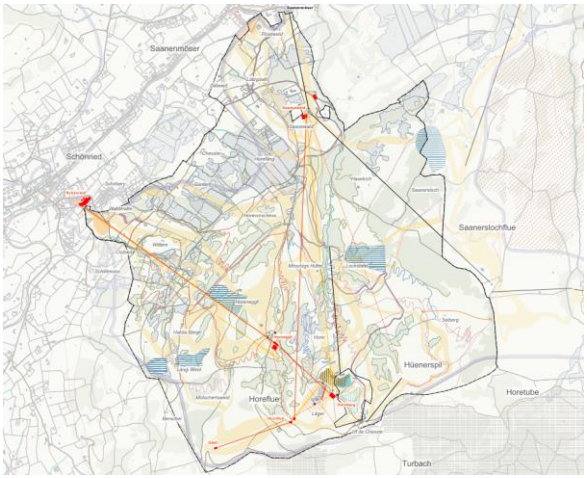
Masterplan «Entwicklung touristischer Projektvorhaben im Gebiet Horneggli-Hornberg»

Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried

Kunde
Bergbahnen Destination Gstaad AG
Egglistrasse 43
3780 Gstaad

—

Datum
8. April 2022 (nachgeführt per 20.11.2024)



Impressum

Datum
8. April 2022 (nachgeführt per 20.11.2024)

Bericht-Nr.
20898.1

Verfasst von

ruej, caep

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

Plan A+
Raum- & Sportplanung
Sebastiansplatz 1
3900 Brig
+41 27 924 34 76

Verteiler

BDG, GST, Gemeinde Saanen

Inhaltsverzeichnis

1.	**Ausgangslage**	**1**
1.1	Entwicklung Destination Gstaad	1
1.2	Gebiet Saanenmöser-Schönried – Übersicht und Projektvorhaben	2
1.3	Koordination Vorhaben und Stakeholder	5
2.	**Übergeordnete Rahmenbedingungen**	**7**
2.1	Bundesbestimmungen	7
2.2	Kantonale Bestimmungen	9
2.3	Regionale Konzepte und Richtplanung	12
2.4	Kommunale Richt- und Nutzungsplanung	14
3.	**Zustandsanalyse Gebiet Saanenmöser-Schönried**	**15**
3.1	Verkehrserschliessung	15
3.2	Touristische Transport- und Infrastrukturanlagen	15
3.3	Weitere Touristische Infrastruktur und Nutzungen	17
4.	**Projektvorhaben und Entwicklungsabsichten**	**21**
4.1	Projektvorhaben der BDG	21
4.1.1	Hornegglibahn	22
4.1.2	Hornbergbahn	23
4.1.3	Erschliessung «Gfell»	25
4.1.4	Anbindung «Uf de Chessle»	25
4.1.5	Variantenabwägung Seilbahnen	26
4.1.6	Speichersee Hornberg	40
4.1.7	Verbindung Saanerslochgrat-Seyberg	41
4.2	Projektvorhaben der BDG und der Gemeinde Saanen	42
4.2.1	Erschliessung Saanenmöser	42
4.2.2	Erschliessung Schönried	44
4.3	Projektvorhaben des GST	48
5.	**Fazit**	**50**

1. Ausgangslage

1.1 Entwicklung Destination Gstaad

Entwicklungsziel Destination Gstaad

Die Bergbahnen Destination Gstaad (BDG) planen gemeinsam mit Gstaad Saanenland Tourismus (GST) sowie der Gemeinde Saanen die Weiterentwicklung ihres touristischen Angebotes über mehrere Gebiete der Destination Gstaad. Sie will damit nicht nur ihre Infrastruktur, sondern auch ihre Erlebnis- und Bergwelt systematisch weiterentwickeln, diese auf den Sommer- und Wintertourismus gleichermassen ausrichten und für eine langanhaltende, einmalige Ausstrahlung weit über die Alpen hinweg sorgen.

Masterplan zur Gesamtschau über alle Projektvorhaben

Zur Erreichung dieses Entwicklungsziels sind verschiedene Projektvorhaben seitens BDG und GST in Planung (vgl. Abb.1). Diese Vorhaben werden in einem ersten Schritt in einem Masterplan räumlich und konzeptionell eingeordnet. Der vorliegende Masterplan fokussiert auf das Gebiet Horneggli-Hornberg – in Anlehnung an das Planungsgebiet der Überbauungsordnung *«Schneesportgebiet Saanenmöser-Schönried»* – künftig als *«Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried» bezeichnet*. Der Masterplan soll im Sinne eines Entwicklungsleitbildes eine Gesamtschau über die angestrebte Entwicklung der Destination Gstaad in vorliegendem Gebiet aufzeigen. Er verortet die Projektvorhaben und unterstützt deren Koordination untereinander, damit wichtige Entscheide vorausschauend getroffen und anschliessend in der Nutzungsplanung verbindlich festgelegt werden können.

Masterplan als strategisches und koordinatives Instrument

Der Masterplan bildet die längerfristige Strategie der Destination Gstaad im Gebiet Horneggli-Hornberg ab und gibt in Abstimmung mit Umwelt und Natur den Rahmen und die Richtung für die qualitätsvolle touristische Weiterentwicklung vor. Der Masterplan wurde unter der Leitung von Gruner und Plan A+ im Auftrag der BDG sowie unter Einbezug der relevanten Stakeholder (GST, Gemeinden, Kanton, Landeigentümer) erarbeitet und dient der BDG sowie der GST als strategisches Planungsinstrument sowie zur inhaltlichen Vorbereitung in Bezug auf die Nutzungsplanung.

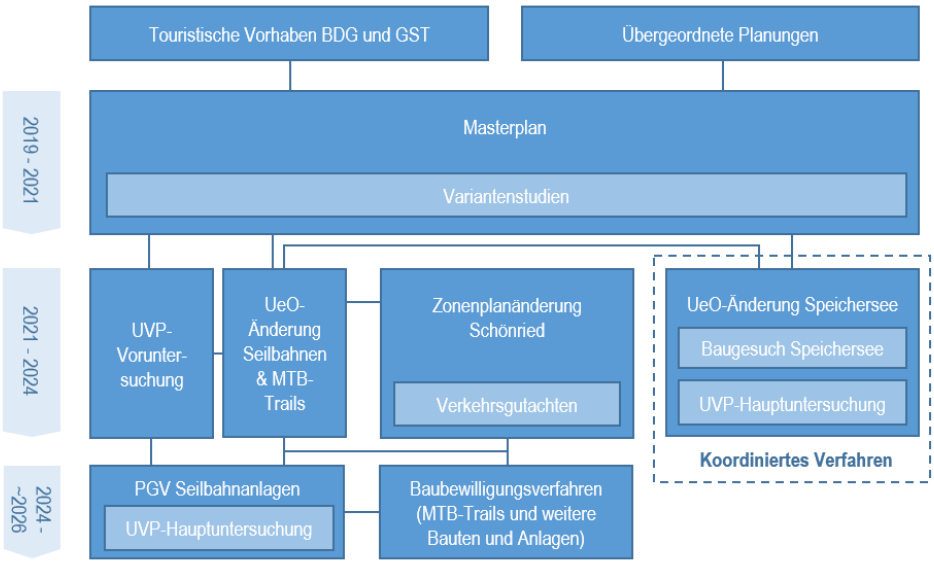


Abb. 1 Übersicht Projektvorhaben und deren Zusammenspiel

1.2 Gebiet Saanenmöser-Schönried – Übersicht und Projektvorhaben

Masterplan Kerngebiet

Eine Übersicht über die verschiedenen Gebiete der Destination Gstaad ist in Abb. 2 ersichtlich. Das Gebiet Saanenmöser-Schönried bzw. Horneggli-Hornberg-Hüenerspil kann dabei räumlich als Kerngebiet der Destination Gstaad betrachtet werden: Der für die Erarbeitung des vorliegenden Masterplans berücksichtigte Betrachtungsperimeter ist unten dargestellt (Abb. 2: dunkelblau). Die angrenzenden Gebiete sind nicht Bestandteil des Masterplans, jedoch Teil der Destination Gstaad (Abb.2: hellblau).

Betrachtungs- vs. Bearbeitungsperimeter

Im Rahmen der geplanten Projektvorhaben wird zusätzlich ein Bearbeitungsperimeter definiert, welcher das Gebiet weiter eingrenzt (vgl. Abb. 2: violett); dieser entspricht circa dem Perimeter der bestehenden Überbauungsordnung. Der Betrachtungsperimeter ist bewusst grösser gefasst, um die Schnittstellen mit den umliegenden Gebieten sicherzustellen und die Zusammenhänge zwischen den einzelnen Gebieten zu erfassen.

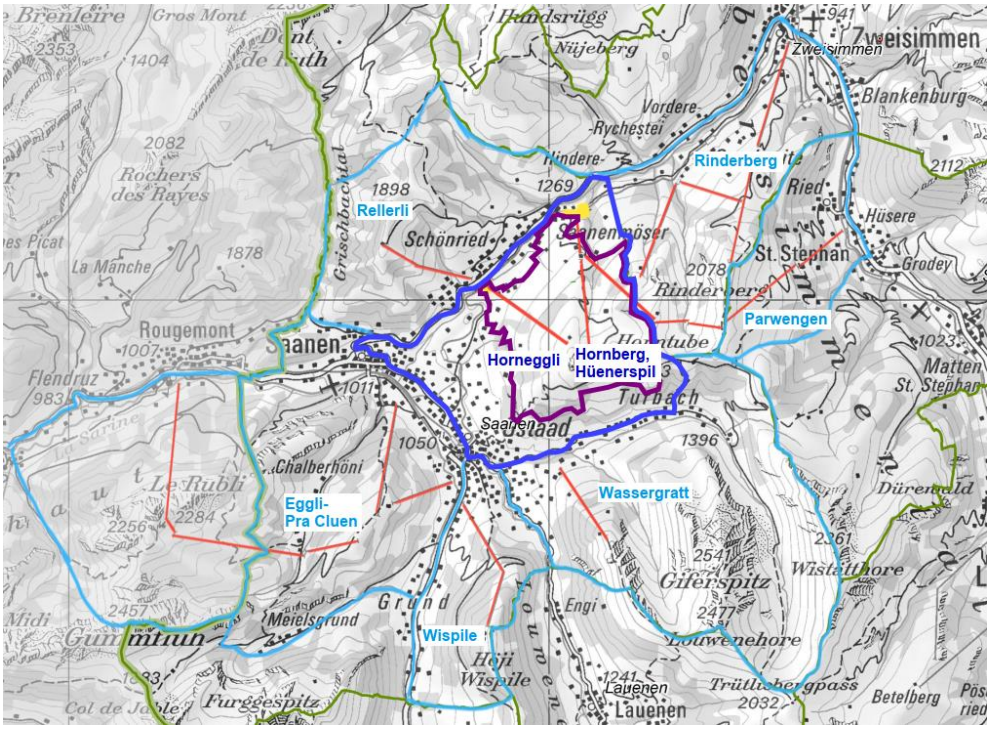


Abb. 2 Übersicht Destination Gstaad mit unterschiedlichen Perimetern
Betrachtungsperimeter = dunkelblau / Bearbeitungsperimeter = violett
Angrenzende Gebiete = hellblau / Bestehende Seilbahnen = rot
Gemeinde-/Kantonsgrenzen = grün (Quelle: eigene Darstellung Gruner/Plan A+)

heutiges Angebot Wintertourismus

Das Gebiet Saanenmöser-Schönried wird heute bereits intensiv touristisch genutzt, sowohl im Winter als auch im Sommer. Das wintertouristische Angebot (vgl. Abb. 3) umfasst eine Vielzahl an Skipisten, zwei Schlittelwege, einen Snowpark (Hornberg), zwei Skischulgelände (Lernparks Saanenmöser und Schönried) sowie eine Langlaufloipe (Schönried-Saanenmöser), eine Natureisbahn (Dorfzentrum Saanenmöser), diverse Übernachtungs- und Einkehrmöglichkeiten wie auch Sportausrüstungsverleih und -verkauf. Dieses umfassende Angebot spricht ein breites Publikum an und ist darauf

ausgelegt, möglichst allen Fähigkeitsstufen, Alterskategorien und sozialen Schichten gerecht zu werden.

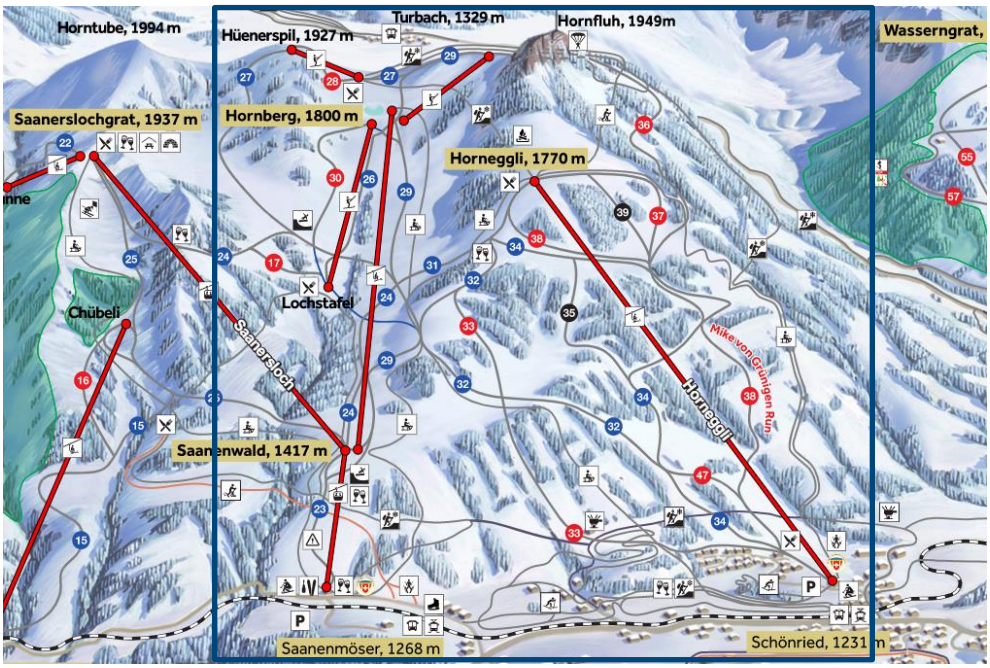


Abb. 3 Heutige wintertouristische Nutzung des Kerngebiets Saanenmöser-Schönried (Quelle: www.gstaad.ch; 04.04.2022)

heutiges Angebot Sommertourismus

Zu den wichtigsten sommertouristischen Angeboten (s. Abb. 4) zählen heute u.a. diverse Wander- und Bergwanderwege, Panorama- und Themenwege, Velo- und MTB-Routen, ein Helsana Running Trail, Feuerstellen und Spielplätze, eine Wake-Boarding Anlage (Hornberg-See), ein Klettersteig, eine Gleitschirm-Absprungzone sowie ein Golfplatz (Saanenmöser). Verschiedenste Übernachtungs- und Einkehrmöglichkeiten wie auch Sportausrüstungsverleih und –verkauf gibt es auch im Sommer.

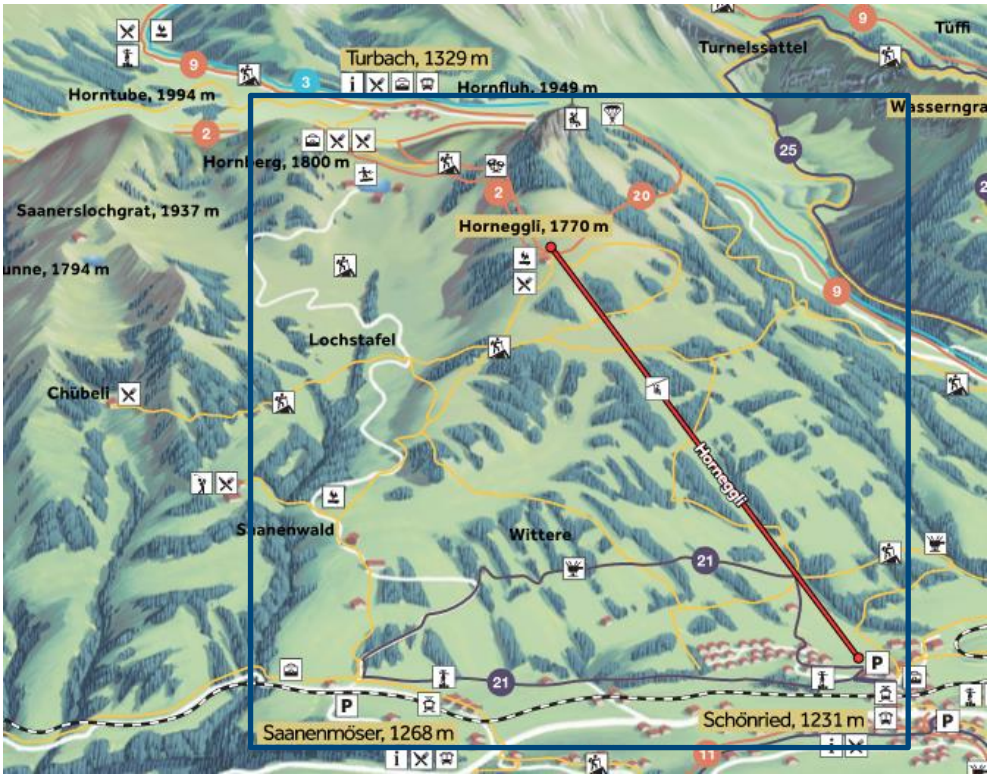


Abb. 4 Heutige sommertouristische Nutzung des Kerngebiets Saanenmöser-Schönried (Quelle: www.gstaad.ch; 04.04.2022)

geplanter Ausbau des Angebots und der Infrastruktur

Diese touristische Intensivnutzung soll über die geplanten Projektvorhaben künftig noch weiter ausgebaut, optimiert und stärker konzentriert werden. Die längerfristige Entwicklungsabsicht der BDG und des GST ist es, vorrangig das touristische Angebot im Winter zu sicheren und zu optimieren sowie im Sommer zu diversifizieren. Dazu muss die bestehende Infrastruktur im Gebiet Saanenmöser-Schönried in den kommenden Jahren grösstenteils erneuert und teilweise erweitert werden; dies betrifft insbesondere die veralteten Transport- bzw. Seilbahnanlagen.

Erneuerung und Ausbau der Seilbahnen und Transportanlagen

Im Zentrum dieser Erneuerungen steht der Ersatz und die Erweiterung bzw. Verlegung der Horneggli- und Hornberg-Sesselbahnen sowie eine optimierte Erschliessung des Hornberg-Kessels. Die Saanerslochsbahn, deren erste Sektion im Gebiete Saanenmöser-Schönried liegt, wurde in den vergangenen Jahren bereits erneuert und optimiert. Nebst diesen grösseren bodenunabhängigen Seilbahnanlagen befinden sich heute in demselben Gebiet verschiedene kleinere bis mittelgrosse bodenabhängige Transportanlagen (Skilifte Lochstafel, Hüenerspil, Hornfluh, Läger und Lätzgüetli), welche teilweise saniert und erhalten, teilweise aufgehoben und zurückgebaut werden sollen.

Touristische Erschliessung optimieren

Die bestehenden Infrastrukturanlagen stellen für das touristische Gesamtangebot wichtige Erschliessungs- und Anbindungspunkte dar und sollen in den künftigen Entwicklungsvorhaben angemessen berücksichtigt, erhalten und intergeriert werden. Gleichzeitig soll die Erschliessung der Teilgebiete «Läger/Hornberg», «Lochstafel», «Hüenerspil» und «Gfell» über neue Beschäftigungsanlagen optimiert werden.

Weitere Vorhaben: Biketrails, Speichersee, Parkplätze

Weitere Projektvorhaben der BDG und GST zielen auf die bewusste Anbindung an diese neuen und bestehenden Bergbahninfrastrukturen wie auch auf den Ausbau und die Konzentration des touristischen Angebots ab:

- Ein qualitativ-hochwertiges Mountainbike-Trailnetz soll gezielt den Sommertourismus fördern und ein breites Publikum ansprechen (GST).
- Eine Speicherseeerweiterung zum Zweck der Beschneiung soll die Aufrechterhaltung der bestehenden Winternutzungen längerfristig und in Adaption auf den Klimawandel sicherstellen (BDG).
- Eine Erneuerung und Erweiterung der Parkplatzanlagen bei den jeweiligen Talstationen soll eine optimierte Abstimmung auf die Kapazitäten der neuen Seilbahnanlagen bzw. die steigende Nachfrage nach touristischen Angeboten gewährleisten (BDG).

1.3 Koordination Vorhaben und Stakeholder

Frühzeitige Koordination und Abstimmung

Die zu Beginn erwähnten Vorhaben sind gemäss den gesetzlichen Vorgaben mit den öffentlichen Behörden zu koordinieren, abzusprechen und zu bewilligen. Der Einbezug der betroffenen Behörden, der relevanten Interessensvertreter und der Bevölkerung dient dazu, die verschiedenen Anforderungen an die Projektvorhaben wie auch an die Natur, Umwelt und Gesellschaft rechtzeitig zu erfassen, aufeinander abzustimmen und allfällige Konflikte vorsorglich zu beheben. Die entsprechenden Akteure werden frühzeitig und stufengerecht in die Planung miteinbezogen.

Einbezug Kanton

Eine erste Koordinationssitzung mit den verschiedenen betroffenen Kantonalen Ämtern und Fachstellen wurde durchgeführt (3.6.2020), um die von Seiten BDG und GST vorgesehenen Projektvorhaben vorzustellen und die grundsätzlichen Vorgaben, Anliegen und Hinweise des Kantons frühzeitig abzuholen. Im Herbst 2020 (2.10.2020) und im Sommer 2021 (18.8.2021) fanden ausserdem Begehungen des Gebiets Horneggli-Hornberg-Hüenerspil zusammen mit diversen Vertretern der betroffenen kantonalen Stellen statt. Die Projektvorhaben sind dabei generell auf Zustimmung gestossen; spezifische Erfordernisse und Anliegen wurden aufgenommen sowie kritische, nicht zulässige Planungsaspekte («No-Go's») ausgeschlossen. Weitere Koordinationssitzungen, Absprachen wie auch Voranfragen werden mit den jeweiligen Ämtern und Fachstellen angegangen.

