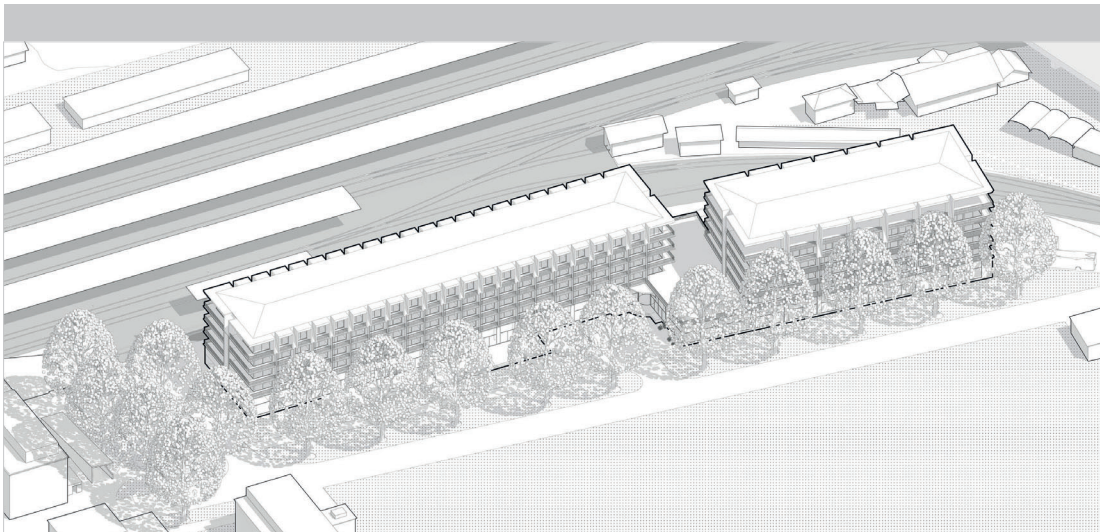


Einwohnergemeinde Interlaken / BOB / BauLink

Workshopverfahren Entwicklung Hotelprojekt Ostbahnhof



Schlussbericht
Workshopverfahren

23. Mai 2023

Impressum

Planungsbehörde:

Einwohnergemeinde Interlaken
General-Guisan-Strasse 43, 3800 Interlaken

Auftraggeberin

BauLink AG Generalunternehmung,
Promenade 101, 7270 Davos Platz

Auftragnehmer:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Balthasar Marx, Raumplaner MAS ETH, FSU
Samuel Wild, Geograf MSc

Inhalt

1.	Ausgangslage, Perimeter und Aufgabenstellung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Projektperimeter	6
1.3	Aufgabenstellung	7
2.	Verfahren	8
3.	Rahmenbedingungen	10
3.1	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS	10
3.2	Baumschutz	12
3.3	Anforderungen der Hotelnutzung	12
3.4	Bestehende Abstellplätze	12
4.	Ablauf des Workshopverfahrens	13
4.1	Workshop 1a und b - Analyse und Variantenfächer	13
4.2	Workshop 2- Vertiefung der selektierten Ansätze	30
4.3	Workshop 3- Weiterbearbeitung des Ansatzes als Richtkonzept	34
4.4	Entscheid	42
5.	Würdigung	42
5.1	Verfahren	43
5.2	Architektur	44
5.3	Freiraum	46
5.4	Ortsbild	47
5.5	Qualitätssicherung	47
6.	Empfehlungen für die Weiterbearbeitung zum Richtkonzept	48
7.	Richtkonzept	50
8.	Genehmigung / Unterzeichnung	59

1. Ausgangslage, Perimeter und Aufgabenstellung

1.1 Ausgangslage

Lage	Die Parzelle Nr. 1840 befindet sich beim Ostbahnhof, östlich der Überbauung rund um den Bahnhofplatz Interlaken Ost. Das Areal grenzt im Westen an ein bebautes Grundstück, im Norden und Osten an Bahnanlagen und im Süden an die Untere Bönigstrasse (Basiserschliessung). Der Standort unmittelbar am Ostbahnhof ist aus regionaler Betrachtung zentral gelegen und bestens erschlossen. Er hat eine bereits funktionierende Nahversorgung sowie eine attraktive Anbindung an das Zentrum von Interlaken/Höheweg und an weitere Infrastrukturangebote.
Eigentum und Nutzung	Die Parzelle Nr. 1840 ist im Besitz der Berner Oberland-Bahnen AG und wird heute als Park+Ride Standort sowie als Carterminal genutzt. Im Sinne der Innenentwicklung ist das Areal damit strukturell unternutzt.
Kantonale Bedeutung	Das Areal liegt im Perimeter des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts Dienstleistungen (ESP-D) «Interlaken Ost» (kantonaler Richtplan, Massnahme C_04). Südlich angrenzend folgt das (einzige) potenzielle Siedlungserweiterungsgebiet der Gemeinde (nach Richtplan max. 5 ha zusätzliche Bauzone).

1.2 Projektperimeter

Der Projektperimeter umfasst die Parzelle Nr. 1840 mit einer Fläche von 10'237 m². Im Rahmen der Projektentwicklung und bei der Planung sind die Übergänge zu den angrenzenden Grundstücken und Nutzungen zu berücksichtigen und einzubeziehen.

In die Betrachtung einzubeziehen sind die Veloabstellplätze und Nebenbauten im westlichen Teil der Parzelle, die angrenzenden Grundstücke, das weitere Umfeld des Bahnhofs Interlaken Ost sowie die potenzielle Siedlungserweiterung im Gebiet Uechteren.



Abb. 1  Projektperimeter
 Betrachtungssperimeter

1.3 Aufgabenstellung

Absichten der Beteiligten	<p>Die Grundeigentümerin BOB möchte das Areal einer Hotelnutzung zuführen und dabei den Bezug zum Bahnhof und zum Bahnbetrieb beibehalten. Eine direkte unterirdische sowie oberirdische Anbindung an den Bahnhof, die Sicherstellung der Funktionalität als Park+Ride Standort sowie der Carterminal sollen beibehalten werden.</p> <p>Die Projektentwicklerin BauLink beabsichtigt auf dem Areal ein Hotel an zentraler, gut erschlossener Lage zu erstellen und zu betreiben.</p> <p>Aus Sicht der Gemeinde ist der Standort prädestiniert für eine funktionale und bauliche Ortserweiterung. Er hat eine bedeutende Scharnierfunktion zwischen dem Zentrum/Bahnhof und dem südlich angrenzenden Siedlungserweiterungsgebiet Ost/Uechteren. Es besteht ein erhebliches öffentliches Interesse an einer attraktiven Gestaltung des öffentlichen Raums, an den Wegverbindungen (Bahnhofzugang, Zugang Bahnhofplatz für Fuss- und Veloverkehr), an den Veloabstellplätzen und am Park+Ride Standort.</p>
Aufgabenstellung	<p>Als Grundlage für die nachfolgenden Planungs- und Projektierungsarbeiten ist ein Bebauungs-, Freiraum-, Erschliessungs-, und Parkierungskonzept auszuarbeiten. Mit diesem soll aufgezeigt werden, welches Bauvolumen mit dem Orts- und Landschaftsbild (ISOS) verträglich ist und mit welcher Aussenraumgestaltung das Areal eine verbindende Funktion zwischen dem Bahnhof und der künftigen Siedlungsentwicklung Uechteren bestmöglich sicherstellen kann. Dazu sind insbesondere auch die Funktion und Gestaltung der Freiräume und der Erschliessung zu klären und die betrieblich optimierte Funktionalität des Hotelgebäudes sicherzustellen. Es ist aufzuzeigen wie unter Berücksichtigung der bestehenden Entwässerungsleitung und der Baumallee (inkl. Wurzelbereich) die Bereitstellung der erforderlichen Parkplätze, der funktionelle Erhalt des Carterminals sowie der Veloabstellplätze möglich werden.</p>
Weiteres Verfahren	<p>Gestützt auf das gewählte Konzept sind die geltenden bau- und planungsrechtlichen Bestimmungen anzupassen. Dafür soll eine Überbauungsordnung nach Art. 88 Baugesetz mit entsprechender Zonenplanänderung ausgearbeitet werden. Der Beschluss erfolgt durch den Grossen Gemeinderat Interlaken. Die Realisierung soll anschliessend an das Planungsverfahren erfolgen.</p>

2. Verfahren

Das qualitätssichernde Verfahren wird als Workshopverfahren durchgeführt. Den Ausgangspunkt für das Workshopverfahren bilden die Rahmenbedingungen der BauLink aus der Machbarkeitsstudie sowie die planungsrechtlichen Vorgaben. Diese Punkte werden im vorliegenden Programm zum Workshopverfahren als gemeinsame Projektierungsgrundlage dokumentiert.

Projektteam

Im Workshopverfahren erfolgt die Projektierung durch das Projektteam der BauLink (Architekten) und PR Landschaftsarchitektur.

Architektur – Architekturteam der Baulink AG, Davos:
Christoph Sauter, dipl. Arch. ETH SIA
Jan Alince, Architekt
Lavinia Stiz, Architektin

Landschaftsarchitektur – PR Landschaftsarchitektur, Arbon:
Marcel Specker, Landschaftsarchitekt BSLA/SWB

Begleitgremium

Die Zusammenstellung des Begleitgremiums richtet sich nach den Vorgaben der Ziffer 10 der Ordnung SIA 143 (2009).

Fachpersonen (mit Stimmrecht) – Martin Althaus, Fachperson Architektur/Städtebau (Vorsitz)
– Barbara Dällenbach Ewald, Fachperson Architektur/Städtebau
– David Gnehm, Fachperson Landschaftsarchitektur
– Simon Götz, Fachperson Architektur, Vertreter Berner Heimatschutz

Sachpersonen (mit Stimmrecht) – Philippe Ritschard, Gemeindepräsident
Franz Christ, Gemeinderat (die Gemeinde hat eine gemeinsame Stimme)
– Urs Kessler, BOB
– Urs Hoffmann, BauLink

Bei Mehrheitsentscheiden gilt, dass eine Mehrheit der Fachpersonen zustimmen muss.

Experten (ohne Stimmrecht) – Stefan Meier, Bauverwalter
– Balthasar Marx, Ortsplaner

Verfahrensbegleitung

Die Verfahrensbegleitung erfolgt durch die ecoptima ag.

Ablauf

Vor dem Start des Workshopverfahrens wurde die Auslegung und Abgrenzung des ISOS Eintrags zur Umgebungszone IX geklärt. Dazu erfolgte eine Voranfrage an die Eidgenössische Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) zur Begutachtung gemäss Art. 7 NHG (vgl. Kapitel 3.1).

