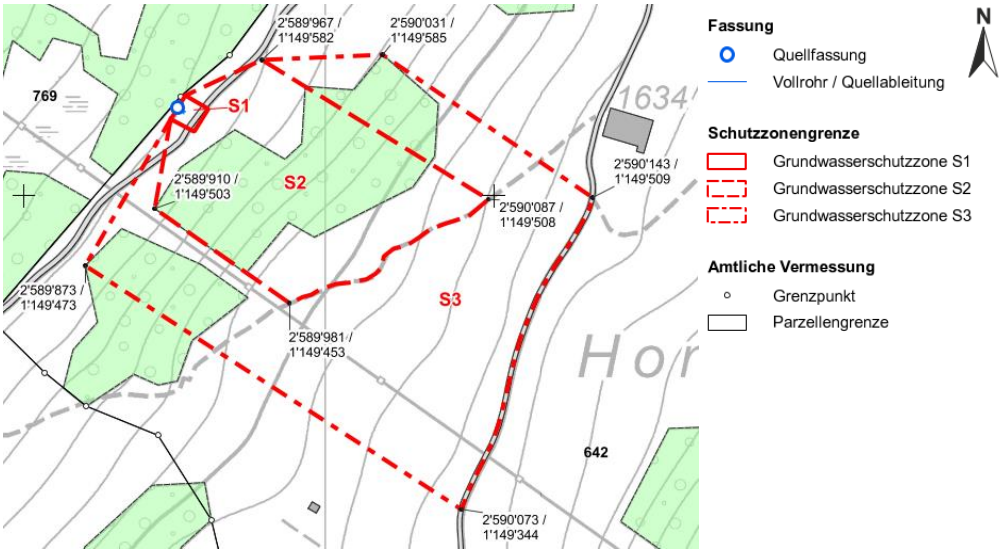


Abbildung 31: Ausschnitt Schutzzonenplan Quellfassung Horneggli (Stand Vorprüfung, 12.04.2024)

Die Aktualisierung des Schutzzonenplans ist insbesondere für die Festlegung der Stützenstandorte im PGV relevant. Wie in Abbildung 31 ersichtlich, wird die Schutzzone S2 gegenüber der heutigen Festlegung kleiner, sodass die Stützenstandorte ausserhalb der S2 (voraussichtlich in der S3) zu liegen kommen.

6.6 Naturgefahren

Die Auswirkungen im Bereich des Störfall- und Katastrophenschutzes (beinhaltet auch die Naturgefahren) werden für alle betroffenen Vorhaben in den jeweiligen BRU ausführlich abgehandelt.

Für die Beurteilung der Naturgefahren wurden die Naturgefahrenkarte (im Siedlungsgebiet), der Naturgefahren-Ereigniskataster sowie die Gefahrenhinweiskarte (ausserhalb des Siedlungsgebiets) herangezogen.

Zusammengefasst werden die Auswirkungen im Bereich der Naturgefahren wie folgt eingeschätzt:

- *Seilbahn Schönried Horneggli-Hornberg*: Im Perimeter des Siedlungsgebiets befindet sich eine Stütze (Nr. 3) innerhalb der Rutschgefahrenzone mit geringer Gefährdung. Gewisse Bäche sind als Wassergefahrenbereiche mit mittlerer Gefährdung ausgewiesen. Im Naturgefahren-Ereigniskataster ist eine Fliesslawine unterhalb der Horeflue sowie ein Hochwasserereignis nordwestlich der Talstation in Schönried eingetragen. Gemäss Gefahrenhinweiskarte befindet sich der Projektperimeter im Bereich von möglichen Lawinen und Rutschungen, sowie lokal auch durch Sturzgefahr und hydrologisch gefährdete Bereiche (vgl. BRU 1, Kartenbeilage K3).
- *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh*: Für den Projektperimeter ist im Naturgefahren Ereigniskataster eine Fliesslawine unterhalb der Hornflue aufgezeichnet. Die Gefahrenhinweiskarte zeigt, dass im Projektperimeter vor allem Lawinen und Rutschungen möglich sind (vgl. BRU 2, Kartenbeilage K3).
- *Seilbahn Gfell-Hornfluh*: Für den Projektperimeter sind im Naturgefahren-Ereigniskataster keine Ereignisse eingetragen. Die Gefahrenhinweiskarte zeigt jedoch, dass im Projektperimeter vor allem Lawinen und Rutschungen möglich sind (vgl. BRU 3, Kartenbeilage K3).

Daraus ergeben sich folgende Massnahmen:

- *Seilbahnen (alle)*: Im Rahmen des Bauprojekts sind weitergehende Abklärungen erforderlich (Baugrundabklärungen, Risiken bedingt durch Naturgefahren etc.), insbesondere in Bezug auf den Stützenstandort in der Rutschgefahrenzone (Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg) und den lawinengefährdeten Bereich unterhalb der Horeflue (Seilbahn Saanenwald-Hornfluh).

Darüber hinaus sind im Bereich der Naturgefahren keine relevanten Auswirkungen durch nicht UVP-pflichtige Vorhaben zu erwarten.

6.7 Kulturgüter

Die Auswirkungen im Bereich des Heimatschutzes, des Denkmalschutzes und der Archäologie werden für alle betroffenen Vorhaben in den jeweiligen BRU ausführlich abgehandelt.

Gemäss den BRU werden die Auswirkungen in diesem Bereich wie folgt eingeschätzt: Im Eingriffsperimeter aller Vorhaben sind keine Schutzobjekte von kantonaler Bedeutung vorhanden. Dies gilt auch für die Denkmalschutz-Objekte sowie die archäologisch bedeutsamen Zonen oder Gebiete. Die Projekte haben keine Auswirkungen auf Objekte von Heimatschutz, Denkmalschutz und Archäologie.

Darüber hinaus sind keine Auswirkungen durch nicht UVP-pflichtige Vorhaben zu erwarten.

6.8 Wanderwege

Anpassungen am Wanderwegnetz sind nur punktuell erforderlich: entweder als Reaktion auf neue Seilbahnstationen, welche eine minimale Umverlegung bedingen, oder

aufgrund der Tatsache, dass im Gebiet Wittere Kreuzungspunkte mit MTB-Trails zu reduzieren und eine direktere Verbindung Richtung Schönried geschaffen werden soll. Die Auswirkungen auf die Netzverbindungen sind vernachlässigbar. Ersatz- und Begleitmassnahmen werden im PGV bzw. Baubewilligungsverfahren abschliessend bestimmt. Neue Wanderwege um die Baubereiche S3, S4 und S6 herum können im Rahmen des PGV noch Änderungen erfahren (vgl. Kap. 4.3.1). Wanderwege sind gemäss den aktuellen Normen respektive dem üblichen minimal-invasiven, naturschonenden Ausbaustandard auszuführen, wodurch die Auswirkungen auf die Natur gering sind. Schutzinventare sind nicht betroffen, Abschnitte durch einen Wald können ohne Rodung realisiert werden.

6.9 Luft, Lärm und Erschütterungen

Die Auswirkungen im Bereich Luftreinhaltung, Lärmschutz und Erschütterungen werden für alle betroffenen Vorhaben in den jeweiligen BRU ausführlich abgehandelt.

Zusammengefasst werden die Auswirkungen im Bereich der Luftreinhaltung wie folgt eingeschätzt:

- *Seilbahnen (alle):* Während der Bauphase werden im Bereich des Projektperimeters lokale Emissionen durch Luftschadstoffe (v.a. Staub) anfallen. Diese können mit entsprechenden Massnahmen minimiert werden. Der voraussichtliche Materialabtransport kann während der Bauphase zu einem erhöhten LKW-Verkehr führen. Durch den Betrieb der Bahnen ist mit keinen zusätzlichen Luftschadstoffemissionen zu rechnen, da diese im Normalbetrieb mit Strom laufen. Die Auswirkungen diesbezüglich werden als irrelevant beurteilt.
- *Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg (spezifisch):* Eine zusätzliche Belastung der Luft entsteht voraussichtlich durch das leicht erhöhte Verkehrsaufkommen. Die diesbezüglichen Auswirkungen werden in Rahmen der weiteren Projektierung überprüft.
- *MTB-Trails*: Während der Bauphase ist beim Einsatz von Kleinbagger, Kompressor und dergleichen mit einer lokal erhöhten Luftbelastung zu rechnen, die jedoch aufgrund der guten Durchlüftung vernachlässigt werden kann. Während der Betriebsphase entstehen keine zusätzlichen Luftschadstoffimmissionen. Es sind somit keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.
- *Neue Beschneiungsfläche Skischulübungsgelände Hornberg:* Es entstehen keine zusätzlichen Luftschadstoffimmissionen. Die erforderliche Infrastruktur (Leitungen, Zapfstellen, Pumpstation etc.) ist bereits vorhanden.

Daraus ergeben sich folgende Massnahmen:

- *Seilbahnen (alle)*: Mit einer optimierten Materialbewirtschaftung und einem gezielten Logistikkonzept sind die Erdverschiebungen bzw. die Transporte im Perimeter zu minimieren (Minimierung Staubemissionen) und die bestehenden Zufahrten optimal zu nutzen (Vermeidung von Rückstau).

Im Bereich Lärm und Erschütterungen werden die Auswirkungen wie folgt eingeschätzt:

- *Seilbahnen (alle)*: Während der Bauphase muss mit zusätzlichen Lärmbelastungen entlang der Weg- und Zufahrten und vor allem im Nahbereich der Baustellen gerechnet werden. Für die unterschiedlichen Bauabläufe ist vereinzelt mit störenden Erschütterungsimmissionen zu rechnen. Die Lärmemissionen der geplanten Seilbahnen werden vor allem von den mechanischen Anlagen in den Stationen verursacht werden. Der Antrieb befindet sich jeweils bei der Bergstation. Eine definitive Lärmprognose ist auf der Stufe Nutzungsplanung noch nicht machbar.
- *Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg (spezifisch)*: Die Unterbringung des Antriebs bei der Mittelstation Horneggli bringt aus lärmtechnischer Sicht eine Erleichterung für die im Tal liegenden Wohngebäude. Die einzigen dauerhaft bewohnten Bauten (Wohngebäude) im Projektperimeter liegen im Umkreis der geplanten Talstation. Das geplante Parkhaus wird während der Betriebsphase zu Mehrverkehr führen und somit auch zu einer höheren Lärmbelastung in der direkten Umgebung. Der Planungswerte (ES II) für Wohnnutzung an den umliegenden lärmkritischen Standorten kann voraussichtlich eingehalten werden.
- *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh (spezifisch)*: Die Unterbringung des Antriebs bei der Talstation Saanenwald bringt aus lärmtechnischer Sicht keine markanten Mehrbelastungen für die im Umkreis der Talstation vereinzelt liegenden Gebäude (temporär bewohnte Bauten).
- *Seilbahn Gfell-Hornfluh (spezifisch)*: In der näheren Umgebung sind keine dauernd bewohnten Gebäude (Empfänger) vorhanden.
- *MTB*-Trails: Während der Bauphase ist beim Einsatz von kleineren Baumaschinen mit einer lokal erhöhten Lärmbelastung zu rechnen. Diese Immissionen sind jedoch zeitlich und räumlich eng begrenzt und können aufgrund des Standortes vernachlässigt werden. Mit Blick auf den Schutz der Fauna ist zu berücksichtigen, dass die Arbeiten nicht in der Dämmerungsphase stattfinden. Während der Betriebsphase entstehen keine zusätzlichen Lärmbelastungen.
- *Neue Beschneiungsfläche Skischulübungsgelände Hornberg:* Keine Auswirkungen zu erwarten, da keine Neubauten/-anlagen erforderlich sind.

Daraus ergeben sich folgende Massnahmen:

- *Seilbahnen (alle)*: Im Rahmen der weiteren Projektierung ist ein Lärmgutachten (inkl. allfällige Lärmminderungsmassnahmen) für die Seilbahnen und das Parkhaus sowie ein Baulärmkonzept zu erstellen.

Darüber hinaus sind im Bereich Lärm und Erschütterungen keine relevanten Auswirkungen durch nicht UVP-pflichtige Vorhaben zu erwarten.

6.10 Altlasten, Abfälle und Boden

Die Auswirkungen im Bereich Altlasten, Abfälle, Materialbewirtschaftung und Bodenschutz werden für alle betroffenen Vorhaben in den jeweiligen BRU ausführlich abgehandelt.

Zusammengefasst werden die Auswirkungen im Bereich Altlasten, Abfälle und Materialbewirtschaftung wie folgt eingeschätzt:

- *Seilbahnen (alle):* Die beim Abbruch und Neubau anfallenden Bauabfälle sind fachgerecht zu entsorgen. Das überschüssige Boden- und Aushubmaterial ist VVEA-konform zu verwerten oder zu entsorgen. Allfällige Schadstoffbelastungen sind fachgerecht zu untersuchen und zu beheben. In der Betriebsphase entstehen keine speziellen Abfälle, weshalb die Auswirkungen in dieser Phase als unbedeutend beurteilt werden.
- *Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg (spezifisch)*: Die bestehende Talstation und die Stützen (inkl. Betonfundamente) müssen im Rahmen der geplanten Ersatzanlage abgebrochen werden. Die Bergstation Horneggli wird nur teilweise rückgebaut (das Untergeschoss bleibt bestehen).
- *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh (spezifisch)*: Das bestehende Stationsgebäude der Talstation und die Stützen (inkl. Betonfundamente) müssen im Rahmen der geplanten Ersatzanlage abgebrochen werden. Die Bergstation bleibt bestehen. Die Skilifte Horeflue und Lätz-Güetli werden ebenfalls rückgebaut.
- *MTB*-Trails: Während der Bauphase fallen keine umweltgefährdenden Stoffe oder Abfälle an. Das ausgehobene Bodenmaterial wird für die Anlegung des Streckentrassees, der Wellen und Mulden sowie der Steil wandkurven vor Ort verwendet. Die Materialbilanz ist somit ausgeglichen.
- *Neue Beschneiungsfläche Skischulübungsgelände Hornberg:* Keine Auswirkungen zu erwarten, da keine Neubauten/-anlagen erforderlich sind.

Daraus ergeben sich folgende Massnahmen:

- *Seilbahnen (alle)*: Im Rahmen des Bauprojekts ist ein Materialbewirtschaftungskonzept sowie ein Rückbau- und Baustellen-Entsorgungskonzept zu erarbeiten. Als Grundsatz dient eine maximale Verwertung des anfallenden Aushubmaterials vor Ort. Vor Realisierung der Abbrucharbeiten ist eine entsprechende Bauschadstoffdiagnose durch eine Fachperson durchzuführen. In der unmittelbaren Umgebung der Stützen ist der Boden stichprobenartig auf Rückstände aus dem Betrieb der Anlage zu untersuchen.

Im Bereich Bodenschutz werden die Auswirkungen wie folgt eingeschätzt:

- *Seilbahnen (alle) und MTB-Trails*: Die verschiedenen Projektelemente führen zu einer gesamthaft grossen Fläche an neuer definitiver Bodenbeanspruchung, welche heute nahezu ausschliesslich landwirtschaftlich genutzt werden. Grössere zusammenhängende Eingriffsflächen bilden die neuen Seilbahnstationen und das Parkhaus, wogegen sich die Fundamente und die MTB-Trails räumlich weiter verteilen. Eine Fortführung der kulturlandschaftlichen bzw. landwirtschaftlichen Nutzung des Gebietes wird durch den zusätzlichen Bodenverlust jedoch nicht limitiert. Bei einer fachgerechten Ausführung der Bauarbeiten sind die Auswirkungen als vertretbar zu beurteilen resp. die gesetzlichen Anforderungen zum Bodenschutz können unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Massnahmen eingehalten werden.
- *Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg (spezifisch):* Für die geplante Bahnanlage (Tal-, Mittel- und Bergstation, Stützen etc.) und das Parkhaus sind auf ca. 5'700 m2 Fläche definitive Bodenabtragsarbeiten erforderlich. Durch den

Rückbau der alten Anlage (Stationen und Fundamente) werden 926 m2 Fläche, welche bis heute überbaut waren, wieder rekultiviert und der Landwirtschaft zurückgegeben.

- *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh (spezifisch):* Für die geplante Bahnanlage (Tal- und Bergstation, Stützen etc.) sind voraussichtlich auf 1’261 m2 Fläche definitive Bodenabtragsarbeiten erforderlich. Durch den Rückbau der alten Anlage (Stationen und Fundamente) sowie der beiden Skilifte Horeflue und Lätzi-Güetli wird Boden von ca. 1'041 m2 wieder rekultiviert und landwirtschaftlich nutzbar gemacht.
- *Seilbahn Saanenwald-Hornfluh (spezifisch):* Für die geplante Bahnanlage (Tal- und Bergstation, Stützen etc.) sind voraussichtlich auf 693 m2 Fläche definitive Bodenabtragsarbeiten erforderlich.
- *MTB-Trails (spezifisch)*: Beim Bau der MTB-Trails werden diverse Terrainveränderungen vorgenommen. Die Trails erstrecken sich über eine Gesamtlänge von 16.6 km. Bei einer mittleren Breite von 0.8 bis 1.2 m ist mit einer definitiven Bodenbeanspruchung von rund 18’840 m2 zu rechnen. Durch den Abtrag der Oberbodenschicht werden Wellen und Mulden (ca. 10 - 40 cm hoch) erzeugt. Die abgetragene Oberbodenschicht wird für die Böschungsgestaltung und die Integration der Strecke in die Landschaft wiederverwendet, um eine ausgeglichene Materialbilanz zu erzielen. Mit einer angepassten Bauart (angepasstes Streckengefälle, seitliche Entwässerung) kann einer allfälligen Bodenerosion durch Wasser (v.a. starke Regenfälle) entgegengewirkt werden.
- *Neue Beschneiungsfläche Skischulübungsgelände Hornberg:* Keine Auswirkungen zu erwarten, da keine Neubauten/-anlagen erforderlich sind.

Daraus ergeben sich folgende Massnahmen:

- *Seilbahnen (alle)*: Vor Baubeginn ist ein Bodenabtrag-, Bodenbewirtschaftungs- und Rekultivierungskonzept auf der Basis von pedologischen Untersuchungen zu erstellen. Bei der Projektierung ist eine bodenkundliche Fachperson miteinzubeziehen. Transportwege sowie Installationsplätze sind im Rahmen der Projektierung festzulegen, nach Möglichkeit auf bereits beanspruchten Flächen (Eingriffsflächen sind bestmöglich zu minimieren).

Betreffend den Umgang mit dem Boden sind die Bestimmungen des Art. 15 UeV zu berücksichtigen und einzuhalten.

Darüber hinaus sind im Bereich Altlasten, Abfälle, Materialbewirtschaftung und Bodenschutz keine relevanten Auswirkungen durch nicht UVP-pflichtige Vorhaben zu erwarten.

6.11 Nicht-ionisierende Strahlung

Die Auswirkungen im Bereich Schutz vor nicht-ionisierender Strahlung (NIS) werden für alle betroffenen Vorhaben in den jeweiligen BRU abgehandelt.