Einbezug Bund

In Bezug auf die Seilbahnvorhaben kommt das Plangenehmigungsverfahren (PGV) des Bundesamtes für Verkehr (BAV) zum Tragen. Die projektspezifischen Änderungen in der Nutzungsplanung (Anpassung Überbauungsordnung) sind frühzeitig auf die Anforderungen des PGVs abzustimmen. Die Absprache und Koordination zwischen den betroffenen kantonalen Stellen (AÖV, AUE, AGR) und den Bundesämtern (BAV, BAFU, ARE) wurde in die Wege geleitet, um die inhaltlichen und verfahrenstechnischen Schnittstellen dieser beiden Planungsebenen zu klären.

Einbezug Gemeinde

Ein erster Planentwurf des Masterplans wie auch die von Seiten BDG und GST vorgesehenen Projektvorhaben wurden an einem Workshop «Masterplan» (12.6.2020) über das Gebiet Saanenmöser-Schönried den verschiedenen Vertretern der Gemeinde Saanen aufgezeigt und entsprechende Rückmeldungen eingeholt. Die Gemeinde wird im

Weiteren nach Bedarf beigezogen und laufend über den aktuellen Planungsstand informiert.

Einbezug Bevölkerung, Interessensvertreter

Die betroffenen Grundeigentümer werden gemäss dem Projektstand der jeweiligen Vorhaben in die Planung miteinbezogen, um deren Bedürfnissen und Absichten so weit wie möglich gerecht zu werden. Die Bevölkerung im Allgemeinen wie auch spezifische Interessensvertreter (bspw. Umweltorganisationen und Verbände) können sich im Rahmen des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens sowie des anschliessenden Auflageverfahrens der nachfolgenden Nutzungsplanung (Änderung Überbauungsordnung) einbringen und an der Planung beteiligen.

2. Übergeordnete Rahmenbedingungen

2.1 Bundesbestimmungen

Bundesgesetze, Sachpläne, Konzepte

Die vorgesehenen Entwicklungsprojekte haben sich grundsätzlich den Bestimmungen des Bundes unter- bzw. einzuordnen. Zu diesen Bestimmungen gehören diverse Konzepte, die Sachpläne und die Gesetzgebung des Bundes. Alle relevanten Bestimmungen hier aufzuführen, würde den Rahmen dieses Kapitels sprengen. An dieser Stelle seien primär die aus raumplanerischer Sicht relevanten Inhalte – das Raumkonzept Schweiz und die Raumplanungsgesetzgebung – erwähnt.

Raumkonzept Schweiz

Das Raumkonzept Schweiz (2012) gibt die gemeinsame Strategie und die Ziele im Hinblick auf eine künftig nachhaltigere Raumentwicklung der Schweiz vor – mit dem übergeordneten Ziel, künftigen Generationen einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftraum wie auch eine intakte Landschaft zu hinterlassen. Zu den fünf zentralen Zielen des Raumkonzepts Schweiz gehören die Förderung der Siedlungsqualität und der regionalen Vielfalt, die Sicherung der Natürlichen Ressourcen, die Steuerung der Mobilität, die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und das Leben der Solidarität. Das Raumkonzept Schweiz sieht ausserdem vor, dass die verschiedenen Räume hinsichtlich ihrer spezifischen Stärken und Funktionen erhalten und gefördert werden.

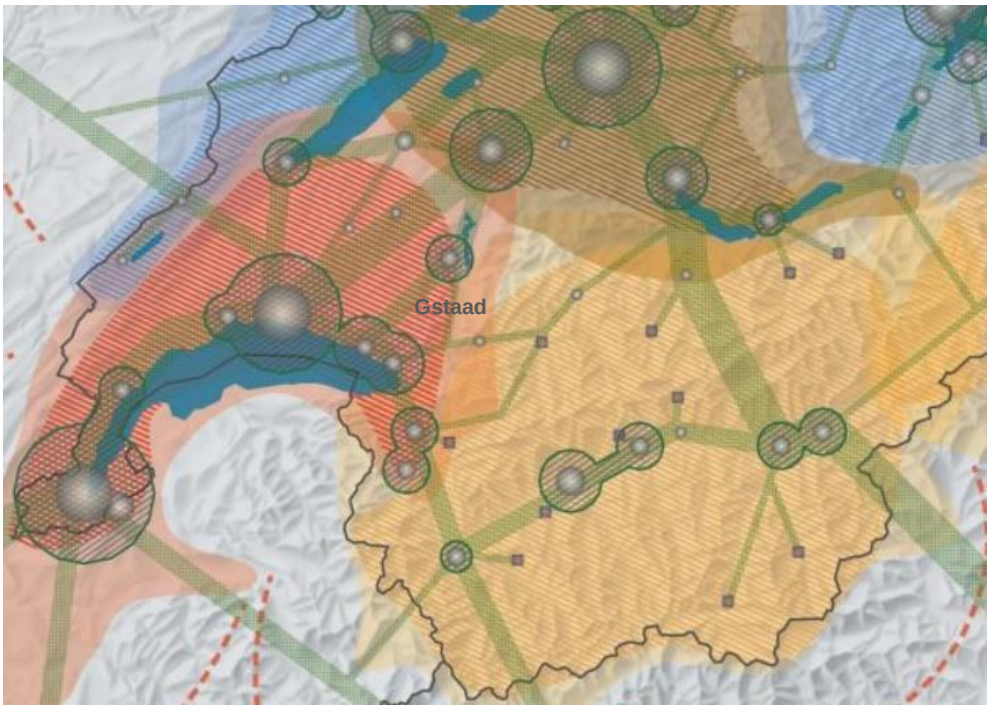


Abb. 5 Ausschnitt Karte 1 (Quelle: Raumkonzept Schweiz)

Gstaad als alpiner Handlungsraum und Tourismuszentrum

Abb. 5 zeigt die Einordung der Destination Gstaad als Teil des *«Alpinen Handlungsraumes»* und als *«wertschöpfungsstarkes Tourismuszentrum»*, in seiner Vernetzung mit den nächstgrösseren Zentren und Städten. Die Strategie des Bundes bezüglich dieses Handlungsraumes ist es einerseits, dass die im Handlungsraum vorhandenen wirtschaftlichen Potenziale und Versorgungsfunktionen auf die ländlichen Zentren und

alpinen Tourismuszentren gelenkt werden, und andererseits, dass die Zentren sowohl untereinander als auch mit den Städten gut vernetzt sind.

Tourismus und Gebirgslandschaft

Für die Destination Gstaad ist insbesondere die Handlungsstrategie *«Touristische Nutzung im Gleichgewicht mit den Gebirgslandschaften entwickeln»* von Bedeutung: Alpine Tourismuszentren wie Gstaad sind als Treiber der wirtschaftlichen Entwicklung zu fördern, intensive touristische Nutzungen räumlich zu konzentrieren und zu beschränken, und die betroffenen Gebirgslandschaften dabei qualitativ zu erhalten. Dabei sind insbesondere auch die untergeordneten regionalen Tourismusentwicklungs-, Nutzungs- und Schutzkonzepte zu berücksichtigen.

Verkehrsanbindung

Im Rahmen der Handlungsstrategie *«Anbindung an die nächstgrösseren Zentren und Städte sicherstellen»* sind die Strassen- und Schienennetze für die grossen alpinen Tourismuszentren wie Gstaad zu erhalten und die jeweiligen Verbindungen den entsprechenden Zentrumsfunktionen anzupassen.

Schlussfolgerungen Raumkonzept Schweiz

Das Raumkonzept Schweiz bezeichnet die Destination Gstaad als einen wichtigen touristischen Wirtschaftsraum, der im Einklang mit der Natur und Landschaft weiterentwickelt und dessen verkehrliche Anbindung erhalten und funktional angepasst werden soll. Das Raumkonzept Schweiz weist auch auf gewisse Chancen und Risiken für die künftige Entwicklung dieses alpinen Tourismusgebiets hin. Hierbei ist vor allem die Chance und Herausforderung zu nennen, dass Berggebiete wie Gstaad, wo der Tourismus eine grosse wirtschaftliche Bedeutung hat, aufgrund des klimatisch-bedingten Wandels künftig für den Sommertourismus noch attraktiver zu gestalten seien. Die Projektvorhaben des vorliegenden Masterplans orientieren sich an diesen Bestimmungen des Raumkonzepts Schweiz.

Raumplanungsgesetz und -verordnung

Die wichtigsten Grundsätze und Ziel der Raumplanung werden in der Schweiz durch das Raumplanungsgesetz (RPG) vorgeben und müssen innerhalb der Projektvorhaben angemessen berücksichtigt und integriert werden. Das RPG legt ausserdem die zentralen Instrumente bzw. Massnahmen der Raumplanung wie die kantonalen Richtpläne, Sachpläne des Bundes und kommunalen Nutzungspläne fest. Die Raumplanungsverordnung (RPV) dient zur Umsetzung dieser Grundsätze und Ziele des RPG und legt u.a. fest, wie die Planung und Abstimmung raumwirksamer Tätigkeiten zu vollziehen sind, welche Instrumente hierzu in welcher Art und Weise eingesetzt werden.

Ziele und Grundsätze des RPG

Zu den wichtigsten Zielen des RPG gehört der haushälterische Umgang mit dem Boden, die Trennung des Baugebiets vom Nichtbaugebiet, die Abstimmung der verschiedenen raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander, eine geordnete Entwicklung, welche auf die Wünsche des Landes ausgerichtet ist und dabei die Umwelt, die natürlichen Gegebenheiten und die Bedürfnisse der Bevölkerung und der Wirtschaft beachtet. Zu den wichtigsten Grundsätzen des RPG zählt der Schutz der natürlichen Ressourcen wie Boden, Luft, Wasser und Wald wie auch der Landschaft, die Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen und die Schaffung kompakter Siedlungsgebiete unter Erhaltung einer hohen Lebensqualität.

Schlussfolgerungen Projektvorhaben

Die vorliegenden Projektvorhaben haben sich an diese Bundesbestimmungen zu halten: insbesondere die Ziele und Grundsätze sind zu beachten und die Vorhaben

entsprechend auszugestalten und anzupassen, falls sie den Bestimmungen nicht bereits vollständig entsprechen.

2.2 Kantonale Bestimmungen

Kantonales Raumkonzept

Das Raumkonzept des Kantons Bern (RK-BE) ist integraler Bestandteil des kantonalen Richtplans und enthält die räumlichen Entwicklungsvorstellungen des Kantons Bern, welche behördenverbindlich sind. Im Folgenden die zentralen Punkte für das Gebiet Horneggli-Hornberg.

Anzustrebende nachhaltige Entwicklung

Die angestrebte Entwicklung des Kantons Bern lässt sich als nachhaltige Entwicklung zusammenfassen, welche die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit, einen ausgeglichenen Finanzhaushalt, eine intakte Umwelt, eine solidarische Gesellschaft und eine kulturelle Verantwortung in den Vordergrund rückt. Das Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten hat sich auf die städtischen Zentren und die Entwicklungsachsen zu konzentrieren. Der ländliche Raum – in welchem sich das Gebiet Saanenmöser-Schönried befindet – soll als Lebens- und Wirtschaftsraum, als Produktionsraum für Land- und Energiewirtschaft wie auch in seiner Funktion für den Tourismus und die Naherholung erhalten und gestärkt werden. Der Kanton Bern begegnet den Herausforderungen mit entsprechenden Massnahmen im Bereich der Siedlungsentwicklung nach innen, der Verkehrserschliessung, der Standortförderung, der Energieeffizienz, des Natur- und Kulturlandschutzes sowie der Zusammenarbeit der funktionalen Räume.

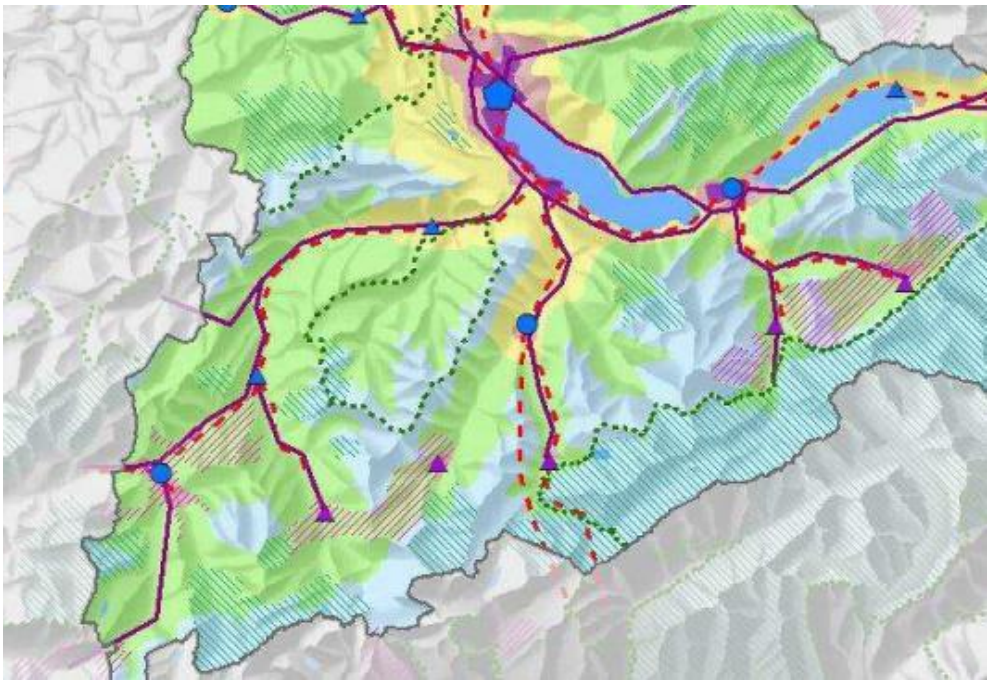


Abb. 6 Ausschnitt Entwicklungsbild (Quelle: Raumkonzept Kanton Bern)

Entwicklungsziele Gstaad

Die räumlichen Hauptziele des Kantons Bern sind im Entwicklungsleitbild dargestellt und zusammengefasst (vgl. Abb. 6) und werden hier für die Destination Gstaad kurz erläutert:

Attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum erhalten

Die Destination Gstaad wird vorrangig als *«Hügel- und Berggebiet»* bezeichnet, mit dem Hauptziel, dieses Gebiet als attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum zu erhalten. Wichtige Arbeitsplätze, v.a. im Tourismus, in der Energiebranche und innovative Betriebe, sollen erhalten und gefördert werden. Die Landwirtschaft hat eine wichtige Funktion in der Produktion als auch im Erhalt von wertvollen und einzigartigen Kulturlandschaften und der Biodiversität. Die Siedlungsentwicklung nach innen soll massvoll stattfinden. Die Verkehrserschliessung und die Grundversorgung sollen mit effizienten Lösungen sichergestellt werden.

Touristische Intensivnutzung und Infrastrukturentwicklung

Im Betrachtungsperimeter Saanenmöser-Schönried wird ausserdem überlagernd ein *«intensiv touristisch genutztes Gebiet»* ausgewiesen, mit dem vorrangigen Ziel der konzentrierten Infrastrukturentwicklung. Diese Zuordnung ist hinsichtlich der geplanten touristischen Angebote und Infrastrukturprojekte, welche hier im Masterplan dargelegt werden, äusserst relevant. Diese Bestimmung wird auch entsprechende in den Massnahmen des kantonalen Richtplans aufgegriffen (vgl. Abb. 7).

Sanfte Nutzung, Landschaftsschutz und Siedlungsverdichtung

Angrenzend an das *«Hügel- und Berggebiet»*, jedoch nicht direkt im Betrachtungsperimeter Schönried-Saanenmöser liegend, befinden sich umliegende *«Hochgebirgslandschaften»,* welche geschützt und sanft genutzt werden sollen, wie auch ein Gebiet *«Agglomerationsgürtel und Entwicklungsachse»*, welches zum Ziel hat, das Siedlungsgebiet fokussiert zu verdichten (betrifft v.a. Ortschaften Gstaad-Saanen).

Kantonaler Richtplan: Ziele und Richtlinien

Der kantonale Richtplan zeigt die anzustrebende räumliche Entwicklung auf und ist das wichtigste räumliche Steuerungsinstrument des Kantons Bern, welches zum Ziel hat, alle bedeutsamen raumwirksamen Tätigkeiten auf den Gemeinde-, Kantons- und Bundesebenen aufeinander abzustimmen. Der kantonale Richtplan hat mit der Revision des RPG im Jahr 2014 noch verstärkt an Bedeutung gewonnen. Die Ziele und Richtlinien der Raumplanung, welche der Kanton vorgibt, müssen insbesondere auf regionaler und kommunaler Ebene angemessen beachtet und stufengerecht umgesetzt werden. Die übergeordneten Ziele des kantonalen Richtplans beinhalten u.a. die konzentrierte Siedlungsentwicklung, das Einhalten der Zersiedlung, das Konzentrieren von Kräften auf Gebiete, welche wirtschaftlichen Erfolg versprechen sowie die Stärkung des ländlichen Raums.

Abb. 7 Ausschnitt aus dem kantonalen Richtplan mit Betrachtungsperimeter Schönried-Saanenmöser (schwarz-gestrichelte Linie) (Quelle: Richtplan des Kantons Bern)

Kantonaler Richtplan: Massnahmen

Die wichtigsten Massnahmen des kantonalen Richtplans im Bereich des Betrachtungsperimeters Saanenmöser-Schönried sind in Abb. 7 ersichtlich und werden im Folgenden kurz erläutert:

«Touristische Entwicklung räumlich steuern» (C_23)

Für die touristische Entwicklung gelten folgende Grundsätze:

- Die touristische Entwicklung eines Raumes hat sich an den natürlichen Voraussetzungen und seinen besonderen Stärken zu orientieren. Sie nimmt Rücksicht auf die bestehenden Qualitäten von Siedlung und Landschaft. Eine angemessene Erschliessung wird vorausgesetzt.
- Bauten und Anlagen mit hohem Besucheraufkommen (Intensivtourismus), welche auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen sind, sind in den kantonal bedeutenden Intensiverholungsgebieten zu konzentrieren.
- Der massvolle Ausbau einer Neutrassierung bedarf keiner weiteren Abstimmung im kantonalen Richtplan, sofern keine bedeutenden kantonalen oder nationalen Interessen betroffen sind.
- Die Erweiterung und Verbindung von Intensiverholungsgebieten ist grundsätzlich unter gewissen Voraussetzungen (touristisches Potential, Schonung von Natur und Landschaft, Kompensationsmassnahmen) möglich.
- Ausserhalb der Intensiverholungsgebiete können bestehende Ausflugsziele, Ausflugsstationen und Ausgangspunkte unter gewissen Voraussetzung (Einordnung in Natur und Landschaft, genügende Erschliessung) massvoll erweitert werden.
- Nicht mehr genutzte Anlagen ausserhalb der Bauzone sind zu entfernen.

Das Gebiet Horneggli-Hornberg-Hüenerspil ist heute als Intensiverholungsgebiet (Nr. 6a) festgesetzt: Die Vorhaben der BDG und GST, welche im vorliegenden Masterplan

dargelegt werden, liegen alle innerhalb dieser räumlichen Ausscheidung. Eine Erweiterung Richtung Gstaad ist bereits als Zwischenergebnis ausgewiesen (Nr. 6b; westlich von «Gfell»); Projektvorhaben sind dort jedoch zurzeit keine geplant. Zusätzliche Erweiterungen zum heutigen Intensiverholungsgebiet sind voraussichtlich nicht erforderlich. Ein massvoller Ausbau der bestehenden Bauten und Anlagen ist grundsätzlich zulässig, ohne dass eine Richtplananpassung notwendig wäre.

«Zentralitätsstruktur» (C_01)

Bei Strategischen Planungen und grösseren Projekten mit räumlichen Wirkungen ist die Auswirkung auf die angestrebte Zentralitätsstruktur zu berücksichtigen. Das Zentrum Gstaad-Saanen ist als regionales Zentrum von kantonaler Bedeutung ausgewiesen. Dieses sollte durch die Projektvorhaben als solches erhalten und allenfalls sogar gestärkt werden.

Kantonale Gesetzgebung

Die relevanten kantonalen Gesetzesgrundlagen hinsichtlich der vorgesehenen Projektvorhaben sind insbesondere das kantonale Baugesetz (BauG), die kantonale Bauverordnung (BauV) und die kantonale Strassenverordnung (SV). Auf die spezifischen Projektvorhaben und deren Konformität mit den jeweiligen Gesetzesbestimmungen wird im Rahmen der nachgelagerten Planung (Überbauungsordnung; Baubewilligung) genauer eingegangen.

2.3 Regionale Konzepte und Richtplanung

Die Regionen koordinieren touristische Vorhaben mit überkommunalen Auswirkungen oder regionaler Ausstrahlung in der regionalen Richtplanung; das regionale touristische Entwicklungskonzept dient als Grundlage dazu.

Regionales touristisches Entwicklungskonzept

Ein regionales touristisches Entwicklungskonzept (RTEK) wurde von der Bergregion Obersimmental-Saanenland (BROSSA) und der Planungsregion Kandertal (PRK) erarbeitet und 2015 verabschiedet. Das RTEK wurde anschliessend in das behördenverbindliche Instrument des regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzepts Thun-Oberland West (RGSK TOW) überführt. Das RTEK ist nicht behördenverbindlich und lässt insofern Spielraum für die nachgelagerte Planung.

Weiterentwicklung Touristisches Angebot und Infrastruktur

Das RTEK legt einerseits die bestehenden touristischen Angebote und Infrastrukturen dar, andererseits werden zukünftige Entwicklungsmöglichkeiten im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung aufgezeigt. Der Tourismus wird dabei auf die Bereiche Natur und Landschaft, aber auch auf Siedlung und Verkehr grob abgestimmt. Das RTEK zeigt dort eine Gesamtschau, wo der Tourismus eine grosse Bedeutung hat. Für die jeweiligen Tourismusräume werden Ziele und Strategien zur zukünftigen Angebotsgestaltung (inkl. Marktpositionierung Sommer und Winter) bestimmt, Aussagen zur Gestaltung der Beherbergung, der touristischen Infrastruktur, wie auch zu den Intensiv- und Extensiverholungsgebieten gemacht.

