



22. JAN. 2026

Direktion für Inneres und Justiz
Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Orts- und Regionalplanung

Nydegasse 11/13
3011 Bern
+41 31 633 73 20
info.agr@be.ch
www.be.ch/agr

Stephanie Sauter
+41 31 636 79 49
stephanieandrea.sauter@be.ch

Amt für Gemeinden und Raumordnung, Nydegasse 11/13, 3011 Bern

EINSCHREIBEN ®
Gemeindeverwaltung Saanen
Postfach -
Schönriedstrasse 8
3792 Saanen

G.-Nr.: 2025.DIJ.16114

21. Januar 2026

Einwohnergemeinde Saanen

Genehmigung Überbauungsordnung Nr. 27 «Parkhotel Gstaad» mit Änderung Zonenplan Nr. 4 Anhörung i. S. von Art. 61 Abs. 3 des Baugesetzes vom 09. Juni 1985 (BauG; BSG 721.0)

Sehr geehrte Damen und Herren

Im Rahmen der Vorbereitungsarbeiten zur Genehmigung der Überbauungsordnung (UeO) Nr. 27 «Parkhotel Gstaad» mit Änderung Zonenplan Nr. 4, stellten wir fest, dass die an der Gemeindeversammlung vom 19. September 2025 beschlossene Vorlage nicht in allen Punkten genehmigungsfähig ist.

Problematisch erweisen sich die folgenden Inhalte:

1. Art. 8 Abs. 4 UeV Bauten und Anlagen ausserhalb der Baubereiche

Eine Überdachung der Einstellhallenzufahrt stellt ein Gebäude nach Ziffer 1.2 der Verordnung über die Begriffe und Messweisen im Bauwesen vom 15. Mai 2011 (BMBV; BSG 721.3) dar und damit ein Gebäude mit Verkehrsfläche, keine Nebennutzfläche, und ist dementsprechend in der Dimension zu beschränken. Sie ist nicht nur in der Vertikalen, sondern auch in der Horizontalen, also in der Fläche, zu beschränken. Da die Formulierung der Bauten und Anlagen mit «z.B.» nicht abschliessend ist, könnten auch andere der Halle zugehörige Bauten entstehen, die ebenfalls nebst der Höhen- eine Flächenbeschränkung benötigen.

2. Verkehrssicherheit Knoten Parkstrasse / Wispilenstrasse und Hotelvorfahrt / Wispilenstrasse

Transitec als Fachstelle für die Verkehrssicherheit führt in ihrem Fachbericht vom 15. Januar 2026 aus, dass die effektiv vorhandenen Sichtweiten in einem vermassen Plan nachzuweisen seien. Der Nachweis mit Fotoaufnahmen ohne Vermassung sei ungenügend. Dabei sei auch zu berücksichtigen, dass eine SchweizMobil-Mountainbike-Route auf der Wispilenstrasse verlaufe und somit mit einem potenziell erhöhten Aufkommen an Velofahrenden zu rechnen sei. Gemäss der VSS-Norm 40 273 (Abschnitt C Annahmen und Anforderungen, Ziff. 10) sei auf Strassen mit Gemischtverkehr die Sicht von / auf Velofahrende mit einem Abstand von 0.5m vom Fahrbahnrand, statt den üblichen 1.5 m zu prüfen.