Zusammengefasst werden die Auswirkungen im Bereich der nicht-ionisierender Strahlung (NIS) wie folgt eingeschätzt:

- *Seilbahnen (alle)*: Hochspannungsinstallationen für die Versorgung der Bahnen mit elektrischer Energie sind Quellen von nicht-ionisierender Strahlung. Die für den Betrieb der neuen Anlagen benötigte elektrische Leistung ist grundsätzlich im Gebiet installiert. Der Anschluss ans Elektrizitätsnetz erfolgt über neue erdverlegte Zuleitungen. Die Bahnprojekte haben somit keine Auswirkungen auf den Schutz vor nicht-ionisierender Strahlung.
- *Projektvorhaben (alle)*: Der Umweltbereich erfährt keine Auswirkungen und ist daher nicht relevant.

Darüber hinaus sind keine Auswirkungen durch nicht UVP-pflichtige Vorhaben zu erwarten.

7 Verfahren

7.1 Öffentliche Mitwirkung

Die Mitwirkungsauflage erfolgte vom 5. Juli bis 5. August 2022 und wurde sowohl im Amtsanzeiger als auch im Amtsblatt publiziert. Total wurden 30 schriftliche Eingaben zur öffentlichen Mitwirkung der Bauverwaltung unterbreitet. Hauptanliegen der Mitwirkenden sind:

- Parkplatz Lätzgüetli (Änderung Zonenplan Nr. 1 und Baureglement),
- Talstation/Parkhaus Schönried (Änderung Zonenplan Nr. 2 und Baureglement)
- Mountainbike-Trails (Änderung Überbauungsordnung Nr. 88)
- Seilbahnen und Skipisten (Änderung Überbauungsordnung Nr. 88)
- Diverse Themen (Änderung Überbauungsordnung Nr. 88)

Das Vorhaben "Parkplatz Lätzgüetli" und die entsprechende Zonenplanänderung Nr. 1 werden aufgrund der zahlreichen Anträge der Mitwirkenden zurückgezogen respektive aus den Unterlagen gestrichen. Die Mitwirkungseingaben diesbezüglich zeigen, dass die Parkplatzsituation in Saanenmöser kritisch ist, jedoch nicht über den Parkplatz Lätzgüetli gelöst werden kann. Entsprechende Alternativvorschläge wurden geprüft, jedoch mehrheitlich verworfen. Das vorgesehene Parkhaus in Schönried ist aus Sicht der BDG und der Gemeinde deshalb umso wichtiger, da so eine weitere Verschärfung der Verkehrssituation im Dorf Saanenmöser verhindert werden kann. Weitere Erläuterungen dazu sind dem Mitwirkungsbericht (s. Anhang 2) zu entnehmen. Die weiteren Themen der Mitwirkenden werden im Mitwirkungsbericht nach den einzelnen Eingaben und deren Anträgen strukturiert abgehandelt und entsprechende Stellungnahmen seitens der Gemeinde abgegeben.

An der Sitzung vom 04.10.2022 hat der Gemeinderat die Mitwirkung behandelt und die Unterlagen zur kantonalen Vorprüfung freigegeben.

7.2 Kantonale Vorprüfung

Mit dem Vorprüfungsbericht vom 29. August 2024 hat das Amt für Gemeinden und Raumordnung die Ergebnisse der Prüfung dokumentiert.

Die wesentlichen materiellen und formellen Genehmigungsvorbehalte wurden geprüft und berücksichtigt. Daraus ergeben sich folgende Änderungen:

- *Parkplätze bei Talstation Schönried:* Der Bedarf für die Parkplätze ausserhalb des Parkhauses innerhalb der ZÖN wurde im vorliegenden Bericht genauer dargelegt.
- *Wohnungen für Betriebsangestellte:* Die baupolizeilichen Masse wurden in den ZÖN-Bestimmungen gestrichen, aufgrund der geänderten Verfahrenszuständigkeiten (die Gesamtanlage bei der Talstation Schönried unterliegt nun der Bewilligung durch das BAV im PGV). Die Erläuterung im vorliegenden Bericht wurden entsprechend angepasst.

- *Gastronomische Nebennutzung in Bauberich S5:* Die Zweckbestimmung einer gastronomische Nebennutzung für den Baubereich S5 wurde aus den UeV gestrichen und die Erläuterungen im vorliegenden Bericht angepasst.
- *Gewässerräume:* Die Situation des Gewässers «Üssere Horebach» wurde überprüft. Es wurde festgestellt, dass das Gewässer auf Parzelle Nr. 2744 unterhalb der Hornbergstrasse versickert und keine Fortsetzung des Gerinnes besteht. Das Gewässernetz und der Gewässerraum im Überbauungsplan werden nicht angepasst (vgl. Anhang 1, Gewässer K02.5). Die Situation des Gewässers «Schwaberiedbach» im Gebiet «Wittere» wurde ebenfalls überprüft. Es wurde festgestellt, dass das Gewässer auf Parzelle Nr. 2383 unterhalb der Schlittmoosstrasse versickert und keine Fortsetzung des Gerinnes besteht. Das Gewässernetz und der Gewässerraum im UeP werden nicht angepasst. (vgl. Anhang 1, Gewässer S10.1)
- *MTB-Trails Definition:* In den UeV wurde präzisiert, dass die MTB-Trails und MTB-Kidstrails im Sinne von als Anlagen, die MTB-Überführungsstrecken im Sinne von MTB-Routen festgelegt werden. Die Bestimmungen in den UeV wurden entsprechend entflechtet. Die Erläuterungen im vorliegenden Bericht wurden diesbezüglich ergänzt und angepasst.
- *MTB-Trails im Gewässerraum:* Die Zusammenführung der beiden MTB-Trails bei Koordinatenpunkt T.95 wurde im UeP ausserhalb des Gewässerraumes verlegt, wie auf der Begehung vom 02.06.2023 besprochen.
- *MTB-Trails und Wanderwege:* Aufgrund der MTB-Trails-Planung muss ein Wanderweg zwischen den Koordinatenpunkten T.102 und T106. neu verlegt werden. Der neue Wanderweg wird als Festlegungsinhalt in die Planung aufgenommen. Entsprechende Anpassungen und Ergänzungen wurden im UeP, in den UeV und im vorliegenden Bericht (Interessenabwägung) vorgenommen.
- *MTB-Trail in Grundwasserschutzzone (S2):* Die MTB-Überführungsstrecke im Bereich der Quellfassung Horneggli wurde auf den bestehenden Güterweg zurückverlegt. Die entsprechende Festlegung im UeP wurde angepasst. Falls der Güterweg später verlegt werden sollte, könnte dies in einer späteren UeO-Anpassung nachgeführt werden.
- *MTB-Trails Ende in UeO-Perimeter:* Der UeO-Perimeter wurde so erweitert, dass die Rückführung der MTB-Trails (via MTB-Überführungsstrecke) bis zur öffentlichen Waldmattenstrasse rechtlich gesichert ist. Die Festlegung einer MTB-Überführungsstrecke im letzten Abschnitt wurde in Absprache mit den betroffenen Grundeigentümern im UeP ergänzt.
- *MTB-Kidstrails und Förderbandanlage:* Die UeV (Art. 6 Abs. 9) wurden in Bezug auf eine mögliche Einhausung der Förderbandanlage präzisiert (inkl. Baumasse und Materialisierung). Die Interessenabwägung wurde im vorliegenden Bericht entsprechend ergänzt, unter Einbezug der Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft.
- *Darstellung im Überbauungsplan (UeP):* Es wurden diverse Darstellungsanpassungen vorgenommen. Für den Baubereich S3 wurde zur besseren

Leserlichkeit ein separater Ausschnitt mit grösserem Massstab erstellt. Die bestehenden Wanderwege (braun gestrichelte Linien) wurden in der Legende ergänzt und die übrigen bestockten Flächen gelöscht. Die Darstellung und Signatur der Fliessgewässer wurden bereinigt (basierend auf den nachgeführten AV-Daten).

- *Anpassungen in den Überbauungsvorschriften (UeV):* Unter Art. 6 Abs. 4 wurde ergänzt, dass bei Brücken oder dergleichen zusätzlich eine Ausnahme nach Art. 38 GSchG erforderlich ist. Unter Art. 6 Abs. 8 und 9 wurden die Bestimmung betreffend MTB-Kidstrails präzisiert und die baulichen Masse der Förderbandanlage definiert. Die Formulierung "landwirtschaftlich" in Art. 15 Abs. 1 wurde gestrichen, da die Pflicht zur Schonung des Bodens generell gilt.

Der Masterplan (Karte inkl. Bericht) datiert immer noch auf den 4. April 2022, da die eigentliche Masterplanung mit der ganzen Herleitung und Begründung der verschiedenen Vorhaben zu diesem Zeitpunkt abgeschlossen wurde. Aufgrund der Forderung des AWN wurde jedoch die Masterplan-Karte hinsichtlich des Waldes aktualisiert (übrige bestockte Flächen gelöscht).

7.3 Öffentliche Auflage und Beschlussfassung

Die öffentliche Auflage fand vom … bis zum … statt. Es sind … Einsprachen eingereicht worden. Am … konnten die Einsprachen an der Einspracheverhandlung erledigt werden.

7.4 Festsetzung

Der Zeitplan sieht vor, die Anpassung der Überbauungsordnung und des Zonenplans Nr. 2 inkl. Baureglement an einer Gemeindeversammlung im März 2025 festzusetzen.

7.5 Publikation und Inkrafttreten

Vorschriften und Pläne der Gemeinden treten frühestens mit ihrer Genehmigung in Kraft. Die Genehmigung ist unter Hinweis auf den Zeitpunkt des Inkrafttretens der Vorschriften und Pläne öffentlich bekannt zu machen, sobald sie rechtskräftig geworden ist.

7.6 Terminplan

Die weiteren Verfahrensschritte der Nutzungsplanung sind wie folgt vorgesehen:

> Verabschiedung zur öffentlichen Auflage durch den Gemeinderat: ca. November 2024
> Öffentliche Auflage: ca. Dezember/Januar 2024
> Beschluss durch die Gemeindeversammlung: ca. März 2025
> Genehmigung durch den Kanton (AGR): ca. Juli 2025

Die Verfahrensschritte des nachgelagerten Plangenehmigungsverfahren (PGV) für die Seilbahn Schönried-Horneggli-Hornberg sind wie folgt geplant:

> Erarbeitung Seilbahnprojekt und PGV: ca. März 2024 bis Februar 2025
> Publikation PGV: ca. Juli 2025
> Vernehmlassung PGV durch den Bund (BAV): ca. Juli 2025 bis März 2026
> Plangenehmigung durch den Bund (BAV) und Baustart: ca. April 2026

Die Plangenehmigungsverfahren (PGV) der Seilbahnen Saanenwald-Hornfluh und Gfell-Hornfluh werden jeweils ca. ein bzw. zwei Jahre später angesetzt (gestaffelt).

Die Verfahrensschritte des nachgelagerten Baubewilligungsverfahren der MTB-Trails sind wie folgt vorgesehen:

> Erarbeitung Bauprojekte MTB-Trails: ca. April bis Januar bis März 2025
> Durchführung Baubewilligungsverfahren: ca. April bis Oktober 2025
> Baubewilligung und Baustart: ca. Mai 2026

Gruner Schweiz AG

Ephraim Camenzind	Judith Rütsche
Sachbearbeitung Raumplanung	Projektleitung und Qualitätssicherung

Anhang 1: Bemessung Gewässerräume und Nachweise Korrektur GNBE

Bemessung der Gewässerräume

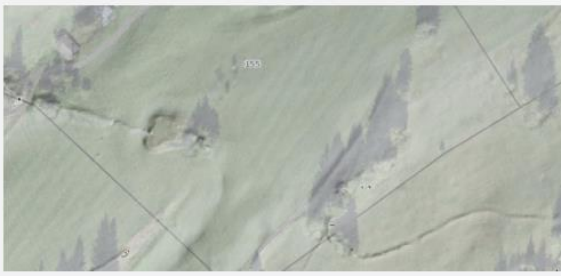
Gewässername		Abschnitt bis	eGSB	Natürlichkeit	nGSB	Biodiversitätskurve	Ausweitung	Gewässerraum-breite
S10	Chouflisbach (R)	3 bis Parz. Nr. 1687	3.5 m	1.5	5.5 m	nein	ja: Oberlauf breiter	23.0 m
S10	Chouflisbach (R)	4 Einmündung 10.9	3.0 m	1.5	6.0 m	nein	nein	23.0 m
S10	Chouflisbach (R)	5 Einmündung 10.10	1.5 m	1.5	<2.5 m	nein	nein	13.0 m
S10.1	Schwaberiedbächli	6 Schlittmoosstrasse/ Beginn Dole	2.0 m	1/1.5	3.0 m	nein	nein	15.0 m
S10.1	Schwaberiedbächli	7 Dole (inkl. Verzweigungen)	<1.0 m	2	<2.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.1	Schwaberiedbächli	8 Quellen (alle Verzweigungen, versiegende Arme)	<1.0 m	2	<2.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.1.2	Schlittmoosgräbli	1 Waldabschnitt	1.5 m	1/2	3.0 m	nein	nein	15.0 m
S10.1.2	Schlittmoosgräbli	2 Schlittmoosstrasse	1.0 m	1.5	1.5 m	nein	nein	11.0 m
S10.1.2	Schlittmoosgräbli	3 Wald	<1.0	1	<2.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.1.3	Horeggligräbli	1 unterer Waldrand	1.5 m	1.5	<2.5 m	nein	nein	13.0 m
S10.1.3	Horeggligräbli	2 bis Sömmerungsgebiet	<1.0	1	<1.0	nein	nein	11.0 m
S10.1.3	Horeggligräbli	3 Sömmerungsgebiet	<1.0	1	<1.0	nein	nein	11.0 m
S10.6	Waldmattegräbli	1 erster Waldrand	1.5 m	1.5	<2.5 m	nein	nein	13.0 m
S10.6	Waldmattegräbli	2 bis Sömmerungsgebiet	<1.0 m	1.5	<2.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.6	Waldmattegräbli	3 Sömmerungsgebiet	<1.0 m	1.5	<2.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.7	Güntergräbli	1 Wald	1.5 m	2	3.0 m	nein	nein	15.0 m
S10.7	Güntergräbli	2 Verzweigung S10.7.1/2	<1.0 m	2	<2.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.7a	Güntergräbli Hochwasserentlastung und Seitenarm	0	<1.0 m	2	<2.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.7.1	Üssers Güntergräbli	1 unterhalb Moor	<1.0 m	1	<1.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.7.1	Üssers Güntergräbli	2 unterhalb Sömmerungsgebiet	<1.0 m	1	<1.0 m	ja	ja: Moor	11.0 m
S10.7.1	Üssers Güntergräbli	3 Sömmerungsgebiet	<1.0 m	1	<1.0 m	ja	ja: Moor	11.0 m
S10.7.2	Inners Güntergräbli	1 Bis Moor	<1.0 m	1	<1.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.7.2	Inners Güntergräbli	2 unterhalb Sömmerungsgebiet	<1.0 m	1	<1.0 m	ja	ja: Moor	11.0 m
S10.7.2	Inners Güntergräbli	3 Sömmerungsgebiet	<1.0 m	1	<1.0 m	ja	ja: Moor	11.0 m
S10.7.2.1	63778	1 Bis Moor	<1.0 m	1	<1.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.7.2.1	63778	2 unterhalb Sömmerungsgebiet	<1.0 m	1	<1.0 m	ja	ja: Moor	11.0 m
S10.7.2.1	63778	3 Sömmerungsgebiet						11.0 m
S10.9	Lätzgüetligräbli	0	<1.0 m	2	<2.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.9.1	Bärgfriedgräbli	0	<1.0 m	2	<2.0 m	nein	nein	11.0 m
S10.10	Mittlere Chesslergrabe	1 bis Moor	1.5 m	1.5	<2.5 m	nein	nein	13.0 m
S10.10	Mittlere Chesslergrabe	2 Moor	<1.0 m	1	<1.0 m	ja	ja: Moor	11.0 m

Gewässername		Abschnitt bis	eGSB	Natürlichkeit		Biodiversitätskurve	Ausweitung	Gewässerraum-breite
S10.10.1	Innere Chesslergrabe	0	1.5 m	1	m	nein	nein	11.0 m
S10.10.1.1	63772	0	<1.0 m	1.5	m	nein	nein	11.0 m
S10.11	Üssere Chesslergrabe	1 bis Moor	<1.0 m	1	m	nein	nein	11.0 m
S10.11	Üssere Chesslergrabe	2 Moor	<1.0 m	1	m	ja	ja: Moor	11.0 m
S10.11.1	Horegräbli	1 bis Moor	<1.0 m	1	m	nein	nein	11.0 m
S10.11.1	Horegräbli	2 Moor	<1.0 m	1	m	ja	ja: Moor	11.0 m
S12	Ärbserebach (R)	8 im Wald Parz. 1784	2.5 m	1.5	m	nein	nein	17.0 m
S12	Ärbserebach (R)	9 Verzweigung	2.1 m	1	m	nein	nein	13.0 m
S12	Ärbserebach (R)	10 Quelle (alle Verzwei-gungen)	<2.0 m	1	m	nein	nein	11.0 m
K02	Teuffegrabe (R)	1 bis Sömmerungsgebiet	5.0 m	1		nein	nein	21.0 m
K02	Teuffegrabe (R)	2 bis Hornbergstrasse (ob Möschigs Hütte)	1.5 m	1	m	nein	nein	11.0 m
K02	Teuffegrabe (R)	3 ca. 100 m oberhalb Verzweigungen, beide Zuflüsse	1.0 m	1	m	nein	nein	11.0 m
K02	Teuffegrabe (R)	4 oberhalb (inkl. Verzwei-gungen/Zuflüsse	<1.0 m	1	m	nein	nein	11.0 m
K02.1	Vierschrötigräbli	0	< 2.0 m	1	m	nein	nein	11.0 m
K02.2	Füürbüelgräbli	1 Golfplatz	3.0 m	1	l	nein	nein	15.0 m
K02.2	Füürbüelgräbli	2 Quelle	<2.0 m	1	m	nein	nein	11.0 m
K02.2	Füürbüelgräbli	kein Gewässer						vgl. Anhang 2
K02.3	Saanewaldgräbli	0	<2.0 m	1	m	nein	nein	11.0 m
K02.4	Haselochgräbli	0	<1.0 m	1	m	nein	nein	11.0 m
K02.4	Haselochgräbli	kein Gewässer						vgl. Anhang 2
K02.5	Üssere Horebach	0 (inkl. Verzweigungen/ Zuflüsse/versiegende Arme)	<1.0 m	1	m	nein	nein	11.0 m
K03	Taxffegrabe (R)	0 Zufluss K03.1	2.0 m	1.5	l	nein	nein	15.0 m
K03.1	Lombachgräbli	0	<1.0 m	2	m	nein	nein	11.0 m
K03.2	Mosergräbli	1 Querung Bahn	1.0 m	1.5	l	nein	nein	11.0 m
K03.2	Mosergräbli	2 Zufluss K03.2.3	<1.0 m	2	m	nein	nein	11.0 m
K03.2.1	Schribersweidgräbli	0	<1.0 m	2	m	nein	nein	11.0 m
K03.2.2	Rossweidgräbli	0	<1.0 m	2	m	nein	nein	11.0 m
K03.2.3	Dälweidgräbli	0	<1.0 m	2	m	nein	nein	11.0 m

Quelle: ecoptima AG (Stand 22.10.2024)

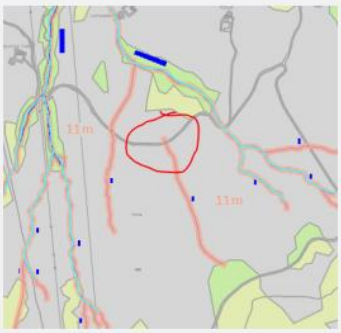
Nachweise Korrektur GNBE

Nachfolgend ist für alle Gewässerabschnitte nach GNBE, für die kein Gewässerraum festgelegt werden soll, die Situation dargestellt und die Abweichung begründet. Dazu wird jeweils auf der linken Seite ein Ausschnitt des Gewässerraumplans mit dem GNBE überlagert und auf der rechten Seite ein entsprechender Ausschnitt mit Lidar-Daten und Luftbild dargestellt.