Das Gebiet Saanen-Gstaad-Saanenmöser-Zweisimmen ist – nebst Adelboden-Lenk – **eines der zwei wichtigsten Intensiverholungsgebiete der Region.**

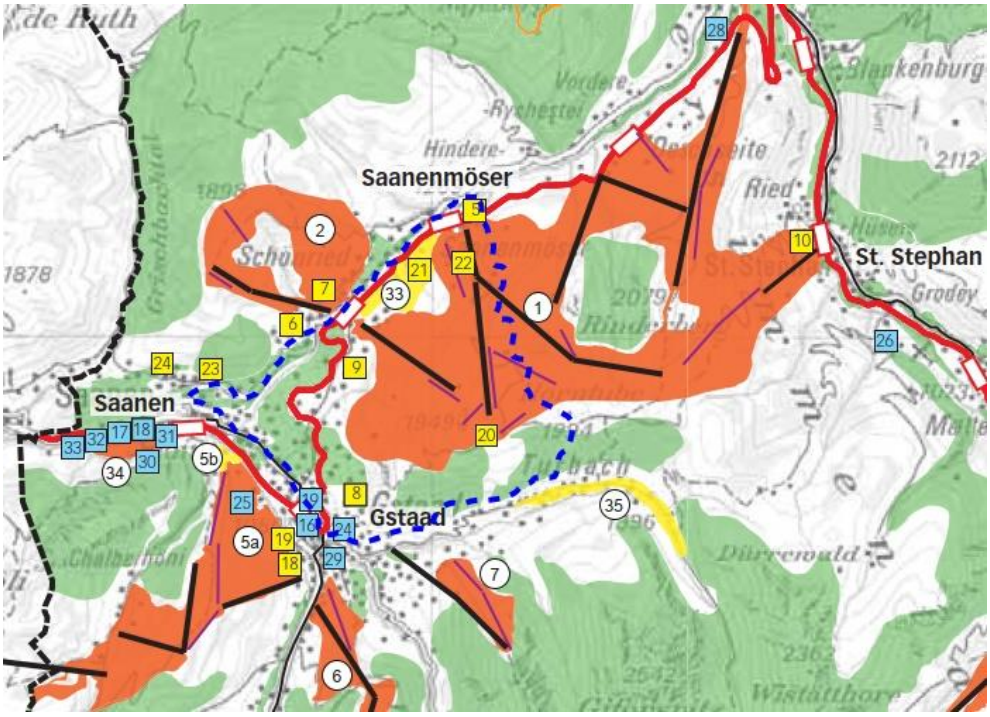


Abb. 8 Ausschnitt aus dem RTEK 2015 mit Fokus auf Destination Gstaad mit Betrachtungsperimeter Schönried-Saanenmöser (blau gestrichelt) (Quelle: RTEK 2015)

Die nachfolgenden behördenverbindlichen Bestimmungen aus dem RTEK-Plan (vgl. Abb. 8) für das Gebiet Saanenmöser-Schönried sollen bei der künftigen Entwicklung des Gebietes Saanenmäser-Schönried beachtet werden:

- Intensiverholungsgebiet (Nr. 1) und Extensiverholungsgebiet (Nr. 33)
- Bergbahnen «Hauptzubringer» (Horneggli- und Hornberg-Seilbahn) und Bergbahnen «weitere» (diverse Skilifte)
- Touristisches Beherbergungsprojekte in Saanenmöser (Nr. 5, 21, 22), Schönried (Nr. 9), Gstaad (Nr. 8) und Hornberg (Nr. 20)
- Touristische Infrastrukturprojekte konzentriert auf Gstaad und Saanen (mehrheitlich ausserhalb des Betrachtungsperimeters)
- Bahnlinie mit Haltestellen in Saanenmöser und Schönried
- Vorranggebiete Natur und Landschaft in der Nähe von Turbach, Gstaad und Saanen (Moorlandschaften, Naturschutz- und BLN-Gebiete, Landschaftsschutz-/schongebiete, störungsempfindliche Gebiete)

Regionaler Landschaftsrichtplan

Nebst dem RGSK sind die Regionen auch zuständig für die Erarbeitung eines Regionalen Landschaftsrichtplans (RLP). Darin werden u.a. die sog. «Nutzungsempfindlichen Gebiete» festgelegt: dabei handelt es sich um Landschafts- und Lebensräume von besonderer Bedeutung, ungestörte Lebens-, Rückzugs- und Einstandsräume, welche meist ökologisch sehr wertvoll und/oder landschaftsprägend sind. Dazu zählen unterschiedliche Biotope wie z.B. Trocken- und Feuchtgebiete, Wildruhegebiet, Waldnaturschutzinventar, Schongebiete etc. In den Nutzungsempfindlichen Gebieten sind touristische Nutzungen und Aktivitäten möglichst zu vermeiden, welche das Landschaftsbild oder die entsprechenden Biotope stören könnten. **Die Projektvorhaben dieses Masterplans befinden sich alle ausserhalb der Nutzungsempfindlichen Gebiete** (vgl. Abb. 9).

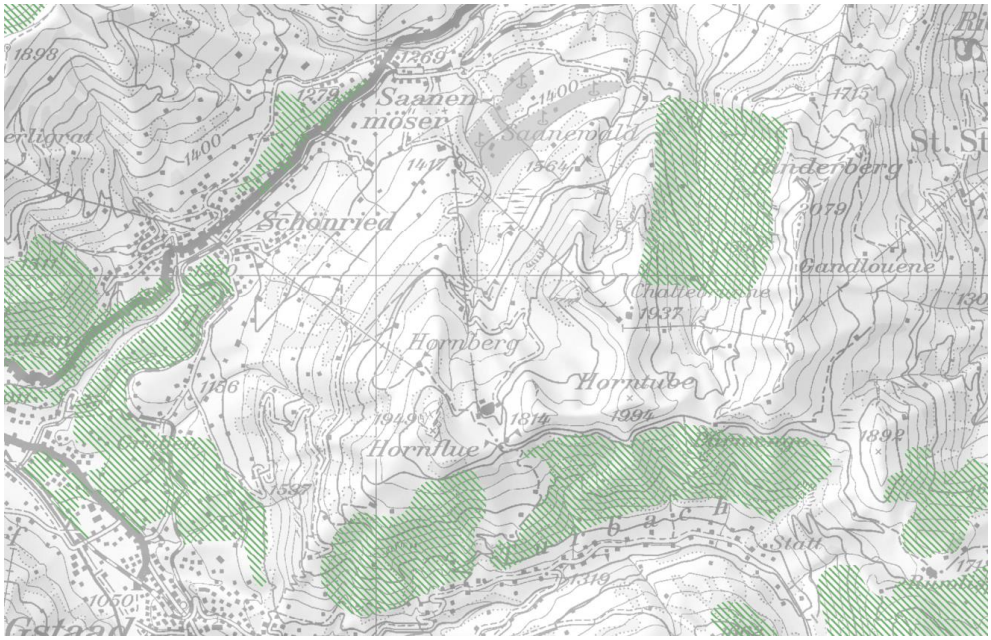


Abb. 9 Nutzungsempfindliche Gebiete (Massnahme NG-SISA)
(Quelle: regionaler Landschaftsrichtplan)

Regionales Angebotskonzept Öffentlicher Verkehr

Die regionale Verkehrskonferenz (RKV) Oberland-West ist, nebst der Beteiligung am RGSK, zuständig für die Erarbeitung eines regionalen Angebotskonzepts für den öffentlichen Verkehr (ÖV). Das aktuell gültige Angebotskonzept gilt für den Zeitraum 2018-2021. Für den Zeitraum danach, 2022-2025, wird das Angebotskonzept zurzeit revidiert (Stand: Mitwirkung Feb. 2020).

2.4 Kommunale Richt- und Nutzungsplanung

Kommunale Planungsinstrumente

Auf der Gemeindeebene sind insbesondere die folgenden, rechtskräftigen kommunalen Planungsinstrumente von Bedeutung bzw. bei den Projektvorhaben zu berücksichtigen:

- Zonenpläne Saanenmöser Nr. 1 und Schönried Nr. 2 (2012)
- Zonenplan und Richtplan Nr. 22 Schönried-Saanenmöser (2012) mit ausgewiesenen Schutzzonen und Verkehrswegen
- Baureglement nach BMBV (2021)
- Überbauungsordnung «Schneesportgebiet Saanenmöser-Schönried» (2017)
- Entwicklungsrichtplan Saanenmöser, Aellenmatte (2020)
- Parkplatzbewirtschaftungsreglement der Gemeinde Saanen (2019)

Diese Instrumente werden im Rahmen der nachgelagerten Planung (Anpassung Überbauungsordnung) genauer erläutert und auf die spezifischen Projektvorhaben gegebenenfalls abgestimmt.

3. Zustandsanalyse Gebiet Saanenmöser-Schönried

Die folgende Analyse beschreibt die wesentlichen Elemente des heutigen Zustands des Gebiets Saanenmöser-Schönried in Bezug auf die Rahmenbedingungen für die künftige touristische Entwicklung und die neuen Projektvorhaben. Der Fokus liegt hierbei auf der Verkehrserschliessung und den touristischen Infrastrukturanlagen, welche bei der Planung der Projektvorhaben zu berücksichtigen und gegebenenfalls neu abzustimmen sind.

3.1 Verkehrserschliessung

Erschliessung Öffentlicher Verkehr

Das Gebiet Saanenmöser-Schönried ist heute mit dem öffentlichen Verkehr (ÖV) über eine Zugverbindung relativ gut erschlossen. Die beiden Bahnhöfe Saanenmöser und Schönried sind Teil der GoldenPassLinie (Luzern-Spiez-Zweisimmen-Gstaad-Montreux); diese sind von Bern in ca. 1.5 h und von Lausanne in ca. 2 h erreichbar und werden im Halbstunden- bis Stundentakt mit Regionalzügen (Regio, PanoramaExpress) bedient.

Erschliessung Motorisierter Verkehr

Die Basiserschliessung für den motorisierten individualen Verkehr (MIV) ist durch die Kantonsstrasse Nr. 11 (Spiez-Saanen-Château d'Oex) und das untergeordnete kommunale Strassennetz ausreichend gegeben. Das öffentliche Parkplatz-Angebot der Gemeinde Saanen ist saisonal – zur Hauptsaison im Winter – sehr knapp bemessen und von Seiten BDG als ungenügend eingestuft worden (Antrag zur Verbesserung der Parkierungssituation an die Gemeinde gestellt am 20.8.2020). Heute müssen grossflächige Parkplätze im Winter durch die BDG zugemietet und an nicht-bewilligten Orten eingerichtet werden, um eine geregelte Parkierung des MIVs zu ermöglichen.

3.2 Touristische Transport- und Infrastrukturanlagen

Zu den wichtigsten bestehenden Transportanlagen gehören Seilbahnen wie die Saanerslochbahn, die Horneggli- und die Hornberg-Sesselbahnen, sowie die Skiliftanlagen Läger, Hornfluh, Hüenerspil, Lochstafel und Lätzgüetli.

Neue Seilbahnanlage Saanersloch

Die Saanerslochbahn wurde 2017/2018 erneuert, nach dem die alte Seilbahn (1980-2017) in die Jahre gekommen und gesamthaft sanierungsbedürftig wurde. Das neue Gondelbahnsystem ist seit Dezember 2018 in Betrieb und umfasst69 Gondeln mit einer Kapazität von je 10 Personen. Die Transportkapazität (2000 P/h) wie auch die Transportgeschwindigkeit (6 m/s) wurden im Vergleich zu früher (900 P/h bzw. 4 m/s)[1] stark erhöht, die Stützenanzahl von insgesamt 23 auf 16 reduziert. Die Talstation befindet sich in Saanenmöser (1271 m ü. M.), eine Mittelstation im Saanenwald (1417 m ü. M.) und die Bergstation auf dem Saanerslochgrat (1944 m ü. M.). Die erste Sektion der Saanerslochbahn liegt im Gebiete Saanenmöser-Schönried und ist von zentraler Bedeutung für die Erschliessung des Hornbergs im Winter: Die Mittelstation Saanenwald ist heute der wichtigste Anbindungspunkte für die Erschliessung des Hornberg-Kessels über die Hornberg-Sesselbahn.

[1] P/h = Personen pro Stunde, m/s = Meter pro Sekunde

Alte Seilbahnanlage Hornberg

Die heutige Hornbergbahn ist ein kuppelbare 3er-Sesselbahn mit Haube, die seit 1986 in Betrieb ist und über 23 Seilbahnstützen den Saanenwald (1420 m ü. M.) mit dem Hornberg (Läger, 1814 m ü. M.) verbindet. Die Transportkapazität liegt bei 900 P/h, ihre Transportgeschwindigkeit bei 4 m/s. Die Bahnanlage ist relativ alt und muss in den kommenden Jahren gesamthaft erneuert werden. Sie ist heute insbesondere für den Wintertourismus von zentraler Bedeutung, da sie die diversen Skipisten im Hüenerspil, Hornfluh und Lochstafel, den Snowpark und den Schlittel-Run des Hornbergs erschliesst. Im Sommer wird die Sesselbahn derzeit nicht betrieben; der Sommergast gelangt über die Strasse, über die diversen Wanderwege oder die Hornegglibahn auf den Hornberg.

Alte Seilbahnanlage Horneggli

Die heutige Hornegglibahn ist ebenfalls eine kuppelbar 3er-Sesselbahn mit Haube, die seit 1984 in Betrieb ist und über 21 Seilbahnstützen die Talstation Schönried (1237 m ü. M.) mit der Bergstation Horneggli (1773 m ü. M.) verbindet. Ihre Transportkapazität liegt heute bei 1400 Personen/Stunde, ihre Transportgeschwindigkeit bei 5 m/s. Die Hornegglibahn wird derzeit sowohl im Winter wie auch im Sommer betrieben und ist aktuelle die einzige Seilbahn, welche Schönried mit deren Bergwelt verbindet[2]. Im Sommer ist die Hornegglibahn zentral zur Erschliessung der aussichtsträchtigen Höhenwanderwege (v.a. Blumenweg rundum Hornfluh, Panoramaweg Horneggli-Hornberg-Rinderberg), des Hornbergsees, der Hotellerie «Uf de Chessle», des Klettersteigs Via Ferrata Hornfluh und des Gleitschirm-Startplatzes Hornfluh. Ausserdem können Bikes bereits heute mit der Hornegglibahn transportiert und auf den Wanderwegen benutzt werden; es gilt dabei das Prinzip der Koexistenz von Wanderern und Bikern. Im Winter erschliesst die Hornegglibahn diverse Skipisten (u.a. der «Mike von Grünigen Run»), Schneeschuhtrails, Winterwanderwege sowie den Horneggli-Schlittel-Run und das Berghaus Horneggli.

Skilift Horneggli

Der Skilift Läger-Horneggli verläuft parallel zur Hornegglibahn von Läger (1615 m ü. M.) ins Horneggli (1810 m ü. M.) und wird heute aus betriebswirtschaftlichen bzw. sanierungstechnischen Gründen nicht mehr genutzt (Betrieb 1967-2012). Der Lift hat eine Länge von 621 m und eine Kapazität von 770 P/h. Dieser Lift könnte künftig unter Umständen aufgehoben bzw. zurückgebaut werden, ohne dass dadurch viele Skipisten-Kilometer permanent verloren gehen würden.

Skilift Hornfluh

Der Skilift Hornfluh (Betrieb 1966-heute) verläuft vom Hornbergsee (Läger; 1796 m ü. M.) nach Hornfluh (1949 m ü. M.), hat eine Länge von 504 m und eine Kapazität von 900 P/h. Der Lift erschliesst die Skipisten des Hornfluh und des Gfell. Aufgrund seines hohen Alters ist eine Sanierung, ein Ersatz oder ein Rückbau dieses Lifts in den kommenden Jahren durch die BDG vorgesehen. Der Entscheid der BDG, ob der Lift erhalten, saniert, erneuert oder zurückgebaut werden soll, hängt u.a. von den weiteren künftigen Anpassungen der grundsätzlichen Erschliessung des Hornbergs ab. Die Erschliessung der Hornfluh wie auch des Gfell soll auf jeden Fall erhalten bleiben.

Skilift Hüenerspil

Der Skilift Hornberg-Hüenerspil (Betrieb 1985-heute) verläuft vom Hornbergkessel («uf de Chessle»; 1812 m. ü. M.) ins Hüenerspil (1927 m ü. M.). Er weist eine Länge von

[2] Die Rellerli-Gondelbahn nördlich von Schönried – ausserhalb des Masterplan-Betrachtungsperimeters – wurde Anfang 2019 ausser Betrieb genommen.

460 m sowie eine Kapazität von 900 P/h auf. Dieser Lift erschliesst im Winter die Hünerspil-Kuppe bzw. die Skipiste Hüenerspil-Lochstafel über den Seyberg. Die Erschliessung des Hünerspiels soll gemäss BDG im Winter erhalten bleiben und nach Möglichkeiten optimiert werden, um das touristische Potential dieser aussichtsreichen Kuppe zu nutzen.

Skilift Lochstafel-Hornberg

Der Skilift Lochstafel-Hornberg (Betrieb 1984-heute) verläuft heute parallel zur heutigen Hornbergbahn von der Lochstafel (1586 m. ü. M.) bis zum Hornbergsee (1803 m ü. M.) mit einer Länge von 1077 m und einer Kapazität von 900 P/h. Der Lift dient der direkten Rückführung der Wintergäste von der Lochstafel in den Hornberg, Hornfluh und Hüenerspil, ohne bis zum Saanenwald runterzufahren und auf den Hornberg-Sessellift steigen zu müssen; dies ist insbesondere relevant für die Besucher des Snowparks, welche möglichst rasch zurück in den Snowpark gebracht werden möchten, aber auch für die Gäste, welche vom Saanerslochgrat über die Lochstafel rasch in den Hornberg wechseln möchten, wie auch für die Besucher des Lochstafel Gasthauses. Die Lochstafel ist somit heute ein zentraler Anbindungspunkt für die Vernetzung der verschiedenen Gebiete (Saanersloch, Hüenerspil, Hornberg, Hornfluh, Saanenwald, Saanenmöser, Schönried), insbesondere im Winter. Der heutige Skilift sollte somit künftig erhalten oder gegebenenfalls in Abstimmung auf eine neue Hornbergbahn in seinem Verlauf angepasst und optimiert werden.

Skilift Lätzgüetli

Der Skilift Lätzgüetli (Betrieb 1986 bis 2018) verläuft ca. 500 m von der Talstation Saanenmöser entfernt (1270 m ü. M.) zum Saanenwald (1457 m. ü. M.), über eine Länge von 945 m und mit einer Kapazität von 1000 P/h. Der Lift wurde mit der Inbetriebnahme der neuen Saanerslochbahn (2019) ausser Betrieb genommen. Aus betriebswirtschaftlichen Gründen besteht somit wenig Anlass, diesen künftig noch zu nutzen, womit dessen Rückbau derzeit durch die BDG vorgesehen ist. Der Saanenwald bleibt durch die Mittelstation der neuen Saanerslochbahn gut erschlossen.

3.3 Weitere Touristische Infrastruktur und Nutzungen

Skipisten und Skianlagen

Nebst diesen zentralen Transportanlagen bestehenden im Winter etliche Skipisten und Skianlagen, wie auch ein Snowpark «Playground Snowpark Gstaad» (diverse Elemente wie Jumps, Boxen, Tubes, etc.) und zwei Skischulübungsgelände bzw. Lernparks in Saanenmöser und Schönried. Die Schwierigkeit der Skipisten variiert von mehrheitlich blauen Pisten für Einsteiger (Nr. 23, 24, 26, 27, 29, 31, 32, 34) über rote Pisten für Könner (Nr. 17, 28, 33, 36, 37) bis hin zu ein paar wenigen schwarzen Pisten für Fortgeschrittene (Nr. 35, 39). Einige dieser Pisten werden zeitweise beschneit, womit Beschneiungsanlagen (Leitungen, Zapfstellen etc.) auf diesen Abschnitten vorhanden sind. Unter Umständen müssen die Beschneiungsanlagen künftig angepasst werden – insbesondere, wenn eine Speicherseeerweiterung erfolgen sollte.

Schlittelwege Horneggli, Hornberg und Saanersloch

Es befinden sich drei Schlittelstrecken im Betrachtungsperimeter des Masterplans. Der «Horneggli Run» verläuft von Horneggli über Horevorschess Richtung Saanenwald nach Schönried, mit einer Distanz von 3,4 km (Zeit ca. 30 Min.) und einem mittleren Schwierigkeitsgrad. Der «Hornberg Run» verläuft vom Hornberg (Läger) über den

Saanenwald nach Saanenmöser, mit einer Distanz von 3,4 km (Zeit ca. 30 Min.) und einem leichten Schwierigkeitsgrad (geeignet für Familien/Anfänger). Der Hornberg Run und der Horneggli Run kreuzen sich ungefähr in der Mitte, wodurch ein Wechsel zwischen beiden Routen möglich ist – je nachdem, ob der Gast in Saanenmöser oder in Schönried enden möchte. Der «Saanersloch Run» verläuft von Saanerslochgrat über den Saanenwald nach Schönried, mit einer Distanz von 4,1 km (Zeit ca. 45 Min.) und einem hohen Schwierigkeitsgrad (ungeeignet für Kinder/Anfänger); allerdings befindet sich nur der unterste Teil dieses Schlittelweges im Betrachtungsperimeters des Masterplans, der längere obere Teil liegt im angrenzenden Saanersloch-Gebiet.

Wanderwanderwege und Schneeschuhtrails im Winter

Im Winter gibt es sowohl präparierte Winterwanderwege wie auch Schneeschuhtrails. Zu den Winterwanderwegen gehören der lange Aufstieg von Schönried über Gfell zum Hornberg, die kurze Verbindung vom Horneggli in den Hornberg, der Rundweg Hornberg via Gfell, der Panoramaweg von Saanenmöser nach Schönried, ein alternativer Weg von Saanenmöser nach Schönried über Wittere wie auch der Auf- und Abstieg von Saanenmöser über die Chübelialp in die Lochstafel. Der eine Schneeschuhtrail verläuft vom Horneggli via Gfell zum Hornberg, der andere Schneeschuhtrail führt von Saanenmöser in die Chübelialp und wieder retour. Die Chübelialp liegt jedoch ausserhalb des Betrachtungsperimeters.

Wanderwege im Sommer

Im Sommer ist das Gebiet rund um den Hornberg-Horneggli ein «wahres Wanderparadies». Von den vielfälligen Wegen erwähnenswert sind insbesondere der Höhenwanderweg von Horneggli über Hornberg nach Parwengesattel und Rinderberg mit einer Distanz von 5,8 km (Zeit ca. 2,5 h), welcher sich für alle Anspruchsgruppen eignet, insbesondere auch für Familien und Senioren. Dann gibt es noch den Rundwanderweg («Blumenweg») vom Horneggli über die Hornfluh bzw. übers Gfell nach Hornberg und zurück ins Horneggli; mit einer Distanz von 2,7 km (Zeit ca. 1 h) und einer Eignung ebenfalls für Familien und Senioren. Diverse Wanderrouten führen ausserdem vom Horneggli und Hornberg über Oberbot und Turbach nach Gstaad.