Grundsätzlich gelte bei Knoten mit Rechtsvortritt ohne Längsneigung und bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h die minimal erforderliche Sichtweite von 20 m (vgl. VSS-Norm 40 273). Bei «Knoten mit einer sehr guten Wahrnehmbarkeit», ohne Längsneigung und bei Zufahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h könne eine Knotensichtweite von $>_{15}$ m als zulässig bewertet werden. Im vorliegenden Fall sei fraglich, ob die Bedingungen für die minimal erforderliche Knotensichtweite von 15 m bzw. für die Standard-Knotensichtweite von 20 m erfüllt sind, und zwar aus folgenden Gründen: Der Knoten sei aufgrund des auf Höhe des Knotens aufgehenden Trottoirs zwar gut, nicht aber «sehr gut» im Sinne der erwähnten Norm erkennbar, zumal die Hecken die Wahrnehmbarkeit erschwerten und der Rechtsvortritt nicht markiert sei. Dementsprechend sei eine Knotensichtweite von 20 m, zu erfüllen. Das vorhandene Gefälle der Wispilenstrasse werde nicht dokumentiert, weshalb nicht überprüft werden könne, ob die Bedingungen der Längsneigung $<2\%$ in Anlehnung an die VSS-Norm 40 273, Ziff. 13.1, wonach eine horizontal verlaufende Strasse eine Längsneigung von $\pm 2\%$ aufweise, erfüllt werde. Je nach tatsächlicher Neigung wäre u.U. gar eine minimale Knotensichtweite von >20 m, zu erfüllen. Gemäss VSS 40 273 sei die massgebende Zufahrtsgeschwindigkeit der kleinere Wert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Projektierungsgeschwindigkeit. Falls die V85 (die von 85% der Fahrzeuge nicht überschrittene tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit) bekannt sei, könnten die entsprechenden Werte berücksichtigt werden. Im Erläuterungsbericht fehlten entsprechenden Angaben zu den effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten. Daher sei es zulässig, die signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km / h als Beurteilungsgrundlage, zu verwenden. Aufgrund des Gefälles sei es aber empfehlenswert (in der VSS-Norm zur Road Safety Inspection 641 723 werde ebenfalls empfohlen die gefahrenen Geschwindigkeiten zu erheben), die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten (V85) als Grundlage zu verwenden.

Die Gemeinde hat somit die vorhandenen Sichtweiten in einem vermassten Plan einzuzeichnen und darzulegen, dass die minimal erforderlichen Knotensichtweiten erfüllt sind / werden können. Falls die dargelegten Bedingungen und / oder die minimal erforderlichen Knotensichtweiten nicht erfüllt werden können, sind Massnahmen zur Entschärfung aufzuzeigen / zu ergreifen.

3. Fehlende Themen im RSA / Nachforderungen

Die Sicherheit des Fussverkehrs werde nicht thematisiert. Fussgängeranlagen seien aber gemäss der VSS-Norm 641 722 ein Teil des RSA. Vorliegend fehlten Analysen und Empfehlungen zur Führungsform und zur Breite der Fusswege.

Weiter seien die Sichtverhältnisse und die Befahrbarkeit der Ausfahrt der Einstellhalle nicht nachgewiesen und das als tief angegebene Verkehrsaufkommen auf der Wispilenstrasse sei nicht dokumentiert. Gemäss der VSS-Norm 641 722, Ziff. 18, seien die Verkehrsbelastungen zwingende Unterlagen eines RSA.

Die Gemeinde hat die bisher fehlenden Themen im RSA darzulegen und abzuhandeln.

4. Weiteres Vorgehen / Verfahren

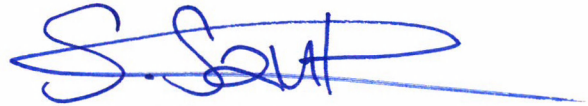
Die unter den vorangehenden Ziffern 1 bis 3 erwähnten Anpassungen machen ein erneutes Verfahren nach Art. 122 Abs. 7 der Bauverordnung vom 6. März 1985 (BauV; BSG 721.1) inkl. Bekanntmachung gemäss Art. 122 Abs. 8 BauV notwendig.

Im Sinne von Art. 61 Abs. 3 BauG erlauben wir uns daher, Sie zum geplanten Vorgehen anzuhören. Wir bitten um Ihre diesbezügliche **schriftliche und begründete Antwort innert 30 Tagen ab Erhalt dieses Schreibens.**

Mit der Bitte um Kenntnisnahme verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen

Amt für Gemeinden und Raumordnung
Abteilung Orts- und Regionalplanung



Stephanie Sauter
Rechtsanwältin

Kopie per E-Mail an:

- Regierungsstatthalteramt Obersimmental-Saenenland
- AGR: SAS und LUS

Beilagen:

- Fachbericht Transitec vom 15. Januar 2026

Transitec Beratende Ingenieure AG
Thunstrasse 9
3005 Bern

+41 (0) 31 381 69 12
bern@transitec.net

transitec.net

**AMT FÜR GEMEINDEN UND
RAUMORDNUNG**

Abteilung Orts- und Regionalplanung
Herr **Samuel LUSTENBERGER**
Nydegasse 11/13
3011 BERN