Gewässer nach GNBE		*Feststellung*	*Begründung*
K02.2 Pz 155	Füürbüelgräbli	kein Gewässer	Gerinne endet im Golfplatz
			
K02.4 Pz 762	Haselochgräbli	kein Gewässer	keine Gerinnebidlung im oberen Teil
			

Nachfolgend ist für versiegende Gewässer die Situation dargestellt. Dazu wird jeweils auf der linken Seite ein Ausschnitt des Gewässerraumplans dargestellt und auf der rechten Seite die Situation mit Fotos dokumentiert. Beide Seitenarme sind im GNBE bisher nicht erfasst. In historischen Grundbuchplänen sind diese Gewässer ebenfalls nicht dargestellt.

Gewässer nach GNBE		*Feststellung*	*Begründung*
K02.5 Pz 2744	Üssere Horebach (Seitenarm)	versiegendes Gewässer	Gewässer versickert unterhalb der Strasse, keine Gerinnebildung mehr







Strassenquerung und Versickerung unterhalb der Strasse ohne Gerinnebildung

S10.1 Pz 2383	Schwaberiedbächli/ Wittere	versiegendes Gewässer	Gewässer versickert unterhalb der Strasse, keine Gerinnebildung mehr







Gewässer vor Strassenquerung und Versickerung unterhalb der Strasse ohne Gerinnebildung

Quelle: ecoptima AG (Stand 22.10.2024)

Anhang 2: Mitwirkungsbericht

Einwohnergemeinde Saanen

Öffentliche Mitwirkung zur Überbauungsordnung Nr. 88 «Tourismusgebiet Saanenmöser–Schönried» inklusive Zonenplanänderung Nr. 1, Saanenmöser und Nr. 2, Schönried

Vom 5. Juli bis 5. August 2022 lagen die Überbauungsordnung Nr. 88 Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried, die Zonenplanänderung Nr. 1, Saanenmöser und Nr. 2, Schönried inkl. Erläuterungsbericht nach Art. 47 RPV zur öffentlichen Mitwirkung, respektive zur Einsichtnahme und Stellungnahme auf der Einwohnergemeinde Saanen (Abteilung BRI, Sekretariat) auf. Die Mitwirkungsdokumente waren in derselben Zeit auch im Internet unter www.saanen.ch abrufbar. Während der Auflagefrist konnten schriftlich und begründet Einwendungen erhoben und Anregungen unterbreitet werden.

In der obengenannten Frist sind bei der Einwohnergemeinde Saanen insgesamt 30 schriftliche Mitwirkungseingaben eingegangen. Die Eingaben werden im Folgenden ausgewertet und eine Stellungnahme seitens Gemeinde Saanen verfasst, welche mit den Projektverfasserinnen – der Bergbahnen Destination Gstaad AG (BDG) und dem Gstaad Saanenland Tourismus (GST) – abgesprochen wurde.

Der vorliegende Mitwirkungsbericht wurde von der Bau- und Planungskommission der Gemeinde Saanen geprüft und vom Gemeinderat Saanen per 04.10.2022 verabschiedet. Der Gemeinderat hat die Stellungnahmen dieses Mitwirkungsberichts für angemessen und zutreffend befunden. Der Mitwirkungsbericht wird an alle Mitwirkenden verschickt.

1. Übersicht und Zusammenfassung zur Mitwirkung

Die Mitwirkungseingaben haben gezeigt, dass die vorliegende Planung mit ihren elementaren Stossrichtungen – insbesondere die Vorhaben der Seilbahnen und der Mountainbike-Trails – grundsätzlich befürwortet wird. Die wichtigsten Anliegen aus den Mitwirkungseingaben betreffen folgende Themen bzw. Planungsinstrumente:

>	Parkplatz Lätzgüetli (PL)	Zonenplan Nr. 1 und Baureglement, Änderung Überlaufparkplatz Lätzgüetli
>	Talstation und Parkhaus Schönried (TS)	Zonenplan Nr. 2 und Baureglement, Änderung Talstation/Parkhaus Schönried)
>	Mountainbike-Trails (MT)	Überbauungsordnung Nr. 88, Änderung Seilbahnen und MTB-Trails Horneggli-Hornberg
>	Seilbahnen und Skipisten (SS)	Überbauungsordnung Nr. 88, Änderung Seilbahnen und MTB-Trails Horneggli-Hornberg
>	Diverse Themen (DT)	Überbauungsordnung Nr. 88, Änderung Seilbahnen und MTB-Trails Horneggli-Hornberg

Das folgende Diagramm zeigt die Verteilung der Themen über alle Mitwirkungen:

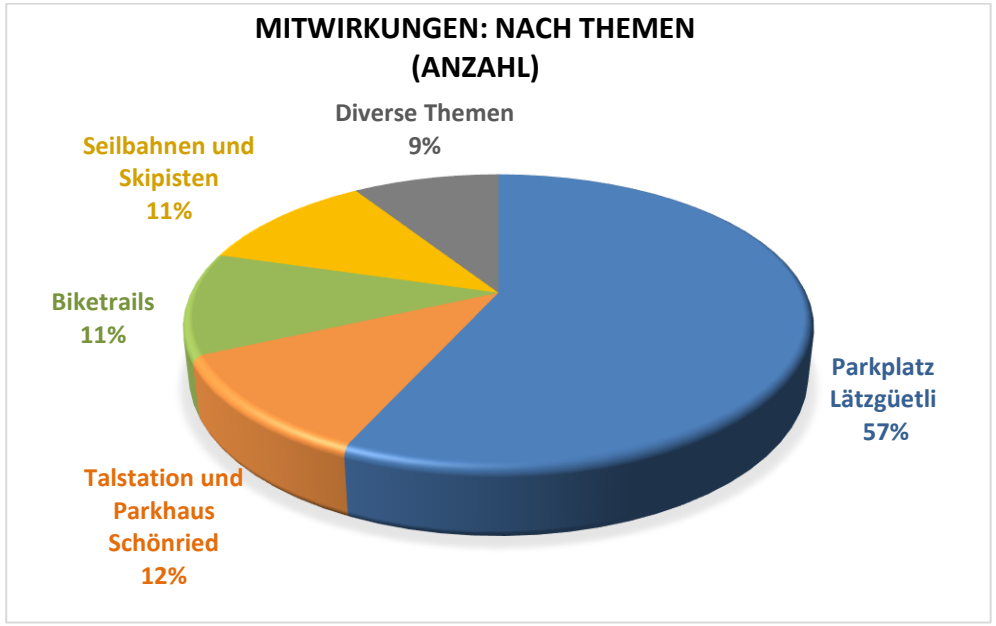


Abb. 1 Auswertung der Mitwirkungseingaben nach Themen (Häufigkeit der Nennung)

Wie die Abbildung 1 zeigt, bezieht sich die Mehrheit der Mitwirkungseingaben auf den *Parkplatz Lätzgüetli* (Zonenplan Nr. 1). Die Eingaben zu diesem Thema sind vielfältig, kritisch und teilweise ablehnend. Die Themen *Talstation und Parkhaus Schönried* (Zonenplan Nr. 2), *Mountainbike-Trails* sowie *Seilbahnen und Skipisten* (UeO Nr. 88) wurden von den Mitwirkenden weitaus weniger häufig genannt und grundsätzlich befürwortend eingeschätzt. Unter diverse Themen sind zu nennen: *Stromanlagen* (1x), *Zufahrtsstrasse Horneggli* (1x), *Landwirtschaft und Alpkäserei* (1x) und *Mitwirkungsprozess* (1x).

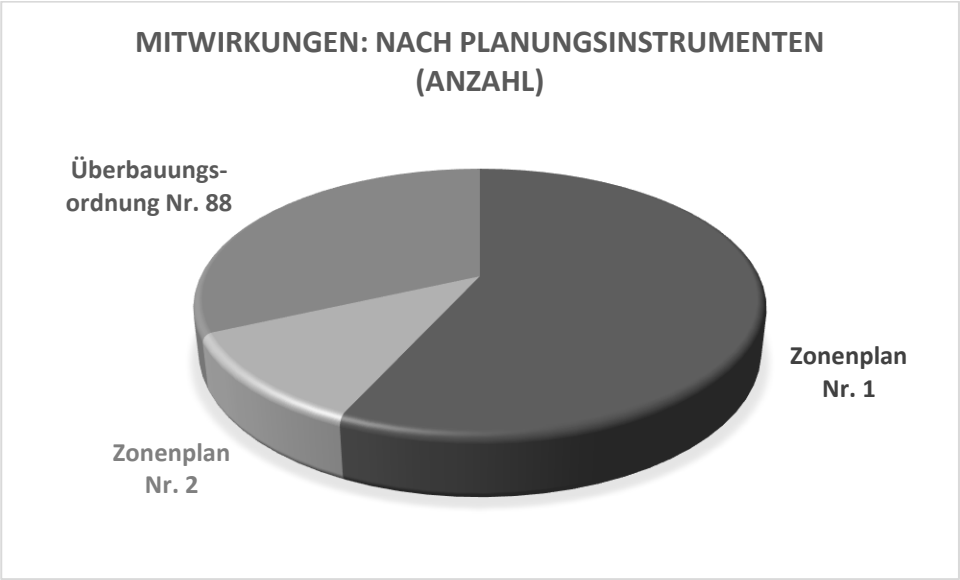


Abb. 2 Auswertung der Mitwirkungseingaben nach betroffenen Planungsinstrumenten (Häufigkeit der entsprechend zugeordneten Themen)

Die Abbildung 2 zeigt, dass sich die Anliegen der Mitwirkung mehrheitlich auf den Zonenplan Nr. 1 (Parkplatz Lätzgüetli) beziehen. Die übrigen Eingaben betreffen die Überbauungsordnung Nr. 88 (Seilbahnen, Skipisten, MTB-Trails, diverse Themen) und den Zonenplan Nr. 2 (Talstation und Parkhaus Schönried).

Grundsatzentscheid Parkplatz Lätzgüetli

Das Vorhaben Parkplatz Lätzgüetli und die entsprechende Zonenplanänderung Nr. 1 werden aufgrund der zahlreichen Anträge der Mitwirkenden zurückgezogen und somit nicht weiterverfolgt. Die Anliegen und Bedenken der Mitwirkenden zu diesem Thema werden ernst genommen und resultiert im Rückzug des Vorhabens. Die Mitwirkungseingaben diesbezüglich zeigen, dass die Parkplatzsituation in Saanenmöser kritisch ist, jedoch nicht über den Parkplatz Lätzgüetli gelöst werden kann. Die Mitwirkungseingaben verdeutlichen, dass ein Bedarf nach mehr saisonalen Parkplätzen in Saanenmöser besteht und die Verfügbarkeit zeitweilig ungenügend ist. Das Problem bleibt auch weiterhin bestehen.

Die von den Mitwirkenden vorgebrachten Alternativvorschläge zum Parkplatz Lätzgüetli in Saanenmöser wurden im Vorfeld geprüft, jedoch mehrheitlich verworfen (s. Kapitel 2, einzelne Mitwirkungseingaben). Das vorgesehene Parkhaus in Schönried ist aus Sicht der BDG und der Gemeinde deshalb umso wichtiger, da so eine weitere Verschärfung der Verkehrssituation im Dorf Saanenmöser verhindert werden kann. Da das aktuell temporär als Parkplatz genutzte Flachmoor beim Einstiegsportal Schönried zukünftig nicht mehr befahren werden soll, sorgt das vorgesehene Parkhaus dafür, dass die aktuelle Anzahl Parkplätze in Schönried beibehalten werden kann und sich dieser Verkehr nicht nach Saanenmöser verschiebt.

Mit dem Rückzug des Vorhabens Parkplatz Lätzgüetli wird die entsprechende Änderung "Überlaufparkplatz Lätzgüetli" des Zonenplans Nr. 1 und des Baureglements aus den Unterlagen gestrichen. Dies betrifft sowohl die Änderung der bestehenden ZÖN A 62 wie auch die neu vorgesehenen ZÖN 67.

Weitere Themen und Stellungnahmen

Die weiteren Themen der Mitwirkenden werden im folgenden Kapitel 2 nach den einzelnen Eingaben (Mitwirkungsnummer) und deren Anträgen (Antragsnummer) strukturiert abgehandelt und entsprechende Stellungnahmen seitens der Gemeinde abgegeben.

Information Talstation Schönried

Für die neue Talstation mit Parkhaus in Schönried ist ein qualitätssicherndes Wettbewerbsverfahren vorgesehen, welches dem Baubewilligungsverfahren vorgelagert wird. Über dieses Wettbewerbsverfahren soll sichergestellt werden, dass eine qualitativ hochwertige Talstation entsteht, welche sich sorgfältig in die Umgebung bzw. in das Orts- und Landschaftsbild einordnet.

2. Auswertung und Stellungnahme zu den einzelnen Mitwirkungseingaben

Legende zur folgenden Tabelle:

grau = identische Stellungnahme aufgrund des Grundsatzentscheids Parkplatz Lätzgüetli (s. Kapitel 1)

*Abkürzungen: PL = Parkplatz Lätzgüetli, TS = Talstation u. Parkhaus Schönried, MT = Mountainbike-Trails, SS = Seilbahnen u. Skipisten, DT = Diverse Themen

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
1	Emanuel Raaflaub, Scheitbachstrasse 19 7381 Turbach	1.1				X		Viele UeO-Anpassungen werden begrüsst, da diese eine sanfte und sinnvolle Erweiterung bzw. Optimierung des Skigebiets darstellen.	Die Anregung wird als Bestätigung der vorliegenden Planung (Seilbahnen und MTB-Trails) zur Kenntnis genommen.
		1.2				X		Alternative Optimierungsvorschläge zu den Bahnkorridoren und Skipisten im Hornberg/Gfell seien zu prüfen: i.) neue Bergstation der Hornegglibahn weiter nach Süden verschieben ii.) Piste Gfell bis "Bränd" verlängern und präparieren iii.) Piste Gfell bis "Längweidi" verlängern und präparieren iv.) Bahnkorridor/Talstation der Gfellbahn näher zur Alphütte Gfell verschieben v.) Bahnkorridor/Talstation der Gfellbahn näher zum "Bränd" bzw. "Längweidi" verschieben (vgl. ii. und iii.)	Die Alternativvorschläge wurden geprüft, jedoch verworfen: i.) Vorschlag wurde geprüft und aufgrund der Steigung zu den Restaurants, der exponierten Lage, des Landschaftsbildes und der Zerschneidung der Kulturlandschaft verworfen. ii.) Vorschlag wurde geprüft und aufgrund der hohen Eingriffe in die Natur (Waldrodungen, Ausbau des beschneiten Pistensystems erforderlich) verworfen. iii.) Vorschlag wurde geprüft und aufgrund der hohen Eingriffe in die Natur (umfassende Waldrodungen, Nahbereich Quellschutzzone S2, Querung Fliessgewässer/Gewässerraum) verworfen. iv.) Vorschlag wurde geprüft und aufgrund der hohen Eingriffe in die Natur (Nahbereich Wildruhezone) und in den Gebäudebestand (bestehende Gebäude sind im Weg des Bahnkorridors) verworfen. v.) Vorschlag wurde geprüft und verworfen (vgl. oben: ii. und iii.)
2	Max Falkenberg 58 Palmerston RD, London SW14 7PZ	2.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund des hohen Besucheraufkommens, der ruhigen und schönen Lage, der hässlichen Parkfläche und der bevorzugten Bus-/Zuganreise ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
		2.2	X					Als Alternative zum Parkplatz Lätzgüetli sei eine Shuttlebus zu prüfen.	Der Alternativvorschlag eines Shuttlebuses wurde geprüft, jedoch verworfen: ein Shuttlebus inkl. Parkierung in Zweisimmen (Flugplatz) wurde durch die BDG in einem Pilotprojekt getestet, ist jedoch für Tagesgäste keine Lösung (fehlende Nachfrage, da zu weit weg bzw. zu umständlich). Für Aufenthaltsgäste gibt es bereits Shuttlebusse.
3	Flurgenossenschaft Saanenmöser, 3777 Saanemöser (Walter von Siebenthal, Präsident)	3.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei nicht im Interesse der Flurgenossenschaft und ungeeignet aufgrund des bestehenden Kanalnetzes, der ungeklärten Erschliessungsbrücke, des Skischulgeländes, der Gefährdung von Kindern, des Landschaftsbildes sowie der Vorgeschichte.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
4	Peter und Christine Ramseier Bahnhofstrasse 8 CH-3777 Saanenmöser	4.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Gefährdung von Kindern und Familien, der Nähe zum Skilernpark sowie der allfälligen Blockierung von Notfallfahrzeugen ungeeignet. Die Angaben dazu in den Berichten seien inkorrekt.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		4.2	X					Als Alternative zum Parkplatz Lätzgüetli seien zu prüfen: i.) Direktzugang zur Saanerslochbahn via Brücke durch den Wald schaffen ii.) Mehrstöckiges Parkhaus in Saanenmöser errichten	Die Alternativvorschläge wurden geprüft, jedoch verworfen: i.) Direktzugang zur Saanerslochbahn via Hauptstrasse (Brücke durch den Wald) wurde geprüft, ist jedoch nicht innert nützlicher Frist umsetzbar. Ausserdem würde dies das Parkplatzproblem nicht lösen. ii.) Ein Parkhaus in Saanenmöser ist im Rahmen der Überbauung Aellenmatte zwar vorgesehen, dieses löst aber das Parkplatz-Kapazitätsproblem nicht. Die heute bestehenden Parkplätze würden lediglich im gleichen Umfang kompensiert.
		4.3	X					Die Frage wird aufgeworfen, wie die Fussgänger – insbesondere Senioren, Kinder und Nichtskifahrer – künftig von Saanenmöser auf den Hornberg gelangen sollen.	Fussgänger werden künftig via Schönried und per Gondel bequem und sicher auf den Hornberg gelangen, jedoch nicht direkt von Saanenmöser (wie heute, jedoch komfortabler). Ausserdem gibt es bereits Winterwanderwege vom Horneggli und vom Hornfluh zu den bestehenden Hotels auf dem Hornberg.