Weitere Wege und Nutzungen im Sommer

Nebst den herkömmlichen Wanderwegen gibt es noch einen Erlebnisweg Saanis sowie einen Helsana-Lauf-Trail von Schönried nach Saanenmöser, mit einer mittleren Schwierigkeit und einer Distanz von 6,3 km (Zeit ca. 1:15 h). Ein Geschichtsweg mit 11 Tafeln zur örtlichen Geschichte führt entlang des Promenadenwegs von Schönried nach Saanenmöser; mit einem leichten Schwierigkeitsgrad und einer Distanz von 2,7 km (Zeit ca. 0:45 h) eignet sich dieser insbesondere für Familien. Ein Themenweg mit 14 Tafeln zu den Besonderheiten des Tals (Ortsnamen, Geschichte, Geologie etc.) in Turbach eignet sich ebenfalls für eine Rundwanderung mit der Familie; aufgrund der Distanz von 11,5 km (Zeit ca. 2:30 h) ist die Schwierigkeit jedoch als mittel einzustufen. Geocaching-Touren werden angeboten, welche das vielfältige Wanderweg- und Wegnetz nutzen.

Mountainbike-Wege

Im Sommer werden gewisse Wanderwege zum Mountainbiking benutzt. Auf diesen Strecken wird eine gemeinsame Nutzung bzw. Koexistenz von Bikern und Wanderern angestrebt. Offizielle Mountainbike-Trails gibt es heute für dieses Gebiet noch keine. Zu den inoffiziellen Bike-Touren, welche die Destination Gstaad heute bereits anbietet, gehören unter anderem die Route von Saanenmöser über den Saanenwald auf den

Hornberg (Schwierigkeit: mittel), die Strecke vom Horneggli über den Saanenwald nach Saanenmöser (Schwierigkeit: schwer) und die Panoramatour vom Rinderberg über den Parwengesattel, Hornberg bis nach Gstaad (Schwierigkeit: schwer). Ein paar dieser Touren können bzw. müssen mit den Bergbahnen kombiniert werden: ein Einstieg bzw. eine Rückführung ist heute mit der Horneggli- wie auch mit der Rinderbergbahn möglich.

Klettersteig Hornfluh

Der sommertouristische Klettersteig «Via Ferrata Hornfluh» ist vom Ausgangspunkt Hornberg in 10-15 min erreichbar und erstreckt sich über eine Länge von 100 m. Er eignet sich zum Kennenlernen der Klettersteigstechnik (Schwierigkeit K2) und stellt eine kurze Tour mit hervorragender Aussicht dar (Steig exkl. Zustieg: ca. 10-15 min). Der Steig ist jedoch nur mit einem Guide der Alpinzentrum Gstaad AG oder einem Bergführer möglich; eine spezielle Ausrüstung wird dazu benötigt.

Wakeboarding Hornbergsee

Der Hornbergsee wird im Sommer (i.d.R. Juli bis Oktober) für die Wassersportart des Wakeboarding genutzt. Dazu findet jeweils das «Wake up Gstaad» statt: Wakeboards können gemietet und Stunden genommen werden, daneben gibt es eine Bar & Lounge sowie kleinere Nebenaktivitäten. Die Nutzung des Wakeboarding erfordert die temporäre Installation einer speziellen Infrastruktur im Bereich des Sees während der Sommermonate.

Golfplatz Saanenmöser

In Saanenmöser gibt es einen «Golfplatz Gstaad Saanenland» (seit 1961) mit 18 Löchern und weiteren Nebenanlagen (Driving Range, Pitching & Putting Green, Pro Shop). Der Golfplatz liegt in der Nähe des Saanenwaldes (1'400 m ü. M.), ca. 800 m westlich der Mittelstation der Saanerslochbahn. Er erstreckt sich über das Gemeindegebiet von Saanen wie auch Zweisimmen, wobei der Golfplatz ausserhalb des engeren Bearbeitungsperimeters liegt.

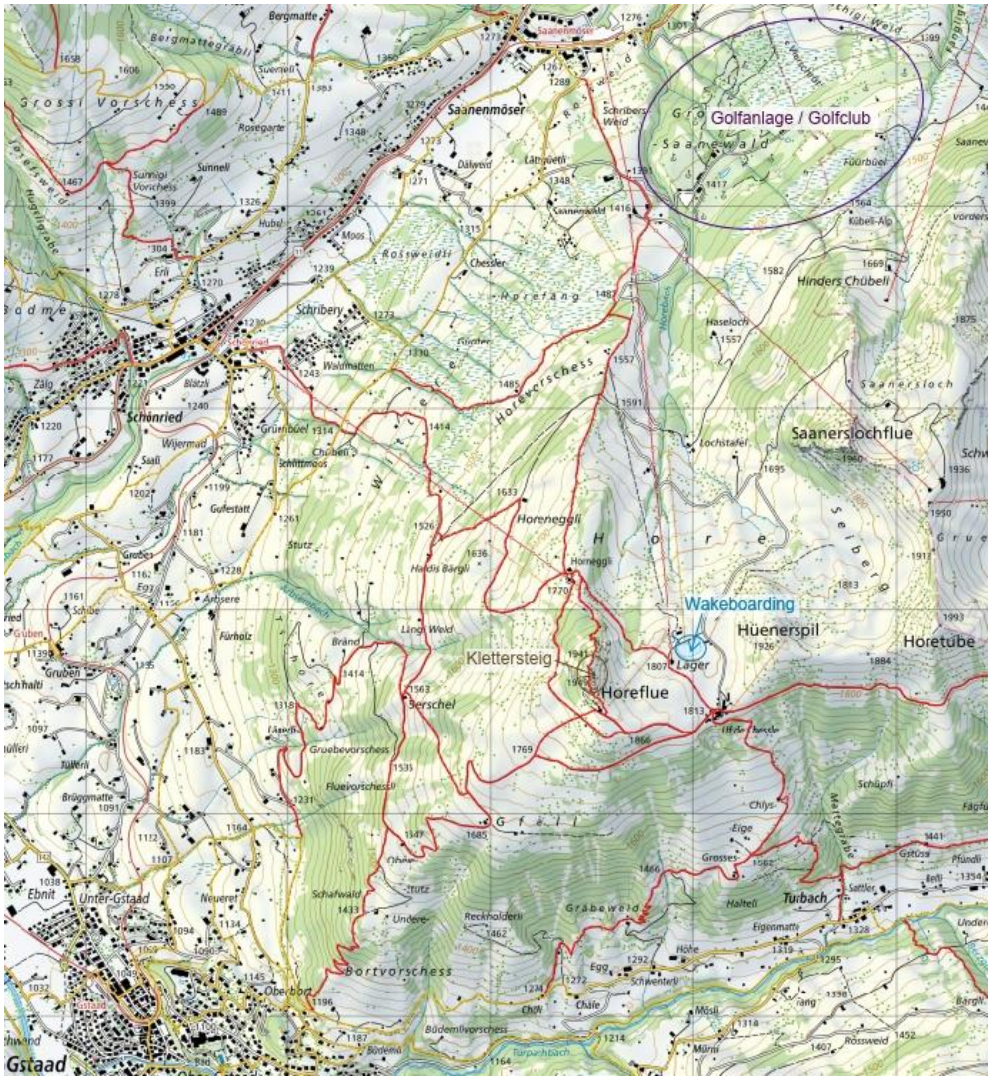


Abb. 10 **Sommertouristische Infrastruktur und Nutzungen: Wanderwege (gelb), Bergwanderwege (rot), Wakeboarding (blau), Klettersteig (braun), Golfanlage (violett) (Quelle: auf Grundlage von map.geo.admin.ch)**

4. Projektvorhaben und Entwicklungsabsichten

Masterplan für Projektvorhaben

Im Folgenden werden die zurzeit vorliegenden Projektvorhaben der BDG, GST und der Gemeinde Saanen gemäss heutigem Planungsstand dargelegt.
Die Projektvorhaben wurden im eigentlichen Masterplan räumlich verortet (vgl. Abb. 11; grossformatiger Plan im Anhang) und werden im Folgenden genauer erläutert.

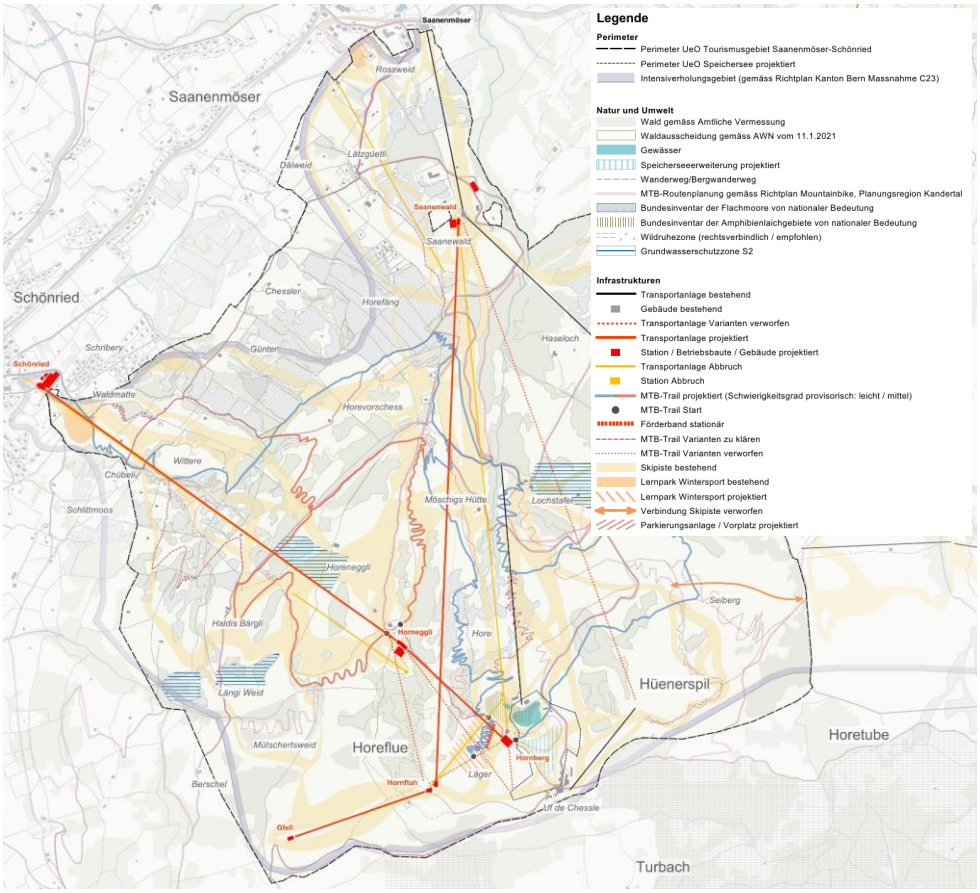


Abb. 11 Masterplan Tourismusgebiet Saanenmöser-Schönried mit künftigen Projektvorhaben BDG und GST

4.1 Projektvorhaben der BDG

Erneuerung und Erweiterung der Transportanlagen

Die BDG plant im Rahmen einer nachhaltigen touristischen Entwicklung der Destination Gstaad an erster Stelle die Erneuerung sowie eine massvolle Erweiterung ihrer wesentlichen Transportanlagen. Im Gebiet Saanenmöser-Schönried weisen einige der im vorgängigen Kapitel beschriebenen touristischen Transportanlagen eine hohe Dringlichkeit zur Erneuerung auf, da diese in den nächsten Jahren eine umfassende Totalsanierung benötigen. Anlagen, bei welchen eine Totalsanierung unausweichlich, jedoch im Vergleich zur Neuerstellung zu kostspielig ist, sollen durch neue Anlagen ersetzt werden; dies sowohl aus betriebswirtschaftlichen Gründen wie auch aus Überlegung zur nachhaltigen Neuausrichtung. Zugleich zielt der massvolle Ausbau der Transportanlagen auf eine verbesserte Vernetzung von zentralen Anbindungspunkten und Ausflugszielen wie auch auf eine Neuabstimmung des erweiterten touristischen Angebots im Sommer und Winter ab.

4.1.1 Hornegglibahn

Ersatz und Erweiterung der Hornegglibahn

Die Konzession der bestehenden Horneggli-Sesselbahn bzw. die Nutzungsdauer deren Komponenten läuft in den kommenden Jahren aus. Dies nimmt die BDG zum Anlass, diese Infrastrukturanlage zu ersetzen und zu erweiterten wie auch das damit zusammenhängende touristische Angebot weiterzuentwickeln. Da eine Totalsanierung unverhältnismässig kostspielig ist, plant die BDG, die bestehende Sesselbahn voraussichtlich durch eine neue Gondelbahn zu ersetzen, welche weiterhin ganzjährig betreiben werden soll.

Touristisches Angebot und Nutzungsansprüche

Die Ersatzbahn soll auf das erweiterte touristische Angebot und die veränderten Nutzungsansprüche neu ausgerichtet werden. Die künftig konzentrierte Nutzung des Hornberg-Kessels[3] wie auch des Horneggli-Berghangs steht dabei im Vordergrund. Die neue Transportanlage soll es ermöglichen, eine breitere Nutzergruppe auf das Horneggli bzw. den Hornberg zu transportiere, wobei deren spezifische Bedürfnisse verstärkt zu berücksichtigen sind. Im Sommer sollen sowohl Wanderer wie auch Biker mit ihren Mountainbikes, Familien mit Kinderwagen, Senioren und körperlich Beeinträchtigte berg- und talwärts befördert werden. Im Winter sollen nebst Skifahrern, Winterwanderern und Schneeschuhläufern auch Schlittler mit ihren Schlitten, Familien und ältere Personen komfortable und sicher auf den Berg gebracht werden. Dazu ist eine Gondelbahn grundsätzlich geeigneter als eine Sesselbahn.

Erweiterung Sektion Horneggli-Hornberg

Damit das touristische Potenzial des Hornberg-Kessels künftig besser ausgeschöpft werden kann, soll die Ersatzbahn vom Horneggli bis in den Hornberg verlängert werden. Eine neue Sektion Horneggli-Hornberg ermöglicht es, dass touristisch bereits intensiv genutzte Gebiete den diversen Nutzergruppen besser zugänglich zu machen und dem konzentrierten touristischen Angebot im Hornberg-Kessel, sowohl im Winter als auch im Sommer, gerecht zu werden. Die neu geplanten Biketrails mit Ausgangspunkt Hornberg und Horneggli wie auch das vorgesehene Skischulübungsgelände[4] und die bestehende Hotellerie/Gastronomie im Hornbergkessel sollen künftig optimal erreicht werden. Durch diese Erweiterung kann gleichzeitig auch die während den Sommermonaten stark frequentierte Forst- und Alpstrasse entlastet werden. Bezüglich der Linienführung der geplanten Erweiterung wurden drei Varianten (vgl. Abb. 12: H1, H2, H3) ausgearbeitet, welche in der nachfolgenden Variantenabwägung erläutert werden. Auf Basis dieser ersten raum- und umwelttechnischen Abwägung und Grobbeurteilung wird im Masterplan nur noch die Variante dargestellt, welche gemäss heutigem Planungsstand am geeignetsten ist und somit in der Nutzungsplanung verankert und umgesetzt werden soll (sog. «Bestvariante»).

Anpassung Sektion Schönried-Horneggli

Die Talstation in Schönried soll verlegt und ausgebaut werden: die Versetzung der Talstation hat sich jedoch möglichst nahe an der heutigen Linienführung zu orientieren, damit das heutige Bahntrassee der Sektion Schönried-Horneggli so weit wie möglich erhalten bleibt bzw. nur geringfügig verändert werden muss. Die heutige Bergstation Horneggli wird durch eine Sektionserweiterung neu zu einer Mittelstation, dessen künftiger Standort am Horneggli leicht versetzt werden soll: Die neue Mittelstation Horneggli

[3] Das Gebiet rund um den Hornbergsee soll künftig noch besser inszeniert, bespielt und genutzt werden.
[4] Eine allfällige Verlegung der Skischulübungsgelände vom Tal (Schönried, Saanenmöser) in den Hornberg wurde von der BDG angedacht und geplant aufgrund der künftig verstärkten Schneeunsicherheit im Tal.

sollte etwas weiter hangaufwärts – der bestehenden Linienführung folgend – auf der Kuppe zu stehen kommen, um die Weiterführung in den Hornberg (per neuer Sektion Horneggli-Hornberg) optimal zu gestalten. Der heutige Stationsstandort ist aus technischen sowie topographischen Gründen nicht geeignet, um diese Weiterführung sicherzustellen.

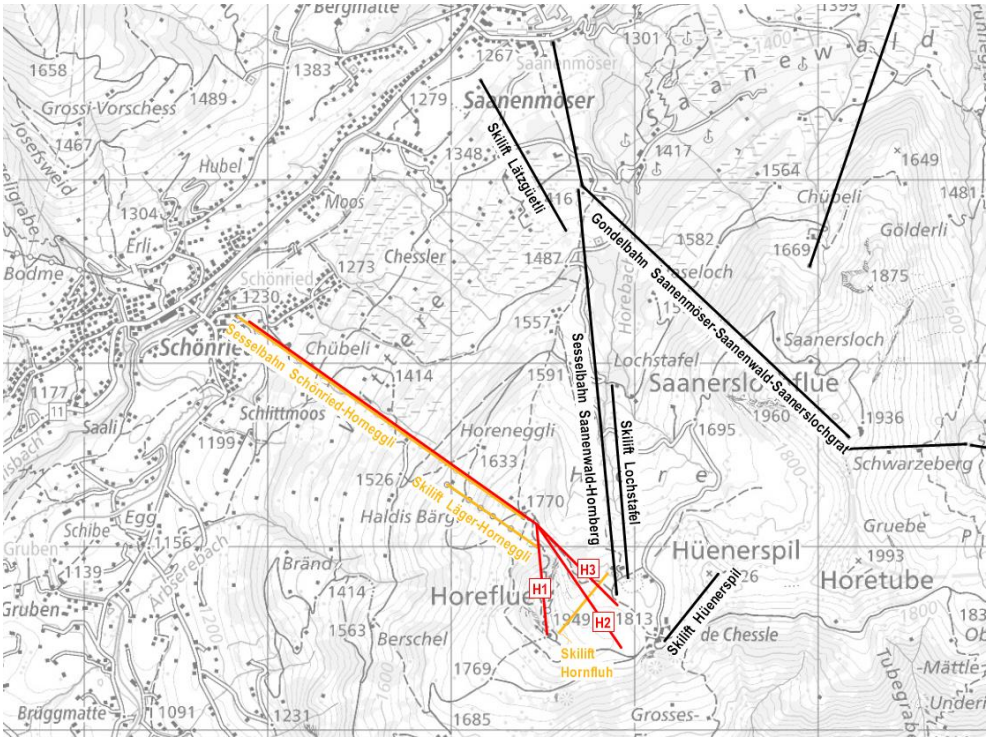


Abb. 12 Horneggli-Bahnersatz und Erweiterungsvarianten (H1, H2, H3)
(Quelle: auf Grundlage von map.geo.admin.ch)

4.1.2 Hornbergbahn

Hornbergbahn: Ersatz und Erweiterung

Im Hinblick auf die angestrebte Intensivierung und Konzentration der Sommer- und Winternutzungen im Hornberg-Kessel wie auch aufgrund des Totalsanierungsbedarfs der derzeitigen Hornberg-Sesselbahn plant die BDG auch hier in den kommenden Jahren eine Ersatzanlage zu erstellen, welche den veränderten Nutzungsansprüchen und dem erweiterten touristischen Angebot gerecht wird. Die neue Hornbergbahn soll eine Sesselbahn bleiben, da diese nach wie vor primär im Winter bzw. zum Transport von Skifahrern und anderen Wintersportlern[5] dienen soll. Der Verlauf dieser Ersatzbahn ist jedoch in Abstimmung auf die neue Hornegglibahn-Erweiterung (vgl. oben) wie auch die veränderten touristischen Angebote neu abzuwägen und allenfalls in eine neue Richtung zu verlegen.

Alternative Varianten Hornberg, Hüenerspiel oder Hornfluh

Die künftige Bahn zielt auf eine optimierte Erschliessung nicht nur des Hornberg-Kessels, sondern des gesamten umliegenden Gebiets ab: zu prüfen ist dabei insbesondere, ob das Hüenerspil oder die Hornfluh ausgehend von den Ausgangs- und Anbindungspunkten Saanenwald oder Lochstafel besser erschlossen werden könnten. Für die Linienführung der Hornberg-Ersatzbahn wurden drei grundsätzlich verschiedene

[5] Im Fokus stehen hierbei Erwachsene und Könner, weniger Anfänger und Familien mit Kleinkindern, für welche eine Sesselbahn aufgrund von Sicherheits- und Komfortansprüchen eher weniger geeignet ist; letztere sollen künftig über die Hornegglibahn per Gondel sicher und bequem in den Hornberg gebracht werden.

Varianten angedacht und abgewogen (vgl. Abb. 13): Die erste Variante sieht eine direkte Verbindung vom Saanenwald auf das Hüenerspil vor (S1). Die zweite Variante führt vom Saanenwald auf die Hornfluh (S2). Die dritte Variante nutzt den bestehenden Korridor Saanenwald-Hornberg (S3a) und erweitert diesen mit einer kurzen Verlängerung auf eine erhöhte Lage (S3b). Je nachdem, welche Variante der neuen Hornbergbahn weiterverfolgt wird, sind auch die heute bestehenden Skilifte Lochstafel, Hüenerspil und Hornfluh neu zu planen (Erneuerung, Ersatz, Verlegung oder Rückbau).