Per Mail: OundR.agr@be.ch
Kopie an: samuel.lustenberger@be.ch

I/Ref. 2025.DIJ.16114
U/Ref. 2509_251-let-lka-2-
Stellungnahme_Verkehr_Parkhotel-Gstaad.docx
ARE/LKA/lka

Bern, 15. Januar 2026

**Saanen; Überbauungsordnung Nr. 27 «Parkhotel Gstaad»
mit Änderung Zonenplan Nr. 4, Genehmigung: Beurteilung des RSA**

1. Eckdaten des Vorhabens

- Lauf-Nr. AGR: 2025.DIJ.16114
- Gemeinde: Saanen
- Gesuchsteller: Einwohnergemeinde Saanen
- Standort / Adresse: Wispilenstrasse 29, 3780 Gstaad
- Parzellen Nr.: 462, 595, 596
- Vorhaben: Umbau / Renovationen und z.T. Nutzungsänderungen
 - Überbauungsordnung Nr. 27
 - Zonenplan Nr. 4
 - RSA



2. Beurteilung

Für die uns zugestellten Unterlagen danken wir Ihnen bestens. Hier nachfolgend unsere Stellungnahme gemäss Fachberichtsformular vom 27.10.2025 zum Road Safety Audit (RSA). Weitere für eine UeO relevante Themen wie Notzufahrten, Anlieferung etc. wurden nicht überprüft.

Allgemein ist festzuhalten, dass ein RSI (road safety impact) das zweckmässige Sicherheitsinstrument wäre, um einen Ist-Zustand auf Verkehrssicherheit hin zu untersuchen. Gemäss VSS 641 723 dienen RSI-Inspektionen dem Finden von Sicherheitsdefiziten bei bestehenden Verkehrsanlagen. Ein RSA (road safety audit) ist dazu bestimmt, Strassenverkehrsanlagen bei Aus-, Um- oder Neubauvorhaben möglichst verkehrssicher zu gestalten (VSS 641 722). Im vorliegenden Fall wird die Strasse nicht umgebaut, weshalb ein RSI geeigneter gewesen wäre.

Parkstrasse

- **Empfehlung:** Gemäss Art. 7 Abs. 2 BauV sollen Strassen mit Gegenverkehr eine Breite von 4.2 m nicht unterschreiten. Im RSA wird für die Parkstrasse eine Minimalbreite von ca. 4.1 m ausgewiesen. Dabei handelt es sich um eine punktuelle, gut einsehbare Engstelle, zudem auf dem Abschnitt östlich der Einstellhallenzufahrt, d.h. mit weniger Verkehr als auf dem vorderen Abschnitt. In Anwendung von Art. 7, Abs. 3 BauV kann die Strassenbreite aufgrund der besonderen Verhältnisse (vorhandene bauliche Hindernisse und zu erwartende geringe Verkehrsbelastung [Art. 6, Abs. 3 BauV]) als genügend eingestuft werden. Würden zukünftig bauliche Anpassungen an der Parkstrasse vorgenommen werden, sollte eine Verbreiterung der Engstelle geprüft werden.
- **Empfehlung:** die im Kapitel 3 des RSA-Berichts empfohlenen Signalisationsmassnahmen unterstützen die Verkehrssicherheit und sollen umgesetzt werden. Die Engstelle durch den hinausragenden Balkon könnte im Strassenraum mittels punktueller Verengung und Markierung zusätzlich verdeutlicht werden.

Knoten Parkstrasse / Wispilenstrasse

- **Genehmigungsvorbehalt:** Die effektiv vorhandenen Sichtweiten sind in einem vermassten Plan nachzuweisen. Der Nachweis mit Fotoaufnahmen ohne Vermassung ist ungenügend. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass eine SchweizMobil-Mountainbike-Route auf der Wispilenstrasse verläuft und somit mit einem potenziell erhöhten Aufkommen an Velofahrenden zu rechnen ist. Gemäss der VSS-Norm 40 273¹ ist auf Strassen mit Gemischtverkehr die Sicht von/auf Velofahrende mit einem Abstand von 0.5m vom Fahrbahnrand statt den üblichen 1.5m zu prüfen.