Das Workshopverfahren umfasste 4 Workshops, welche sich am folgenden Ablaufkonzept orientierten:

	<i>Thema und Aufgaben</i>	<i>Ziel</i>
Workshop 1a Vorbesprechung	Grobanalyse Vorbesprechung Grobanalyse und Schlüsse aus der Grobanalyse	Gemeinsame Definition von Schwerpunkten für die Analyse
	Konzeptionelle Ansätze Präsentation und Diskussion von ersten Konzeptideen / Grundvarianten	Empfehlungen für die Weiterbearbeitung zu mind. 3 konzeptionellen Ansätzen
Workshop 1b Analyse, Ziele, konzeptionelle Ansätze	Analyse Siedlungs- und Infrastruktur, Orts- und Landschaftsbild, Grün- und Freiräume, Erschliessung, Lärmschutz etc. (Berücksichtigung der Siedlungserweiterung Uechtere)	Ortsanalyse mit Randbedingungen und Schutzziele Gemeinsame Evaluation, erste Eingrenzung des Lösungsspektrums
	Schlüsse aus der Analyse	Integration von Schlüssen aus der Analyse ins Konzept
	Konzeptionelle Ansätze Präsentation und Diskussion der erarbeiteten Konzepte / Grundvarianten Vergleich mind. 3 konzeptioneller Ansätze (Typologie, Freiräume, Erschliessung)	Beurteilung und Selektion der konzeptionellen Ansätze, die weiterverfolgt werden sollen
Workshop 2 Konzept in Varianten	Vertiefung der selektierten Ansätze Bebauung, Aussenraum, Gestaltung, Erschliessung, Parkierung, Adressierung	Beurteilung und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung Gemeinsame Evaluation, weitere Eingrenzung des Lösungsspektrums (Elemente einer Bestvariante)
Workshop 3 Vorprojekt	Weiterbearbeitung des Ansatzes als Richtkonzept Option: Vertiefung zum Vorprojekt	Beurteilung und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung Würdigung und «Genehmigung» Richtkonzept durch Begleitgremium
Dokumentation	Schlussbericht	Ergebnissicherung, Vorbereitung UeO

Die Fachmitglieder des Begleitgremium begleiten die Weiterbearbeitung zum Richtkonzept, dessen Umsetzung in die Nutzungsplanung (Anpassung der Grundordnung/UeO) bis und mit Baugesuchseingabe. Damit wird die Qualitätssicherung bis zu einem weiten Grad der Realisierung gewährleistet.

3. Rahmenbedingungen

3.1 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS

Das Gemeindegebiet von Interlaken ist als schützenswertes Ortsbild der Schweiz inventarisiert.

Umgebungsgebiet Das Areal liegt gemäss dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) im «Gebiet» Nr. IX «Bahnhofareal Interlaken Ost mit neu gestaltetem Bahnhofplatz» mit Erhaltungsziel a. Beim Erhaltungsziel a sind «Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche zu erhalten, die für das Ortsbild wesentliche Vegetation und Altbauten zu bewahren und störende Veränderungen zu beseitigen.»

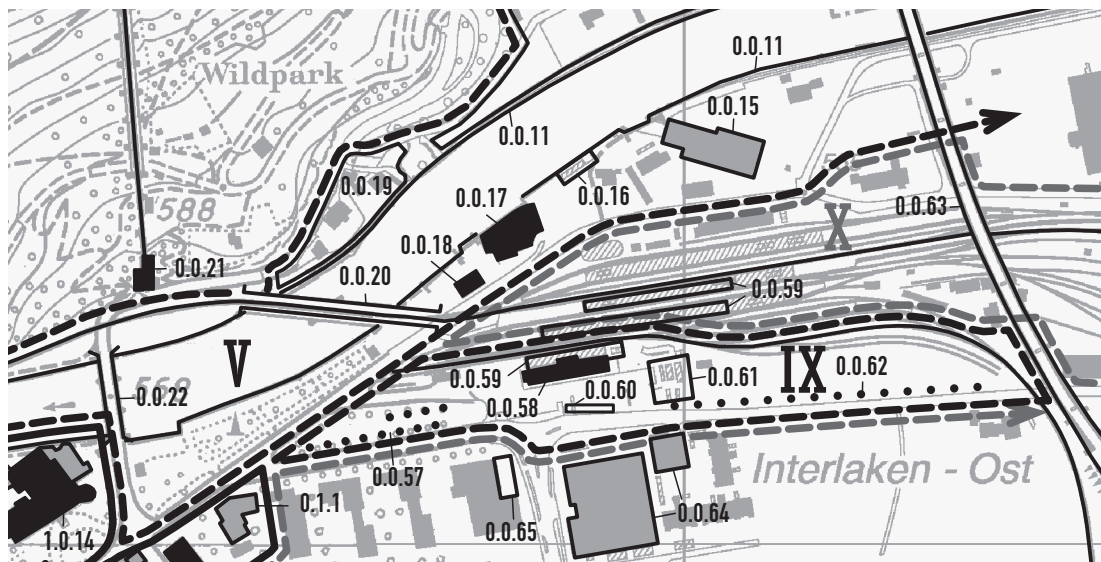


Abb. 2 Ausschnitt Karte ISOS Interlaken (Quelle: Bundesamt für Kultur, ISOS)

Art	Nummer	Benennung	Aufnahmekategorie	Räumliche Qualität	Arch. hist. Qualität	Bedeutung	Erhaltungsziel	Hinweis	Störend
U-Zo	IX	Bahnhofareal Interlaken Ost mit neu gestaltetem Bahnhofplatz	ab			X	a		
	0.0.57	Allee als Verbindung zur Hotelpromenade am Höheweg						o	
E	0.0.58	Aufnahmegebäude Interlaken Ost, 1-geschossiger Heimstilbau mit mächtigem Mansarddach und Quergiebel, 1919 unter Einbezug eines Kernbaus von 1885				X	A		
	0.0.59	Perrondächer, Holzkonstruktionen von 1885						o	
	0.0.60	Wasserblock, langer Rechteckbrunnen aus schwarzen Ringgenberger Schieferplatten, 2003						o	
	0.0.61	Neues Geschäftshaus mit Einkaufszentrum, Abschluss des Bahnhofplatzes						o	
	0.0.62	Platanenreihe						o	
U-Ri	X	Geleisefeld	b			X	b		
	0.0.63	Umfahrungsstrasse Interlaken-Ost, Viadukt						o	
U-Ri	XI	Wohnquartiere, vorwiegend Einfamilienhäuser und kleine Wohnblöcke aus verschiedenen Jahrzehnten des 20. Jh., fließender Übergang zu den Wohnquartieren der Gemeinde Matten	b			/	b		
	0.0.64	Grosser Geschäftshauskomplex mit Einkaufszentrum am Bahnhofplatz						o	
	0.0.65	Neuer Anbau an Wohn-/Geschäftshaus						o	

Abb. 3 Ausschnitt Zielmatrix ISOS Interlaken (Quelle: Bundesamt für Kultur, ISOS)

Die Einpassung in das Ortsbild und die Handhabung der ISOS–Schutzziele wurden vor Beginn des Workshopverfahrens mit der Stellungnahme vom 20. Juni 2022 (Begutachtung nach Art. 7 resp. Art. 17a NHG) mit der ENHK geklärt. «Gestützt auf ihre Analyse des Ortsbildes von nationaler Bedeutung konkretisieren die beiden Kommissionen [ENHK und EKD] für den Projektperimeter und seine Umgebung bzw. den östlichen Teil der Umgebungszone U-Zo IX folgende Schutzziele:

- Ungeschmälerte Erhaltung der Platanen entlang der Unteren Bönigstrasse (Hinweis 0.0.62) als ortsbildprägende, von weitem sichtbare, einheitliche, dichte Baumreihe bzw. -allee.
- Ungeschmälerte Erhaltung der Wirkung des Bahnhofplatzes (westlicher Teil der Umgebungszone U-Zo IX) und den neueren platzdefinierenden Bauten.» (Seite 4)

Die ENHK stellt weiter fest, dass «der heute als Parkplatz genutzte Teil keine wesentliche Qualität für das Ortsbild mehr dar[stellt] und [...] in diesem Sinne auch nicht zwingend frei von Hochbauten gehalten werden [muss]» (Seite 6).

Die ENHK definiert zusätzlich folgende qualitative Rahmenbedingungen, unter welchen ein geplanter Hotelneubau zu einer «lediglich leichten Beeinträchtigung» des Ortsbildes von nationaler Bedeutung führt:

- Der langfristige Fortbestand der Platanenreihe bzw. -allee entlang der Unteren Bönigstrasse (Hinweis 0.0.62) inklusive der Bäume auf der gegenüberliegenden Strassenseite ist mittels geeigneter Planungsinstrumente sicherzustellen und zu stärken; dazu sind insbesondere die Baumkronen in ihren heutigen Dimensionen und Wirkung zu bewahren, für die Baugrube zum Schutz des Wurzelbereichs der Bäume die notwendigen Mindestabstände von den Wurzelbereichen einzuhalten und die Wurzelbereiche nicht mit versiegelten Flächen zu überdecken.

- Die Höhe des Hotelneubaus ist so zu begrenzen, dass er vom Bahnhofplatz nicht sichtbar ist und auch von Norden her der Blick auf die Baumkronen sichergestellt wird (Aus Sicht der ENHK scheint der Blick vom nördlichen Aareufer massgebend).
- Die Neubauvolumen sind in ihrer ortsbaulichen Setzung, ihrer Volumetrie und architektonischen Gestaltung so zu formulieren, dass die Scharnierwirkung des Geschäftshauses zum Bahnhofplatz hin nicht beeinträchtigt wird.
- Die Bebauung muss eine Durchlässigkeit für Fussgänger zum Bahnhofplatz hin gewährleisten.

Die von der ENHK definierten qualitativen Rahmenbedingungen sind für die Konzeptentwicklung massgebend. Das Workshopverfahren und die Beurteilung durch das Begleitgremium müssen den Nachweis erbringen, dass das Vorhaben die Vorgaben und Forderungen der ENHK erfüllt.

3.2 Baumschutz

Gemäss dem Fachgutachten zum Baumbestand von Henzelmann's Baumpflege AG in (Beilage 2 im Programm) sind alle 12 Platanen erhaltenswert. Die Abschätzung von Volumen und Ausdehnung des Wurzelwerkes ergibt, dass das Wurzelwerk eher kompakt ausgebildet ist. Entsprechend wurde für jeden Einzelbaum eine unproblematische Abgrabungskante für eine Baugrube definiert.

Die Baumreihe auf der nördlichen Strassenseite ist zu erhalten. Im minimalen Abstand für die Abgrabung ab Fahrbahnrand gemäss Baumgutachten ist auf Bodeneingriffe und Versiegelung der Oberfläche möglichst zu verzichten. Sind Eingriffe aus betrieblichen oder gestalterischen Gründen unumgänglich, sind die Auswirkungen auf den Baumbestand zu prüfen und ggf. ist für einen angemessenen Ersatz zu sorgen.