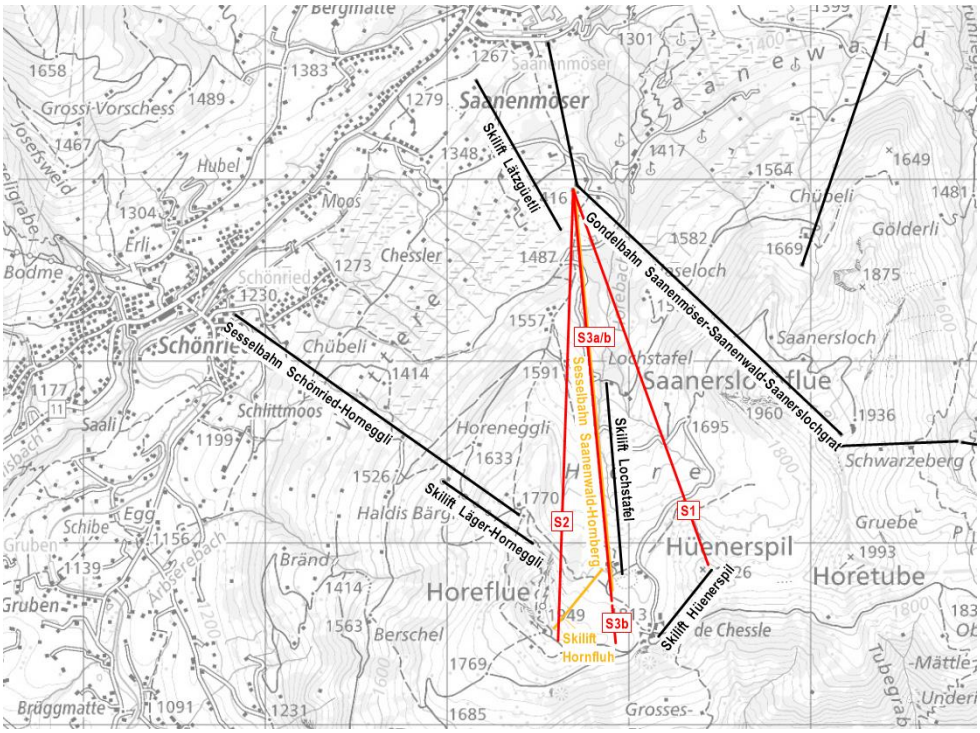


Abb. 13 Hornberg-Bahnersatz Varianten (S1, S2 und S3a/b)
(Quelle: auf Grundlage von map.geo.admin.ch)

4.1.3 Erschliessung «Gfell»

Erschliessung Gfell: neue Sesselbahn

Um den Wintertourismus auf der schneesicheren Hornfluh noch attraktiver zu gestalten, ist die Erschliessung des Gfells mit einer Beschäftigungsanlage (Sessel- oder Skilift) geplant, welche die heute bestehende Skipiste noch besser anbindet. In der Überbauungsordnung «Schneesportgebiet Saanenmöser-Schönried» von 2008 wurde ein möglicher Korridor vororientierend aufgenommen. Mit dem Masterplan wird diese Planung wieder aufgenommen und weiterentwickelt. Der bisher vorgesehene Korridor führt von der Läger über die Hornfluh ("Sesselbahn Horeflue") und von dort nach Gfell ("Sesselbahn Gfell") und ermöglicht eine einfach Rückkehr vom Gfell zum Hornfluh bzw. Hornberg – ohne eine Abfahrt in das eher schneeunsichere Tal zu erfordern. Für die BDG hat der Ausbau der Sektion Gfell-Hornfluh Priorität: auf die Sektion Hornfluh-Läger kann verzichtet werden, wenn die neue Hornberg-Sesselbahn vom Saanenwald in die Hornfluh verlegt und der Skilift Hornfluh zurückgebaut werden kann. Der Korridor dieser neuen Gfell-Erschliessungsanlage ist in der folgenden Anpassung der Überbauungsordnung festzusetzen.

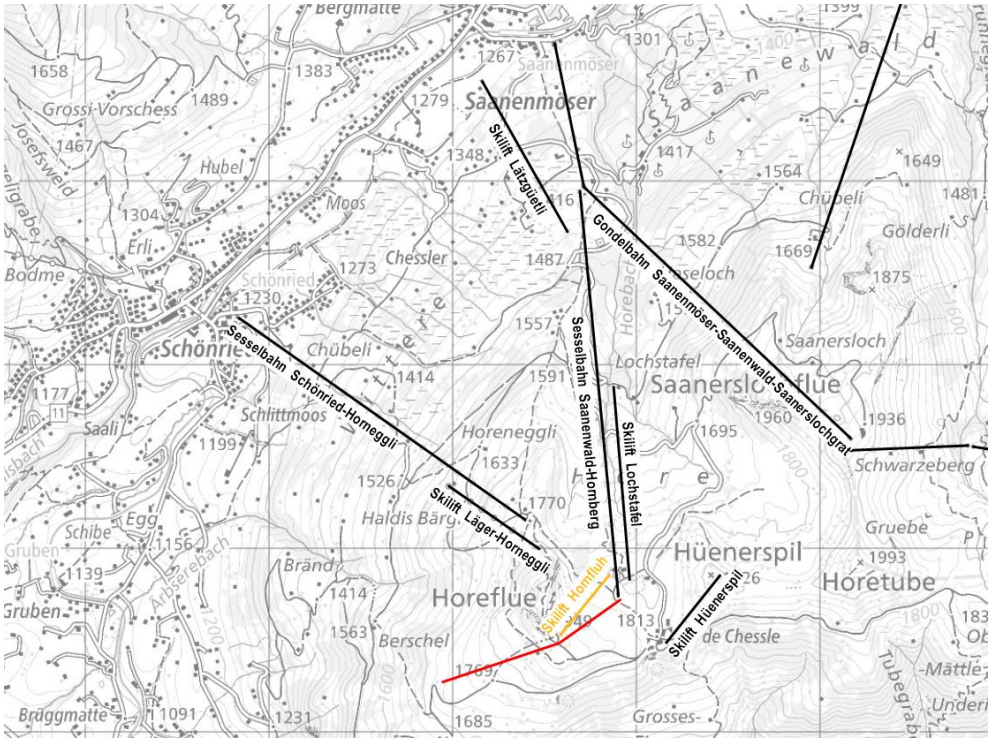


Abb. 14 Möglicher Erschliessungskorridor Gfell
(Quelle: auf Grundlage von map.geo.admin.ch)

4.1.4 Anbindung «Uf de Chessle»

Verbesserte Anbindung der Hotellerie

Um die Hotellerie/Gastronomie bei «Uf de Chessle» (Berghotel Hornberg, Hotel Hornfluh) zu stärken, soll eine optimale Verbindung zu den neuen Bergstationen hergestellt und für den Wintergast optimiert werden: «Uf de Chessle» soll vom Standort der neuen Bergstation (Schönried-Horneggli-Hornbergbahn) möglichst nah und komfortabel erreichbar sein.

4.1.5 Variantenabwägung Seilbahnen

In folgenden Variantenabwägung geht es in erster Linie um eine vorgängige Einschätzung und Beurteilung der Varianten aus Sicht der touristischen Nutzung und Erschliessung, der Raumplanung und des Umweltschutzes. Eigentumsverhältnisse, Kosten sowie technische Konzeptionen wurden dabei nicht berücksichtigt. Die Beurteilung der Auswirkungen auf Raum und Umwelt ist nicht abschliessend. Genauere Untersuchungen dazu werden in den nachgelagerten Planungsverfahren durchgeführt und erläutert.

Variantenabwägung Hornegglibahn

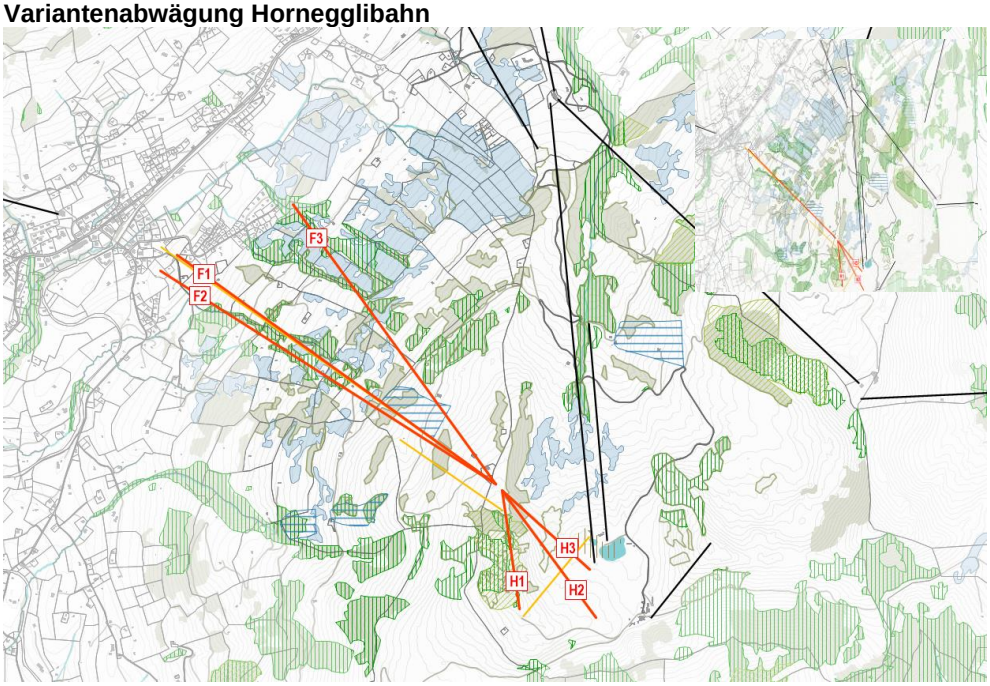


Abb. 15 Varianten Horneggli

Die von BDG angestrebte Verlegung und Erweiterung der Talstation Schönried führt zu einer leichten Verschiebung der Linienführung der bestehenden Sektion Schönried-Horneggli. Auch die Bergstation Horneggli wird leicht verschoben werden, um eine optimalere Weiterführung (Sektionserweiterung) in den Hornberg zu ermöglichen. Abgesehen davon kann und soll die heutige Linienführung der Sektion Schönried-Horneggli weitgehend beibehalten werden, um die Auswirkungen auf Raum und Umwelt möglichst gering zu halten. Alternativen zur heutigen Linienführung wurden geprüft und ausgeschlossen (vgl. Tabelle unten: Varianten F1 bis F3). Der Anbindungspunkt im Horneggli wurde in seiner ungefähren Lage als gegeben betrachtet, einerseits um die Anbindungen an das bestehende Skipisten und Wanderwegnetz weiterhin zu gewährleisten, andererseits um die Anbindung des künftigen MTB-Trailnetzes wie auch eine Sektionserweiterung in den Hornberg zu ermöglichen.

	Variante F1	Variante F2	Variante F3
Verlauf	Von Schönried (ca. heutige Talstation) zum Horneggli (ca. heutige Bergstation)	Von Schönried (Grüenbüelti) zum Horneggli (ca. heutige Bergstation)	Von Schönried (Moos) zum Horneggli (ca. heutige Bergstation)
Gelände	Verlauf liegt geeignet im Gelände	Verlauf liegt geeignet im Gelände	Verlauf liegt geeignet im Gelände
Landschaft	Kein Landschaftsschutzgebiet betroffen, bestehende Waldschneise	Kein Landschaftsschutzgebiet betroffen, neue Waldschneise	Kein Landschaftsschutzgebiet betroffen, neue Waldschneise
Wald	Kaum Eingriffe erforderlich, da bestehender Korridor	Grössere Eingriffe erforderlich, da neuer Korridor durch diverse Waldabschnitte (auch Schutzwald)	Grössere Eingriffe erforderlich, da neuer Korridor durch diverse Waldabschnitte (auch Schutzwald)
Flora / Fauna	Nicht betroffen	Nicht betroffen	Nicht betroffen
Flachmoore	Betroffen, Flachmoore von nationaler Bedeutung werden gequert (kürzere Strecken)	Betroffen, Flachmoore von nationaler Bedeutung werden gequert (kürzere Strecken)	Stark betroffen, Flachmoore von nationaler Bedeutung werden gequert (längere Strecken)
Grundwasserschutzzonen	Leicht tangiert	Nicht betroffen	Leicht tangiert
Anbindung Nutzungen (Winter)	Heutige Anbindung Horneggli bleibt erhalten	Heutige Anbindung Horneggli bleibt erhalten	Heutige Anbindung Horneggli bleibt erhalten
Anbindung Nutzungen (Sommer)	Anbindung künftiger MTB-Trails und Wanderwegnetz sichergestellt	Anbindung künftiger MTB-Trails und Wanderwegnetz sichergestellt	Anbindung künftiger MTB-Trails und Wanderwegnetz sichergestellt
Anbindung ÖV und MIV	Heutige Anbindung ÖV (Bahnhof) und MIV (Strassen)	vergleichbar mit heutiger Anbindung, jedoch Anbindung MIV via Schlittmoosstrasse ungeeignet	Anbindung ÖV nicht gewährleistet, Anbindung MIV via Birkheimweg (Quartier) ungeeignet
Beurteilung gesamthaft	**1. Rang:** Aufgrund der geringen Eingriffe in Landschaft und Wald sowie der Anbindung ÖV/MIV am geeignetsten	**2. Rang:** Aufgrund der Eingriffe in Landschaft und Wald sowie der Anbindung MIV eher suboptimal	**3. Rang:** Aufgrund der Eingriffe in Landschaft, Wald und Flachmoore sowie der Anbindung ÖV/MIV ungeeignet

Als Fazit der Variantenabwägung Hornegglibahn Sektion Schönried-Horneggli lässt sich festhalten: **Die Variante F1 ist grundsätzlich die geeignetste Variante,** um die Eingriffe in die Natur und Landschaft zu minimieren sowie die wesentlichen Anbindungen möglichst optimal zu erhalten.

Um eine verbesserte Erschliessung des Hornberg Kessels zu erzielen, wurden im Weiteren eine Sektionserweiterung Horneggli-Hornberg in drei Varianten eruiert, wobei auf eine bestmögliche Anbindung der bestehenden touristischen Infrastruktur (Gastronomie, Betriebsgebäude etc.) wie auch der wichtigsten touristischen Ausgangspunkte (Wanderwege, Skipisten, künftige Biketrails etc.) geachtet wurde:

- Die Variante H1 würde eine direkte Verbindung vom Horneggli zur heutigen Bergstation Hornfluh und damit eine bessere Anbindung des Gfell ermöglichen.
- Die Variante H3 würde eine direkte Verbindung vom Horneggli zur heutigen Bergstation Hornberg bzw. zum heutigen Speichersee schaffen und eine bessere Anbindung der bestehenden Berghotels «Uf de Chessle» ermöglichen (flache, leichtbegehbare Wegverbindung).
- Die Variante H2 stellt einen Mittelweg zwischen H1 und H3 dar: Durch die leicht erhöhte Lage der neuen Bergstation in der Mitte zwischen Hornfluh und "Uf de Chessle" wäre die Anbindung der Berghotels wie auch des Hornfluh

weiterhin möglich, jedoch durch das Gefälle und die Distanz schwieriger zu überwinden (abfallende bzw. ansteigende Wegverbindungen).

Gesamthaft wurden die drei Varianten (H1-H3) in der nachfolgenden Tabelle hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Raum und Umwelt beurteilt und abgewogen.

	Variante H1	**Variante H2**	**Variante H3**
Verlauf	vom Horneggli zum Hornfluh (Bergstation des heutigen Skilifts Hornfluh)	vom Horneggli zur Krete zwischen Hornfluh und "Uf de Chessle" (kein direkter Anbindungspunkt heute)	vom Horneggli zum Speichersee Hornberg/Läger (Bergstation der heutigen Hornberg-Sesselbahn)
Gelände	Verlauf über Bergkamm Hornfluh eher ungeeignet	Verlauf nahe an Bergkamm Hornfluh vorbei	Verlauf liegt geeignet im Gelände
Landschaft	Kein Landschaftsschutz betroffen, jedoch stark exponierte Abschnitte	Kein Landschaftsschutzgebiet betroffen, mässig exponierte Abschnitte	Kein Landschaftsschutzgebiet betroffen, wenig exponierte Abschnitte
Wald	Stark betroffen, auch Schutzwald und Waldnaturinventar	Leicht betroffen	Leicht betroffen
Flora / Fauna	Nicht betroffen	Nicht betroffen	Nicht betroffen
Flachmoore	Nicht betroffen	Nicht betroffen	Nicht betroffen
Grundwasserschutzzonen	Nicht betroffen	Nicht betroffen	Nicht betroffen
Amphibienleichgebiete	Nicht betroffen	Nicht betroffen	Nicht betroffen
Anbindung Nutzungen (Winter)	Verbesserte Anbindung Skipisten Hornfluh, Gfell, und Hornberg	Leicht verbesserte Anbindung Skipisten Hornberg	Leicht verbesserte Anbindung Skipisten Hornberg
Anbindung Nutzungen (Sommer)	Anbindung künftiger MTB-Trails eher ungeeignet	Anbindung künftiger MTB-Trails geeignet	Anbindung künftiger MTB-Trails geeignet
Anbindung Gastronomie	Keine direkte Anbindung «Uf de Chessle»	Anbindung «Uf de Chessle» suboptimal	Anbindung «Uf de Chessle» optimal
Beurteilung gesamthaft	**3. Rang:** Aufgrund von Gelände, Landschaft, Wald und Anbindung Gastro eher ungeeignet	**2. Rang:** Aufgrund von Gelände und Anbindung an Gastro eher suboptimal	**1. Rang:** Aufgrund von Gelände, Landschaft, Natur und Anbindung an Gastronomie und Nutzungen am geeignetsten

Als Fazit der Variantenabwägung Hornegglibahn Sektionserweiterung Horneggli-Hornberg lässt sich festhalten: **Die Variante H3 ist grundsätzlich die geeignetste Variante**, wobei auch die Variante H2 umsetzbar wäre – je nach Kombination bzw. Kompatibilität mit der Hornbergbahn (s. Variantenabwägung unten). Die Variante H1 wird grundsätzlich als eher ungeeignet eingestuft.

Neben der Linienführung gibt es auch beim Bahntyp verschiedene Varianten. Bestehend ist eine 3er-Sesselbahn im Betrieb, zur Erhöhung der Beförderungskapazität ist die geeignetste Alternativvariante zu eruieren:

Möglicher Bahntyp	Betrieb und Nutzung	Auswirkungen auf Natur und Landschaft	Allfällige Massnahmen zur Minimierung der Auswirkungen
10er-Gondelbahn	(+) Kapazitätssteigerung entsprechend den aktuellen Anforderungen. Die Anlage erbringt gleichzeitig eine Zubringer- und eine Betätigungsfunktion. Heute 1'400 P/h, neu 2'200 P/h. Für den Sommerbetrieb mit Bike verbleibt eine Kapazität von 880 P/h. (+) Gästeanspruch, breite Nutzergruppe: hoher Komfort und angemessener Zugang zum Hornberg (inkl. Anbindung Hotellerie) für alle (v.a. Familien mit Kleinkindern, Ältere, Mobilitätseingeschränkte) (+) sicherer Betrieb für Kinder und ungeübte Skifahrer (Ein-/Ausstieg). Sicherer Betrieb für Skischulen. (+) Sommernutzung möglich, Entlastung Hornbergstrasse (+) Gütertransport effizient möglich, vor allem im Winter (+) Transport Sportgeräte (Schlitten, Bikes) (+) BehiG konform (+) FOB möglich (+) Betrieb mit Mittelstation (Ein- und Ausstieg nicht komplex)	(-) Landschaftsbild ist etwas stärker betroffen aufgrund höhere Seilführung; Kabinen werden in der Landschaft stärker wahrgenommen (+) weniger Fahrbetriebsmittel (+) Flora & Fauna: geringe Beeinträchtigung (keine Barriere, Betriebslärm weiter weg) (+) Weniger Stützen; Gondelbahn benötigt rund 9 Stützen weniger und verursacht dadurch einen kleineren Eingriff in die Natur/Boden (+) Weniger Fahrzeuge (grössere sichtbare Abstände zwischen den Fahrzeugen) (+) Geschlossene Fahrzeuge (Minimierung von Abfall in Umwelt)	(+) Stützenstandorte bewusst wählen = dem Gelände angepasste Linienführung
Kombibahn (6er-Sessel und 10er Gondel)	[Kombination der Vor- sowie Nachteile einer reinen Gondel oder Sesselbahn] (+) Kapazitätssteigerung: Heute 1'400 P/h, neu 2'200 P/h. (-) Mehr Kosten im Bau (4.00 Mio.) (-) Mehrkosten Betriebsaufwand (jährlich rund 250'000.-) (-) schlechter Gästefluss durch Mittelstation Horneggli (-) Trennung Gäste notwendig (Kinder auf Gondel, etc.) (-) FOB nicht machbar (-) komplexer Betrieb, insbesondere in Mittelstation (-) Personalaufwand	[Kombination der Vor- sowie Nachteile einer reinen Gondel oder Sesselbahn] (-) Mehr Stützenstandorte (ca. 9 Stück) (-) Mehr und grössere Fahrzeuge bedeuten grösseres Bauvolumen in allen Stationen (doppelte Ein-/Ausstiege) und der Garagierung	(+) Stützenstandorte bewusst wählen = dem Gelände angepasste Linienführung
6er-Sesselbahn	(+) Kapazitätssteigerung: Heute 1'400 P/h, neu 2'200 P/h. (-) Gästeanspruch, breite Nutzergruppe: weniger Komfort und beschränkter Zugang zum Hornberg (v.a. Familien mit Kleinkindern, Ältere, Mobilitätseingeschränkte) (+) Gästeanspruch (spez. Nutzergruppe): attraktiveres Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/Skifahrer (-) Transport Sportgeräte eingeschränkt (-) Belastung Hornbergstrasse bei Sommerbetrieb gleichbleibend (Kinderwagen, mobilitätseingeschränkte Benutzer etc.) respektive aufwändiger mittels zusätzlichen Transportfahrzeugen oder Einrichtungen (-) Transport Waren eingeschränkt respektive aufwändiger mittels zusätzlichen Transportfahrzeugen oder Einrichtungen (+) Naturerlebnis: Passagiere haben oft ein besseres Naturerlebnis, da sie im Freien sitzen und die Landschaft geniessen können. (+) Kosten: geringere Investitionskosten im Vergleich zur Gondel oder Kombibahn (-) Mittelstation mit Sesselbahnen kaum lösbar	(+) Landschaftsbild: weniger stark betroffen aufgrund tieferer Seilführung (-) Flora & Fauna: mässige Beeinträchtigung (keine Barriere, Betriebslärm näher) (-) Mehr Fahrzeuge für gleiche Kapazität (-) Offene Fahrzeuge (Mehr Abfall durch Benutzer)	(+) Stützenstandorte bewusst wählen = dem Gelände angepasste Linienführung

