

Gstaad

Portrait

LAGE:

Gemeinde Saanen im westlichen Berner Oberland, ca. 1000 m.ü.M.

BEVÖLKERUNG:

3500 Einwohner

TOURISMUS:

stärkster Wirtschaftsbereich mit 61% der Wertschöpfung, 950 Hotelbetten, 2000 Ferien- und Zweitwohnungsbetten, ca. 400'000 Übernachtungen, gleichmässig verteilt auf das Sommer- und Winterhalbjahr

VERKEHR:

an der Passstrasse Saanen-Col du Pillon-Aigle gelegen, Ausgangspunkt der Verbindungsstrassen in die Seitentäler Lauenen, Turbach und das Pays-d'Enhaut, Anteil Durchgangsverkehr bei 18%

Verkehrsmassnahmen

UMFAHRUNGSSTRASSE:

Eröffnung der z.T. unter den Boden verlegten Umfahrungsstrasse 1997 und gleichzeitige Sperrung des Dorfsentrums für den motorisierten Individualverkehr. Anlieferung und Hotelzufahrten haben über die bestehende rückwärtige Erschliessung zu erfolgen.

FUSSGÄNGERZONE:

Die alte Dorfstrasse wurde 1998 in eine attraktive Flanier- und Fussgängerzone umgestaltet.

PARKPLATZKONZEPT:

Als flankierende Massnahme ist das Parkplatzangebot rund um das Ortszentrum erweitert und die Parkiergebühren auf den oberirdischen Parkplätzen im Ortszentrum erhöht worden. Einige wenige Parkplätze entlang der Hauptstrasse wurden aufgehoben.

Auswirkungen der Verkehrsmassnahmen auf die Umwelt

Mit der Eröffnung der Umfahrung und der gleichzeitigen Sperrung der Hauptstrasse wurde eine starke Verlagerung des motorisierten Verkehrs aus dem Zentrum erreicht. Die Verkehrsleistungen gemessen in Fahrzeugkilometern haben insgesamt mindestens um das prognostizierte Ausmass von 14% zugenommen. Diese Zunahme hängt mit den z.T. längeren Wegen via Umfahrung zusammen. Veränderungen bei der Belegung der Parkieranlagen haben sich nicht nachweisen lassen. Der Fussverkehr auf der gesperrten, ehemaligen Ortsdurchfahrt hat sich deutlich vergrössert.

Bei insgesamt zunehmenden Luftschadstoff- und Lärmemissionen haben sich die Immissionen im Zentrum stark reduziert. Im Bereich der Umfahrung sind höhere Immissionen zu verzeichnen. Insgesamt hat die Zahl der Grenzwertüberschreitungen deutlich abgenommen.

Kriterien: Auswirkungen auf:

	Kern:	übr. Siedlungsgebiet: weitere Umgebung:	
Motorisierter Individualverkehr	drastische Reduktion (>90%)	Zunahme um ca. 15%	keine Veränderung, tendenziell Zunahme
ÖV-Qualität	keine Veränderung	keine Veränderung	keine Veränderung

Fussgänger-Qualität	sehr starke Verbesserung	keine Veränderung	keine Veränderung
Velo-Qualität	Verbesserung	keine Veränderung	keine Veränderung
Modalsplit MIV/ÖV	bezüglich Gstaad: keine Veränderung bezüglich An- und Rückreiseverkehr zu erwarten. Durchgangsverkehr: eher Verschlechterung (keine Daten)		
Luftqualität	starke Verbesserung (Messungen fehlen)	keine markante Veränderung	Zusatzbelastung entlang Umfahrung (Messungen fehlen)
	Grossräumig tendenzielle Verschlechterung infolge erhöhter Fahrzeugkilometer im Strassenverkehr. Die Grenzwerte gemäss Luftreinhalteverordnung werden sowohl vor wie nach der Eröffnung der Umfahrung im ganzen Siedlungsgebiet eingehalten.		
Lärmbelastung	sehr starke Verbesserung (Messungen fehlen)	Reduktion: Strasse von Saanen, Sekundärstrassennetz, Zunahme: Gsteig- und Suterstrasse	Zusatzbelastung entlang Umfahrung (Messungen fehlen)
Energieverbrauch	Netto grösserer Verbrauch infolge erhöhter Fahrzeugkilometer im Strassenverkehr		

(Quelle: Eigene Erhebungen und Interpretationen aufgrund von BALZARI & SCHUDEL 1991)

Zentrale Schlussfolgerungen

Ein partizipativer und transparenter Planungsprozess mit Hilfe einer Verkehrskommission steigert die Akzeptanz entscheidend.