3.3 Anforderungen der Hotelnutzung

Die gestalterischen Anforderungen müssen mit allen Anforderungen der modernen Hotelnutzung einhergehen. Es muss ein wirtschaftliches Nutzungskonzept und Raumprogramm möglich sein.

3.4 Bestehende Abstellplätze

Die Fläche wird heute als Park+Ride Standort mit ca. 200 Abstellplätzen und als Carterminal mit 5 Haltekanten und 9 Abstellplätzen genutzt. Möglichst viele der bestehenden Park+Ride Plätze sollen in eine Einstellhalle unter dem Gebäude integriert werden und mit den für den Hotelbetrieb nötigen Parkplätzen sinnvoll organisiert werden. Die Funktionen des bestehenden Carterminals sind zu erhalten.

4. Ablauf des Workshopverfahrens

4.1 Workshop 1a und b - Analyse und Variantenfächer

Für die ersten beiden Workshops hat das Projektteam eine Analyse zum Standort und darauf aufbauend verschiedene Varianten für Bebauungs- und Aussenraumkonzepte erarbeitet.

4.1.1 Analyse

Grünstrukturen
und Raumkanten

Folgende Grünstrukturen und Raumkanten erweisen sich als prägend:

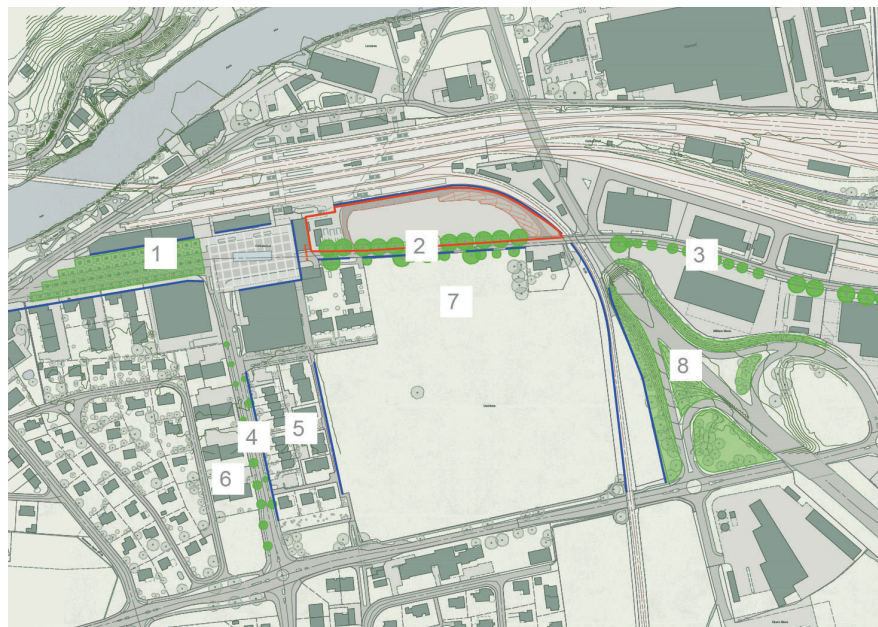


Abb. 4 prägende Grünstrukturen und Raumkanten

prägende Grünstrukturen

prägende Raumkanten

Projektperimeter



1. Platanen Baumblock Untere Bönigstrasse:

Der Baumblock aus Platanen, bestehend aus vier Baumreihen, überspannt eine wichtige parallel zum Bahnhof verlaufende Verbindungsachse. Die klar ausgerichteten Gebäude entlang der Strasse bilden zwei deutliche Raumkanten, die zusammen mit den Baumreihen eine Ausrichtung generieren, die auf dem offenen und weitläufigen Bahnhofplatz mündet.

2. Baumallee Untere Bönigstrasse:

Als eine Weiterführung des westlich liegenden Baumblocks wird die Strasse durch eine prägende Baumallee geleitet. Die nördliche Baumreihe ist dabei weitaus stärker ausgeprägt und ausschliesslich mit Platanen bestückt. Die bestehenden Plantanen haben eine Höhe von knapp 30 m und können noch bis ca. 35 m hoch werden. Bei der Baumreihe südlich der Strasse sind teilweise Laubbäume (z.B. Linde) jüngeren

Datums eingemischt. Gemäss der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission ENHK ist der langfristige Fortbestand der Baumallee zu gewährleisten und zu stärken.

3. Baumreihe Untere Bönigstrasse:
Nach dem Strassenkreuz mit der Umfahrungstrasse/ Viadukt wird die Baumreihe weitergeführt. Die stärker zeichnende Baumreihe aus Platanen wechselt zur südlichen Strassenseite. Das nördliche Gegenstück tritt in rhythmisch grösseren Abständen auf. Bei der Baumwahl wurden an dieser Stelle schmalwachsende Säuleneichen verwendet, die auf lange Sicht der Baumreihe ein asymmetrisches Erscheinungsbild verschaffen.
4. Baumreihe Allmendstrasse:
Die noch junge Baumallee mit gemischten Laubbäumen verstärkt eine der orthogonal zum Bahnhof liegenden Verbindungsachse. Zusätzlich verwischt die Allee die Übergänge zwischen städtebaulich unterschiedlichen Bebauungsstrukturen.
5. Reihenfamilienhäuser Allmendstrasse:
Die Umgebung der Reihenfamilienhäuser zeichnet sich zur Strasse ausgerichtet als dichter Bewuchs aus Einzelsträuchern, Hecken und aus einzelnen Sichtschutzelementen aus. In den abgeschirmten Aussenräumen findet sich häufig ein intensiv gepflegter Rasen. Nur selten trifft man in diesem Bereich einen Baum an.
6. Mehrfamilienhäuser Allmendstrasse:
Der Aussenraum um die Mehrfamilienhäuser gestaltet sich sehr offen und wenig gehölzreich. Mehr als die Hälfte der Umgebung wird durch asphaltierte Parkflächen belegt. Einzelne niedrige Heckenkörper finden sich an der Kopfseite der Gebäude entlang der Strasse. Seltene sparsam verteilte Sträucher sind auf weitläufigen offenen intensiv gepflegten Rasenflächen anzutreffen.
7. Panorama Wiese Untere Bönigstrasse:
Das offene Uechteren Feld hat durch seine Weitläufigkeit eine unglaubliche Strahlkraft und lässt eine ungehinderte Sicht zu den umliegenden Alpen zu. Vor allem prägend sind die Sichtbeziehungen zwischen Nord und Süden, da die Raumkanten nach Osten und Westen stärker ausgeprägt auf die Sicht einwirken.
8. Gehölzgürtel Mittleres Moos Umfahrungsstrasse:
Der von aussen wie ein kleines Wäldchen wirkende Gehölzgürtel bildet eine stark wahrnehmbare Raumkante zum Uechtere Feld. Das Wäldchen wird durch die Umfahrungstrasse jedoch stark durchtrennt. Es handelt sich dabei um mehrere Gehölzhecken bestückt mit einzelnen grösseren Bäumen. Die Wildgehölzhecken zeigen sich in unterschiedlichen Breiten; ein herkömmlicher natürlicher Gehölzsaum ist aufgrund der Verkehrssicherheit kaum vorhanden.

Freiräume und Öffent-
lichkeitsgrad

Es bestehen folgende öffentliche Freiräume:

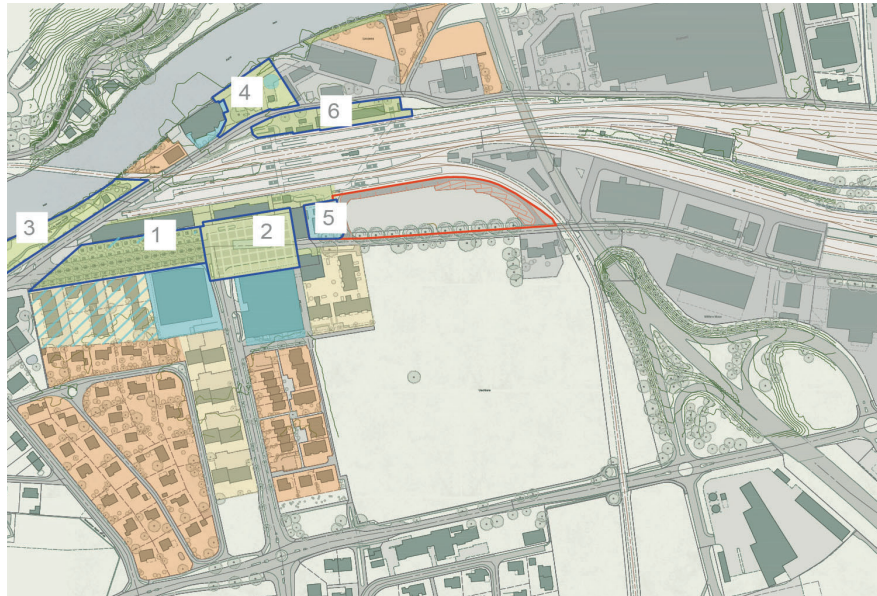


Abb. 5 Freiräume und Öffentlichkeitsgrad
privat

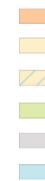
gemeinschaftlich

gemeinschaftlich (EG Geschoss Gewerbe/Gastronomie)

öffentlich

Industrie/Gewerbe

Dienstleistung



1. Platanen Baumblock Untere Bönigstrasse:
Unter den Platanen erstreckt sich ein breiter öffentlicher Fussgängerstrassenraum. Es handelt sich dabei hauptsächlich um eine Verbindungsachse, welche trotz beidseitigem Gastro- und Gewerbeangebot kaum ein eigenständiges Aufenthaltsangebot hat.
2. Bahnhofplatz Interlaken Ost:
Vor dem historischen Bahnhofsgelände befindet sich ein weitläufiger öffentlicher Platz. Auf dem durch die Bodenmarkierung gerasterten Platz befindet sich ein grosser erhöhter Wasserspiegel. Jeweils an den Peripheren befinden sich gastronomische Angebote. Da der Platz als Steh- und Wendeplatz des öffentlichen und privaten Verkehrs mitgenutzt wird und wenig Beschattung und Sitzgelegenheiten vorhanden sind, entsteht kaum Qualität für einen längeren Aufenthalt.
3. Englischer Garten:
Direkt an die Aare schmiegend, befindet sich eine schmale Parkanlage mit ihrem geschützten Baumbestand. Ein Kiesweg schlängelt sich durch gepflegte Rasenflächen und an einzelnen Parkbänken vorbei. Eine Treppenanlage ermöglicht den Zugang zur Aare.
4. Schiffsanlegestelle, Cafe, Park:
Vor der Schiffsanlegestelle öffnet sich ein offener Freiraum, der von zwei Seiten durch ein Gastronomieangebot bespielt wird. Neue qualitativ hochwertige Beläge umschliessen eine kleine Grünfläche mit zwei markanten Bäumen. Ein relativ grosses Angebot an Sitzelementen ist vorhanden.