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
5	Brigitte und Christian Hoefliger-von Siebenthal Hotel Hornberg Bahnhofstrasse 36 3777 Saanenmöser	5.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund des bestehenden Gehwegs, der Langlaufloipe, des Skischulgeländes, der Kleinkinder, des Landschaftsbildes, des Landwirtschaftsgrundsatzes, der ungeklärten Erschliessungsbrücke sowie der Vorgeschichte (Widerstand der Anwohner 2020; UeO-Änderung 2017) ungeeignet. Die Angaben dazu im Erläuterungsbericht seien inkorrekt.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		5.2	X					Als Alternative zum Parkplatz Lätzgüetli seien zu prüfen: i.) zusätzliche Parkplätze beim Langlauf-Parkplatz bzw. beim ehem. Schiessstand (Land von Hans Schopfer); ii.) zusätzliche Parkplätze beim Umbehri (Land von Christian von Siebenthal)	Die Alternativvorschläge wurden geprüft, jedoch verworfen: i.) Der vorgeschlagene Standort ist für Skifahrer zu weit von der Talstation entfernt und eignet sich aufgrund der Nähe zum Langlaufzentrum bestenfalls für Langläufer. ii.) Land beim Umbehri wird heute bereits von der BDG zweitweise zugemietet, dies jedoch immer befristet und auf zusehen hin.
6	Bernard Koechlin Chalet Bärli Bahnhofstrasse 34 3777 Saanenmöser	6.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Vorgeschichte (Erstversuch 2020 gestoppt aufgrund Widerstand Nachbarn), der Unfallgefahr für Kinder, der Nähe zu Skilernpark, Gehweg und Langlaufloipe sowie der beeinträchtigten Lebensqualität ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		6.2	X					Als Alternative zum Parkplatz Lätzgüetli seien zu prüfen: i.) Direktzugang Parkplatz bei der Talstation Saanerslochbahn via Hauptstrasse ii.) Bahn- und Busverkehr verbessern und mit Parking in Zweisimmen verbinden	Die Alternativvorschläge wurden geprüft, jedoch mehrheitlich verworfen: i) Direktzugang zur Saanerslochbahn via Hauptstrasse (Brücke durch den Wald) wurde geprüft, ist jedoch nicht innert nützlicher Frist umsetzbar und löst das Parkplatz-Kapazitätsproblem nicht. ii) Shuttlebus wurde geprüft (vgl. Nr. 2.2), ist jedoch keine Lösung für Tagesgäste; für Aufenthaltsgäste gibt es bereits Shuttlebusse. Verbesserung der Zugverbindungen ist durch die Region im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts zu prüfen (Anfrage der Gemeinde an die Regionalkonferenz 5 vorgesehen).
7	Olivier Koechlin Chalet Bärli 34 Bahnhofstrasse 3777 Saanenmöser	7.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Gefährdung von Kindern, Älteren Leuten, und Familien, des Landschaftsbildes, der Verkehrsprobleme sowie der negativen Auswirkungen auf die Immobilien ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
8	Irene Küng Bahnhofstrasse 16 3777 Saanenmöser	8.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Vorgeschichte (Widerstand der Anwohner 2020), der zu hohen Verkehrsbelastung im Dorf, der erhöhten Unfallgefährdung, der Nähe zu Skilernpark, Gehweg und Langlaufloipe ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
9	Ian McGillivray Chalet Bärli Bahnhofstrasse 34 3777 Saanenmöser	9.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Vorgeschichte (Widerstand der Anwohner 2020), der ungenügenden Verkehrsuntersuchungen, der Gefährdung von Kindern, des Landschaftsbildes, der Bodenzerstörung, des Skilernparks und des Gehwegs ungeeignet. Genauere Angaben zur Verschiebung des Skilernparks würden fehlen.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		9.2	X					Als Alternative zum Parkplatz Lätzgüetli seien zu prüfen: i.) bestehende Parkplätze effizienter nutzen (über Parkwächter und näheres Parkieren); ii.) andere Parkplatz-Standorte mit Pendelbus prüfen (z.B. Flughafen Zweisimmen) iii.) Verbesserung des Zug- oder Busangebots	Die Alternativvorschläge wurden geprüft, jedoch mehrheitlich verworfen: i.) Parkwächter werden heute bereits eingesetzt ii.) Shuttlebus wurde geprüft (vgl. Nr. 2.2), ist jedoch keine Lösung für Tagesgäste; für Aufenthaltsgäste gibt es bereits Shuttlebusse. iii.) Verbesserung der Zugverbindungen ist durch die Region im Rahmen des regionalen Angebotskonzepts zu prüfen (Anfrage der Gemeinde an die Regionalkonferenz 5 vorgesehen).
10	Rita Ramseier & Peter Nobs Chalet Bärli Bahnhofstrasse 34, 3777 Saanenmöser	10.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei ungeeignet da dieser keine nachhaltige Verkehrslösung darstelle. Präzisere Analysen und Begründungen sowie ein Verkehrskonzept wären erforderlich. Die Bezeichnung "Überlaufparkplatz" sei missverständlich, da eine Übergangslösung nun zum Normalzustand würde. Das Projekt Aellenmatte würde ausserdem weniger dringend bzw. verzögert.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
11	Toni von Grünigen Scheidbachstrasse 12 3781 Turbach	11.1			X			Die Lagegenauigkeit der MTB-Trails von "+/-5 m" sei zu einschränkend und deshalb aus den Vorschriften zu streichen; die genaue Linienführung sei erst im Baubewilligungsverfahren mit den Grundeigentümern festzulegen.	Auf den Antrag wird ansatzweise eingegangen. Die Lagegenauigkeit wird in den UeO-Vorschriften auf "+/- 10 m" festgelegt (Anpassung Art. 6), damit im Baugesuch geeignete Lösungen in Rücksprache mit den Grundeigentümern und Bewirtschaftern möglich sind (mehr Spielraum in UeO ist deshalb zweckmässig). Gleichzeitig wird die neue Vorschrift ergänzt, dass Biotope und Flachmoore nicht tangiert werden dürfen und dass Ausnahmen nur in begründeten Fällen und unter der Leistung angemessener Ersatzmassnahmen möglich sind (Anpassung Art. 14).
		11.2			X			Eine Entschädigung für MTB Trails sei analog zur Winternutzung (Ertragsausfälle, Pistennutzungsrecht etc.) in Art. 6 der UeO-Vorschriften zu regeln.	Auf den Antrag wird eingegangen. Der Art. 6 der UeO-Vorschriften wird entsprechend ergänzt (Ertragsausfälle, Trail-Nutzungsrecht u.ä.). Die Entschädigung erfolgt durch die MTB-Trail-Trägerschaft.
		11.3					X	Die neue Zufahrtsstrasse zum Horneggli sei nicht zweckmässig und die alte Strasse sei nicht aufzuheben, da diese eine wichtige Erschliessung zur Alp Horneggli (Bewirtschaftung) darstelle. Die bestehende Strasse sei per neuer Linienführung zu verbessern.	Auf den Antrag wird ansatzweise eingegangen. Auf eine Aufhebung der bestehenden Strasse kann verzichtet werden. Die alte Strasse kann erhalten und mit einem Fahrverbot für die Allgemeinheit versehen werden (nur private bzw. landwirtschaftliche Nutzung gestattet). Die neue Zufahrtsstrasse via Hornberg benötigt die BDG jedoch ohnehin für den Bau der neuen Seilbahnanlagen sowie die Versorgung der neuen Horneggli-Mittelstation. Eine mögliche Linienführung der Strasse wurde besprochen und die Machbarkeit seitens Realisierung und Raumplanung wird geprüft.
		11.4					X	Präzisierungen zu den Baubereichen seien im Erläuterungsbericht nötig, da diese irreführend bzw. missverständlich seien.	Auf den Antrag wird eingegangen. Präzisierungen werden im Erläuterungsbericht vorgenommen.

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
12	BKW Energie AG Lisa Geiser + Daniel Gruber Galgenfeldweg 18 3006 Bern	12.1					X	Die BKW hat Freileitungen und Transformatorenstationen auf diversen betroffenen Parzellen. Die BKW wird bei der definitiven Publikation des Vorhabens im Sinne einer Einsprache bzw. Rechtsverwahrung verlangen, dass der Bestand und der störungsfreie Betrieb ihrer Anlagen zu gewährleistet ist. Die Vorhaben haben ausserdem die gesetzlichen Vorschriften einzuhalten (LeV, NISV). Mit den Bauvorhaben würden die bestehenden Anlagen gefährdet. Zeitintensive Abklärungen und Verhandlungen seien deshalb notwendig, sowie eventuell eine neue Transformatorenstation zu prüfen.	Die Anträge werden zur Kenntnis genommen. Die entsprechenden Abklärungen und Nachweise werden erst im Rahmen des Baugesuchs bzw. des Plangenehmigungsverfahrens erforderlich. Die BDG beabsichtigt ihre Vorhaben hinsichtlich der technischen Konzeption und deren Auswirkungen auf die vorhandene Stromanlagen mit der BKW frühzeitig vorzubesprechen.
13	Kathrin Frautschi Waldmattenstrasse 17 3778 Schönried	13.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Distanz zur Talstation, der Einschränkungen bzw. Beeinträchtigungen des Gehwegs, der Langlaufloipe und des Bodens ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		13.2		X		X		Die Erneuerung der Hornegglibahn sowie der Neubau der Talstation und des Parkhauses in Schönried werden begrüsst. Damit dürfte die lang andauernde Parkplatzproblematik in Schönried endlich entschärft werden.	Die Anregung wird als Bestätigung der vorliegenden Planung (Seilbahnen, Talstation/Parkhaus Schönried) zur Kenntnis genommen.
		13.3		X				Es wird darum gebeten, den hohen Gästebedarf für Garderoben, Schliessfächer, Toiletten, Duschen, Bike-Waschanlage entsprechend einzuplanen.	Auf die Anregung wird eingegangen. Die erwähnten Gästenutzungen sollen grundsätzlich alle ermöglicht werden. Entsprechende Präzisierungen werden im Erläuterungsbericht vorgenommen.
		13.4		X				Es wird gewünscht, dass das Parkhaus möglichst weitgehend in den Hang und nicht auf den Hang gebaut wird, um das Ortsbild und die Aussicht der Nachbarn zu schonen.	Der Wunsch wird zur Kenntnis genommen. Die Platzierung des Parkhauses hat grundsätzlich auf das Ortsbild und die Aussicht der Nachbarn Rücksicht zu nehmen (vgl. S. 4, Information Talstation Schönried). Die genaue Platzierung wird allerdings erst im Baugesuch abschliessend festgelegt und ist u.a. abhängig von geotechnischen Untersuchungen.
		13.5		X				Die vorgesehenen Chalets sollen hoffentlich bezahlbaren Wohnraum für einheimische Familien und Personal ermöglichen.	Die Anregung wird grundsätzlichen als Bestätigung der vorliegenden Planung zur Kenntnis genommen. Die Chalets sind allerdings nur für Personal vorgesehen, da günstige Wohnungen für Einheimische nicht in einer Zone für Öffentliche Nutzungen (ZÖN) untergebracht werden können.

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
		13.6		X				Auf der Waldmattstrasse sei die aktuelle Situation zu verbessern. Diese sei problematisch aufgrund der zahlreichen Verkehrsteilnehmer (Wanderer, Kinder beim Spielplatz bzw. auf dem Schulweg, Langläufer, Hundehalter), des künftigen Mehrverkehrs sowie den angeblich überhöhten Geschwindigkeiten und Gefahren beim Einbiegen.	Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Das vorgesehene Parkhaus und der neue Ankunfts- und Wendeplatz zielen auf eine Verbesserung der Eingangssituation hin (weniger Suchverkehr und weniger Rückstau aufgrund der verbesserten Wendesituation und der höheren Parkplatzkapazität). Mögliche flankierende Massnahmen wurden im Verkehrsgutachten vorgeschlagen (Kap. 5.2) und werden im Bauprojekt genauer geprüft. Die UVP-Voruntersuchung beurteilt das potenzielle Verkehrsaufkommen auf Aspekte Luft und Lärm. Ein Benutzerlenkungs- bzw. Betriebskonzept wird dem Bauprojekt als Grundlage für die UVP-Hauptuntersuchung beigelegt.
14	Madeleine Ch. Frautschi Gyger Promenadenweg 6 3778 Schönried	14.1 - 14.6	X	X		X		Siehe Anträge Nr. 13.1 – 13.6 (Mitwirkungseingabe identisch)	Siehe Nr. 13.1 – 13.6 (Mitwirkungseingabe identisch)
15	Golfhotel Les Hauts de Gstaad & SPA Bahnhofstrasse 7 3777 Saanenmöser	15.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens, der prominenten Lage, der Störung von Anwohnern und Gästen, des hohen Besucheraufkommens (Wanderer, Langläufer, Kinder, Familien etc.), der Gefährdung von Kindern, Schlittlern und Skifahrer (Nähe zum Skilernpark) sowie der Vorgeschichte (Widerstand der Anwohner 2020; UeO-Änderung 2017) ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		15.2	X					Als Alternative zum Parkplatz Lätzgüetli seien zu prüfen: i.) zusätzliche Parkplätze beim Langlauf-Parkplatz bzw. beim ehem. Schiessstand/Dälweidweg (Land von Hans Schopfer); ii.) zusätzliche Parkplätze beim Umbehri (Land von Christian von Siebenthal)	Die Alternativvorschläge wurden geprüft, jedoch verworfen: i.) Der vorgeschlagene Standort ist für Skifahrer zu weit von der Talstation entfernt und eignet sich aufgrund der Nähe zum Langlaufzentrum bestenfalls für Langläufer ii.) Land beim Umbehri wird heute bereits von der BDG zweitweise zugemietet, dies jedoch immer befristet und auf zusehen hin.
16	Angela Koechlin Chalet Bärli, Bahnhofstrasse 34 3777 Saanenmöser	16.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Gefährdung von Kindern und Fussgängern, des Mehrverkehrs, der Lärmerzeugung sowie der Beeinträchtigung von Landschaft und Lebensqualität ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
17	Sam Koechlin Chalet Bärli 34 Bahnhofstrasse 3777 Saanenmöser	17.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Gefährdung von Kindern, Älteren Leuten und Hunden sowie des Verlustes als Skilernpark und als Spielplatz ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
18	Vorstand Dorforganisation Saanenmöser, Solveig Lanz Alte Strasse 8 3777 Saanenmöser	18.1			X	X		Die Neubauprojekte im Horneggli und Hornberg (Seilbahnen und MTB-Trails) seien touristisch wichtige zukunftsgerichtete Vorhaben und sollen weder verhindert oder verzögert werden.	Die Anregung wird als Bestätigung der vorliegenden Planung (Seilbahnen und MTB-Trails) zur Kenntnis genommen.
		18.2	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Vorgeschichte (Widerstand der Anwohner 2020), des hohen Besucheraufkommens sowie der Nähe zum Skilernpark und zur Langlaufloipe ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		18.3	X					Das Parkplatzangebot in Saanenmöser sei grundsätzlich zu knapp, zusätzliche Parkplätze würden benötigt. Als Alternative käme jedoch lediglich das Parkhaus bei der Saanerslochbahn in Frage.	Die Anregung wird als Bestätigung der Parkplatzproblematik in Saanenmöser zur Kenntnis genommen. Ein Parkhaus in Saanenmöser ist im Rahmen der Überbauung Allenmatte zwar vorgesehen, löst aber das Parkplatz-Kapazitätsproblem nicht. Die heute bestehenden Parkplätze würden lediglich im gleichen Umfang kompensiert.
19	Elsi Frautschi Knop Promenadenweg 6 3778 Schönried (ab 1. 2.23: Grubenstrasse 130)	19.1	X	X		X		Siehe Nr. 13.1 – 13.6 (Mitwirkungseingabe identisch)	Siehe Nr. 13.1 – 13.6 (Mitwirkungseingabe identisch)
20	Alfred und Kathrin Gerber Bahnhofstrasse 34 3777 Saanenmöser	20.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Lärmerzeugung und weiterer Emissionen, des Gehwegs für Langläufler und Schlittler sowie der qualitativen Entwertung der Gesamtsituation ungeeignet. Der Wertverlust der Liegenschaft sie ausserdem zu entschädigen.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
		20.1	X					Als Alternative zum Parkplatz Lätzgüetli seien zu prüfen: i.) Shuttlebus und gratis Parkplätze andernorts (Flugplatz Zweisimmen) ii.) zusätzliche Parkplätze beim ehem. Schiessstand/Dälweidweg (Land von Hans Schopfer) iii.) Temporeduktion T30 auf Bahnhofstrasse	Die Alternativvorschläge wurden geprüft, jedoch verworfen: i.) Shuttlebus wurde geprüft (vgl. Nr. 2.2), ist jedoch keine Lösung für Tagesgäste; für Aufenthaltsgäste gibt es bereits Shuttlebusse. ii.) Der vorgeschlagene Standort ist für Skifahrer zu weit von der Talstation entfernt und eignet sich aufgrund der Nähe zum Langlaufzentrum bestenfalls für Langläufer iii.) Mögliche flankierende Massnahmen werden im Bauprojekt genauer geprüft (vgl. Nr.13.6).
21	Severin Hauswirth Lähemattestrasse 1 3770 Zweisimmen	21.1			X			Die landwirtschaftliche Nutzung würde durch die MTB-Trails stark eingeschränkt, was im UVB nicht korrekt beschrieben worden sei. Auf die Nutzungseinschränkungen der Landwirtschaft sei im UVB generell zu wenig eingegangen worden. Die Anhörung der Bewirtschafter (Bewirtschafter nicht gleich Landeigentümer) sei dabei sehr beschränkt ausgefallen.	Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende Präzisierungen werden im UVB vorgenommen. Es wurden alle betroffenen Grundeigentümer informiert und per Einverständniserklärung durch den GST abgeholt. Wo der Grundeigentümer nicht deckend mit dem Bewirtschafter ist, obliegt die Kommunikation dem Grundeigentümer.
		21.2				X		Die Erneuerungen und Erweiterungen der Bahnanlagen werden begrüsst und die touristische Intensivierung auf dem Hornberg als sinnvoll erachtet.	Die Anregung wird als Bestätigung der vorliegenden Planung (Seilbahnen und MTB-Trails) zur Kenntnis genommen.
		21.3					X	Der allfällige Neubau einer Alpkäserei im Hornbergkessel darf durch die Formulierung der Nutzungsbestimmung in Artikel 5 der UeO-Vorschriften nicht verhindert werden.	Auf den Antrag wird eingegangen. Entsprechende Präzisierungen werden in den Vorschriften (Art. 5) und im Erläuterungsbericht vorgenommen, so dass landwirtschaftliche Nutzungen im Sinne der angesprochenen Alpkäserei möglich sind bzw. nicht verhindert werden.
22	Alessandra Koechlin-Zanette, Chalet Bärli Bahnhofstrasse 34 3777 Saanenmöser	22.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Gefährdung von Kindern, Älteren Leuten und Familien sowie der Beeinträchtigung der Lebensqualität ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		22.2	X					Als Alternative zum Parkplatz Lätzgüetli sei ein Shuttlebus zu prüfen.	Der Alternativvorschlag Shuttlebus wurde geprüft (vgl. Nr. 2.2), ist jedoch keine Lösung für Tagesgäste; für Aufenthaltsgäste gibt es bereits Shuttlebusse.