¹ Abschnitt C Annahmen und Anforderungen, Ziffer 10



- **Genehmigungsvorbehalt:** Grundsätzlich gilt bei Knoten mit Rechtsvortritt ohne Längsneigung und bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h die minimal erforderliche Sichtweite 20 m (vgl. VSS-Norm 40 273). Bei «Knoten mit einer sehr guten Wahrnehmbarkeit», ohne Längsneigung und bei Zufahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h kann eine Knotensichtweite ≥ 15 m als zulässig bewertet werden. Allgemein ist fraglich, ob die Bedingungen für die minimal erforderliche Knotensichtweite von 15m bzw. für die Standard-Knotensichtweite von 20 m erfüllt sind:

- **Wahrnehmbarkeit:** Der Knoten ist aufgrund der auf Höhe des Knotens aufhörenden Trottoirs zwar gut erkennbar, jedoch nicht „sehr gut“, da die Hecken die Wahrnehmbarkeit erschweren und der Rechtsvortritt nicht markiert ist. Dementsprechend wäre eine minimale Knotensichtweite von 20 m zu erfüllen.
- **Gefälle:** das vorhandene Gefälle der Wispilenstrasse wird nicht dokumentiert, somit kann nicht überprüft werden, ob die Bedingung der Längsneigung $< 2\%$ (in Anlehnung an 40 273, Ziffer 13.1, wonach eine „horizontal verlaufende Strasse“ eine Längsneigung von $\pm 2\%$ aufweist) erfüllt wird. Je nach tatsächlicher Neigung wäre gar eine minimale Knotensichtweite > 20 m zu erfüllen.
- **Zufahrtsgeschwindigkeit:** Gemäss VSS 40 273 ist die massgebende Zufahrtsgeschwindigkeit der kleinere Wert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Projektierungsgeschwindigkeit. Falls die V_{85} (die von 85% der Fahrzeuge nicht überschrittene tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit) bekannt ist, können die entsprechenden Werte berücksichtigt werden. Im Bericht fehlen entsprechende Angaben zu den effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{85}). Es ist somit zulässig, die signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Beurteilungsgrundlage zu verwenden. Aufgrund des Gefälles wäre es allerdings empfehlenswert², die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{85}) insbesondere der bergab fahrenden Fahrzeuge zu erheben und als Basis zu verwenden.

Falls die obigen Bedingungen und/oder die minimal erforderlichen Knotensichtweiten nicht erfüllt werden können, sind entsprechende Massnahmen aufzuzeigen, welche die Situation entschärfen.

- **Empfehlung:** Ergänzend zum Hinweis auf den korrekten und regelmässigen Grünschnitt (vgl. Kap. 3 RSA-Bericht) ist zu ergänzen, dass die Sicht auch durch Schneehäufen (durch die Schneeräumung) nicht eingeschränkt werden darf.

Knoten Hotelvorfahrt / Wispilenstrasse

- **Genehmigungsvorbehalt:** Die effektiv vorhandenen Sichtweiten sind in einem vermassten Plan nachzuweisen. Der Nachweis mit Fotoaufnahmen ohne Vermassung ist ungenügend. Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass eine SchweizMobil-Mountainbike-Route auf der Wispilenstrasse verläuft und somit mit einem potenziell erhöhten Aufkommen an Velofahrenden zu rechnen ist. Gemäss der VSS-Norm 40 273³

² In der VSS-Norm zur Road Safety Inspection (641 723) wird ebenfalls empfohlen, die gefahrenen Geschwindigkeiten zu erheben (vgl. Checkliste Verkehrsablauf, Tabelle 8 sowie Ziffer 12, Seite 12 zur Erklärung des Sternzeichens)

³ Abschnitt C Annahmen und Anforderungen, Ziffer 10



ist auf Strassen mit Gemischtverkehr die Sicht von/auf Velofahrende mit einem Abstand von 0.5m vom Fahrbahnrand statt den üblichen 1.5m zu prüfen.