5. Veloabstellanlage:
 Südöstlich des Bahnhofes befindet sich eine grosse funktionale Veloabstellanlage.
6. Nördlicher Zugang Bahnhof Ost:
 Als nördlicher Ankunftsbereich und Zugang zum Bahnhof Interlaken Ost befindet sich eine asphaltierte Freifläche mit kaum Aufenthaltsmöglichkeiten. Angrenzend an den Freiraum schliessen Parkplätze, Velostellplätze und an der gegenüberliegenden Seite die touristisch anziehende Schiffsanlegestelle an.

Ortsentwicklung Für den Projektperimeter werden folgende örtliche Begebenheiten und Ortsentwicklungen als prägend erkannt: Auf der Dufourkarte von 1864 sind die historischen Verkehrswege der Höhweg (1), die Verbindung nach Bönigen (2) und die Strasse via Ringgenberg nach Brienz (3) über die Zollbrücke deutlich sichtbar. Während das Siedlungsgebiet von Interlaken Ost sich langsam nach Osten ausbreitet, wird auch das Bahnhofsareal (4) um 1900 grösser und die neue Bahnstrecke (5) ist seit 1884 nach Grindelwald und Lauterbrunnen eingetragen. Nach 1900 werden, wahrscheinlich aufgrund von Meliorationen, mehrere neue kanalisierte Wasserkanäle (6) aufgezeigt (siehe Abb. 7, historisches Luftbild 1926). Einzelne Wasserkanäle sind 1967 bereits wieder verschwunden und der Spühli-Bach wird auf den Karten nicht mehr aufgeführt (7). In der Karte von 1967 werden auch erstmals Grünstrukturen aufgezeigt. Darunter auch die Baumallee an der Bönigstrasse (8).

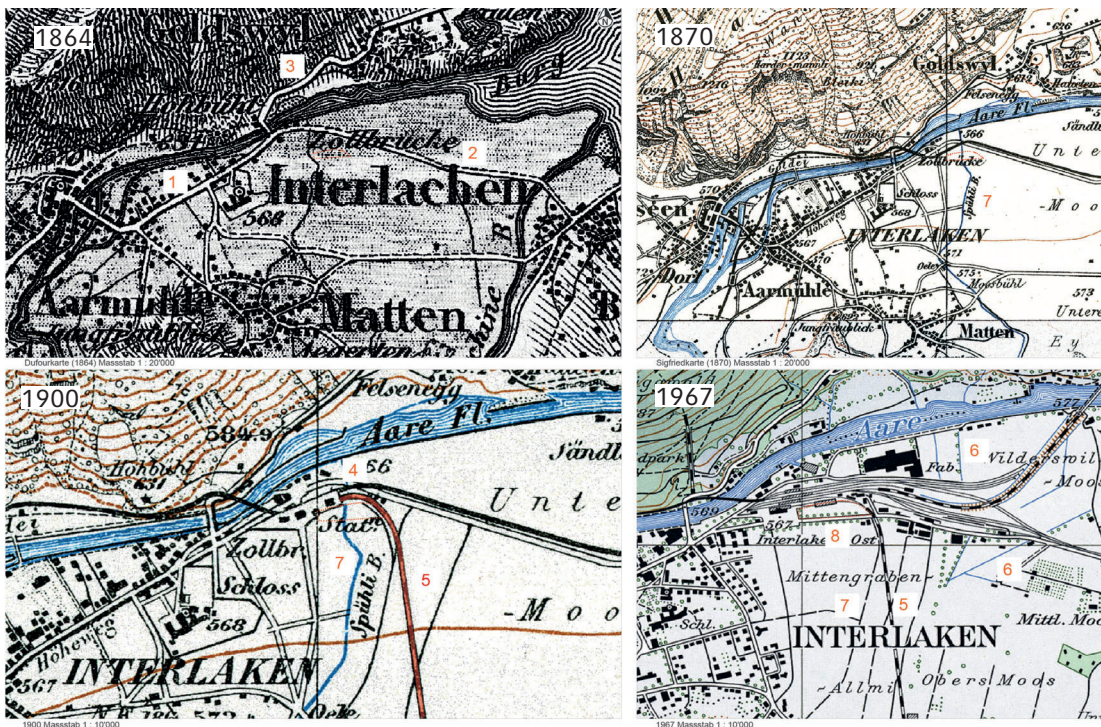


Abb. 6 Historische Karten (1864-1967)

Auf dem folgenden historischen Luftbild (vgl. Abb. 7) sieht man eindrücklich das kleinstrukturierte Raster der Wiesen- und Ackerflächen in der Landschaft (1). Im Weiteren werden viele der Verkehrsachsen mit einer Baumreihe oder einer Allee begleitet. Darunter auch die Bönigstrasse. Ab der Einmündung in den Höhenweg über den Bahnhofplatz und langsam auslaufend Richtung Bönigen gibt es eine ungebrochene Baumreihe (2), die teilweise auch doppelreihig geführt wird.



Abb. 7 Historisches Luftbild 1926

Ein einschneidendes Ereignis wird 1980 und 1982 auf den Karten sichtbar. Die neuen Umfahrungsstrassen (1) durchschneiden die grossen ebenen landwirtschaftlichen Flächen des Oberen und Mittleren Moos. Eine neue Verbindungsachse (2), die Verlängerung der Lindenallee wird dem Strassennetz hinzugefügt. Dadurch erhält das Uechtere Feld seinen heutigen südlichen Abschluss. Von 1987 bis 1998 werden einige Wohnüberbauungen und Dienstleistungsgebäude (3) im westlichen Anschluss an das Uechtere Feld ergänzt.



Abb. 8 Historische Karten (1864-1967)

Historische Entwicklung Architektur- und Hotelbauten

Vor allem die Hotelbauten entlang dem Höheweg werden als ortsprägend erachtet. Die meisten entstanden in der Zeit zwischen 1850 bis zum Beginn des zweiten Weltkriegs. Sie sind grossvolumige und mondäne Zeitzeugen ihrer Architekturepoche. Aufregende Dachlandschaften und feingliedrig strukturierte Fassaden erregen die Aufmerksamkeit der Gäste. Meistens nach Süden zum Jungfraumassiv gerichtet, zieren prächtige Vorgärten den Ankunftsort. Die Hotels bestehen meistens aus einem Sockelgeschoss im Hochparterre, drei Regelgeschossen und einem Dachgeschoss. Das Sockelgeschoss dient in der Regel der publikumsoffenen Nutzung.

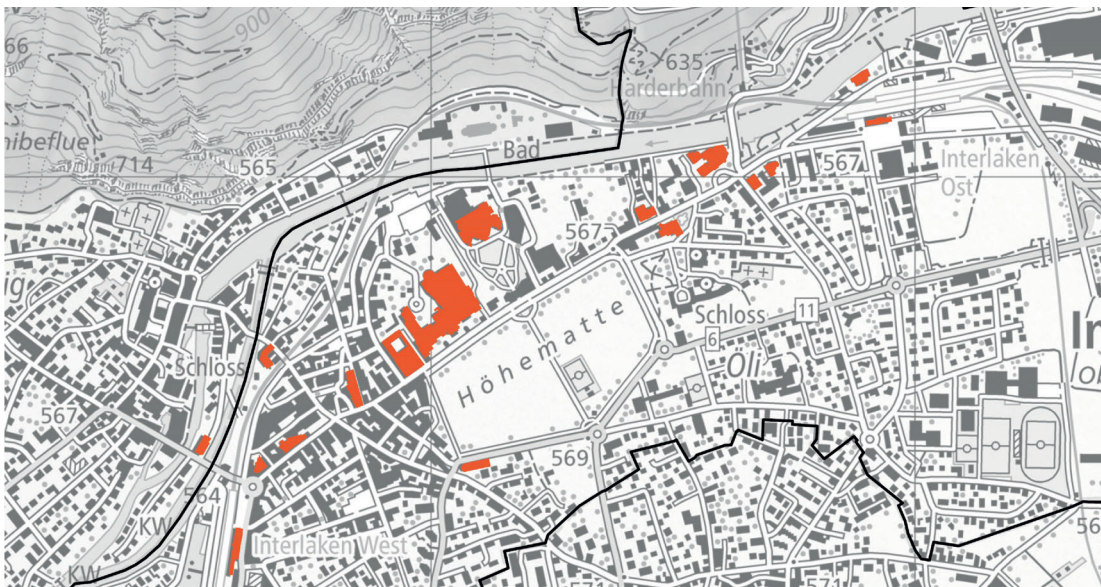


Abb. 9 Übersicht über die ortsprägenden Bauten

4.1.2 Schlüsse aus der Analyse

Aus der Analyse werden vom Begleitgremium folgende Schlüsse gezogen:

Städtebau

- Nord-Süd-Blickachsen zum Jungfraumassiv werden als wichtig erachtet.
- Bestehende Bauten orientieren sich an der Ausrichtung der Gleise. Im Projektperimeter ergibt sich eine Lücke im Gefüge.
- Der Übergang zu den nördlichen und östlichen Gleisanlagen wird als wichtige Raumkante erkannt.
- Grössere, zweibündige Hotels erweisen sich in Interlaken als ortstypisch. Die grossen Hotels und oft länglichen Baukörper reihen sich wie eine Perlenkette zwischen den beiden Bahnhöfen entlang der Achse Bahnhofstrasse – Höheweg auf. Diese Perlenkette soll nun nach Osten abgeschlossen werden. Die Analyse der historischen Entwicklung von Interlaken als Fremdenort zeigt, dass der Standort sich bestens eignet für ein weiteres Hotel.
- Es soll nicht ein grosser Solitärbau über die gesamte Fläche gesetzt werden.