Pendelbahn (Grosse Gondelbahn)	(-) Kapazität nur mit Grosspendelbahn erreichbar (-) Kann Stosskapazität nicht aufnehmen, lange Wartezeiten (-) Wird nur als Zubringer in Gebiete verwendet und nicht als Beschäftigungslage (+) Gästeanspruch, breite Nutzergruppe: mittlerer Komfort und angemessener Zugang zum Hornberg (v.a. Familien mit Kleinkindern, Ältere, Mobilitätseingeschränkte) (-) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: unattraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/ Skifahrer (infolge langer Wartezeiten) (+) Transport Sportgeräte (Schlitten, Bikes) (+) Transport Waren (-) Nicht realisierbar aufgrund Zwischenstation Horneggli	(-) Landschaftsbild: stärker betroffen aufgrund hoher Seilführung (-) Sehr grossen Masten (-) Grosse Kabinen werden in der Landschaft stärker wahrgenommen (+) Flora & Fauna: geringe Beeinträchtigung (keine Barriere)	
Standseilbahn	(-) nicht realisierbar aufgrund Bodennutzung (Natur, Eigentum Dritter, Bewirtschaftung) (0) Gästeanspruch, breite Nutzergruppe: mittlerer Komfort, beschränkter Zugang zum Hornberg (Bahn müsste womöglich im Horneggli enden) (-) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: unattraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/ Skifahrer (+) Transport Sportgeräte (Schlitten, Bikes) (+) Transport Waren (-) Nicht realisierbar aufgrund Zwischenstation Horneggli	(-) nicht realisierbar aufgrund Konflikte Umwelt (Gewässerschutz, Moor etc.) (+) Landschaftsbild: weniger stark betroffen aufgrund Seilführung auf Bodenhöhe (-) Flora & Fauna: grosse Beeinträchtigung (Barriere und Betriebslärm); Beanspruchung Flachmoore (No-Go) (-) Lärmschutz	
Schlepplift	(-) nicht realisierbar aufgrund zu tiefer Kapazität, zu steile Linienführung und aufgrund Bodennutzung (Natur, Eigentum Dritter, Bewirtschaftung) (-) erhebliche Kapazitätsverringerung (-) massive Erhöhung der Fahrzeit (-) kompletter Verlust Sommerbetrieb / Sommertourismus (-) Gästeanspruch, keine Nutzergruppe: kein Komfort und beschränkter Zugang Hornberg (Anlage müsste im Horneggli enden) (-) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: weniger attraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/Skifahrer (-) Kein Transport von Personen mit Beeinträchtigung (-) Nicht realisierbar aufgrund der Länge sowie Geländetopografie (Zu steil gemäss Seilbahnverordnung)	(+) Landschaftsbild ist weniger stark betroffen aufgrund Seilführung auf Bodenhöhe (-) Flora & Fauna: mässige Beeinträchtigung (Barriere und Betriebslärm im Winter)	

Fazit: Seilbahnen, die am Boden geführt werden, (Standseilbahn, Schlepplift) sind nicht geeignet, weil sie die Flachmoore und die Quellschutzzone am stärksten belasten. Bei der Pendelbahn ist keine Mittelstation möglich und sie wird der benötigten Kapazität der Spitzenstunden nicht gerecht. Die wesentlichsten Nachteile einer Sesselbahn sind, dass der Zugang zum Hornberg (Familien mit Kleinkindern, Ältere, Mobilitätseingeschränkte, Mehrbelastung Hornbergstrasse aufgrund des Gäste- und Warentransports) und der Transport von Sportgeräten eingeschränkt sind (u.a. Bikes im Sommer). Eine 10er-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 Kombibahn (6er-Sessel und 10er Gondel) ist aufgrund des komplexeren Betriebs (Personenfluss Mittelstation, Trennung der Gäste, Aufwand) und des unverhältnismässig erhöhten Platzbedarfs nicht sinnvoll.

Variantenabwägung Hornbergbahn

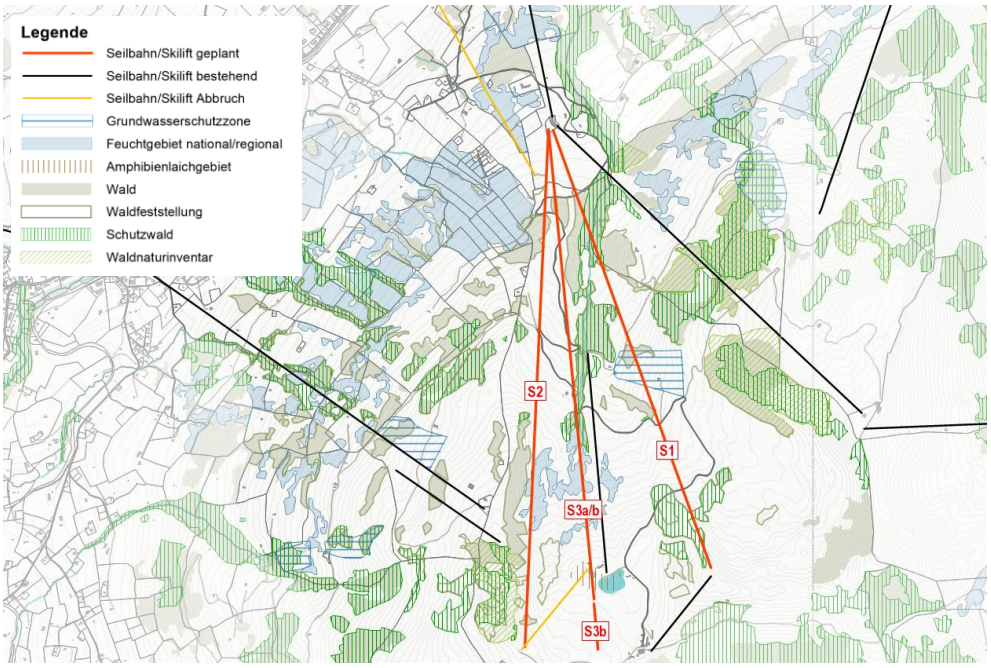


Abb. 16 Varianten Hornbergbahn

Für den Ersatz der Hornbergbahn ergaben sich – in Anbetracht der Absicht der BDG einer möglichen Neueschliessung des Hüenerspils bzw. der Hornfluh sowie der möglichen Synergienutzung mit der neuen Hornegglibahn – grundsätzlich vier Varianten:

- Die Varianten S1 würde eine direkte Verbindung vom Saanenwald zum Hüenerspil ermöglichen, womit die Skipisten und die Aussichtspunkte vom Hüenerspil aus an Attraktivität gewinnen würden. Der Hornberg würde über die Abfahrt vom Hünerspiel zum Hornberg weiterhin erschlossen bleiben[6].
- Die Variante S2 stellt eine weitere Möglichkeit für die direkte Erschliessung der Hornfluh dar (nebst der Variante H1), wobei der Hornberg Kessel über die Abfahrt von der Hornfluh zum Hornberg erschlossen bleiben würde. Die Variante S2 könnte mit der Varianten H1 der Horneggli-Bahn kombiniert werden.
- Die Variante S3 wäre ein Ersatzneubau der bestehenden Bahn mit gleichbleibender Linienführung (S3a) und einer allfälligen Verlängerung nach oben (S3b). Eine Kombination der Variante S3a mit der Variante H3 oder der Variante S3b mit H2 und wäre möglich.
- Die Variante S4 liegt zwischen S2 und S3. Sie erschliesst die Hornfluh indirekt. Die Bergstation würde zwischen Hornfluh und Läger zu liegen kommen.

Gesamthaft wurden die vier Varianten (S1-S4) in der nachfolgenden Tabelle hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Raum und Umwelt beurteilt und abgewogen.

[6] für Anfänger jedoch eher ungünstig aufgrund der Steilheit des Geländes

	Variante S1	Variante S2	Variante S3
Verlauf	vom Saanenwald zum Hüenerspil	vom Saanenwald zur Hornfluh	vom Saanenwald zum Hornberg (S3a: heutige Linienführung) mit Verlängerung in der Flucht (S3b)
Gelände	geeignetes Gelände	geeignetes Gelände	geeignetes Gelände
Landschaft	Kein Landschaftsschutz betroffen; teilweise exponierte Abschnitte	Kein Landschaftsschutz betroffen; teilweise exponierte Abschnitte	Kein Landschaftsschutz betroffen; teilweise exponierte Abschnitte
Wald	Stark betroffen, auch Schutzwald	Wenig betroffen	Betroffen (bestehende Waldschneisen)
Flora / Fauna	Betroffen; Einstandsgebiet geschützter Birkhühner	Nicht betroffen	Nicht betroffen
Flachmoore	Leicht betroffen; zwei Flachmoore von regionaler Bedeutung werden gequert (kurze Strecke)	Betroffen, ein Flachmoor von nationaler Bedeutung wird gequert (längere Strecke)	Betroffen, ein Flachmoor von nationaler Bedeutung wird gequert (bestehende Stützenstandorte)
Grundwasserschutzzone	Betroffen, Grundwasserschutzzone S2 wird gequert	Nicht betroffen	Nicht betroffen
Amphibienlaichgebiete	Nicht betroffen	Nicht betroffen	Leicht betroffen (bereits heute tangiert)
Anbindung Nutzungen (Winter)	Verbesserte Anbindung Skipisten Hüenerspil (Anbindung Skipisten Hornberg bleibt erhalten)	Verbesserte Anbindung Skipisten Hornfluh, Hornberg und Gfell	keine verbesserte Anbindung Skipisten (Anbindung Skipisten Hornfluh/Gfell ungeeignet)
Anbindung Gastronomie	Keine direkte Anbindung "Uf de Chessle"	Keine direkte Anbindung "Uf de Chessle"	Anbindung "Uf de Chessle" bleibt erhalten
Fazit	**3. Rang:** Aufgrund von Naturschutz und Anbindung Gastro eher ungeeignet	**1. Rang:** Aufgrund von Naturschutz und Anbindung Nutzungen am geeignetsten (Flachmoore und Anbindung Gastro suboptimal)	**2. Rang:** Aufgrund von Naturschutz und Anbindung Nutzungen suboptimal

Als Fazit der Variantenabwägung Hornbergbahn lässt sich festhalten: **Die Variante S2 ist grundsätzlich die geeignetste Variante**, wobei auch die Varianten S3 oder S4 umsetzbar wären – je nach Kombination bzw. Kompatibilität mit der Hornegglibahn (vgl. Variantenabwägung oben). Die Variante S1 wird grundsätzlich als ungeeignet eingestuft.

Neben der Linienführung gibt es auch beim Bahntyp verschiedene Varianten. Bestehend ist eine 3er-Sesselbahn und ein Schlepplift im Betrieb, zur Erhöhung der Beförderungskapazität ist die geeignetste Alternativvariante zu eruieren:

Möglicher Bahntyp	Betrieb und Nutzung	Auswirkungen auf Natur und Landschaft	Allfällige Massnahmen zur Minimierung der Auswirkungen
6er-Sesselbahn	(+) Kapazität: heute 1'400 P/h, neu 2'200 P/h (+) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: attraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/ Skifahrer (+) entspricht dem Nutzungskonzept der Bergbahnen (Betätigungsachse)	(+) kaum neue Auswirkungen gegenüber heute (da gleicher Bahntyp bestehend)	(+) Stützenstandorte bewusst wählen = dem Gelände angepasste Linienführung
Kombibahn (6er-Sessel und 10er Gondel)	(-) Grössere Stationsgebäude sowie Garagierung der Fahrzeuge (-) entspricht nicht dem Zweck der Anlage (reine Betätigungsanlage, kein Zubringer) (-) wenig Nutzen durch Betrieb mit Gondeln		(+) Stützenstandorte bewusst wählen = dem Gelände angepasste Linienführung
10er-Gondelbahn	(-) Beschäftigungsanlage grundsätzlich nicht als Gondelbahn realisierbar		(+) Stützenstandorte bewusst wählen = dem Gelände angepasste Linienführung
Pendelbahn (Grosse Gondelbahn)	(-) Kapazität nur mit Grosspendelbahn erreichbar (-) Kann Stosskapazität nicht aufnehmen, lange Wartezeiten (-) Wird nur als Zubringer in Gebiete verwendet und nicht als Beschäftigungslage (-) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: unattraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/ Skifahrer (infolge langer Wartezeiten) (+) Transport Sportgeräte (Schlitten, Bikes) (+) Transport Waren	(-) Landschaftsbild: stärker betroffen aufgrund hoher Seilführung (-) Sehr grossen Masten (-) Grosse Kabinen werden in der Landschaft stärker wahrgenommen (+) Flora & Fauna: geringe Beeinträchtigung (keine Barriere)	
Standseilbahn	(-) nicht realisierbar aufgrund Bodennutzung (Natur, Eigentum Dritter, Bewirtschaftung) (-) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: unattraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/ Skifahrer (+) Transport Sportgeräte (Schlitten, Bikes) (+) Transport Waren	(-) nicht realisierbar aufgrund Konflikte Umwelt (Moor, etc.) (+) Landschaftsbild: weniger stark betroffen aufgrund Seilführung auf Bodenhöhe (-) Flora & Fauna: grosse Beeinträchtigung (Barriere und Betriebslärm); Beanspruchung Flachmoore (No-Go) (-) Lärmschutz	
Schlepplift	(-) nicht realisierbar aufgrund zu tiefer Kapazität und Bodennutzung (Natur, Eigentum Dritter, Bewirtschaftung) (-) erhebliche Kapazitätsverringerung (-) massive Erhöhung der Fahrzeit (-) kompletter Verlust Sommerbetrieb / Sommertourismus (-) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: weniger attraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/Skifahrer (-) Kein Transport von Personen mit Beeinträchtigung (-) Nicht realisierbar aufgrund der Länge	(+) Landschaftsbild ist weniger stark betroffen aufgrund Seilführung auf Bodenhöhe (-) Flora & Fauna: mässige Beeinträchtigung (Barriere und Betriebslärm im Winter)	

Fazit: Da die Seilbahn im Nutzungskonzept nach wie vor die Funktion einer Beschäftigungsanlage wahrnimmt (kein Zubringer), macht eine Abkehr vom Typ Sesselbahn aus betrieblicher Sicht keinen Sinn. Die erforderliche Kapazität kann durch eine Vergrösserung der Transportgefässe (von 3er auf 6er Sesselbahn) erreicht werden. Die Stützenstandorte können innerhalb der physikalischen Limitierungen mit Rücksicht auf die Natur frei gewählt werden. Der Bahntyp Sesselbahn ist somit am geeignetsten, um die

heutige Funktion einer Beschäftigungsanlage aufrecht zu erhalten und die Auswirkungen auf Natur und Landschaft minimal zu halten.

Variantenabwägung Gfellbahn

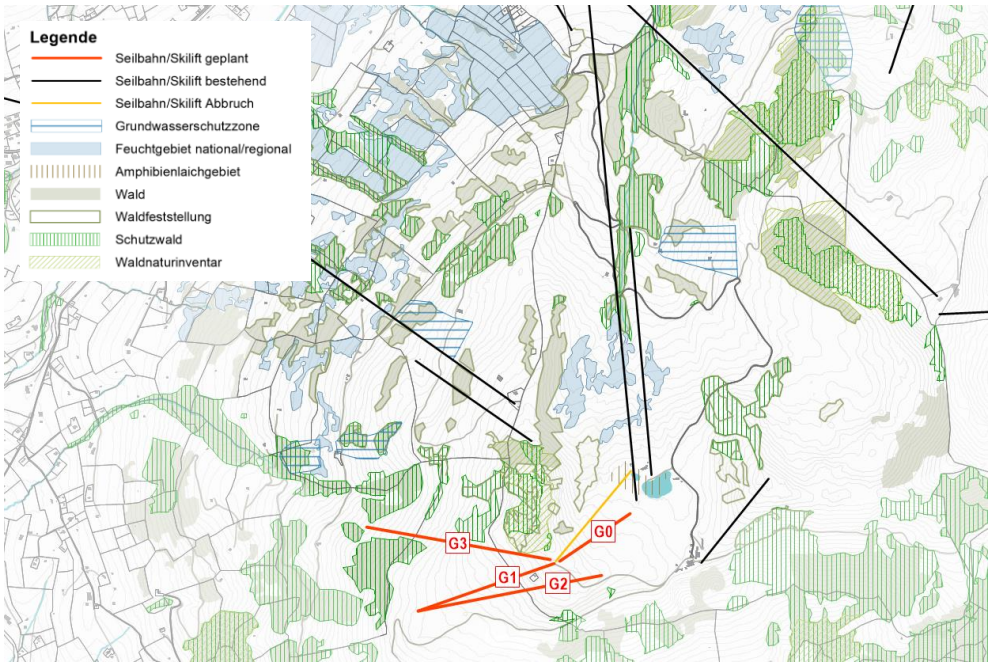


Abb. 17 Varianten Gfellbahn

Für die neue Beschäftigungsanlage im Gfell wurden grundsätzlich vier Varianten in Betracht gezogen:

- Die Variante G0 verläuft vom Hornberg in die Hornfluh und stellt die Grundanbindung des Gfells (via Hornfluh-Hornberg) dar. Diese ist nicht erforderlich sofern die Hornfluh direkt via Horneggli- oder Hornbergbahn (s. oben) neu erschlossen wird.
- Die Variante G1 verläuft vom Gfell in die Hornfluh und ist an die heutige Skipiste Gfell direkt angebunden. Die Variante G0 oder S2 ist Voraussetzung (Grundanbindung) für diese Variante.
- Die Variante G2 verläuft vom Gfell zur Krete östlich der Hornfluh (zwischen Hornfluh und Läger). Die Variante S4 ist Voraussetzung (Grundanbindung) für diese Variante.
- Die Variante G3 verläuft von der Mütschertsweid (Längiweid) in die Hornfluh. Die Variante G0 oder S2 ist Voraussetzung (Grundanbindung) für diese Variante.

Die vier Varianten (G0-G3) wurden in der nachfolgenden Tabelle hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf Raum und Umwelt beurteilt und abgewogen.

	Variante G0	Variante G1	Variante G2	Variante G3
Verlauf	vom Hornberg zur Hornfluh	vom Gfell zur Hornfluh	vom Gfell zur Krete östlich der Hornfluh	Von der Mütschertsweid zur Hornfluh
Gelände	geeignetes Gelände	geeignetes Gelände	geeignetes Gelände	geeignetes Gelände
Landschaft	Kein Landschaftsschutz betroffen; teilweise exponierte Abschnitte	Kein Landschaftsschutz betroffen; teilweise exponierte Abschnitte	Kein Landschaftsschutz betroffen; teilweise exponierte Abschnitte	Kein Landschaftsschutz betroffen; teilweise exponierte Abschnitte
Wald	nicht betroffen	nicht betroffen	nicht betroffen	Stellenweise tangiert (Rodung erforderlich)
Flora / Fauna	Nicht betroffen	relativ nahe bei Wildruhezone	sehr nahe bei Wildruhezone	Wildeinstandsgebiet im naheliegenden Wald
Flachmoore	Nicht betroffen	Nicht betroffen	Nicht betroffen	Nicht betroffen
Grundwasserschutzzone	Nicht betroffen	Nicht betroffen	Nicht betroffen	Nicht betroffen
Anbindung Nutzungen (Winter)	Anbindung Skipiste Gfell via Hornfluh-Hornberg	Anbindung Skipiste Gfell geeignet	Anbindung Skipiste Gfell nicht geeignet (nicht überwindbare Steigung)	Anbindung Skipiste Gfell nicht geeignet (neue Piste erforderlich)
Fazit	Grundanbindung: nur erforderlich falls mit Horneggli- oder Hornbergbahn nicht abgedeckt	**1. Rang:** Aufgrund der Anbindung Nutzungen (bestehende Skipiste) am geeignetsten	**2. Rang:** Aufgrund von Naturschutz (Fauna) und Anbindung Nutzungen eher ungeeignet	**3. Rang:** Aufgrund von Naturschutz (Wald) und Anbindung Nutzungen eher ungeeignet

Als Fazit der Variantenabwägung Gfellbahn lässt sich festhalten: **Die Variante G1 ist grundsätzlich die geeignetste Variante**, wobei die Varianten G2 oder G3 aufgrund der Auswirkungen auf die Natur (Wald bzw. Fauna) sowie der Anbindung im Winter (Skipisten) als eher ungeeignet eingestuft werden. Die Variante G0 ist als Grundanbindung für die Variante G1 nicht erforderlich, sofern die Variante S2 der Hornbergbahn umgesetzt wird.

Neben der Linienführung gibt es auch beim Bahntyp verschiedene Varianten. Nachfolgend wird die geeignetste Variante eruiert:

Möglicher Bahntyp	Betrieb und Nutzung	Auswirkungen auf Natur und Landschaft	Allfällige Massnahmen zur Minimierung der Auswirkungen
6er-Sesselbahn	(+) Kapazität: heute 1'400 P/h, neu 2'200 P/h (+) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: attraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/ Skifahrer	(+) kaum neue Auswirkungen gegenüber heute	(+) Stützenstandorte bewusst wählen = dem Gelände angepasste Linienführung
Kombibahn (6er-Sessel und 10er Gondel)	(-) Grössere Stationsgebäude sowie Garagierung der Fahrzeuge (-) entspricht nicht dem Zweck der Anlage (reine Betätigungsanlage, kein Zubringer) (-) wenig Nutzen durch Betrieb mit Gondeln		(+) Stützenstandorte bewusst wählen = dem Gelände angepasste Linienführung
10er-Gondelbahn	(-) Beschäftigungsanlage grundsätzlich nicht als Gondelbahn realisierbar		+ Stützenstandorte bewusst wählen = dem Gelände angepasste Linienführung
Pendelbahn (Grosse Gondelbahn)	(-) Kapazität nur mit Grosspendelbahn erreichbar (-) Kann Stosskapazität nicht aufnehmen, lange Wartezeiten (-) Wird nur als Zubringer in Gebiete verwendet und nicht als Beschäftigungslage (-) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: unattraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/ Skifahrer (infolge langer Wartezeiten) (+) Transport Sportgeräte (z.B. Schlitten) (+) Transport Waren	(-) Landschaftsbild: stärker betroffen aufgrund hoher Seilführung (-) Sehr grossen Masten (-) Grosse Kabinen werden in der Landschaft stärker wahrgenommen (+) Flora & Fauna: geringe Beeinträchtigung (keine Barriere)	
Standseilbahn	(-) nicht realisierbar aufgrund Bodennutzung (Eigentum Dritter, Bewirtschaftung) (-) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: unattraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/ Skifahrer (+) Transport Sportgeräte (z.B. Schlitten) (+) Transport Waren	(+) Landschaftsbild: weniger stark betroffen aufgrund Seilführung auf Bodenhöhe (-) Flora & Fauna: grosse Beeinträchtigung (Barriere und Betriebslärm) (-) Lärmschutz	
Schlepplift	(-) nicht realisierbar aufgrund zu tiefer Kapazität und Bodennutzung (Eigentum Dritter, Bewirtschaftung) (-) erhebliche Kapazitätsverringerung (-) massive Erhöhung der Fahrzeit (-) Gästeanspruch, spez. Nutzergruppe: weniger attraktives Fahrerlebnis für erfahrenere Pistennutzer/Skifahrer	(+) Landschaftsbild ist weniger stark betroffen aufgrund Seilführung auf Bodenhöhe (-) Flora & Fauna: mässige Beeinträchtigung (Barriere und Betriebslärm im Winter)	

Fazit: Für eine neue Beschäftigungsanlage fallen die Typen Gondel- und Pendelbahn weg, weil sie stattdessen als Zubringer prädestiniert sind. Gegenüber einer Standseilbahn und eines Schlepplifts wird bei einem Sessellift der Boden nur im Bereich der Stützen beeinträchtigt und die Flora und Fauna weniger gestört. 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.