- **Genehmigungsvorbehalt:** Grundsätzlich gilt bei Knoten mit Rechtsvortritt ohne Längsneigung und bei einer Zufahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h die minimal erforderliche Sichtweite 20 m (vgl. VSS-Norm 40 273). Bei «Knoten mit einer sehr guten Wahrnehmbarkeit», ohne Längsneigung und bei Zufahrtsgeschwindigkeit von 30 km/h kann eine Knotensichtweite ≥ 15 m als zulässig bewertet werden. Allgemein ist fraglich, ob die Bedingungen für die minimal erforderliche Knotensichtweite von 15m bzw. für die Standard-Knotensichtweite von 20 m erfüllt sind:

- **Wahrnehmbarkeit:** Der Knoten ist aufgrund der auf Höhe des Knotens aufgehenden Trottoirs zwar gut erkennbar, jedoch nicht „sehr gut“, da die Hecken die Wahrnehmbarkeit erschweren und der Rechtsvortritt nicht markiert ist. Dementsprechend wäre eine minimale Knotensichtweite von 20 m zu erfüllen.
- **Gefälle:** das vorhandene Gefälle der Wispilenstrasse wird nicht dokumentiert, somit kann nicht überprüft werden, ob die Bedingung der Längsneigung $< 2\%$ (in Anlehnung an 40 273, Ziffer 13.1, wonach eine „horizontal verlaufende Strasse“ eine Längsneigung von $\pm 2\%$ aufweist) erfüllt wird.
- **Zufahrtsgeschwindigkeit:** Gemäss VSS 40 273 ist die massgebende Zufahrtsgeschwindigkeit der kleinere Wert der zulässigen Höchstgeschwindigkeit und der Projektierungsgeschwindigkeit. Falls die V_{85} (die von 85% der Fahrzeuge nicht überschrittene tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit) bekannt ist, können die entsprechenden Werte berücksichtigt werden. Im Bericht fehlen entsprechende Angaben zu den effektiv gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{85}). Es ist somit zulässig, die signalisierte zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h als Beurteilungsgrundlage zu verwenden. Aufgrund des Gefälles wäre es allerdings empfehlenswert⁴, die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten (V_{85}) insbesondere der bergab fahrende Fahrzeuge zu erheben und als Basis zu verwenden.

Falls die obigen Bedingungen und/oder die minimal erforderlichen Knotensichtweiten nicht erfüllt werden können, sind entsprechende Massnahmen aufzuzeigen, welche die Situation entschärfen.

- **Hinweis:** Die Hotelvorfahrt ist 7m breit (RSA). Gemäss Art. 7 Abs. 4 BauV sollen Quartiersammelstrassen höchstens 6m und übrige Strassen höchstens 5m breit sein. Mit den geplanten Anpassungen an der Hotelvorfahrt sollten auch diese Anpassungen an die übergeordneten Bedingungen vorgenommen und die Strasse verschmälert werden. Ergänzend wird empfohlen, das heute sehr schmale Trottoir entsprechend VSS-Norm 40 070 auf mindestens 2 m zu verbreitern.
- **Empfehlung:** Ergänzend zum Hinweis auf den korrekten und regelmässigen Grünschnitt (vgl. Kap. 3 RSA-Bericht) ist zu ergänzen, dass die Sicht auch durch Schneehäufen (durch die Schneeräumung) nicht eingeschränkt werden darf.

⁴ In der VSS-Norm zur Road Safety Inspection (641 723) wird ebenfalls empfohlen, die gefahrenen Geschwindigkeiten zu erheben (vgl. Checkliste Verkehrsablauf, Tabelle 8 sowie Ziffer 12, Seite 12 zur Erklärung des Sternzeichens)



Fehlende Themen im RSA

- Die Sicherheit des Fussverkehrs wird nicht thematisiert: Fussgängeranlagen (längs und quer) sind gemäss VSS 641 722 ein Bereich eines RSA. Es fehlen Analysen und Empfehlungen zur Führungsform (fehlendes Trottoir auf der Parkstrasse -> Prüfung Begegnungszone?) und zur Breite der Fusswege (vgl. auch Hinweis zur Überbreite der Hotelvorfahrt).
- Die Sichtverhältnisse und Befahrbarkeit der Ausfahrt der Einstellhalle werden nicht nachgewiesen.
- Das (heutige), als „tief“ angegebene Verkehrsaufkommen auf der Wispilenstrasse ist nicht dokumentiert. Gemäss der geltenden Norm zu RSA (VSS-Norm 641 722, Ziffer 18) sind die Verkehrsbelastungen Unterlagen für ein Audit.

Bei Rückfragen stehen wir gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse,

Transitec

A. Renard
Verkehrsplanerin, Expertin

L. Kaufmann
Verkehrsplanerin