- Die Überbauung soll nicht auf das Gewerbe östlich der Hochstrasse Bezug nehmen.
- Nutzung
- Bei typischen Hotelbauten dient das Erdgeschoss grundsätzlich allgemeinen und publikumsoffenen Funktionen. Die darüberliegenden Regelgeschosse dienen hauptsächlich als Hotelzimmer, Wellnessräume, etc.
 - Eine Zimmernutzung im Erdgeschoss ist aufgrund Lärmbelastungen durch die Verkehrsinfrastrukturen und die Öffentlichkeit nicht geeignet. Das Erdgeschoss scheint als Hochparterre geeignet.
 - Vor allem im Westen des Areals bieten sich gastronomische, bzw. publikumsoffene Nutzungen an.
- Adressierung und Erschliessung
- Die Plantanenreihe bildet eine Chance für eine attraktive Adressbildung.
 - Zur Unteren Bönigstrasse soll eine klar adressierte Vorfahrt entstehen.
 - Auf der Parzelle der BOB soll ein öffentlicher Fussweg / Trottoir entlang der Unteren Bönigstrasse entstehen.
 - Für das Fusswegenetz sind die beiden Personenunterführungen von grosser Bedeutung.
 - Die direkte Anknüpfung des Hotels an die Personenunterführung bringt viele Vorteile. Sie bringt aber auch den Nachteil, dass die neuen Aussenräume sowie der Bahnhofsplatz weniger belebt werden.
- Architektur
- Typisch für grössere Hotelbauten in Interlaken sind ein Sockel-, drei Regel- und ein Dachgeschoss.
 - Die grösseren Hotels weisen sehr auffällige und ausdifferenzierte Fassaden- und Dachlandschaften auf. Die Gliederung der Dachlandschaft stellt für den architektonischen Ausdruck ein Kernelement dar.
- Aussenräume
- Grundsätzlich besteht ein qualitativer und quantitativer Freiraummangel östlich des Bahnhofs.
 - Hotelvorgärten sind prägend für grössere Hotelbauten und sollen als Thema aufgenommen werden.
 - Die Nähe zur Plantanenreihe muss als wichtiger Teil der Hotelanlage betrachtet werden.

4.1.3 Konzeptionelle Ansätze

Für den Workshop WS1b werden vier Varianten vorgelegt und diskutiert.

Variante 1.1

Bei der Variante 1 werden zwei Baukörper definiert (Längs- und Kopfbau). Beide Baukörper weisen 5 oberirdische Vollgeschosse auf, wobei Erdgeschoss und Untergeschoss verbunden sind. Die Nordfassade nimmt die Geometrie der Gleiskörper auf. Entsprechend ist der westliche Kopfbau parallel zu den Gleisen ausgerichtet.

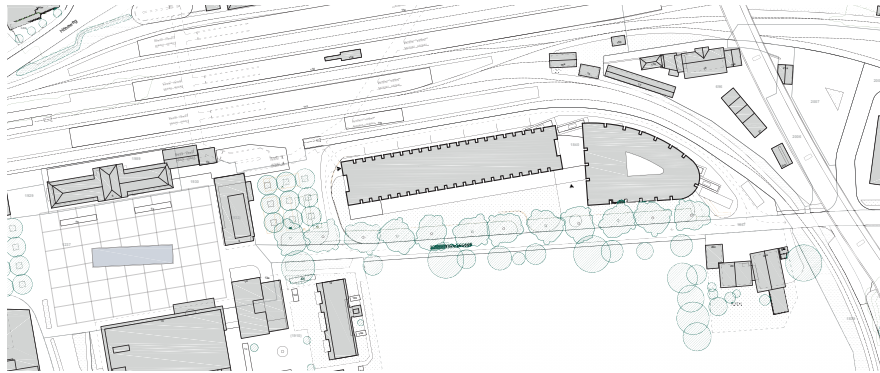


Abb. 10 Situation Variante 1

Die Vorfahrt erfolgt von der Unteren Bönigstrasse, im Bereich zwischen den beiden Baukörpern. Zur Plantanenreihe entsteht ein parkartiger Garten. Ein Baumdach bildet den westlichen Abschluss, bzw. Ausläufer der Plantanenreihe. Entlang der südlichen Fassade des Längsbaus hebt sich eine Terrasse von einem Vorplatz zur Unteren Bönigstrasse ab.

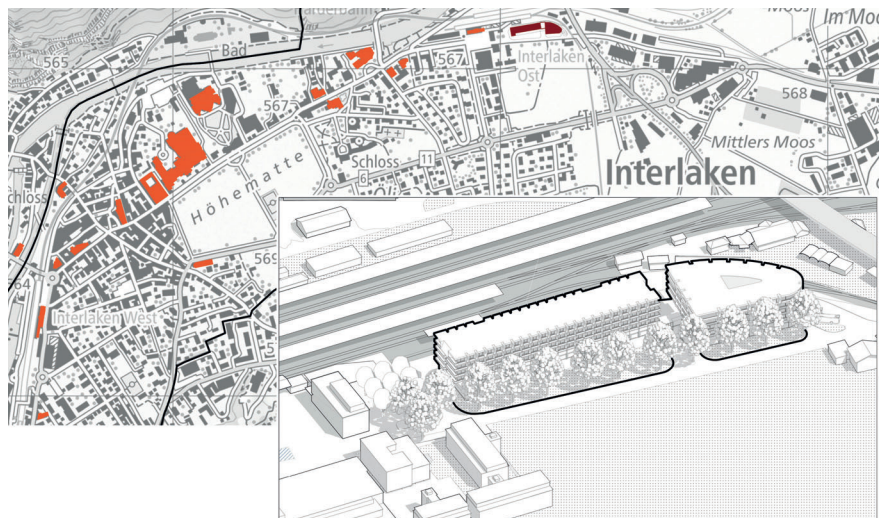


Abb. 11 Einpassung ins Ortsbild, Vergleich mit anderen Hotelbauten

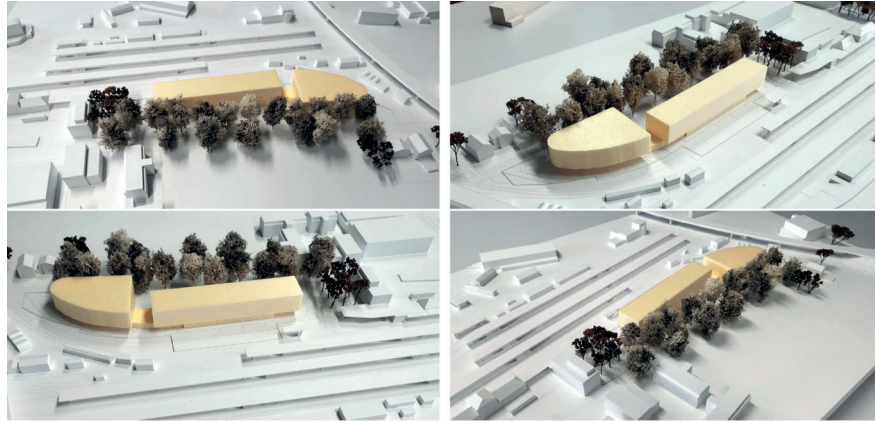


Abb. 12 Modellbilder

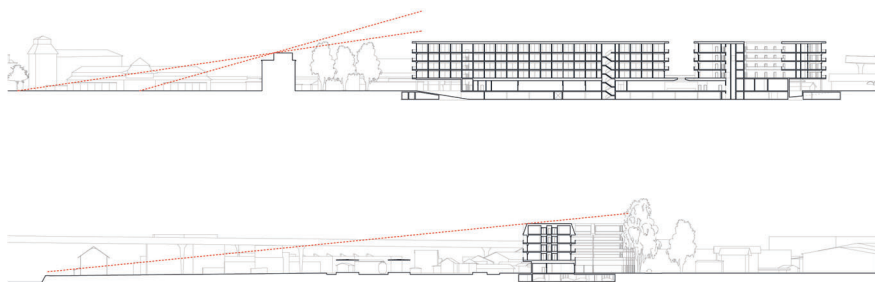


Abb. 13 Schnitte mit Sichtlinien vom Bahnhofplatz und Aareufer

Diskussion

- Es wird als interessanter Ansatz erachtet, dass die Nordfassade die Geometrie der Gleiskörper aufnimmt.
- Der niedriggeschossige Längsbau und der Kopfbau werden grundsätzlich als gelungen erachtet. Der Kopfbau setzt einen markanten Abschluss der Hotelmeile.
- Der Kopfbau ist städtebaulich noch nicht überzeugend und die Rolle ist nicht geklärt (insb. Abschluss nach Osten und zu den Gleisen). Es fehlen Hierarchie und Bezug zum Längsbau. Die Einteilung der zwei Bauten scheint noch etwas zufällig.
- Der Durchblick zwischen Längs- und Kopfbau wird grundsätzlich als gelungen erachtet, scheint aber noch etwas zufällig.
- Das Baumdach als westlicher Abschluss der Plantanenreihe und Antwort auf die westliche Seite des Bahnhofplatzes wird als interessant erachtet.
- Die Vorgaben des ISOS werden eingehalten.

Variante 1.2 (ab Kapitel 4.2.2 Variante «Kantig»)

Bei der Variante 1.2 werden zwei Baukörper definiert. Der Längsbau weist 5 oberirdische Vollgeschosse auf. Der Kopfbau weist ebenfalls 5 oberirdische Vollgeschosse auf, wobei zusätzlich ein nach Norden zurückversetztes Attikageschoss geplant ist. Erd- und Untergeschoss sind verbunden. Der Längsbau nimmt die Geometrie der Gleise auf. Im Unterschied zur Variante 1.1 richtet sich der Kopfbau nach der Unteren Bönigstrasse und dem Wasserstein.

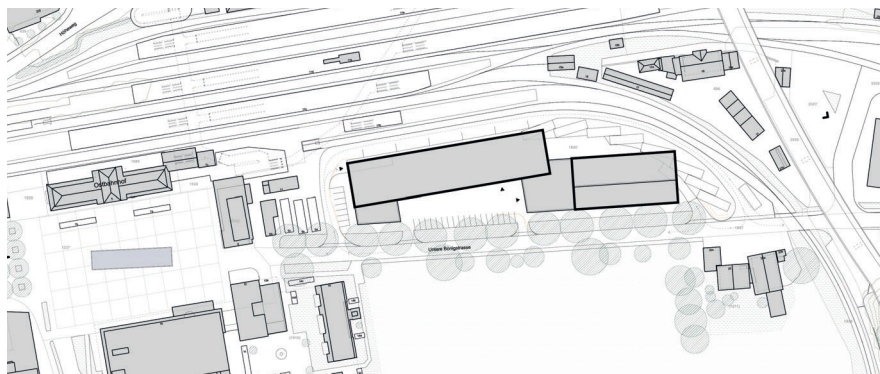


Abb. 14 Situation Variante 1.2

Die Vorfahrt erfolgt von der Unteren Bönigstrasse, im westlichen Bereich des Längsbau. Zur Plantanenreihe entsteht ein parkartiger Garten. Ein Baumdach bildet den westlichen Abschluss, bzw. Ausläufer der Plantanenreihe. Entlang der südlichen Fassade des Längsbaus hebt sich eine Terrasse von einem Vorplatz zur Unteren Bönigstrasse ab.