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
23	Florence McGillivray Chalet Bärli Bahnhofstrasse 34 3777 Saanenmöser	23.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund des konzentrierten Verkehrsaufkommens, der Gefährdung von Kindern, der Nähe zum Spielplatz und zum Schlittelhang sowie der Landschaftsverschandelung ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
24	Irene Koechlin Zanette Chalet Bärli Bahnhofstrasse, 34 3777 Saanenmöser	24.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der ruhigen Lage (Familienort), der Gefährdung von Kindern sowie des hohen Besucheraufkommens ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		24.2	X					Als Alternative zum Parkplatz Lätzgüetli sei ein Shuttlebus zu prüfen.	Der Alternativvorschlag Shuttlebus wurde geprüft (vgl. Nr. 2.2), ist jedoch keine Lösung für Tagesgäste; für Aufenthaltsgäste gibt es bereits Shuttlebusse.
25	Lola McGillivray Chalet Bärli Bahnhofstrasse 34 3777 Saanenmöser	25.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Beliebtheit des Kinderspielplatzes sowie des Verlustes für Skifahrer, Snowboarder, Schlittler und Winterwanderer ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
26	Nora Skye McGillivray Chalet Bärli Bahnhofstrasse 34 3777 Saanenmöser	26.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund der Beliebtheit des Kinderspielplatzes sowie des Verlustes für Skifahrer, Snowboarder und spielende Kinder ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
27	Katharina Schwägli Affolterstrasse 24 4542 Luterbach	27.1		X				Auf der Waldmattstrasse seien Verkehrsmassnahmen nötig, da generell zu schnell gefahren würde, die Strasse nicht sicher sei und von lästigem Suchverkehr geplagt würde.	Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Das vorgesehene Parkhaus und der neue Ankunfts- und Wendeplatz zielen auf eine Verbesserung der Eingangssituation hin (weniger Suchverkehr und weniger Rückstau aufgrund der verbesserten Wendesituation und der höheren Parkplatzkapazität). Mögliche flankierende Massnahmen wurden im Verkehrsgutachten vorgeschlagen (Kap. 5.2) und werden im Bauprojekt genauer geprüft. Die UVP-Voruntersuchung beurteilt das potenzielle Verkehrsaufkommen auf Aspekte Luft und Lärm. Ein Benutzerlenkungs- bzw. Betriebskonzept wird dem Bauprojekt als Grundlage für die UVP-Hauptuntersuchung beigelegt.

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
28	H.P. Burkhalter + Partner AG Herr Markus Willen Bahnhofgässli 27 3792 Saanen (vertritt Golfhotel Les Hauts de Gstaad)	28.1	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei aufgrund des hohen Verkehrs- und Besucheraufkommens (Familien, Langläufer, Wanderer, Schlittler etc.), der prominenten Lage, des gefährlichen Zugangs sowie der Vorgeschichte (Widerstand der Anwohnern 2020; Versprechen damals, dass nie ein definitiver Parkplatz käme) ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
29	masina gfeller nyffenegger Anwälte & Notare Res Nyffenegger Thunstrasse 24 3005 Bern (vertritt: Jacqueline Gutknecht, Bahnhofstrasse 14, Saanenmöser)	29.1	X					Die neue ZÖN A67 sei zu streichen bzw. auf den Parkplatz Lätzgüetli zu verzichten. Dieser sei ungeeignet aufgrund der ungenügenden Erschliessung, der Beeinträchtigung des Promenadenweges, der Rückstaugefahr zur Bahnhofstrasse hin, der Zonenkonformität (überlagernde Zone zur LWZ sei nicht zweckmässig), der Bodenbeschädigung sowie der ungeklärten Bachquerung (Ausnahmegesuch nach Art. 38 GSchG nötig).	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		29.2	X					Die Änderung der ZÖN 62 sei zu streichen. Eine Zweckerweiterung für den bestehende Parkplatz als Umschlagplatz für Bahnmaterial sei nicht zulässig, aufgrund der Immissionen bzw. der Lärmerzeugung, der Verletzung des Planungsgrundsatz (Wohngebiet sind von Lärm freizuhalten) sowie der Vorgeschichte (unzulässige Nutzung führte in der Vergangenheit bereits zu baupolizeilicher Anzeige).	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1). Der Rückzug beinhaltet auch die Änderung der ZÖN 62.
30	Laura Riedi Waldmattenstrasse 12 3778 Schönried	30.1					X	Die Mitwirkende bedauert, dass die Dorforganisation Schönried sich nicht habe einbringen dürfen und dass keine Mitwirkungsveranstaltung stattgefunden habe.	Der Verzicht auf eine Mitwirkungseingabe durch die Dorforganisation Schönried ist auf den Mehrheitsbeschluss des Vorstandes vom 5.8.2022 zurückzuführen. Die Dorforganisation Schönried steht hinter der vorliegenden Planung und unterstützt diese. Sowohl die Dorforganisation als auch die Bevölkerung wurden angemessen informiert. Diverse Informationsveranstaltungen haben dazu stattgefunden: der Vorstand der Dorforganisation Schönried wurde am 26.07.2022 sowie am 16.08.2021 informiert. Eine Öffentliche Informationsveranstaltung wurde am 29.09.2021 in der Turnhalle Schönried durchgeführt. Dieser Informationsfluss wird weiterhin von der Dorforganisation Schönried und der GST sichergestellt.

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
		30.2			X	X		Grundsätzlich werden die UeO-Änderungen befürwortet. Die Erneuerung der Bahnanlagen sowie die Realisierung der MTB-Trails seien ein bedeutender Schritt für die touristische Entwicklung des Saanenlands.	Die Anregung wird als Bestätigung der vorliegenden Planung – v.a. der Seilbahnen und MTB-Trails – zur Kenntnis genommen.
		30.3			X			Für die MTB-Trails seien bei einer koexistenten Linienführung mit Wanderwegen im Baugesuch zu prüfen, ob zusätzliche Massnahmen sinnvoll und nötig wären.	Mögliche Massnahmen zur Sicherstellung der Koexistenz zwischen Wanderer und Mountainbiker werden in der UVP-Voruntersuchung konzeptionell aufgezeigt (S. 20, 21). Die Konkretisierung der Massnahmen wird im Baubewilligungsverfahren erfolgen. Die Sicherstellung der Koexistenz stellt ein grundlegendes Planungskriterium für die Ausarbeitung der MTB-Trails dar (s. UVB, S. 17).
		30.4			X			Im UeO-Plan soll besser dargestellt werden, wo bestehende Wanderwege koexistent genutzt würden.	Entsprechende Abschnitte sind bereits im UVB (S. 20, Abb. 24) planlich dargestellt. Eine Darstellung im UeO-Plan ist nicht erforderlich.
		30.5	X					Auf den Parkplatz Lätzgüetli sei zu verzichten. Dieser sei u.a. aufgrund der Querung des Winterwanderweges, der Nähe zum Skilernpark und zur Langlaufloipe sowie des Landschaftsbildes ungeeignet.	Auf den Antrag wird eingegangen. Die Änderung Parkplatz Lätzgüetli wird zurückgezogen (Begründung: siehe Grundsatzentscheid in Kapitel 1).
		30.6		X				Für die Waldmattstrasse seien aufgrund des Mehrverkehrs, der angeblich überhöhten Geschwindigkeiten und der eingeschränkten Sicherheit für den Fussverkehr, konkrete Massnahmen nötig. Die BDG sei für zusätzliche Massnahmen (z.B. verkehrsberuhigend, Querungshilfen etc.) zu verpflichten.	Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Das vorgesehene Parkhaus und der neue Ankunfts- und Wendeplatz zielen auf eine Verbesserung der Eingangssituation hin (weniger Suchverkehr und weniger Rückstau aufgrund der verbesserten Wendesituation und der höheren Parkplatzkapazität). Mögliche flankierende Massnahmen wurden im Verkehrsgutachten vorgeschlagen (Kap. 5.2) und werden im Bauprojekt genauer geprüft. Die UVP-Voruntersuchung beurteilt das potenzielle Verkehrsaufkommen auf Aspekte Luft und Lärm. Ein Benutzerlenkungs- bzw. Betriebskonzept wird dem Bauprojekt als Grundlage für die UVP-Hauptuntersuchung beigelegt.
		30.7		X				Für das Parkhaus sei eine Höhenkote festzulegen (nur die Gesamthöhe sei angegeben: 20m). Eine oberirdische Baute sei ausserdem nicht verträglich mit Orts- bzw. Landschaftsbild.	Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Die Höhenkote wie auch die genaue Platzierung des Parkhauses werden erst im Baugesuch abschliessend festgelegt. Letztere ist u.a. abhängig von geotechnischen Untersuchungen. Die Baute hat dabei grundsätzlich auf das Orts- bzw. Landschaftsbild Rücksicht zu nehmen.

Nr. Mitwirk.	Verfasser der Eingabe	Nr. Antrag	Betrifft Thema*					Anträge, Anregungen, Wünsche	Stellungnahme
			PL	TS	MT	SS	DT		
		30.8		X				Die erweiterte Nutzung der ZÖN A57 sei in den Vorschriften zu wenig konkret beschrieben und zu präzisieren. Die Nutzungen sollen dabei zwingend Umkleidemöglichkeiten, Sanitärräume, Schliessfächer, kleine Dienstleistungsbetriebe wie Sportshops, Werkstatt, Kiosk sowie Ladestationen für E-Fahrzeuge umfassen.	Der Antrag wird zur Kenntnis genommen. Eine Präzisierung im Baureglement ist nicht zweckmässig und stufengerecht, da ein (zu) spezifischer Nutzungsbeschrieb dazu führen könnte, dass andere wichtige Nutzungen ausgeschlossen würden. Die Vorschrift ist deshalb bewusst allgemein und offen zu formulieren, damit alle diese Nutzungen eingeschlossen werden. Ergänzende Präzisierungen werden im Erläuterungsbericht noch vorgenommen.

Anhang 3

Projekt: **UeO Nr.88 Tourismusgebiet Saanenmöser - Schönried**

Ortsbegehung geplantes Mountainbike - Streckennetz

Datum: 02.06.2023
Ort: Saanenmöser - Schönried
Zeit: 08:30 Uhr – 13:00 Uhr

Anwesend

Karin Gafner, Amt für Landwirtschaft und Natur **(KG)**
Lars Billo, Amt für Wald und Naturgefahren **(LB)**
Stephan Ansorge, Tiefbauamt, Oberingenieurkreis I **(STA)**
Adrian Feldmann, Berner Wanderwege **(AF)**

Flurin Riedi, CEO Gstaad Saanenland Tourismus **(FR)**
Jan Brand, Leiter Infrastruktur und Projekte Gstaad Saanenland Tourismus **(JB)**
Mike Haldi, Infrastrukturen und Projekte Gstaad Saanenland Tourismus **(MH)**

Claudio Andenmatten, Büro Plan A+ AG **(CA)**

Entschuldigt: Jannick Sager, Bergbahnen Destination Gstaad AG (JS)
Walter Matti-Zbären, Gemeinde Saanen Bauverwaltung (WMZ)

Verteiler: Alle Sitzungsteilnehmer und entschuldigte Personen

---

Traktanden:

1. Begrüssung / Ablauf Ortsbegehung
2. Besprechungsstandort 1: Linienführung Seiberg-Singletrail im Bereich Waldareal
3. Besprechungsstandort 2: Gewässerquerungen Seiberg-Singletrail
4. Besprechungsstandorte 3 – 5: Wanderweg Querungen, Koexistenz Wanderer / Mountainbiker, Waldareal
5. Besprechungsstandort 6: Koexistenz Wanderer / Mountainbiker, Gewässerraum / Gewässerquerung
6. Besprechungsstandorte 7 – 8: Umnutzung best. Wanderwegsubstanz und Ersatzneubau Wanderweg
7. Besprechungsstandorte 9 – 10: Koexistenz vs. Entflechtung Wanderer / Mountainbiker
8. Abschluss / Weiteres Vorgehen

Büro Plan A+ AG
Büro für Raumplanung und Alpin Management
Sebastiansplatz 1
3900 Brig

1. Begrüssung / Ablauf Ortsbegehung

(JB)

- Allgemeine Begrüssung der Teilnehmer

- Ziel und Zweck der Begehung besteht darin, die im Rahmen der erfolgten Vorprüfung der UeO seitens Ämter erwähnten Anträge / Konflikte bezüglich dem geplanten Mountainbike-Streckennetz zu klären, damit das Genehmigungsverfahren zur Überarbeitung der UeO zeitnah abgeschlossen werden kann. Parallel laufen bereits interne Vorbereitungen für das anschliessend erforderliche Baubewilligungsverfahren.

- Kurze Vorstellungsrunde der einzelnen Teilnehmer

(LB)

- Anmerkung, dass nicht sämtliche Ämter anwesend sind, wie zum Beispiel Wildhut sowie LANAT Abteilung Naturförderung

(CA)

- Der aktuelle Stand des geplanten Streckennetztes wurde mit dem LANAT (T. Mathis) an einer separaten Begehung (19.09.22) besprochen. Vorbehaltlich weiterer Änderungen nach der heutigen Begehung, kann das LANAT der geplanten Streckenführung hinsichtlich Moorschutz zustimmen. Der bilaterale Austausch mit der Wildhut bezüglich dem neu geplanten Seiberg-Singletrail ist noch ausstehend und wird demnächst nachgeholt.

- Im Rahmen der Begehung sollen insbesondere folgende Themen diskutiert werden:

  - *Genehmigungsfähigkeit Seiberg-Trail im Bereich von Waldareal*
  - *Gewässerquerungen / Gewässerraum allgemein*
  - *Koexistenz vs. Entflechtung Wanderer und Mountainbiker*

- Der Ablauf der Begehung erfolgt gemäss vorgängig zugestelltem Arbeitsplan.

Büro Plan A+ AG
Büro für Raumplanung und Alpin Management
Sebastiansplatz 1
3900 Brig

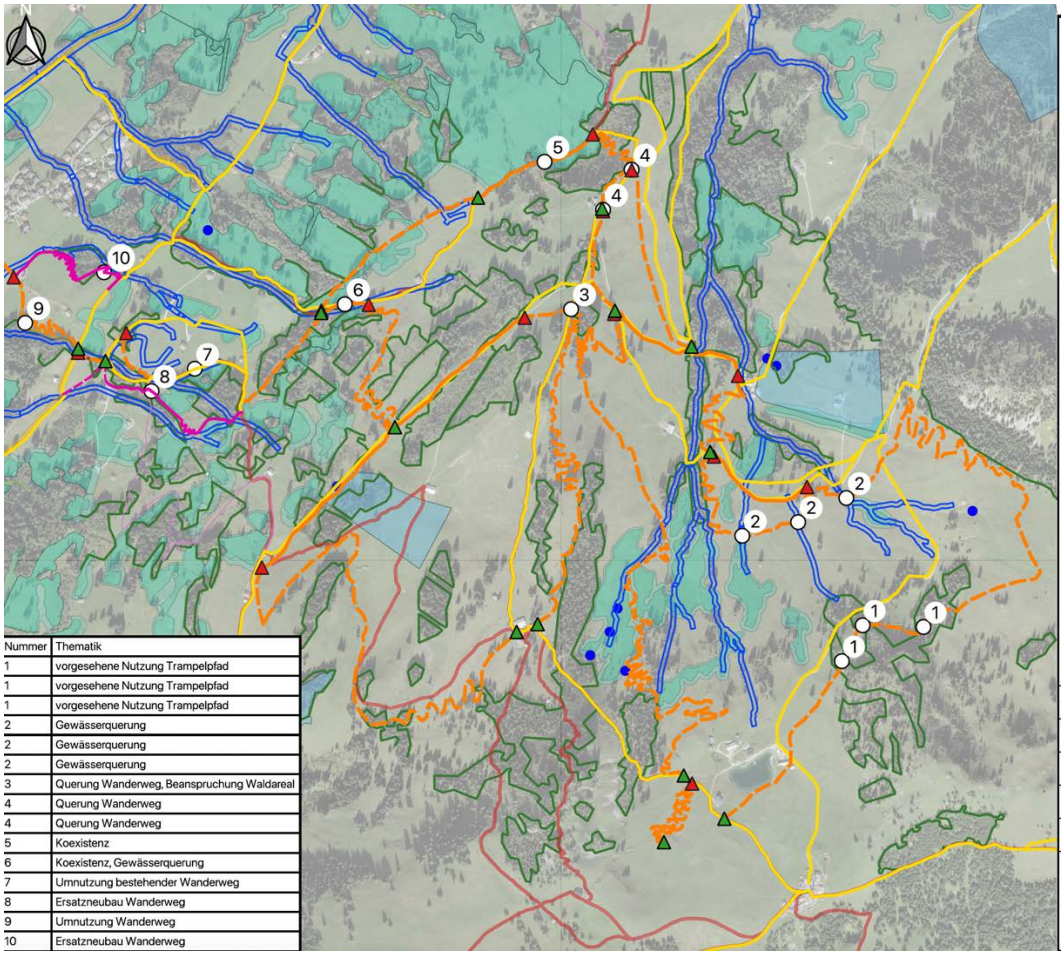


Abb.1: Planausschnitt Arbeitsplan Begehung mit Besprechungsstandorten

2. Besprechungsstandort 1: Linienführung Seiberg-Singletrail im Bereich Waldareal

(CA)

- Der geplante Trail soll in der Form eines sogenannte Single-Trails (Wegbreite 0.5 – 0.8 m, keine vollständig ausgeräumte Wegoberfläche) realisiert werden und damit als Ergänzung zum geplanten Hornberg-Trail (Wegbreite 1-1.2 m, mehrheitlich ausgeräumte Wegoberfläche) fungieren. Aufgrund der Konzeption (Wegbreite und Wegbeschaffenheit) soll der Trail den geübteren Mountainbiker ansprechen. Gleichzeitig kann durch die beabsichtigte Wegkonzeption der Eingriff in Natur und Landschaft minimiert werden.

(JB)

- Nach Rücksprache mit den Bewirtschaftern wurde eine Linienführung gesucht, die möglichst eine Doppelnutzung des Zügelwegs umgeht, um entsprechende Konflikte mit der Bewirtschaftung zu vermeiden.