Ein umfassendes Konzept mit verkehrsbeschränkenden Massnahmen einerseits und gezielt verkehrsfördernden Massnahmen andererseits erhöht die Akzeptanz und trägt zur Erreichung des Gesamtziels bei.

Zügige Planungs- und Entscheidungsprozesse steigern die Chancen einer erfolgreichen Umsetzung.

Erkenntnisse auf dem Weg der Umsetzung

Bereits 1962 wurden erste Planungsarbeiten für ein Projekt «Ringstrasse» ausgeführt. 1980 verwarf die Gemeindeversammlung das Projekt. 1988 erfolgte ein Neuanfang. Auf der Grundlage einer neuen Überbauungsordnung wurden die Projekte für die Umfahrungsstrasse und das autofreie Ortszentrum ausgearbeitet. Die Gemeindeversammlung bewilligte 1994 das Bauprojekt und den Baukredit. 1997 konnte die Umfahrungsstrasse in Betrieb genommen und ein erster Teil der Umgestaltungsarbeiten im Dorfzentrum durchgeführt werden.

Schlüsselvoraussetzungen: Beurteilung/Kommentar:

+ hohes Verkehrsaufkommen	Die Verkehrsbelastung hat im Laufe der Jahre stark zugenommen. Die Lebensqualität und die Attraktivität des Dorfkerns haben unter dieser Entwicklung gelitten.
+ lange Planungsphase	Die Umfahrungsstrasse war in Gstaad seit über 30 Jahren ein Thema. In dieser Zeit hat sich ein Reife- und Optimierungsprozess sowie ein (politischer) Generationenwechsel vollzogen.

Schlüsselprozesse:

+ aktive Verkehrskommission	Durch den aktiven Einbezug der Betroffenen in die Verkehrskommission ist es gelungen, das Projekt frühzeitig den verschiedenen Interessen anzupassen und dadurch viel Akzeptanz bei wichtigen Gruppen und möglichen Opponenten zu schaffen.
+ offene und aktive Informationspolitik	Durch die offene und aktive Informationspolitik wurde in der Bevölkerung ein hoher Informationsstand erreicht. Die Bevölkerungsbefragung zeigte, dass dazu sowohl die regelmässige Berichterstattung als auch die Orientierungsversammlungen viel beigetragen haben.
+ persönliche Gespräche	Insbesondere der unermüdliche Einsatz der Verkehrskommissionsmitglieder in privaten Diskussionen und Gesprächen trug wesentlich zur positiven Grundstimmung bei.
+ zügige Umsetzung	Der Planungs- und Umsetzungsprozess wurde von der Gemeindebehörde speditiv vorangetrieben. Es wurde auf die strikte Einhaltung von Terminen geachtet.

Schlüsselereignisse:

+ breitabgestützte Petition als Ausgangspunkt	Rund 1/3 der Gstaader Bevölkerung unterschrieb 1988 eine Petition, die Planung einer Umfahrungsstrasse ernsthaft voranzutreiben.
+ populäres Mitwirkungsverfahren	Im Mitwirkungsverfahren wurden mehrere Varianten präsentiert. 259 Eingaben waren das erfreuliche Ergebnis.
+ Finanzierungskonzept mit Auflagen	Das Finanzierungskonzept sah einen Beitrag des Bundes von ca. 25% vor. Daran war die Auflage geknüpft, das Ortszentrum mit Eröffnung der Umfahrungsstrasse vom motorisierten Individualverkehr zu befreien.

Quelle:

Nationales Forschungsprogramm 41 «Verkehr und Umwelt» - Verkehrsmassnahmen in Ferienorten - Wege zur Umsetzung, Bern, März 1999 - Gstaad, S. 12,13