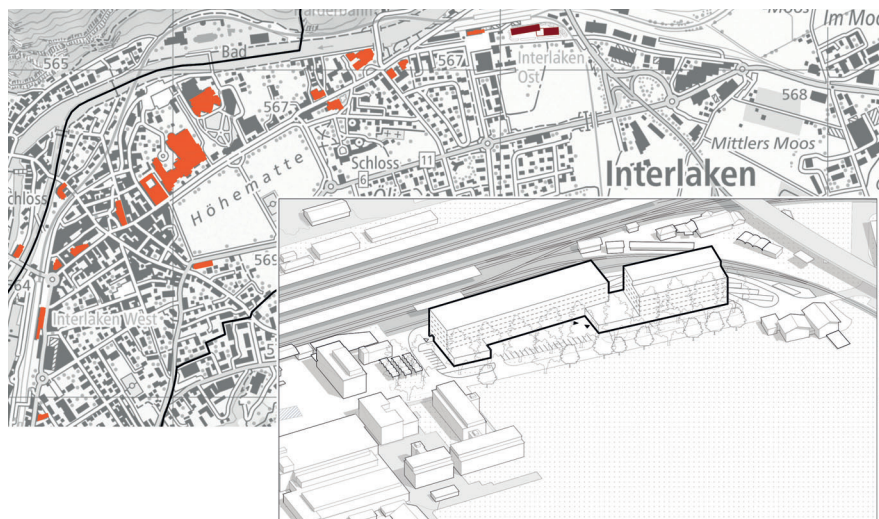


Abb. 15 Einpassung ins Ortsbild, Vergleich mit anderen Hotelbauten

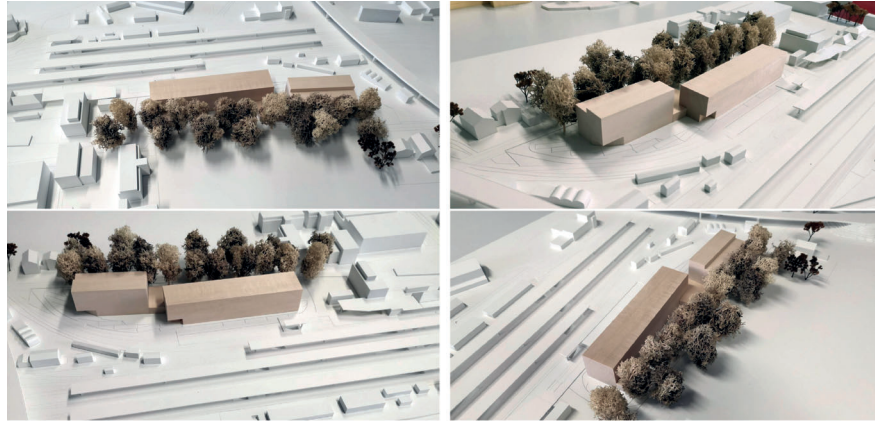


Abb. 16 Modellbilder



Abb. 17 Schnitte mit Sichtlinien vom Bahnhofplatz und Aareufer

Diskussion

- Es wird als gut erachtet, dass die beiden für diesen Standort relevanten Ausrichtungen (Gleise und Untere Bönigstrasse/Wasserstein) aufgenommen werden.
- Der niedriggeschossige Längsbau und der Kopfbau werden grundsätzlich als gelungen erachtet. Der Kopfbau setzt einen markanten Abschluss der Hotelmeile. Dabei wird der östliche Abschluss nach Bönigen mit einer Seitenfassade als gut erachtet. Sie verlangt kein Gegenüber.
- Im Gegensatz zur Variante 1.1 wirkt die Überbauung mehr wie ein Ensemble, Kopf- und Längsbau kommunizieren gut.
- Der Durchblick zwischen Längs- und Kopfbau wird grundsätzlich als gelungen erachtet, scheint aber noch etwas zufällig.
- Das Attikageschoss überzeugt nicht.
- Das Baumdach als westlicher Abschluss der Plantanenreihe und Antwort auf die westliche Seite des Bahnhofplatzes wird als interessant erachtet.
- Es entsteht ein weniger attraktiver Freiraum im Nordosten des Areals ohne klare Funktion.
- Die Vorgaben des ISOS werden eingehalten.

Variante 2

Die Variante 2 sieht zwei turmartige Gebäude mit einer Höhe unter den Baumkronen der Plantanen vor. Beide Baukörper weisen 9 Vollgeschosse auf. Erd- und Untergeschoss sind verbunden. Das westliche Gebäude nimmt die Geometrie der Gleise auf. Der östliche Baukörper richtet sich nach der Unteren Bönigstrasse und des Wassersteins. Beide stehen im Westen des Areals.

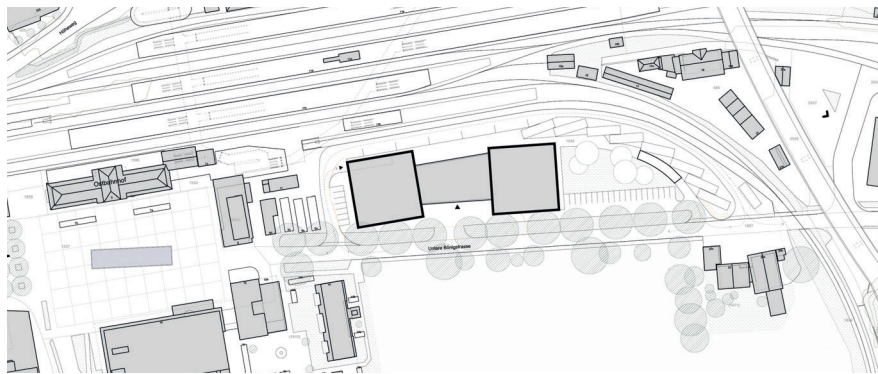


Abb. 18 Situation Variante 2

Die Vorfahrt erfolgt von der Unteren Bönigstrasse, in der Mitte der beiden Baukörper. Die Gebäude stehen nahe an der Plantanenreihe. Es entstehen grosse Aussenräume im Osten des Areals sowie zwischen den beiden Gebäuden auf dem Erdgeschoss.

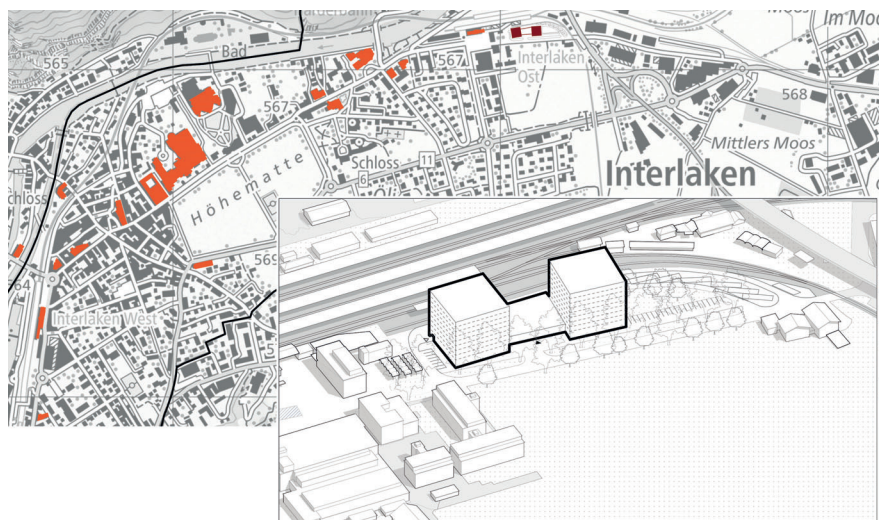


Abb. 19 Einpassung ins Ortsbild, Vergleich mit anderen Hotelbauten

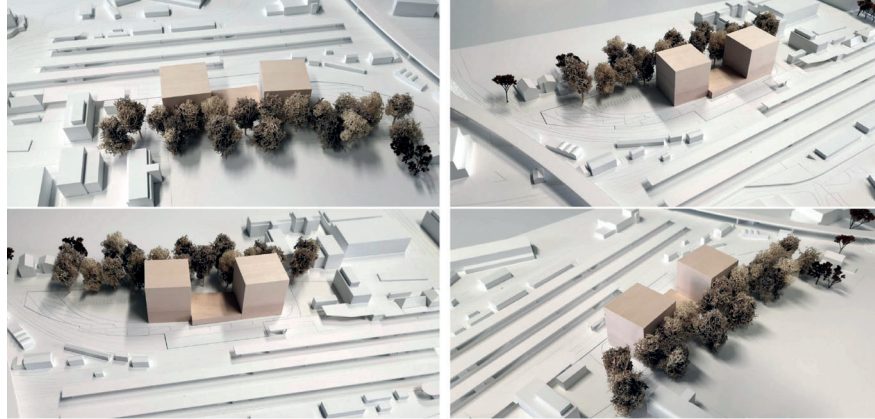


Abb. 20 Modellbilder

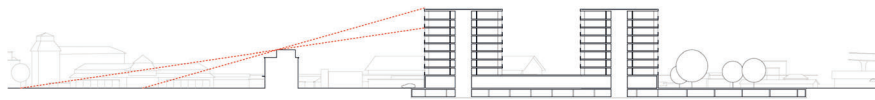


Abb. 21 Schnitte mit Sichtlinien vom Bahnhofplatz und Aareufer

Diskussion

- Es wird als gut erachtet, dass die beiden für diesen Standort relevanten Ausrichtungen (Gleise und Untere Bönigstrasse/Wasserstein) aufgenommen werden.
- Volumen auf kleinem Fussabdruck sind vor allem aus stadtklimatischen Gründen zeitgemäss. Die Höhen sind aber nicht ortsbildverträglich. Es wird kein östliches Pendant zum Hotel Metropole angestrebt.
- Die beiden Baukörper nehmen keine Rücksicht zum Bahnhofplatz und Kopfbau (Bahnhofplatz).
- Es wird nicht als angemessen erachtet, der Plantanenreihe mit Vertikalen zu begegnen. Man würde die grossen Bäume um die Gebäude erwarten.
- Die Ausnutzung in die Höhe lässt viel Aussenraum im Osten entstehen. Dieser bietet jedoch zu wenig Potentiale zur Schaffung von Aufenthaltsqualitäten. Die Baukörper stehen sehr nahe an den Plantanen, so dass keine Vorgartenpotenziale entstehen.
- Die Vorgaben des ISOS werden nicht eingehalten. Die Baukörper verdecken die Plantanenreihe von der Aare her. Der westliche Baukörper ist vom Bahnhofplatz einsehbar.

Variante 3

Die Variante 3 sieht ein gebogenes, langgezogenes Gebäude mit 5 Vollgeschossen vor. Der Baukörper nimmt die Geometrie der Gleise auf.