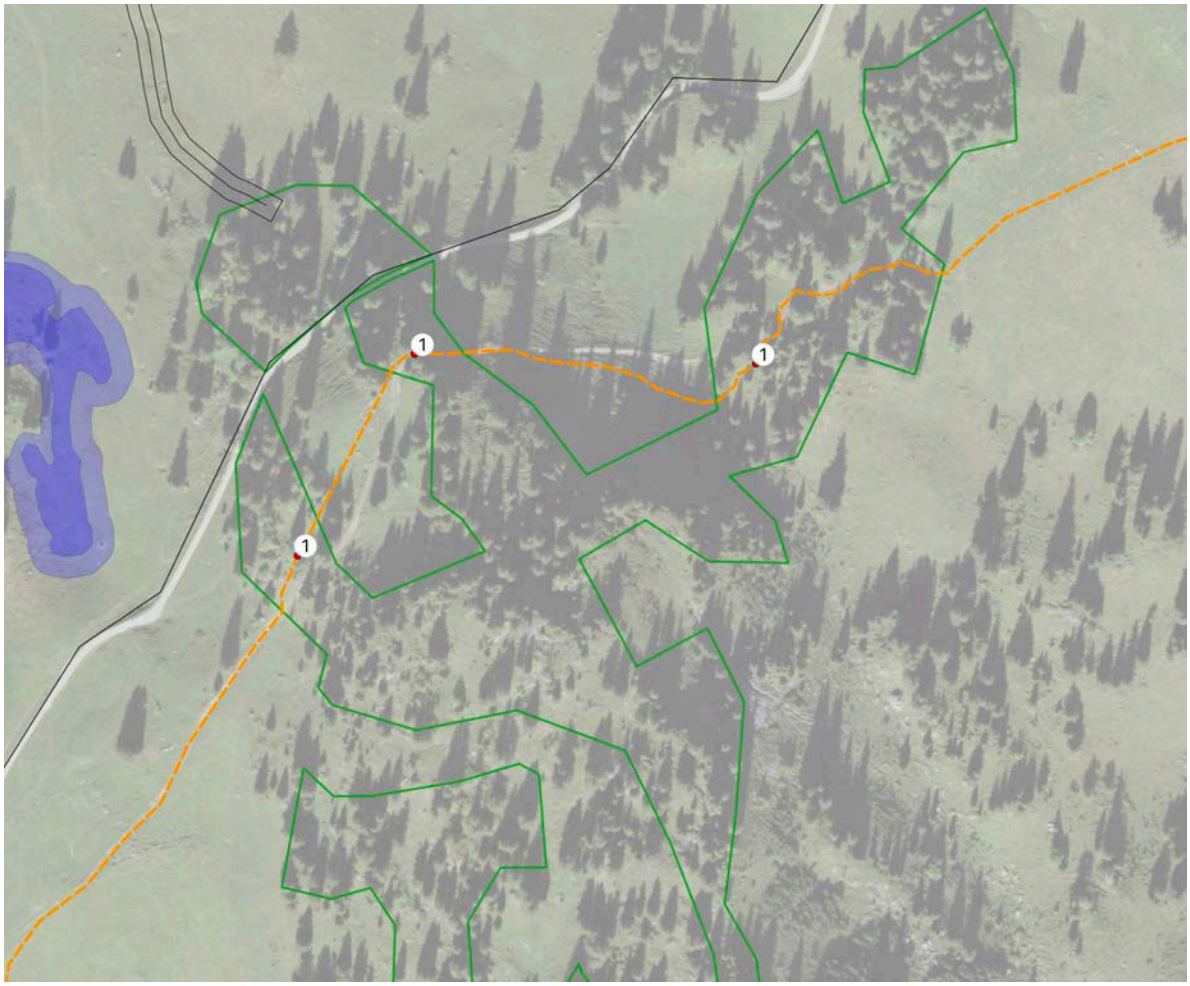


Abb. 2: Planausschnitt Arbeitsplan Besprechungsstandort 1

- Vor Ort wurden folgende Optimierungen der Linienführung besprochen:




Abb. 3 – 4: geringfügige Verschiebung d. Linienführung nach Nordwesten (Schutz wertvoller Steinstrukturen), Bauausführung grundsätzlich manuell

Büro Plan A+ AG
Büro für Raumplanung und Alpin Management
Sebastiansplatz 1
3900 Brig

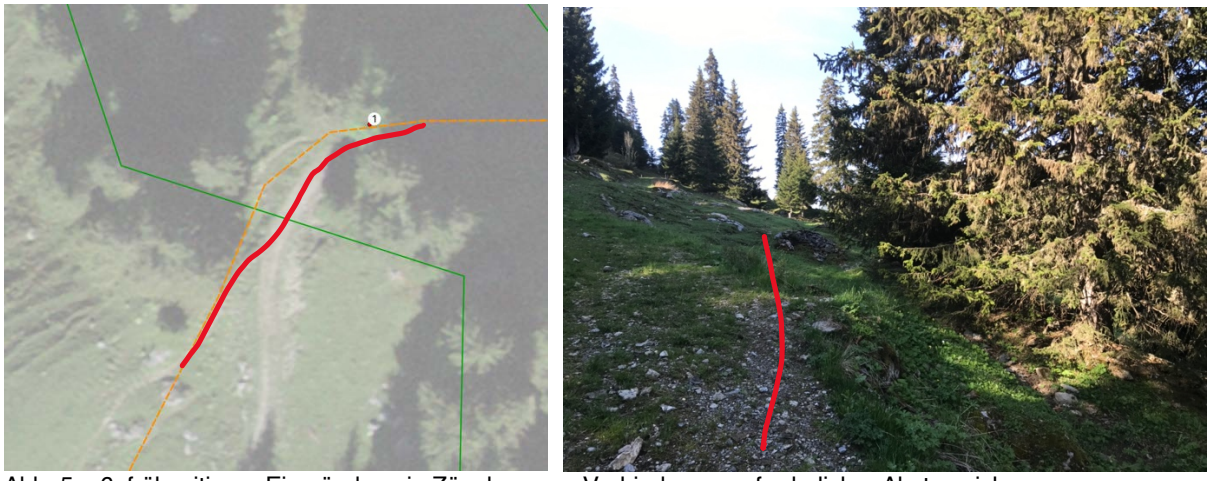


Abb. 5 – 6: frühzeitigere Einmündung in Zügelweg zur Verhinderung erforderlicher Absturzsicherung

(LB)

- Unter Voraussetzung der Umsetzung der besprochenen Optimierungen ist die geplante Linienführung aus waldrechtlicher Sicht bewilligungsfähig. Vorbehalten bleibt die Beurteilung seitens Wildhut sowie Raumplanung.

- Zudem wird darauf hingewiesen, dass die Linienführung nach erfolgter Querung der Offenlandschaft nicht zu nahe des Waldrandes verlaufen sollte auch in Bezug auf das Wild.

Büro Plan A+ AG
Büro für Raumplanung und Alpin Management
Sebastiansplatz 1
3900 Brig

3. Besprechungsstandort 2: Gewässerquerungen Seiberg-Singletrail

- Die erforderlichen Gewässerquerungen wurden besichtigt.

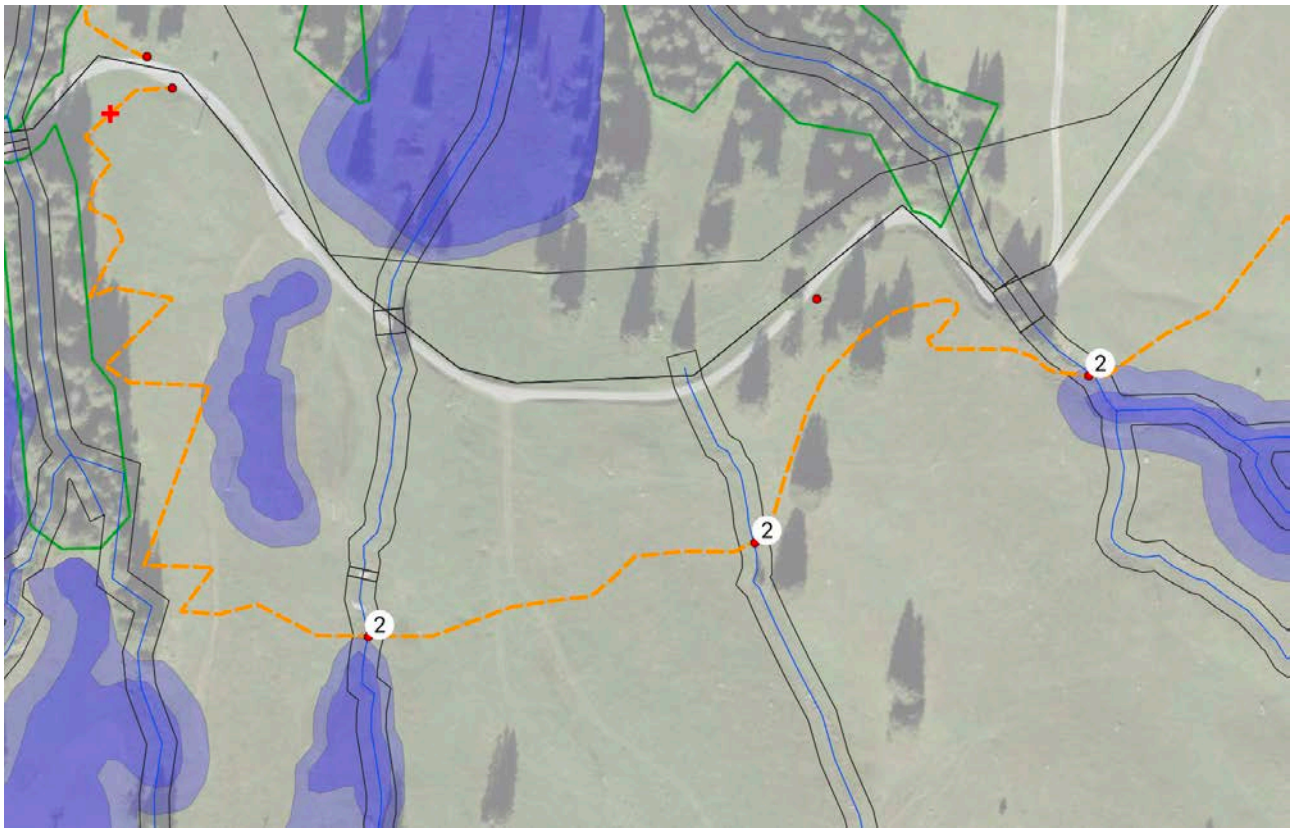
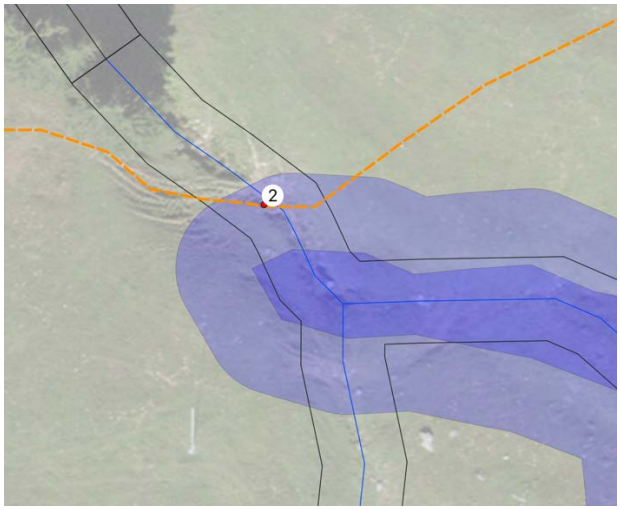


Abb.7: Planausschnitt Arbeitsplan Besprechungsstandort 2

- Vor Ort wurden folgende Optimierungen der Linienführung besprochen:



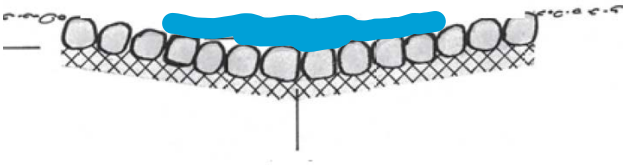


Abb. 7 - 8: Querungspunkt unterhalb d. Zusammenschlusses d. Seitenarme, Querung mittels Furt aus umliegenden Natursteinen

Büro Plan A+ AG
Büro für Raumplanung und Alpin Management
Sebastiansplatz 1
3900 Brig

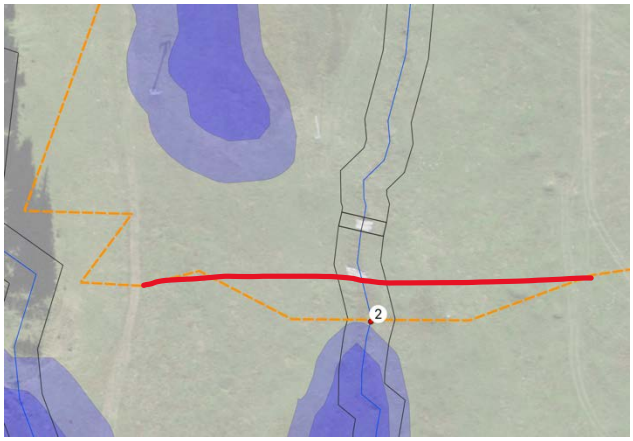


Abb.9: Gewässerquerung im Bereich bestehender Konstruktionen, Querung möglichst mittels Furt, Rückbau einer der beiden Konstruktionen

(STA) – Nachtrag zur Aktennotiz

Es sind Querungen mit Furten vorgesehen => Aus wasserbaupolizeilicher Sicht genehmigungsfähig.

Abb. 9: Es wurde besprochen, dass hier ebenfalls eine Furt sinnvoll und genehmigungsfähig wäre. Die zwei anderen Übergänge wären entsprechend durch die Furt zu ersetzen und rückzubauen.

(KG)

- Unter Voraussetzung der Umsetzung der besprochenen Optimierungen sind die geplanten Gewässerquerungen bewilligungsfähig.

4. Besprechungsstandorte 3 – 5: Wanderweg Querungen, Koexistenz Wanderer / Mountain Biker, Waldareal

- Die diversen Kreuzungsstellen wurden besichtigt.

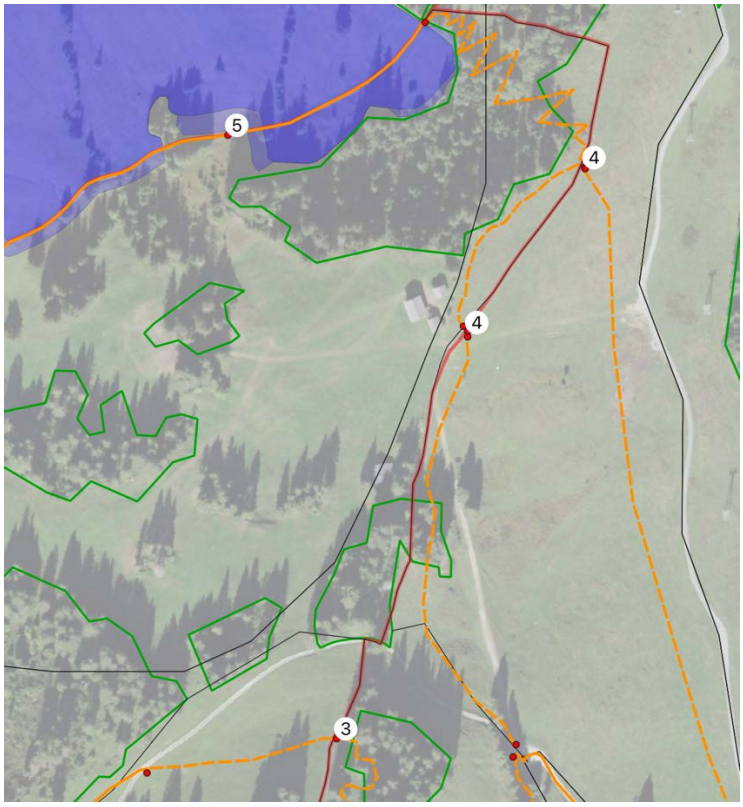


Abb. 10: Planausschnitt Arbeitsplan Besprechungsstandorte 3 – 5

- Vor Ort wurden folgende Optimierungen der Linienführung besprochen:

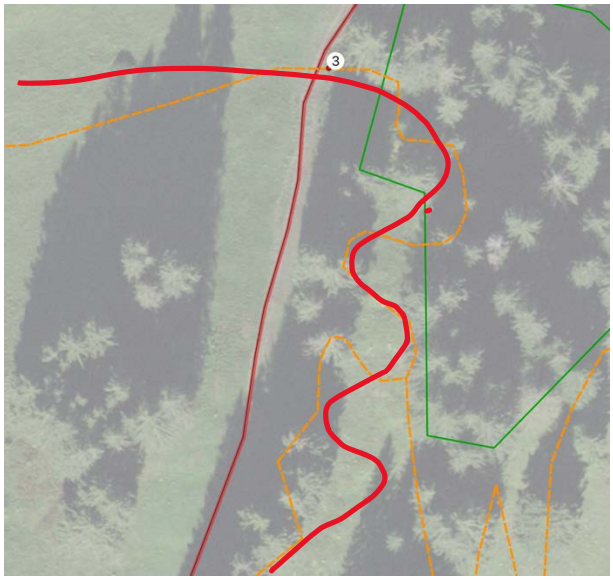




Abb.11 – 12: Optimierung der Linienführung, bauliche Massnahmen zur Reduktion auf Schritttempo, Berücksichtigung Zaunübergang, Signalisation Achtung Kreuzungsstelle

Büro Plan A+ AG
Büro für Raumplanung und Alpin Management
Sebastiansplatz 1
3900 Brig

(AF)

- Die Kreuzungsstellen beim Besprechungsstandort 4 sind übersichtlich und stellen kein Problem dar. Eine entsprechende Signalisation ist vorzusehen. Dies gilt ebenfalls für Standort 3 mit Vorbehalt der Umsetzung der vor Ort besprochenen Optimierungen.

- Die vorgesehene Koexistenz auf dem Fahrweg Richtung Horevorschess erfüllt die diesbezüglich zu berücksichtigenden Kriterien (Wegbereite, Beschaffenheit, Gefälle, Übersichtlichkeit)



Abb. 13: Fotoaufnahme Abschnitt Koexistenz Besprechungsstandort 5

(LB)

- Die vor Ort besprochenen Optimierungen sind aus waldrechtlicher Sicht bewilligungsfähig.