Priorisierung Bahnen gemäss Zielsetzungen BDG

Für die Bestimmungen einer gesamthaften Bestvariante sind die folgenden übergeordnete Zielsetzungen der BDG betreffend Bahnen und Nutzungen ausschlaggebend:

- Der Hornberg-Kessel soll künftig mit möglichst wenig Bahnen erschlossen bleiben, wobei zentrale Ausgangspunkte optimaler angebunden werden sollen.
- Alle Bahnanlagen sollen phasengerecht erneuert und erweitert bzw. zurückgebaut werden.
- Bestehende Infrastrukturen sollen nach Möglichkeiten erhalten bleiben und gegebenenfalls besser angebunden und genutzt werden.
- Der Hornberg-Kessel soll im Winter für die Skischule über ein neues Skischulübungsgelände (schneesicherstes Gebiet) und im Sommer für verschiedene Nutzergruppen wie Wanderer und Mountainbiker optimal erreichbar sein, wobei die Gastronomie («Uf de Chessle») optimal angebunden bleiben soll.
- Das Gfell bzw. deren Skipiste soll über eine neue Beschäftigungsanlage im Winter besser erschlossen bzw. nutzbar werden.

Bestimmung Bestvariante

Die bestmöglichen Variante der Horneggli- und Hornbergbahn müssen nicht nur die touristischen Anlagen und Ausgangspunkte optimal erschliessen, sondern auch Synergien untereinander nutzen können. Zudem müssen Überschneidungen mit weiteren touristischen Anlagen sowie Schon- und Schutzgebieten möglichst vermieden werden. Die Kombination der Varianten S2 mit F1-H3 erfüllt diese Voraussetzungen am besten: Sie ermöglicht insgesamt eine Reduktion der gesamthaften Anzahl and Transportanlagen (Skilifte Hornfluh, Horneggli und Lätzgüetli hinfällig), bei einer gleichzeitigen Verbesserung der Anbindung aller Nutzungen im Sommer (künftige MTB-Trails) und Winter (Skipisten) wie auch der bestehenden Gastronomie. Die fehlende direkte Anbindung der Gastronomie der Variante S2 wird kompensiert indem bei der Hornegglibahn eine Variante gewählt wird, welche diese Anbindung garantiert bzw. optimiert (H3).

Für den Ersatz der *Hornegglibahn* stellt F1-H3 (Schönried-Horneggli-Hornberg) die bestmögliche Variante dar: Mit ihrer Verlängerung zum Speichersee bzw. ihrer Anbindung «Uf de Chessle» schafft die Erweiterung H3 eine verbesserte Erschliessung des gesamten Hornberg-Kessels, im Winter wie auch im Sommer. Auf der Sektion Schönried-Horneggli (F1) können Eingriffe in die Natur (Flachmoore, Schutzwald, Grundwasserschutz) durch den weitgehenden Erhalt der Linienführung der bestehenden Bahn minimiert werden. Auf der neuen Sektion Horneggli-Hornberg sind keine bedeutenden Eingriffe in die Natur erforderlich. Die Variante H1 wurde aufgrund der schwierigen Lage entlang der Hornfluh-Krete und der Durchquerung von Schutzwald als schwer umsetzbar erachtet und daher gestrichen. Die Variante H2 bildet einen Mittelweg zwischen den Varianten H1 und H3, bietet jedoch keine markanten Vorteile gegenüber H3.

Für die *Hornbergbahn* stellt S2 (Saanenwald-Hornfluh) die bestmögliche Variante dar: Da die Bergstation auf der Hornfluh zu liegen kommt, sind die Pisten sowohl der Nordostflanke (Hornberg/Läger/Lochstafel) als auch der Südwestflanke (Gfell) optimal erschlossen. Der Skilift Hornfluh erübrigt sich nur mit dieser Variante, womit eine Transportanlage zusätzlich eingespart werden kann – nebst den Skiliften Horneggli und Lätzgüetli, welche auch mit den anderen Varianten hinfällig werden. In der Variante S2 ist ausserdem eine gemeinsame bzw. kombinierbare Bergstation mit der neuen Seilbahn Gfell möglich. Die Eingriffe der Variante S2 auf die Natur sind – abgesehen von der Durchquerung von einem Flachmoor – relativ gering. Die Auswirkungen auf das Flachmoor können jedoch mit gut gewählten Stützenstandorte miniert werden. Ausserdem können per Rückbau der alten Seilbahnanlagen bzw. der alten Stützenstandorte (heute bereits in einem Flachmoor) weitere Aufwertungen von Flachmooren vorgenommen werden. Die Variante S1 würde einzig das Hüenerspil besser erschliessen, die touristischen Anlagen im Hornbergkessel wären jedoch tendenziell schlechter erreichbar (relativ steile Abfahrt) und die Einstandsgebiete der namensgebenden Birkhühner wären gefährdet. Zudem wäre die bauliche Realisierung durch Querungen von Schutzwald und einer Grundwasserschutzzone erschwert. Bei der Variante S3 handelt es sich um einen Ersatz der bestehenden Seilbahn (S3a) mit einer geringfügigen Verlängerung (S3b). Von den Auswirkungen auf die Natur ist sie vergleichbar mit der Variante S2. In Bezug auf Synergiennutzung mit anderen Seilbahnen und eine effizientere Nutzung des bestehenden Skipistennetzes bietet sie jedoch keinen markanten Mehrwert.

Für die *Gfellbahn* stellt die Variante G1 die bestmögliche Variante dar: die Anbindung an die bestehende Skipiste kann bestmöglich erhalten und die Auswirkungen auf die Natur (Wald und Fauna) minimal gehalten werden. Die Variante G1 ist ausserdem mit der Bestvariante (S2) der neuen Hornbergbahn ideal kombinierbar (s. oben), womit die Grundanbindung für das Gfell gewährleistet werden kann, ohne eine zusätzliche Variante G0 zu erfordern.

Aufgrund der komplexen Wechselwirkungen zwischen den Bahnen, Skipisten, Wanderwegen, MTB-Trails, Restaurants etc. können die verschiedenen Varianten nicht beliebig kombiniert werden. Technische, betriebliche und touristische Anforderungen führen zu Abhängigkeiten über die einzelnen Subvarianten hinaus.

4.1.6 Speichersee Hornberg

Speicherseeerweiterung Hornberg

Der bestehende Hornbergsee liegt im Hornbergkessel, direkt neben der heutigen Hornberg-Bergstation, und prägt dessen Landschaftsbild. Er dient bereits heute als Wasserspeicher für die Beschneiungsanlagen im Winter. Die BDG plant eine massvolle Erweiterung dieses Speichersees mit dem vorrangigen Ziel, die Schneesicherheit des bestehenden Pistensystems längerfristig trotz Klimawandel gewährleisten zu können. Nebst den bereits bewilligten beschneiten Pisten sollen keine zusätzlichen Pisten neu beschneit werden. Die bestehenden Beschneiungspisten und -anlagen sollen künftig zuverlässiger betrieben werden. Um die Verfügbarkeit der erforderlichen Wassermenge in den kommenden Jahren für die Beschneiung jederzeit sicherzustellen, ist eine Vergrösserung des heutigen Sees notwendig. Die vorgesehene Speicherseeerweiterung soll in erster Linie die Beschneiungskapazität bzw. -sicherheit im Winter beträchtlich steigern.

Landschaftsbild und Umwelt

Die Seeerweiterung soll umweltverträglich ausgestaltet und sorgfältig ins Landschaftsbild eingeordnet werden, damit das touristische Potential wie auch die Natur und die Ökologie insgesamt aufgewertet werden.

Bauprojekt und Überbauungsordnung

Das Bauprojekt Speichersee ist derzeit in Erarbeitung. Sobald dieses vorliegt, wird die Überbauungsordnung – Teil Speichersee – angepasst. Dabei werden die bestehenden Wanderwege, die Hornbergstrasse, die geplanten Biketrails (inkl. Kidstrails) wie auch die Skipisten und das vorgesehene Skiübungsgelände im Hornbergkessel auf das Bauprojekt abgestimmt.

4.1.7 Verbindung Saanerslochgrat-Seyberg

Neue Skipisten-verbindung mit Tunnel

Die beiden Skigebiete Saanerslochgrat-Chaltebrunne und Hornberg-Hüenerspil sind heute nur beschränkt über die Lochstaffel (Skipiste Nr. 24) und den Saanenwald (Skipiste Nr. 25) miteinander verbunden Um diese Verbindung im Winter zu stärken, ist eine neue Skipiste angedacht, welche die Saanerslochbahn direkt mit dem Seyberg und dem Snowpark verbindet. Die neue Skipiste würde hinter der Bergstation Saanerslochgrat (Skipiste Nr. 22) beginnen und über den westlich-gelegenen Seyberg in die Skipiste Nr. 27 münden, welche am Snowpark vorbei in die Lochstaffel führt. Damit die Krete des Saanerslochgrats nicht zerschnitten wird, ist voraussichtlich ein Tunnel erforderlich, welcher die Saanersloch- mit der Seyberg-Geländekammer verbindet. Erste Abklärungen mit dem Kanton bezüglich der Machbarkeit und der Umweltverträglichkeit haben positive Signale gezeigt: eine Verbindung scheint grundsätzlich realisierbar, unter Berücksichtigung des Wildtierschutzes, der Walderhaltung und des Landschaftsschutzes. Ein konkreteres Vorprojekt ist noch auszuarbeiten.

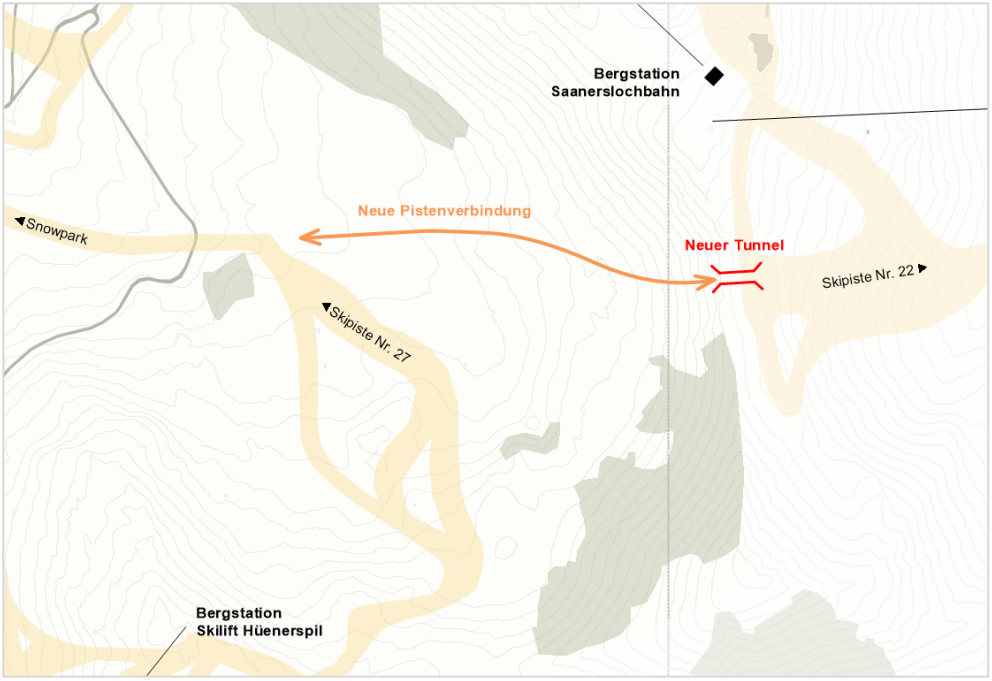


Abb. 18 Geplante Skipistenverbindung mit Tunnel beim Saanerslochgrat

Abgesehen von dieser neuen Pistenverbindung und kleineren Pistenoptimierungen im Rahmen der neuen Bahnanlagen sind durch die BDG grundsätzlich keine neuen Skipisten im Gebiet Horneggli-Hornberg vorgesehen.

4.2 Projektvorhaben der BDG und der Gemeinde Saanen

Die Erschliessung der Talstationen in Saanenmöser wie auch in Schönried kann die BDG nur gemeinsam mit der Gemeinde Saanen planen und abstimmen.

4.2.1 Erschliessung Saanenmöser

Entwicklungsrichtplan Saanenmöser (Aellenmatte)

Saanenmöser ist heute das Einstiegsportal sowohl zum Hornberg wie auch zum Saanerslochgrat. Die grundsätzliche Erschliessung der Saanerslochbahn wurde im kommunalen Entwicklungsrichtplan Saanenmöser (Aellenmatte) aufgezeigt. Dieser läuft unter der Federführung der Gemeinde Saanen und ist nicht Bestandteil des Masterplans.

Parkhaus und oberirdische Parkfelder

Im Rahmen der geplanten Überbauung Aellenmatte (Resort «Swiss Alpin Village Saanenland», Hotel «Möserhof») müssen die 500 rechtlich-zugesicherte Parkfelder der BDG erhalten bleiben: Gemäss Entwicklungsrichtplan Aellenmatte sollen die heutigen oberirdischen Parkfelder im Rahmen der Überbauung Aellenmatte durch die Errichtung eines unterirdischen Parkhauses ersetzt werden. Diese Parkfelder reichen jedoch nicht, um den Mindestbedarf der BDG zur Erschliessung der Saanerslochbahn zudecken. Damit die Ankunft und der Umstieg auf die Seilbahn in angemessener Arte und Weise garantiert werden kann, muss die Parkplatzsituation kurz- bis mittelfristig verbessert werden.

Zusätzliches Parkierungsangebot Lätzgüetli

Bestimmte Parkierungsflächen im Gebiet des Lätzgüetli werden heute bereits von der BDG zugemietet und als Übergangslösung zu Spitzenzeiten im Winter genutzt. Diese sollen als offizielles, saisonales Parkierungsangebot bewilligt werden, damit die Talstation der Saanerslochbahn künftig im Winter genügend rechtlich-gesicherte Parkfelder in Reichweite aufweist.

Standortwahl

Der Standort der bisherigen Übergangslösung soll beibehalten werden. Er eignet sich aufgrund der Nähe zur Wintersportinfrastruktur (Langlaufloipen, Skilernpark). Dadurch wird der Suchverkehr reduziert und kurze Wege für die Gäste werden ermöglicht. Ausserdem kann dadurch die Engstelle bei der Bahnunterführung entlastet werden. Im Weiteren befindet sich der Standort bereits im Intensiverholungsgebiet und unterstreicht damit das öffentliche Interesse an dieser Lösung.

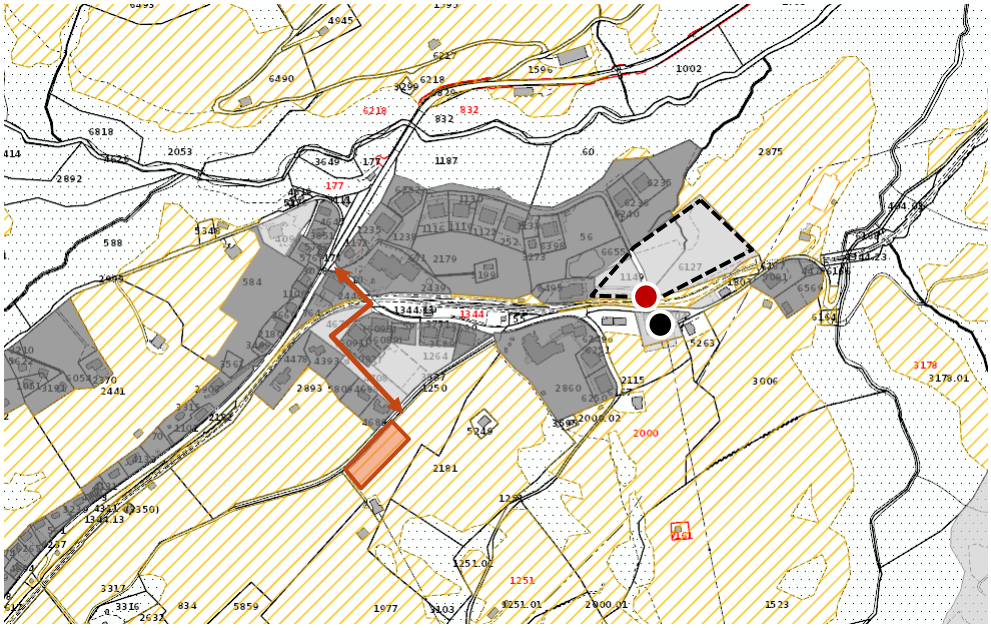


Abb. 19 Standortwahl (gelbe Schraffur: Kulturland; Punkt schwarz: Talstation Saanerslochbahn; schwarz gestrichelt: Überbauung Aellenmatte; Punkt rot: Engstelle Bahnunterführung; rot: geplanter saisonaler Überlaufparkplatz und Erschliessung) (Quelle: auf Grundlage von map.apps.be.ch)

Absicht

Erste Untersuchungen haben ergeben, dass ca. 130 Parkfelder in einem Perimeter von ca. 5'700 m2 angeordnet werden können (s. Abb. 18). Dazu muss der bestehende Skilernpark etwas verschoben werden. Erschlossen wird der Überlaufparklatz mittels Bachquerung nordwestlich über die Parzellen Nr. 4673 und 4708, welche sich in der Zone für öffentliche Nutzungen (ZöN) befinden. Der Promenadenweg wird lediglich gequert, ansonsten verkehrt der motorisierte Individualverkehr (MIV) auf den Fahrgassen des winterlichen Überlaufparklatzes auf dem Kulturland. Der Wanderweg und der Zugang zu den Langlaufloipen für den Fussverkehr werden daher bezüglich Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt und die Querungsstelle ist übersichtlich.

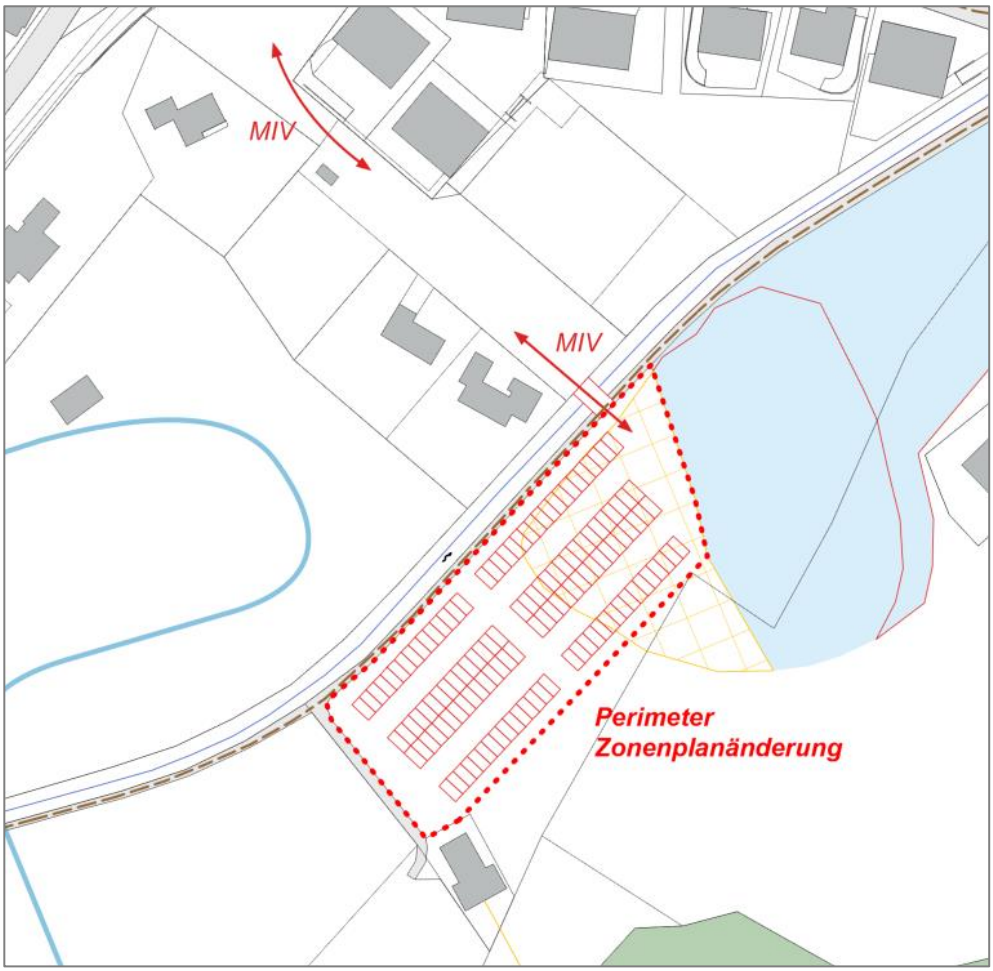


Abb. 20 **Nutzungsschema Zonenplanänderung Saanenmöser** (rot: Anlage projektiert; gelb: aufgehoben; braun gestrichelt: Wanderweg; Fläche hellblau: Skischulübungsgelände; Linie blau: Langlaufloipe) (Quelle: auf Grundlage der AV-Daten)

Weiteres Vorgehen

Die Gemeinde Saanen prüfte die Neuerschliessung im Rahmen des Entwicklungsrichtplans weitergehend.
Das Parkierungsangebot im Lätzgüetli für den Winter wird im Zonenplan und Baureglement als überlagerte Zone für öffentliche Nutzungen (ZöN) gesichert, welche während der Nutzungsperiode vom 1. Dezember bis 31. März Anwendung findet. Ausserhalb der Nutzungsperiode handelt es sich nach wie vor um eine Landwirtschaftszone LWZ gemäss Art. 22 Baureglement (BauR). Voraussetzung für diese Lösung ist, dass die landwirtschaftliche Nutzung während der Vegetationszeit nicht eingeschränkt wird. Der Perimeter der Überbauungsordnung wird angepasst, damit der Überkaufparkplatz ausschliesslich in der baurechtlichen Grundordnung verankert wird (gemäss kantonaler Arbeitshilfe "Touristische Nutzungen in der Nutzungsplanung").