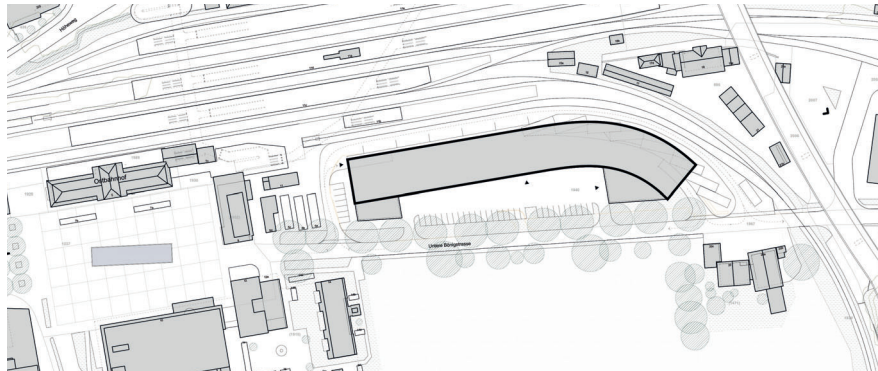


Abb. 22 Situation Variante 3

Die Vorfahrt erfolgt von der Unteren Bönigstrasse über zwei Anschlüsse. Zur Plantanenreihe entsteht ein parkartiger Garten. Ein Baumdach bildet den westlichen Abschluss, bzw. Ausläufer der Plantanenreihe. Entlang der südlichen Fassade des Längsbaus hebt sich eine Terrasse von einem Vorplatz zur Unteren Bönigstrasse ab.

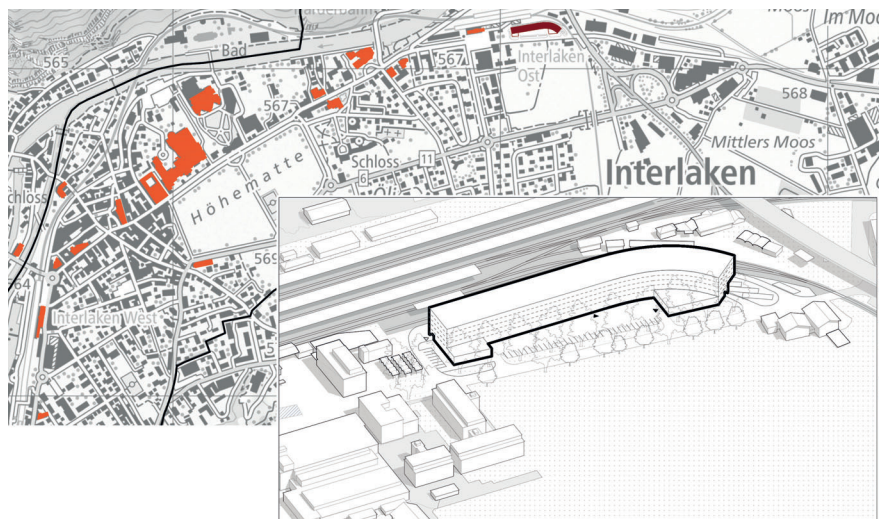


Abb. 23 Einpassung ins Ortsbild, Vergleich mit anderen Hotelbauten

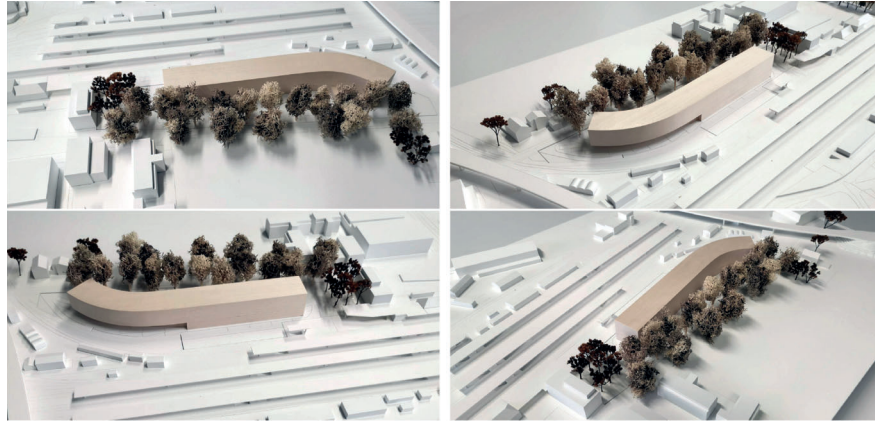


Abb. 24 Modellbilder



Abb. 25 Schnitte mit Sichtlinien vom Bahnhofplatz und Aareufer

Diskussion

- Es wird als gut erachtet, dass die Nordfassade die Geometrie der Gleiskörper aufnimmt.
- Die Volumetrie ist für die Nutzungseinteilung im Grundriss sehr geeignet. Der Längsbau als Solitär wird aber aufgrund der Länge als nicht ortsverträglich erachtet. Die Bebauung soll in mindestens zwei Baukörper eingeteilt werden.
- Das Baumdach als westlicher Abschluss der Plantanenreihe und Antwort auf die westliche Seite des Bahnhofplatzes wird als interessant erachtet.
- Die Vorgaben des ISOS werden eingehalten.

4.1.4 Erkenntnisse und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Erkenntnisse

- | | |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Städtebau | <ul style="list-style-type: none">– Es soll nicht ein grosser Solitärbau über die gesamte Fläche gesetzt werden. Die Aufteilung in zwei Gebäude wird als städtebaulich richtig erachtet. Sie erzeugt einen interessanten Durchblick zwischen zwei Bauten.– Es handelt sich um ein Ensemble von zwei funktional zusammengehörigen Bauten. Dies muss durch verbindende Elemente ablesbar sein. |
| Adressierung und Erschliessung | <ul style="list-style-type: none">– Eingeschossige Vorbauten lassen für die Fussgängerbeziehungen beengte Stellen entstehen.– Die bestehende Carschleife mit der fächerartigen Anordnung der Car- und Busparkplätze ist für das Projekt einschränkend. |
| Aussenräume | <ul style="list-style-type: none">– Die Plantanen brauchen einen Vorraum. Dies schafft einen interessanten Freiraum mit attraktiver Südexposition und in Richtung Westen spannungsvolle Aussenraumabfolgen.– Das Baumdach wird als guter Ansatz für einen westlichen Abschluss, bzw. Ausläufer der Plantanenreihe erachtet. Es soll als Gelenk zum Bahnhofplatz funktionieren. Es darf nicht mit dem Baumdach westlich des Bahnhofplatzes bei der Jugendherberge konkurrieren. |
| Architektur | <ul style="list-style-type: none">– Es muss berücksichtigt werden, dass die meisten Menschen das Hotel auch auf der Rückseite, also vom aus Zug sehen. Das aufgrund der Carschleife zurückversetzte Erdgeschoss ist sorgfältig in das architektonische Konzept einzufügen. |

Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Die Varianten 1.1 und 1.2 sollen weiterverfolgt werden. Die Varianten 2 und 3 werden als ungeeignet angesehen und werden nicht mehr weiterverfolgt.

Die Varianten 1.1 und 1.2 lassen die Einhaltung der Vorgaben des ISOS zu.

Grundsätzlich sind die Varianten anhand der Erkenntnisse und der variantenspezifischen Diskussion weiterzuentwickeln. Für die Weiterbearbeitung sind speziell die folgenden Empfehlungen zu berücksichtigen:

- Das östliche Gebäude soll die Hotelmeile abschliessen. Es ist zu prüfen, ob der Abschluss durch einen markanten Kopfbau oder einen eher weniger auffälligen Baukörper gesetzt werden soll. Zudem ist zu prüfen, ob dieses Gebäude durch publikumsoffene Nutzungen belebt werden soll. Die Rolle der Fassaden ist zu prüfen. Tendenziell befindet sich die Stirnfassade des Hotelbaus im Westen.
- Zwischen den Baukörpern muss die Hierarchie geklärt werden. Dies kann mittels unterschiedlicher Geschossigkeiten oder architektonischem Ausdruck erfolgen.
- Die Vorgaben des ISOS sind einzuhalten. Entsprechend sollen die Gebäude maximal 6 Geschosse aufweisen.
- Es ist zu klären, wie die Gebäude auf den Boden gestellt werden.

- Qualitätsvolle Sichtbezüge sollen erhalten werden. Der Durchblick/Schnitt zwischen den zwei Baukörpern soll begründet und nicht zufällig definiert werden.
- Die Ausgestaltung des Erdgeschosses ist zu klären, die Veranda-Thematik historischer Hotels ist ein guter Anknüpfungspunkt. Ein eingeschossiger Vorbau, bzw. ein vorspringendes Erdgeschoss am westlichen Ende ist ausgeschlossen.
- Die Aussenräume sind differenziert hinsichtlich Rolle und Gestaltung zu definieren.
- Der Platz westlich des Hotels soll als Scharnier zwischen Bahnhofplatz, Bönigstrasse, Hotel und Perron gestaltet und durchlässig gemacht werden. Für die bestehenden Velo- und WC-Nutzungen sind Alternativen aufzuzeigen.
- Erd-, Regel- und Obergeschosse sollen im architektonischen Ausdruck unterschiedlich ausgeprägt sein. Dachgeschoss und Dachlandschaft sind hinsichtlich Gestaltung und Nutzung auf einer konzeptionellen Ebene auszuarbeiten. Soweit sinnvoll sollen Dachflächen möglichst nutzbar gestaltet werden (Energie/Begrünung/Aussenraum).

4.2 Workshop 2- Vertiefung der selektierten Ansätze

4.2.1 Varianten Bebauungs- und Aussenraumkonzept

Das Projektteam hat ausgehend von den beiden favorisierten Varianten 1.1 und 1.2 aus dem Workshop 1b eine Variante «Rund» entworfen, welche die Qualitäten der beiden Varianten aus dem letzten Workshop aufnimmt.

Variante «Rund»

Bei der Variante «Rund» werden zwei Baukörper definiert. Der Längsbau weist ein Sockelgeschoss, 3 Obergeschosse und eine Mansarddach auf. Der Kopfbau weist 1 Sockelgeschoss und 5 Obergeschosse auf. Die beiden Baukörper sind im Sockel- und Untergeschoss verbunden. Der Längsbau nimmt die Ausrichtung der Gleise auf. Der Kopfbau richtet sich im Süden nach der Unteren Bönigstrasse und im Norden nach den Gleisen. Ein Einschnitt öffnet den Kopfbau nach Norden.