5. Besprechungsstandort 6: Koexistenz Wanderer / Mountainbiker, Gewässerraum / Gewässerquerung

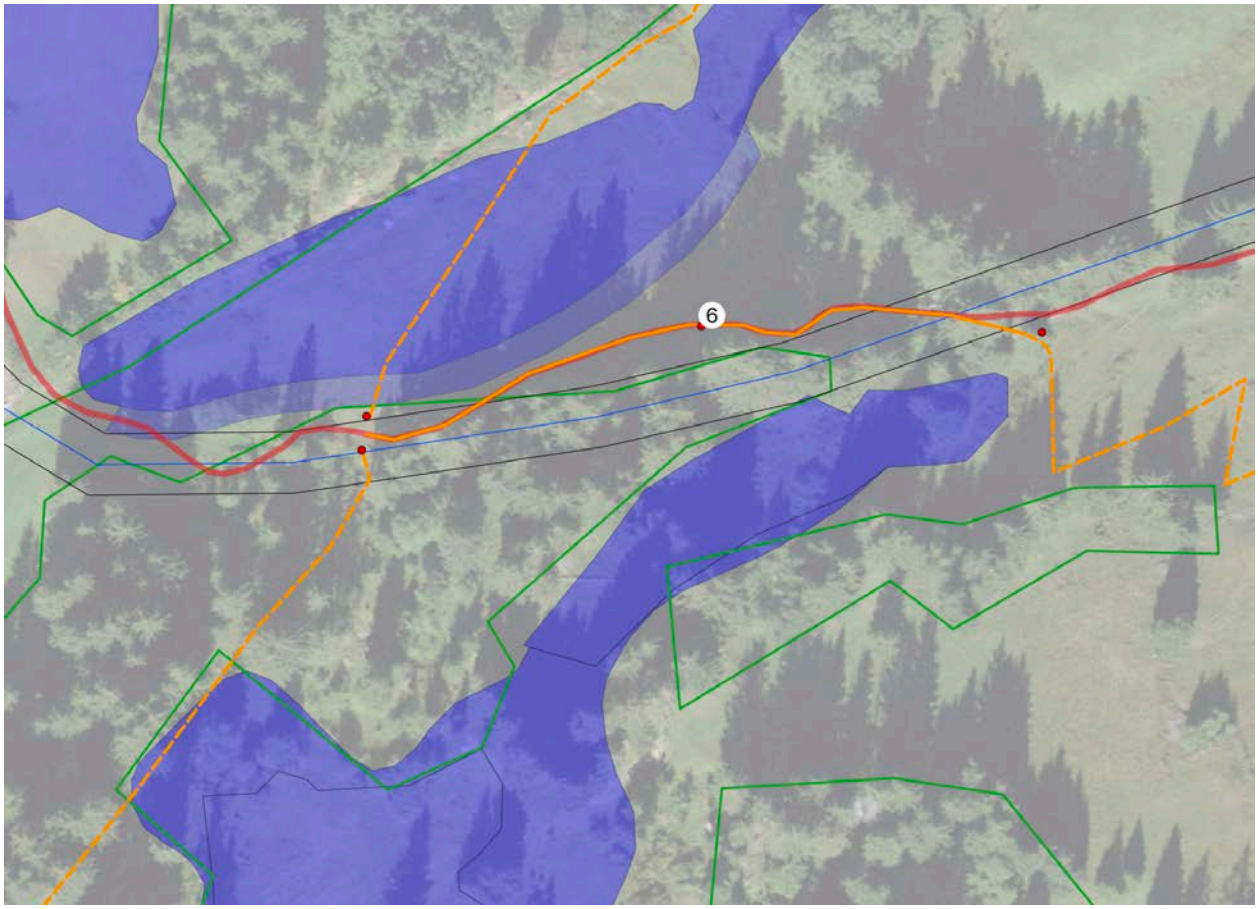


Abb.14: Planausschnitt Arbeitsplan Besprechungsstandort 6

- Vor Ort wurden folgende Optimierungen der Linienführung besprochen:

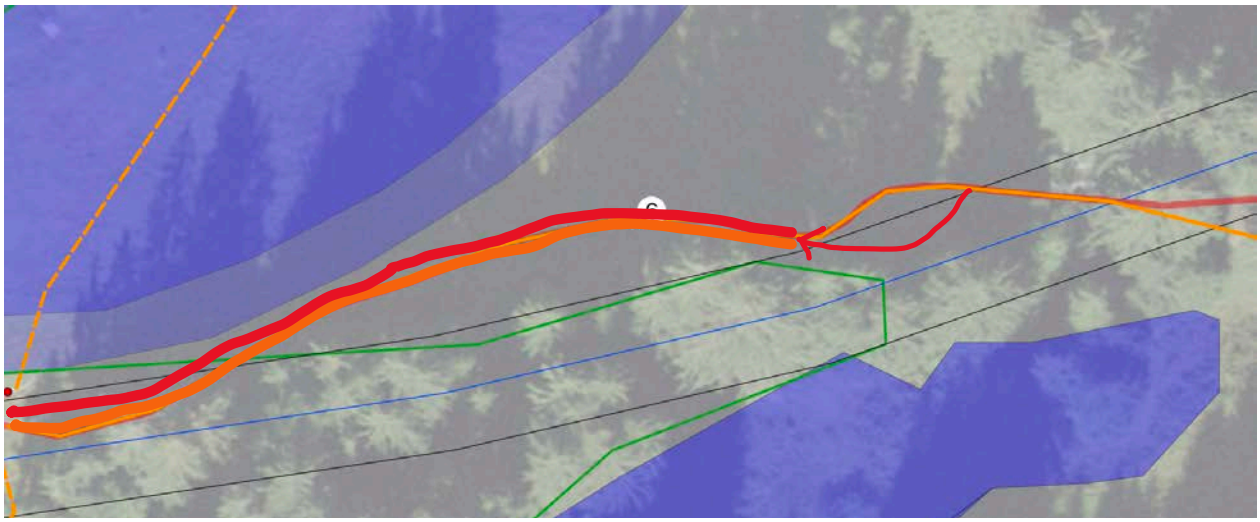


Abb. 15: Entflechtung MTB und Wanderer bei Engpass, anschliessend Koexistenz mittels optisch getrennter paralleler Wegführung inkl. Signalisation




Abb. 16 - 17: Entflechtung MTB und Wanderer bei Engpass, anschliessend Koexistenz mittels optisch getrennter paralleler Wegführung inkl. Signalisation

(AF)

- Hinsichtlich Koexistenz ist der Abschnitt suboptimal. Mit den vor Ort besprochenen Massnahmen kann eine Koexistenz akzeptiert werden.

(KG) / (STA)

- Der Gewässerraum muss berücksichtigt werden. Mountainbike spezifische Neubauten sind im Gewässerraum (mit Ausnahme der definierten Gewässerquerungen) nicht bewilligungsfähig. Eine planungsrechtliche Umnutzung eines bestehenden Wanderwegs (ohne bauliche Massnahmen) sollte jedoch möglich sein.

- Die im Rahmen der UeO erfolgte Gewässerraumausscheidung ist in diesem Abschnitt zu überprüfen. Der Verlauf des homologierten Wanderwegs stimmt mit der ausgeschiedenen Gewässerachse nicht überein. Zudem scheint es, dass nicht sämtliche Gewässerläufe berücksichtigt wurden.

- Die Erfordernis einer kleinen Brücke für die Gewässerquerung bei der Zusammenführung des Hornberg- und Horneggli-Trails kann nachvollzogen werden. Ein Hochwasserschutznachweis ist nicht erforderlich.

(KG) – Nachtrag zur Aktennotiz

- die Plangrundlagen (Ausscheidung Gewässerraum) in dem Bereich des Standorts 6 müssen unbedingt überarbeitet werden.

- eine Umnutzung eines Wanderwegs im Gewässerraum ist voraussichtlich nur zulässig, wenn keine baulichen Anpassungen vorgenommen werden. Hierzu wäre aber allenfalls auch noch die Meinung des AGR abzuholen, was die Bewilligungsfähigkeit betrifft.

6. Besprechungsstandorte 7 – 8: Umnutzung best. Wanderwegsubstanz und Ersatzneubau Wanderweg

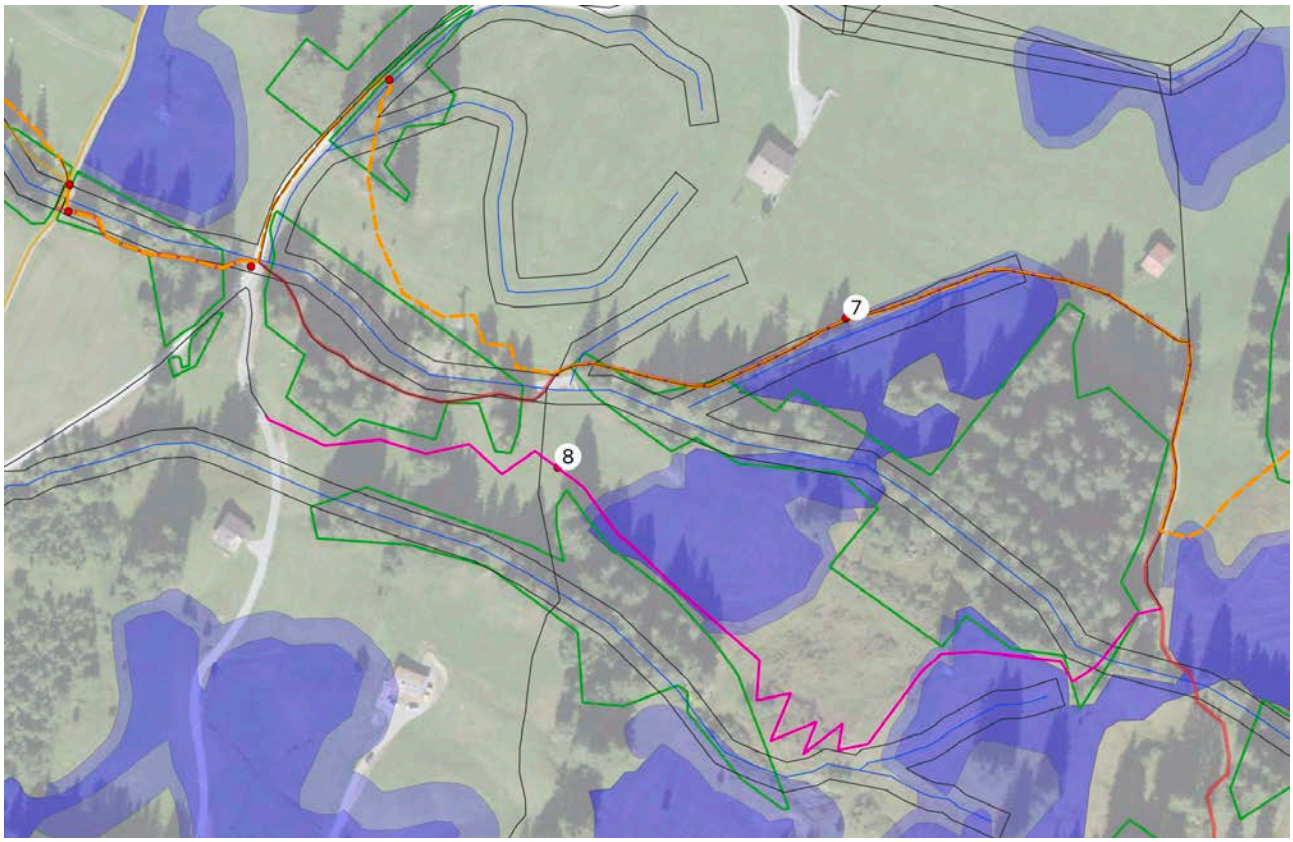


Abb.18: Planausschnitt Arbeitsplan Besprechungsstandort 7- 8

(AF)

- Der geplanten Entflechtung mittels Umnutzung der bestehenden Wanderwegsubstanz und entsprechendem Ersatzneubau kann grundsätzlich bis zur Einmündung in die obere Fahrstrasse zugestimmt werden. Anschliessend ist eine Koexistenz mit entsprechenden Massnahmen analog zum Besprechungsstandort 6 zu prüfen.

(KG) / (STA)

- Der Gewässerraum muss auch in diesem Abschnitt berücksichtigt werden. Mountainbike spezifische Neubauten sind im Gewässerraum (mit Ausnahme der definierten Gewässerquerungen) nicht bewilligungsfähig. Eine planungsrechtliche Umnutzung eines bestehenden Wanderwegs (ohne bauliche Massnahmen) sollte jedoch möglich sein.

(STA) – Nachtrag zur Aktennotiz

- Verbauten am Gerinne zur Wegsicherung sind nicht im Sinne des Wasserbaus. Dies gilt auch für Wanderwege.

- Der Bachverbau resp. die Sicherungsmassnahmen des Wanderweges (siehe Bild unten) sind spätestens im Zuge des nachfolgenden Verfahrens rückzubauen und der Ursprungszustand wiederherzustellen.



Abb. 19: Wegsicherung entlang Bach

Büro Plan A+ AG
Büro für Raumplanung und Alpin Management
Sebastiansplatz 1
3900 Brig

7. Besprechungsstandorte 9 – 10: Koexistenz vs. Entflechtung Wanderer / Mountain Biker

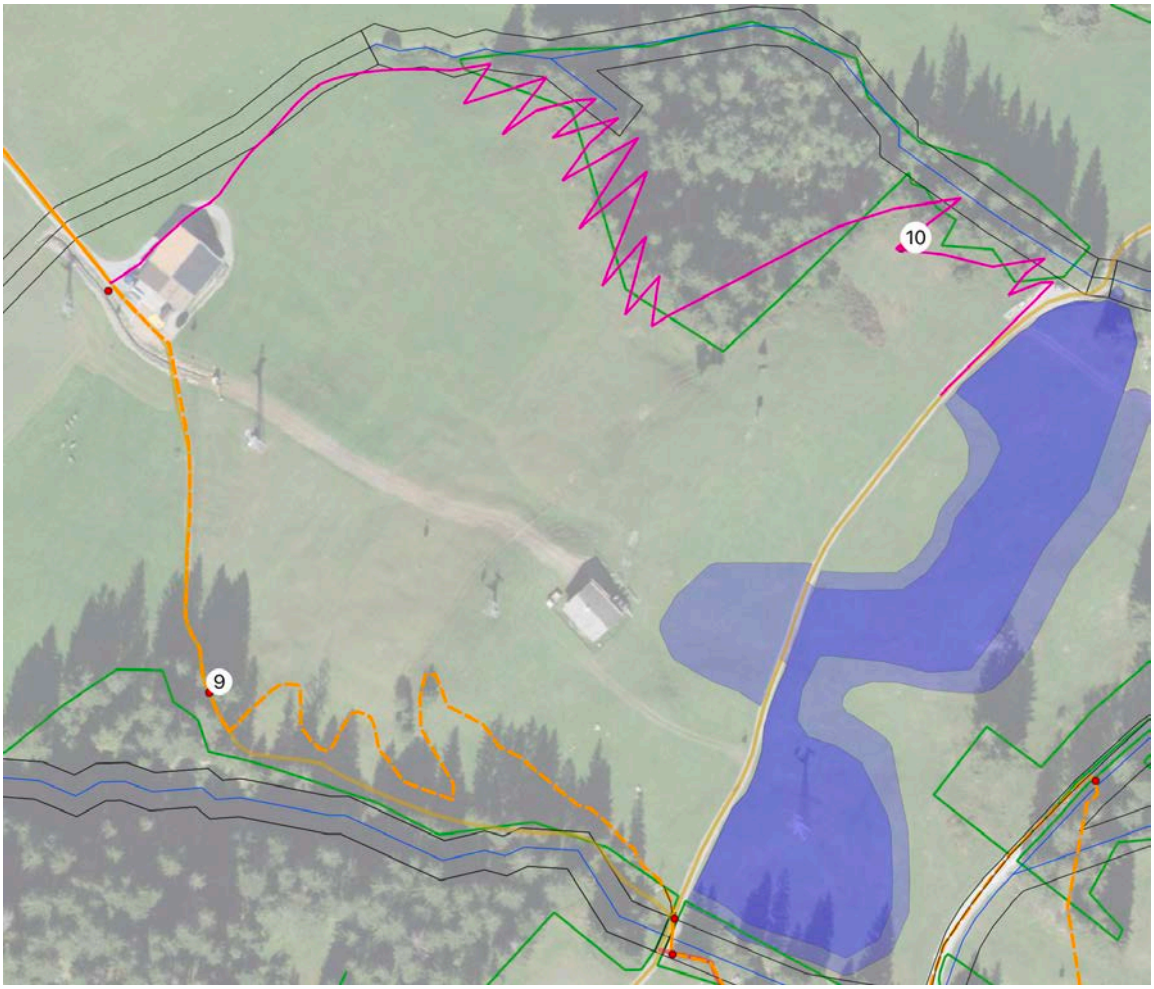


Abb.20: Planausschnitt Arbeitsplan Besprechungsstandort 9-10

- Vor Ort zeigt sich, dass die Rückführungsvariante (Linienführung in Farbe Mangenta) für Mountainbiker aufgrund der topographischen Gegebenheiten nicht geeignet ist. Allenfalls ist eine Linienführung für einen neuen Wanderweg zu prüfen.

(LB) – Nachtrag zur Aktennotiz

- Die Linienführung Nr. 10 wäre aus waldrechtlicher Sicht voraussichtlich nicht bewilligungsfähig. Sofern die Verlegung oder der Neubau Wald betrifft, ist für die weitere Planung LB einzubeziehen.

- Der Ausbau des bestehenden Wanderwegs zur Sicherstellung einer Koexistenz muss nochmals geprüft werden. Auch hier gilt es den Gewässerraum zu berücksichtigen. Der besagte Wanderwegabschnitt wird durch **(AF)** noch zu einem späteren Zeitpunkt begutachtet mit Feedback an **(JB)** und **(CA).**

8. Abschluss / Weiteres Vorgehen

- Grundsätzlich kann von Seiten der anwesenden Amtsvertretern festgehalten werden, dass keine grösseren No-Go`s dem geplanten Streckennetz entgegenstehen. Vorbehalten bleiben die im Rahmen der Begehung angebrachten Anmerkungen sowie die Stellungnahmen nicht anwesender Ämter.

- Im Anschluss zur Begehung erfolgte durch **(AF) und (CA)** eine Beurteilung des Koexistenzpotenzials der besagten Abschnitte basierend auf der revidierten Arbeitshilfe Wegleitung „Mountainbike-Routen im Kanton Bern“. Die entsprechenden Standort-Checklisten bilden integralen Bestandteil der vorliegenden Aktennotiz und liegen bei.

(AF) – Nachtrag zur Aktennotiz

- Es ist darauf zu achten, dass alle Beurteilungen (Checklisten im Anhang) unter Berücksichtigung mit den besprochenen auszuführenden Massnahmen ausgefüllt wurden. Ansonsten sind von Seiten der Berner Wanderwege die geplanten Entflechtungen sehr zu begrüssen. Bei engen Passagen ist eine Umsetzung wie auf dem angehängten Bild für kurze Strecken in unserem Ermessen denkbar.



Abb.: 21: mögliche Lösungskonzeption im Bereich kurzer Koexistenzabschnitte gemäss (AF) (bsp. Standorte 6 und 8)

- Das Strecknetz wird intern, basierend auf den Erkenntnissen der Begehung, nun weiter für die öffentliche Auflage der UeO-Anpassung optimiert. Sofern erforderlich, wird mit den einzelnen Ämtern bilateral Kontakt aufgenommen.

Gstaad, Brig, den 03.07.2023

Erstellt durch:

Claudio Andenmatten

Büro Plan A+ AG
Büro für Raumplanung und Alpin Management
Sebastiansplatz 1
3900 Brig

Von: **Adrian Feldmann** adrian.feldmann@beww.ch
Betreff: AW: UeO Nr.88 Tourismusgebiet Saanenmöser - Schönried: Terminanfrage Ortsbegehung Mountain-Bike Streckennetz
Datum: 23. Juni 2023 um 14:30
An: Claudio Andenmatten c.andenmatten@plan-andenmatten.ch, Gafner Karin, WEU-LANAT-FI karin.gafner@be.ch, Ansorge Stephan, BVD-TBA-OIKI stephan.ansorge@be.ch, Billo Lars, WEU-AWN-WAA lars.billo@be.ch, Jan Brand Jan.Brand@gstaad.ch, Riedi Flurin Flurin.Riedi@gstaad.ch
Kopie: samuel.lustenberger@be.ch, judith.ruetsche judith.ruetsche@gruner.ch, Ephraim Camenzind ephraim.camenzind@gruner.ch, Jannik Sager Jannik.Sager@bergbahnen-gstaad.ch, Walter.Matti-Zbaeren@saanen.ch

Guten Tag miteinander

Bitte entschuldigt meine zu späte Antwort, ich war ein paar Tage abwesend und komme erst jetzt dazu, meine Unterlagen und Checklisten nachzureichen. Ich hoffe, dass diese trotzdem noch berücksichtigt werden können.

Angehängt findet ihr die ausgefüllten Checklisten, die ich nach der Begehung mit Claudio Andermatten ausgefüllt habe. Es ist darauf zu achten, dass alle Beurteilungen unter Berücksichtigung mit den besprochenen auszuführenden Massnahmen ausgefüllt wurden.

Ansonsten sind von Seiten der Berner Wanderwege die geplanten Entflechtungen sehr zu begrüssen. Bei engen Passagen ist eine Umsetzung wie auf dem angehängten Bild für kurze Strecken in unserem Ermessen denkbar.