4.2.2 Erschliessung Schönried

Talstation und Parkhaus für neue Bergbahn

Um die heute ungenügenden Parkierungsmöglichkeiten bei der Talstation Schönried zu verbessern ist eine neue Parkierung im Rahmen der Bergbahnerneuerung angedacht. Die Gemeinde Saanen hat die mögliche Parkierungserweiterung bei der Talstation in ihren Finanzplan aufgenommen. Für die Bewilligung der neuen Horneggli-Seilbahn muss der Nachweis eines ausreichenden Parkierungsangebotes erbracht werden.

Dieser ist nach heutigem Stand ungenügend. Um das Einstiegsportal Schönried optimal zu gestalten, müssen daher zusätzliche Parkierungsmöglichkeiten geplant und umgesetzt werden. Mit dem geplanten Parkhaus (ca. 500 Parkfelder; ± 10% aufgrund Detailierungsgrad Vorstudie), den verbleibenden Parkplätzen auf der Waldmatten und den vorerst verfügbaren Parkplätzen am Bahnhof kann zukünftig der geforderte Parkplatznachweis (d.h. rund 1/3 der Beförderungskapazität = ca. 750 PP) wieder erbracht werden. Um weiter eine komfortable Ankunftssituation zu bieten, soll der Stationskomplex (Talstation und unterirdisches Parking) so ausgestaltet werden, dass auch Nebennutzungen Platz haben.

Variantenstudie

Die Zone für öffentliche Nutzungen (ZöN) der heutigen Talstation ist zu klein, um die angedachte Talstation inkl. Parkierung und Nebennutzungen unterzubringen. Folgende Varianten wurden geprüft und hinsichtlich der Auswirkungen auf Raum und Umwelt untersucht:

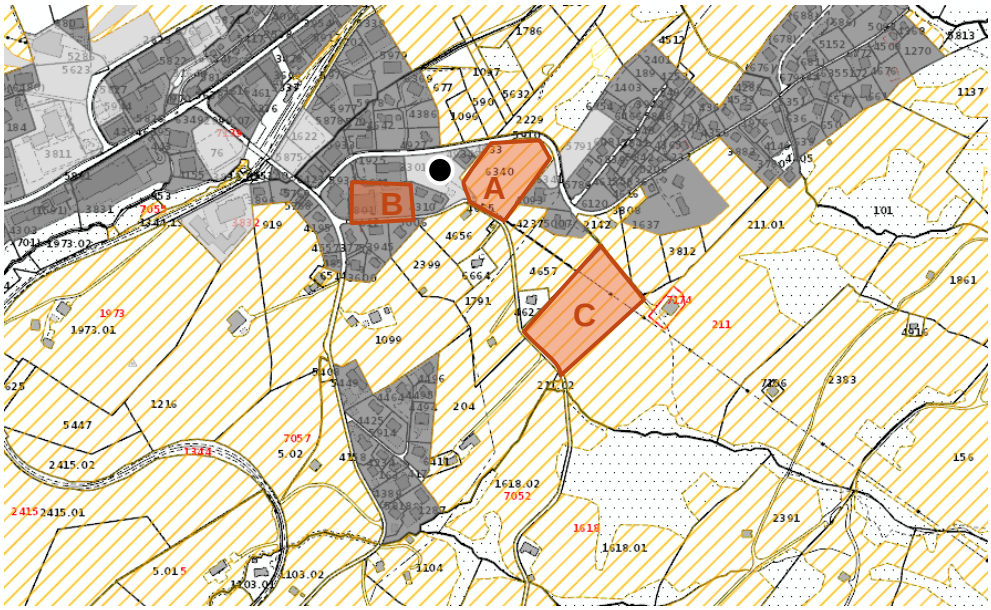


Abb. 21 Variantenstudie (gelbe Schraffur: Kulturland; Punkt schwarz: heutige Talstation Seilbahn Schönried; rot: Varianten Talstation inkl. Parkierung und Nebennutzungen) (Quelle: auf Grundlage von map.apps.be.ch)

Variante	Zone	Vorteile	Nachteile
A	Zone für öffentliche Nutzungen (30%), UeO (Kulturland) (70%)	+ Geringer Einpassungsaufwand da lediglich Erweiterung des bisherigen Standorts (bestehende ZöN, Infrastruktur, Akzeptanz) + zentrale Lage, Nähe zu ÖV + Seilbahnkorridor nahe an heutiger Linienführung (geringe Auswirkungen auf Wald und Flachmoore)	- Beanspruchung Kulturland (ca. 6'600 m2), jedoch umgeben von bereits überbauter Bauzone (Baulücke)
B	Wohn- und Gewerbezone (100%)	+ keine Beanspruchung Kulturland, bereits 100% Bauzone + zentrale Lage, Nähe zu ÖV	- Seilbahnkorridor mit grosser Abweichung von heutiger Linienführung (Auswirkungen auf Wald und Flachmoore) sowie Querung von Gebäuden - Verdrängung einer bestehenden Holzbau-Firma - Zugänglichkeit für Skipiste verunmöglicht (da umgeben von bebautem Siedlungsgebiet)

C	UeO (Kulturland) (100%)	+ Seilbahnkorridor nahe an heutiger Linienführung (geringe Auswirkungen auf Wald und Flachmoore)	- Beanspruchung Kulturland (ca. 9'600 m2) mit Einschränkungen betreffend zusammenhängende Bewirtschaftung - Lage peripher, grosse Distanz zu ÖV - bedingt Ausbau Strasseninfrastruktur - grösserer Einwohnenden-Kreis durch Verkehrsaufkommen beeinträchtigt - Verlust Skischulübungsgelände und Verkürzung Skipiste - Im Einzugsgebiet vom Flachmoor von regionaler Bedeutung

Interessenabwägung

In einem nächsten Schritt werden die wichtigsten öffentlichen Interessen ermittelt und deren Wahrung in Bezug auf die Auswirkungen auf Raum und Umwelt bewertet. Zuletzt werden die Interessen abgewogen.

Kriterium	**Variante A**	**Variante B**	**Variante C**
Beitrag zur Innenentwicklung			
Anpassungsbedarf Strasseninfrastruktur der Gemeinde			
Erschliessungsgüte ÖV, Förderung nachhaltiger Mobilität			
Anbindung Skipisten und Skischulübungsgelände			
Schonung Nachbarschaft durch kurze Zufahrtswege			
Schonung Kulturland			
Verdrängung bestehender Nutzender			
Schonung Wald (Seilbahnkorridor)			
Schonung Flachmoore von nationaler Bedeutung (Seilbahnkorridor)			
Eingliederung ins Landschaftsbild			

Legende:
Grün = zutreffend
Gelb = bedingt zutreffend
Rot = nicht zutreffend

Die Variante A ist aus raumplanerischer Sicht zu bevorzugen, da sie die vorgängig betrachteten, öffentlichen Interessen unter dem Strich am besten wahrt. Sie ermöglicht, nahe an der bestehenden Linienführung der Seilbahn zu bleiben, was die Auswirkungen auf den Wald und die Flachmoore von nationaler Bedeutung entlang der Strecke stark reduziert. Gleichzeitig trägt die Nähe zu ÖV-Haltestellen dazu bei, dass eine nachhaltige Mobilität gefördert werden kann. Dieses Interesse ist von hoher Relevanz, da die Ortsansässigen die grössten Leidtragenden einer Überbelastung des Strassennetzes sind.

Vorhaben

Die bevorzugte Variante A ist in der Abbildung 21 dargestellt. Sie beinhaltet einen Wendeplatz als Welcome-Area, den bestehenden Parkplatz (Parzelle Nr. 5791), ein Parkhausneubau, die Bahnstation mit der technisch und betrieblich notwendigen Infrastruktur wie Räumlichkeiten, Lager und Büros für den Bahnbetrieb bzw. den Sommer- und Wintertourismus, Gästenutzungen wie Garderoben für Langläufer und Skifahrer, einen Schalter für die Skischule, ein Skidepot und Unterkünfte (Studios) für Betriebsangestellte.

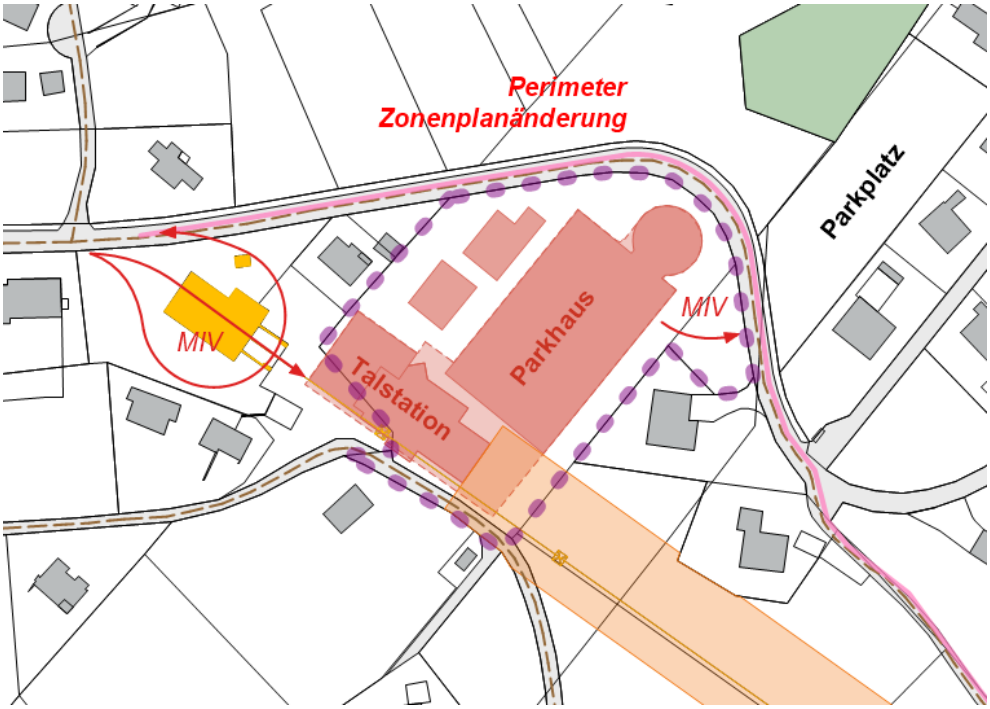


Abb. 22 Beispielhaftes Nutzungsschema Zonenplanänderung Schönried (rot: Bauten und Anlagen projektiert; orange: Seilbahnkorridor projektiert; gelb: aufgehoben; braun gestrichelt: Wanderweg; rosa: MTB-Rückführungsstrecke) (Quelle: auf Grundlage der AV-Daten); Hinweis: Das Nutzungsschema wurde inzwischen durch einen Studienauftrag konkretisiert.

Weiteres Vorgehen

Die Gemeinde Saanen prüft zusammen mit der BDG und den betroffenen Grundeigentümern, die Möglichkeit des Landerwerbs für die Errichtung der künftigen Talstation mit integriertem Parkhaus auf den Parzellen Nr. 3301, 6340 und 6341. Die zusätzlich zu beanspruchenden Flächen werden im Zonenplan und Baureglement gemäss der heutigen Talstation als Zone für öffentliche Nutzung (ZöN) nachgetragen. Der Perimeter der Überbauungsordnung wird angepasst, damit die gesamte Talstation inklusive Nebennutzungen ausschliesslich in der baurechtlichen Grundordnung verankert wird (gemäss kantonaler Arbeitshilfe "Touristische Nutzungen in der Nutzungsplanung"). Die Talstation mit betrieblich und technisch notwendigen Anlagen wird zusammen mit den Gästenutzungen im Plangenehmigungsverfahren der Seilbahn bewilligt, da sie sich im selben Gebäude befinden. Demgegenüber werden das Parkhaus und die Unterkünfte (Studios) für Betriebsangestellte mittels einem gewöhnlichen Baugesuch bewilligt.

4.3 Projektvorhaben des GST

Neuerstellung Mountainbike-Trails

Mountainbike Angebot Horneggli, Hornberg, Seyberg

Gstaad Saanenland Tourismus (GST) beabsichtigt in der Tourismusregion Gstaad das spezifische Angebot für Mountainbikes (MTB) zu erweitern. Hierzu sollen am Horneggli, Hornberg und Seyberg verschiedene MTB-Trails inkl. Begleitanlagen erstellt werden. Ein erstes Konzept wurde bereits im Frühling 2014 den Behörden vorgestellt und liegt als Planvorlage von der "Flying Metal Crew" vom 31.01.20 vor. Diese Linienführungen wurden nun auf ihre Realisierbarkeit und Zielgruppengerechtigkeit hin geprüft und weiterentwickelt.

MTB-Trails und KIDS Bikepark

Die geplanten MTB-Trails sollen als sogenannte Singletrails und Flowtrails möglichst naturnah sowohl für Anfänger wie auch für Fortgeschrittene attraktiv ausgestaltet werden. Flowtrails verfügen in der Regel über ein Durchschnittsgefälle von 8 – 10 %. Die Fahrbahnbreite variiert je nach lokaler Topografie üblicherweise zwischen 1.0 m und 1.5 m und wird je nach lokaler Hangneigung, zwischen 30 cm und 70 cm in den Boden hinein gebaut. Eine gezielte Variation der Fahrbahnbreite unterstützt zusätzlich die Fahrtemporegulation. Singletrails unterscheiden sich gegenüber Flowtrails insbesondere durch eine schmalere Fahrbahnbreite, die sich zwischen 0.5 und 1 m bewegt, zum Teil loserem Untergrund innerhalb der Fahrbahn (Steine und Wurzeln) und höheren Durchschnittsgefällen. Die Kurvenradien können zudem enger ausfallen.

Der Fokus der MTB-Trails wird vor allem auf Familien- und Einsteigerfreundlichkeit gesetzt (mehrheitlich blauer bzw. einfacher Schwierigkeitsgrad, zum Teil auch roter bzw. mittlerer Schwierigkeitsgrad). Alle MTB-Trails werden ins Tal nach Schönried oder nach Saanenmöser zurückgeführt. Durch die neue Horneggli-Seilbahnerweiterung werden der Hornberg- und Seyberg-Trail wie auch die Kidstrails leicht erreichbar sein.

Zusätzlich werden «MTB-Kidstrails» für Kinder und Einsteiger im Hornberg-Kessel in die Planung mitaufgenommen. Eine zusätzliche Förderband-Anlage ermöglicht die Rückführung zum Trail-Anfang.

Variantenwahl

Im Rahmen der Erarbeitung des Masterplans wurde eine Vielzahl an möglichen MTB-Trails untersucht. Um die Erstellungsreife zeitlich rasch zu erreichen, wurde für die Festsetzung in der nachfolgend anzupassenden Überbauungsordnung (UeO) eine Auswahl an MTB-Trails mit 1. Priorität getroffen (s. Abb. 22). Die Auswahlkriterien sind vielseitig und umfassen folgende Aspekte:

- Höchstmögliche Schonung der Natur- und Landschaft (Wald, Flachmoore, Amphibienlaichgebiete, Wildruhezonen und Gewässerräume)
- Anbindung an Bahnen mit Sommerbetrieb
- Koexistenz auf Wanderwegen mit Fussverkehr wo sinnvoll und möglich (Wegbreite, Längsgefälle)
- Attraktivität des touristischen MTB-Trails-Angebots (Netz und Verbindungen, Schwierigkeitsgrad, etc.)
- Zustimmung der Grundeigentümer

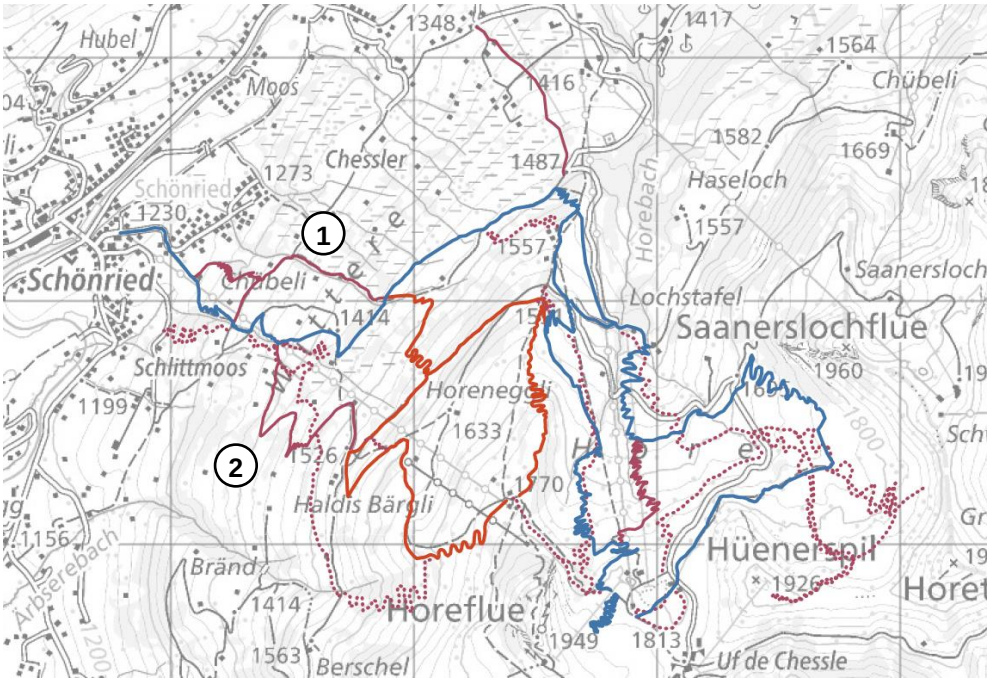


Abb. 23 MTB-Trails UeO (Schwierigkeitsstufen blau und rot), MTB-Trails Varianten zu klären (violett) und MTB-Trails Varianten verworfen (violett punktiert) (Quelle: auf Grundlage von map.geo.admin.ch)

Im Masterplan werden jedoch auch zurückgestellte und endgültig verworfene Varianten zu Informationszwecken dargestellt (s. Abb. 22):

- MTB-Trails Varianten zu klären → allenfalls spätere Festsetzung
- MTB-Trails Varianten verworfen → keine Weiterverfolgung

Beispielsweise wird die Linienführung entlang des Waldmattegräblis auf dem bestehenden Wanderweg (Nr. 1 in Abb. 22) in Richtung Talstation Schönried zurückgestellt, da der Grundeigentümer gegenüber dem Vorhaben nicht unterstützend eingestellt ist. Die südwestseitige Linienführung zwischen Haldis Bärgli und Chübeli (Nr. 2 in Abb. 22) wird hingegen aufgrund der mehrfachen Durchkreuzung von Waldflächen vorerst zurückgestellt.

Weiteres Vorgehen

Im betroffenen Gebiet besteht bereits eine UeO, welche die Nutzung des Gebiets im Winter regelt. Zusammen mit den neuen Seilbahnanlagen soll die UeO mit den MTB-Trails als Sommernutzung ergänzt werden. Mittels eines Baugesuches können die Biketrails anschliessend realisiert werden. Die vorliegenden Biketrails sind gemäss der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) nicht UVP-pflichtig.

5. Fazit

Der Masterplan zeigt die künftig angestrebte Entwicklung des touristischen Sommer- und Winterangebots im Gebiet Saanenmöser-Schönried im Einklang der relevanten Interessen für die nächsten ca. 10-15 Jahre auf. Die künftigen Projektvorhaben sollen dazu beitragen, eine nachhaltige und zukunftsfähige touristische Entwicklung im Intensiverholungsgebietes herbeizuführen. Bei den Seilbahnanlagen wird der anstehende Sanierungsbedarf als Chance genutzt, das Skigebiet gezielt aufzuwerten, um den stets wachsenden Ansprüchen der Gäste gerecht zu werden. Die Eingriffe in die Natur werden durch planerische und technische Möglichkeiten vermieden oder minimiert, beispielsweise durch die räumliche Konzentration von Seilbahnstationen und naturschonenden Standortwahl von Seilbahnstützen. Nicht vermeidbare Resteingriffe werden kompensiert. Die geplanten Biketrails diversifizieren das touristische Angebot im Sommer und stellen sicher, dass der auftretende Mountainbike-Verkehr kanalisiert und geregelt wird. Die Speichersee-Erweiterung ist eine betriebliche Notwendigkeit zur Sicherstellung der bestehenden Pistenbeschneiung. Bei den gut und divers erschlossenen Ortsteilen Schönried und Saanenmöser wird die Parkierungssituation weiter optimiert. Durch den geplanten Parkhausbau in Schönried kann die Wildparkierung reduziert und dadurch ein Flachmoor von regionaler Bedeutung entlastet werden.

Insgesamt sind die Projektvorhaben für das erfolgreiche Fortbestehen der Destination Gstaad unerlässlich und sollen dafür sorgen, dass die Marke "Gstaad" auch künftig seine Ausstrahlung weit über die Landesgrenzen hinweg bewahren kann. Die touristische Entwicklung hat dabei in Übereinstimmung mit der Destinationsstrategie ("Strategie Destination Gstaad 2021-2024") zu erfolgen, wobei grosser Wert auf Nachhaltigkeit, Authentizität und Naturverbundenheit gelegt wird. Zu den strategischen Grundsätzen der Destinationsstrategie gehören unter anderem die Bevorzugung einer qualitativen gegenüber einer quantitativen Einwicklung, die Erhöhung der Schneesicherheit und das Bedienen eines ausgewogenen Gästemixes. Zu den konkreten Handlungsstrategien zählen beispielsweise die Optimierung der Familieninfrastruktur und des Wanderwegnetzes, die Verbesserung des Mountainbike-Angebots und die Modernisierung der Bahninfrastruktur. Die vorliegenden Projektvorhaben im Gebiet Saanenmöser Schönried tragen somit massgeblich dazu bei, die Destinationsstrategie zu konkretisieren und zu verwirklichen.