Freundliche Grüsse

Adrian Feldmann
Technischer Leiter / Kreisleiter Bern West

Berner Wanderwege
Nordring 8, CH-3013 Bern

031 340 01 03
076 335 37 00
adrian.feldmann@beww.ch
bernerwanderwege.ch

Berner Wanderwege
Berne Rando

<Arbeitsplan Begehung Ämter 230602.pdf>

Checklisten
Begeh….23.pdf



Checkliste zur Beurteilung von Konflikten zwischen Bikenden und Wandernden auf Wanderwegen

Formular Checkliste abrufbar unter: **www.bvd.be.ch** > Themen > Mobilität > Velo- & Fussverkehr > Mountainbiken

Beurteilter Wegabschnitt
Punkt 5

Beurteilung
☐ ohne Massnahmen
☒ mit Massnahmen

Kriterien	Konfliktpotenzial klein	Konfliktpotenzial mittel	Konfliktpotenzial gross	Beurteilung (klein / mittel / gross)
Lichte Breite bzw. Wegbreite* • Abschnitt • Punktuell	> 3 Meter	2 bis 3 Meter	< 2 Meter	☒ ☐ ☐ / ☒ ☐ ☐
Sichtverhältnisse und Anhaltemöglichkeiten • Abschnitt • Punktuell	Weiträumige Übersicht; rechtzeitiges Anhalten problemlos möglich.	Eingeschränkte Übersicht; rechtzeitiges Anhalten nur knapp möglich.	Stark eingeschränkte Übersicht; rechtzeitiges Anhalten nicht möglich.	☒ ☐ ☐ / ☒ ☐ ☐
Ausweichmöglichkeiten • Abschnitt • Punktuell	Gut	Erschwert (z.B. bei Böschungen)	Keine bzw. ungenügende, da gefährliche Stelle oder möglicher Schaden ausserhalb Weg.	☐ ☐ ☐ / ☐ ☐ ☐
Länge der gemeinsamen Wegstrecke	< ca. 1 Kilometer 345 m	ca. 1 bis 2 Kilometer	> ca. 2 Kilometer	☒ ☐ ☐
Verkehrsaufkommen • Wandernde • Mountainbikende	Es sind einzelne Bikende oder Wandernde zu erwarten.	Es sind regelmässig pro Stunde je ca. 12 Bikende und Wandernde zu erwarten.	Es sind regelmässig pro Stunde deutlich mehr als 12 Bikende und 12 Wandernde zu erwarten.	☐ ☐ ☐ / ☐ ☐ ☐
Fahrgeschwindigkeit • Abschnitt • Punktuell	< ca. 10 km/h	ca. 10 bis 15 km/h	> ca. 15 km/h	☐ ☒ ☒ / ☐ ☒ ☒
Gefälle und Steilheit • Abschnitt • Punktuell	Geringe Längsneigung (< ca. 8%)	Mittlere Längsneigung (ca. 8 bis 15%)	Grosse Längsneigung (ca. >15%)	☒ ☐ ☐ / ☒ ☐ ☐
Wegbeschaffenheit • Abschnitt • Punktuell	Infolge Befahrung mit Mountainbikes ist kein zusätzlicher Unterhaltsaufwand nötig.	Infolge Befahrung mit Mountainbikes ist ein erhöhter Unterhaltsaufwand nötig.	Infolge Befahrung mit Mountainbikes ist ein stark erhöhter Unterhaltsaufwand nötig.	☒ ☐ ☐ / ☒ ☐ ☐
Spezielle Bedeutung als Wanderroute?	Nein		Ja (z.B. Themenweg)	☐ ☒

Fahrtrichtung auf der Route
In der Gesamtbeurteilung zu berücksichtigen
☒ Route in beiden Fahrtrichtungen geplant
☐ Route in nur einer Fahrtrichtung geplant

Gesamtbeurteilung
Die Gesamtbeurteilung ist im Technischen Bericht ausführlich zu begründen
☒ Koexistenz ist grundsätzlich möglich
☐ Koexistenz ist grundsätzlich **nicht** möglich

* Steht im Begegnungsfall Mountainbikende – Wandernde eine gefahrlos und ohne Verursachung von Schäden benutzbare Fläche von mehr als **2,20 m lichter Breite** (bei ca. 2,50 m lichter Höhe) zur Verfügung, ist die lichte Breite für das Beurteilen massgebend, andernfalls die effektive, schmalere Wegbreite.

Checkliste zur Beurteilung von Konflikten zwischen Bikenden und Wandernden auf Wanderwegen

Formular Checkliste abrufbar unter: **www.bvd.be.ch** > Themen > Mobilität > Velo- & Fussverkehr > Mountainbiken

Beurteilter Wegabschnitt
Punkt 6

Beurteilung
☐ ohne Massnahmen
☒ mit Massnahmen

Kriterien	Konfliktpotenzial klein	Konfliktpotenzial mittel	Konfliktpotenzial gross	Beurteilung (klein / mittel / gross)
Lichte Breite bzw. Wegbreite* • Abschnitt • Punktuell	> 3 Meter	2 bis 3 Meter	< 2 Meter	☐ ☒ ☐ / ☐ ☒ ☐
Sichtverhältnisse und Anhaltemöglichkeiten • Abschnitt • Punktuell	Weiträumige Übersicht; rechtzeitiges Anhalten problemlos möglich.	Eingeschränkte Übersicht; rechtzeitiges Anhalten nur knapp möglich.	Stark eingeschränkte Übersicht; rechtzeitiges Anhalten nicht möglich.	☐ ☒ ☐ / ☐ ☒ ☐
Ausweichmöglichkeiten • Abschnitt • Punktuell	Gut	Erschwert (z.B. bei Böschungen)	Keine bzw. ungenügende, da gefährliche Stelle oder möglicher Schaden ausserhalb Weg.	☒ ☐ ☐ / ☒ ☒ ☐
Länge der gemeinsamen Wegstrecke	< ca. 1 Kilometer	ca. 1 bis 2 Kilometer	> ca. 2 Kilometer	☒ ☐ ☐
Verkehrsaufkommen • Wandernde • Mountainbikende	Es sind einzelne Bikende oder Wandernde zu erwarten.	Es sind regelmässig pro Stunde je ca. 12 Bikende und Wandernde zu erwarten.	Es sind regelmässig pro Stunde deutlich mehr als 12 Bikende und 12 Wandernde zu erwarten.	☐ ☐ ☐ / ☐ ☐ ☐
Fahrgeschwindigkeit • Abschnitt • Punktuell	< ca. 10 km/h	ca. 10 bis 15 km/h	> ca. 15 km/h	☒ ☐ ☐ / ☒ ☐ ☐
Gefälle und Steilheit • Abschnitt • Punktuell	Geringe Längsneigung (< ca. 8%)	Mittlere Längsneigung (ca. 8 bis 15%)	Grosse Längsneigung (ca. >15%)	☐ ☒ ☐ / ☐ ☒ ☐
Wegbeschaffenheit • Abschnitt • Punktuell	Infolge Befahrung mit Mountainbikes ist kein zusätzlicher Unterhaltsaufwand nötig.	Infolge Befahrung mit Mountainbikes ist ein erhöhter Unterhaltsaufwand nötig.	Infolge Befahrung mit Mountainbikes ist ein stark erhöhter Unterhaltsaufwand nötig.	☐ ☒ ☐ / ☐ ☒ ☐
Spezielle Bedeutung als Wanderroute?	Nein		Ja (z.B. Themenweg)	☐ ☐

Fahrtrichtung auf der Route
In der Gesamtbeurteilung zu berücksichtigen
☒ Route in beiden Fahrtrichtungen geplant
☐ Route in nur einer Fahrtrichtung geplant

Gesamtbeurteilung
Die Gesamtbeurteilung ist im Technischen Bericht ausführlich zu begründen
☒ Koexistenz ist grundsätzlich möglich mit Massnahmen!
☐ Koexistenz ist grundsätzlich **nicht** möglich

* Steht im Begegnungsfall Mountainbikende – Wandernde eine gefahrlos und ohne Verursachung von Schäden benutzbare Fläche von mehr als **2,20 m lichter Breite** (bei ca. 2,50 m lichter Höhe) zur Verfügung, ist die lichte Breite für das Beurteilen massgebend, andernfalls die effektive, schmalere Wegbreite.

* Bauliche Massnahmen: Wegverbreiterung 12 Spuren

Kanton Bern **Tiefbauamt**
Canton de Berne **Office des ponts et chaussées**

Checkliste zur Beurteilung von Konflikten zwischen Bikenden und Wandernden auf Wanderwegen

Formular Checkliste abrufbar unter: **www.bvd.be.ch** > Themen > Mobilität > Velo- & Fussverkehr > Mountainbiken

Beurteilter Wegabschnitt

Punkt zw. 8 und 9

Beurteilung

☐ ohne Massnahmen
☒ mit Massnahmen

Kriterien	Konfliktpotenzial klein	Konfliktpotenzial mittel	Konfliktpotenzial gross	Beurteilung (klein / mittel / gross)
Lichte Breite bzw. Wegbreite* • Abschnitt • Punktuell	> 3 Meter	2 bis 3 Meter	< 2 Meter	☐ ☒ ☐ / ☐ ☒ ☐
Sichtverhältnisse und Anhaltemöglichkeiten • Abschnitt • Punktuell	Weiträumige Übersicht; rechtzeitiges Anhalten problemlos möglich.	Eingeschränkte Übersicht; rechtzeitiges Anhalten nur knapp möglich.	Stark eingeschränkte Übersicht; rechtzeitiges Anhalten nicht möglich.	☐ ☒ ☐ / ☐ ☒ ☐
Ausweichmöglichkeiten • Abschnitt • Punktuell	Gut	Erschwert (z.B. bei Böschungen)	Keine bzw. ungenügende, da gefährliche Stelle oder möglicher Schaden ausserhalb Weg.	☒ ☐ ☐ / ☒ ☐ ☐
Länge der gemeinsamen Wegstrecke	< ca. 1 Kilometer	ca. 1 bis 2 Kilometer	> ca. 2 Kilometer	☒ ☐ ☐
Verkehrsaufkommen • Wandernde • Mountainbikende	Es sind einzelne Bikende oder Wandernde zu erwarten.	Es sind regelmässig pro Stunde je ca. 12 Bikende und Wandernde zu erwarten.	Es sind regelmässig pro Stunde deutlich mehr als 12 Bikende und 12 Wandernde zu erwarten.	☐ ☐ ☐ / ☐ ☐ ☐
Fahrgeschwindigkeit • Abschnitt • Punktuell	< ca. 10 km/h	ca. 10 bis 15 km/h	> ca. 15 km/h	☒ ☐ ☐ / ☒ ☐ ☐
Gefälle und Steilheit • Abschnitt • Punktuell	Geringe Längsneigung (< ca. 8%)	Mittlere Längsneigung (ca. 8 bis 15%)	Grosse Längsneigung (ca. >15%)	☐ ☒ ☐ / ☐ ☒ ☐
Wegbeschaffenheit • Abschnitt • Punktuell	Infolge Befahrung mit Mountainbikes ist kein zusätzlicher Unterhaltsaufwand nötig.	Infolge Befahrung mit Mountainbikes ist ein erhöhter Unterhaltsaufwand nötig.	Infolge Befahrung mit Mountainbikes ist ein stark erhöhter Unterhaltsaufwand nötig.	☐ ☒ ☐ / ☐ ☒ ☐
Spezielle Bedeutung als Wanderroute?	Nein		Ja (z.B. Themenweg)	☐ ☒

Fahrtrichtung auf der Route
In der Gesamtbeurteilung zu berücksichtigen

☒ Route in beiden Fahrtrichtungen geplant
☐ Route in nur einer Fahrtrichtung geplant

Gesamtbeurteilung
Die Gesamtbeurteilung ist im Technischen Bericht ausführlich zu begründen

☒ Koexistenz ist grundsätzlich möglich
☐ Koexistenz ist grundsätzlich **nicht** möglich

* Steht im Begegnungsfall Mountainbikende – Wandernde eine gefahrlos und ohne Verursachung von Schäden benutzbare Fläche von mehr als **2,20 m lichter Breite** (bei ca. 2,50 m lichter Höhe) zur Verfügung, ist die lichte Breite für das Beurteilen massgebend, andernfalls die effektive, schmalere Wegbreite.

Gstaad Saanenland Tourismus
Jan Brand
Leiter Infrastrukturen & Projekte
Promenade 41
3780 Gstaad

Bern, 08. August 2023

♦ **Stellungnahme zur Begehung vom 21.07.2023, Abschnitt Schönried Weidli**

Werter Jan

Gerne nehme ich Stellung zu unserer gemeinsamen Begehung vom 21.07. 2023. Anwesende waren:

- Jan Brand, GST
- Mike Haldi, GST
- Adrian Feldmann, BWW

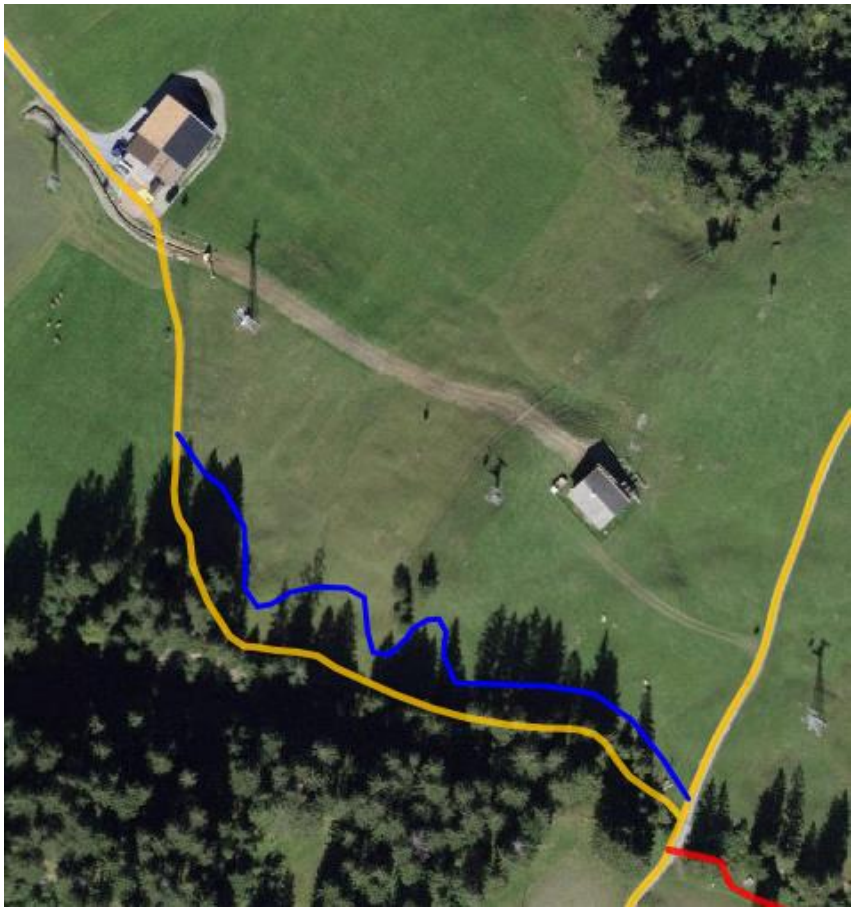
Die gemeinsame Begehung fand vom Restaurant Kuhstall bis zum Wittereweg Punkt 1315 statt. Wie vorgehend per E-Mail und im Vorprüfungsbericht festgehalten, sind die Berner Wanderwege der Ansicht, dass eine Verlegung des Wanderwegs zu umständlich und zu weit entfernt der jetzigen Wegführung ist und somit nicht umsetzbar ist. Folgender denkbarer Lösungsansatz wurde zusammen erarbeitet:

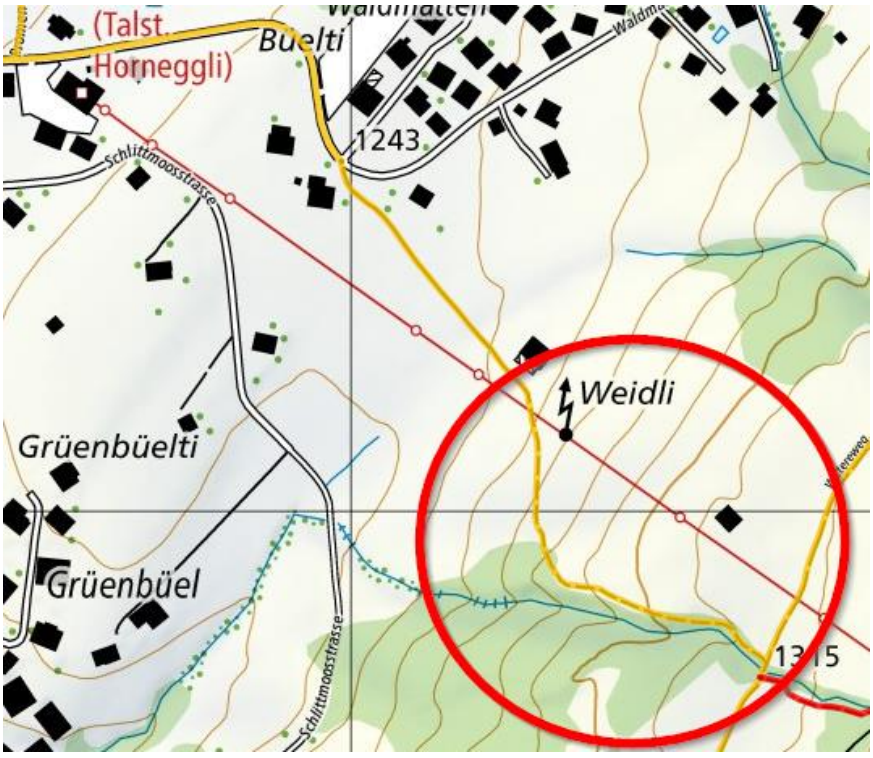
Vom Wittereweg / Punkt 1315 den Mountainbike-Trail nördlich des Wanderwegs führen, somit kann die momentane Linienführung des Wanderwegs beibehalten werden. Ungefähre Linienführung des Mountainbike-Trails siehe Kartenausschnitte nächste Seite, blaue Linie.
Vom Waldrand bis Restaurant Kuhstall ist eine Koexistenz vorstellbar, da dieser Abschnitt zwar steil, aber übersichtlich ist und eine Breite von ca. 2.5-3 Metern aufweist. Das Ende des Trails und die Koexistenz müssen klar signalisiert werden.
Vom Restaurant Kuhstallbar bis zur Talstation ist auch eine Entflechtung anzustreben, da ein Neubau der Talstation Horneggli geplant ist. Diese ist zu einem späteren Zeitpunkt zu beurteilen.

Ansonsten behält die Stellungnahme der Berner Wanderwege vom 23. Dezember 2022 sowie der Vorprüfungsbericht vom 13. Juli 2023 seine Gültigkeit. Gerne sind die Berner Wanderwege bereit für allfällige weitere Begehungen im Zusammenhang dieser Überbauungsordnung und bedanken uns für die Zusammenarbeit.

Freundliche Grüsse
Berner Wanderwege BWW

Adrian Feldmann
Technischer Leiter




(Talst.
Horneggli)
Büelti
1243
Schlittmoosstrasse
Weidli
Grüenbüelti
Grüenbüel
1315
Schlittmoosstrasse