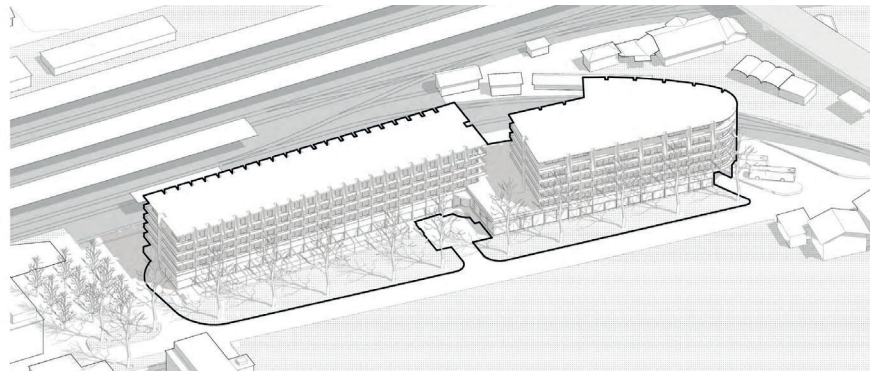


Abb. 26 Situation Variante «Rund»

Die Vorfahrt erfolgt von der Unteren Bönigstrasse im östlichen Bereich des Längsbaus. Zur Plantanenreihe entsteht ein parkartiger Freiraum. Eine Baumgruppe bildet den westlichen Abschluss. Entlang der südlichen Fassade des Längsbaus hebt sich eine Terrasse von einem Vorplatz zur Unteren Bönigstrasse ab. Sonnenschutz ist durch die Baumreihe weitgehend gewährleistet. Zwischen den beiden Baukörpern ist auf dem Sockelgeschoss ein nach Norden und Süden ausgerichteter Aussenraum vorgesehen. Der Aussenraum soll schlicht begrünt und bepflanzt werden und nicht bis zur Brüstung genutzt werden. Der nordöstliche Aussenraum bietet Aussicht auf die Harderkette und auf die Bahnanlagen.

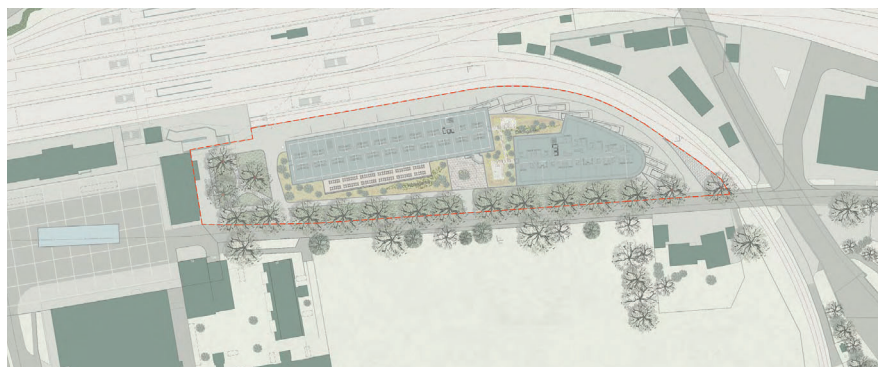


Abb. 27 Situation Variante «Rund»

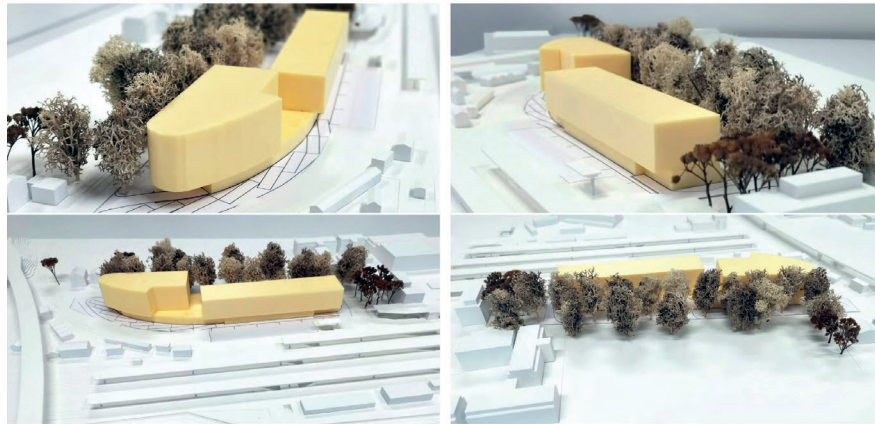


Abb. 28 Modellbilder

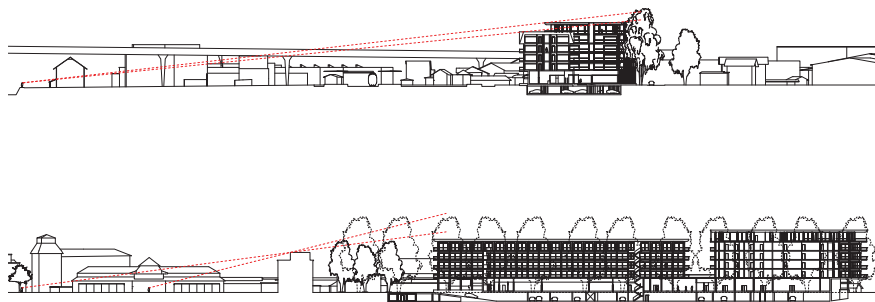


Abb. 29 Schnitte mit Sichtlinien vom Bahnhofplatz und südliches Aareufer

Diskussion

- Die Kombination von runden und eckigen Formen wird als herausfordernd erachtet. Die runde Form überzeugt nicht, weil sie zu wenig klar ist. Mit der Rundung wird die Form gebrochen und verunklärt. Die Rundung gibt den Gleisanlagen ein zu hohes Gewicht und könnte in 20 Jahren als störend oder kitschig interpretiert werden.
- Die Überbauung soll als Komplex verstanden werden. Durch die Kombination der Formen wird dies nicht erreicht.
- Die Aufstockung des Kopfbaus, welcher nun ein Geschoss höher ist als der Längsbau, wird als angemessen erachtet.
- Der Kopfbau verlangt im architektonischen Ausdruck eine Klarheit. Diese wird gestört durch die Kombination von Geraden und runden Kanten, durch ein rückversetztes Sockelgeschoss und durch den Einschnitt.
- Der Einschnitt erzeugt eine interessante Durchsicht zur Bergwelt, doch verunklärt den Fussabdruck. Er gibt dieser Ausrichtung ein sehr hohes Gewicht und lässt den nach Nordosten ausgerichteten Raum wie einen Ankunftsort erscheinen.
- Das Sockelgeschoss verliert an Qualität, wenn das Volumen nicht in den Boden gedrückt wird. Dies mindert vor allem beim Kopfbau und der westlichen Stirnfassade die städtebauliche Qualität.
- Die Vorgaben des ISOS werden eingehalten (siehe Sichtlinien in Abb. 29).

4.2.2 Beurteilung Bebauungs- und Aussenraumkonzept

Es ergeben sich folgende Erkenntnisse aus der Analyse und der Variantendiskussion. Diskutiert werden die Varianten «Rund» und «Kantig» (ehemals Variante 1.2 in Kapitel 4.1.3).

Erkenntnisse

- | | |
|--------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Städtebau | <ul style="list-style-type: none">– Die Volumen werden als ortsüblich und der Nutzung angemessen angesehen. Der Längsbau ist vergleichbar mit dem Victoria, der Kopfbau mit dem Beau-Rivage.– Die Aufteilung in zwei Baukörper wird bestätigt.– Der Städtebau soll sich nicht der Geometrie der Gleise und des Carterinals anpassen. |
| Adressierung und Erschliessung | <ul style="list-style-type: none">– Die Vorfahrtssituation wird als gut erachtet.– Der Hauptzugang sollte wenn möglich mit Pflastersteinen bis an den Strassenrand signalisiert werden.– Die Dachterrasse benötigt eine Absturzsicherung. Diese soll möglichst zurückversetzt sein. Vor allem nach Süden wäre die Ankunft gestört, ist die Brüstung nicht zurückversetzt und die Dachbegrünung zu auffällig. |
| Aussenräume | <ul style="list-style-type: none">– Der Platz mit Bäumen zwischen Hotel und Bahnhofgebäude schafft gute Aussenraumqualitäten und einen Kontrast zum harten Bahnhofplatz.– Die Terrasse soll einen Öffentlichkeitscharakter ausstrahlen. Dazu soll z.B. das Restaurant direkt über die Terrasse erreichbar sein.– Die Trottoirführung von der Hotelvorfahrt nach Osten soll auf der Nordseite der Unteren Bönigstrasse erfolgen. Die doppelte Querung der Strasse ist ungeeignet. |

4.2.3 Entscheid und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Entscheid

Das Begleitgremium entscheidet sich, dass die Variante «Kantig» weiterverfolgt werden soll (Variante 1.2 im 1. Workshop). Die Variante «Rund» wird als ungeeignet angesehen und soll nicht mehr weiterverfolgt werden.

Insgesamt ist das Begleitgremium überzeugt, dass mit der Variante «Kantig» ein gelungenes Grundgerüst geschaffen wurde, um eine gute Architektur auszuformulieren.

Die Variante «Kantig» passt sich städtebaulich selbstverständlich ein und ist zeitloser. Die Staffelung der beiden Baukörper ohne runde Fassaden wirkt subtil und schafft eine Spannung.

Empfehlungen für die Weiterbearbeitung Richtkonzept

- Für den Kopfbau sind hinsichtlich der Dachgestaltung Untervarianten zu prüfen (mit und ohne partielle Erhöhung «Attika»).
- Die Baukörper sollen zur Strasse und nach Osten auf den Boden gesetzt werden.
- Es ist zu klären, von welchen Seiten das Hotel für die Gäste zugänglich sein soll.
- Die Veloabstellplätze und die WC-Anlage sollen möglichst in den Untergrund verschoben werden. Dabei soll der Wurzelraum der neuen Bäume ausgespart sein.
- Es gilt zu klären, ob der nordöstliche Aussenraum bespielt oder freigehalten werden soll. Dazu sind Varianten auszuarbeiten. Eine eingeschossige Lagerfläche im nordöstlichen Aussenraum ist denkbar. Aussenlager sind zu vermeiden.
- Die Dachgestaltung soll ausgearbeitet werden.
- Die westliche und östliche Stirnfassade soll möglichst geschlossen erscheinen. Dabei soll die Einstellhalleneinfahrt möglichst gedäudeintegriert erfolgen.

4.3 Workshop 3- Weiterbearbeitung des Ansatzes als Richtkonzept

4.3.1 Varianten Bebauungs- und Aussenraumkonzept

Das Projektteam präsentiert die Weiterbearbeitung der Variante «Kantig». Es zeigt Untervarianten hinsichtlich der Ausprägung des obersten Geschosses des Kopfbaus, des Zwischenbaus, des nordöstlichen Aussenraums. Die verschiedenen Elemente im Aussenraumkonzept wurden vertieft und es wurde geprüft, wie die Lage der Car-Parkplätze optimiert werden könnte. Auf der östlichen Fläche wird eine Bepflanzung mit Bäumen gezeigt, falls zukünftig auf drei weitere Car-Parkplätze verzichtet werden könnte.

Städtebau

Das Projektteam hat ausgehend von der Variante «Kantig» die drei städtebaulichen Varianten A, B und C weiterentwickelt. Der Längsbau bleibt unverändert. Die Varianten unterscheiden sich hinsichtlich des Kopf- und Zwischenbaus.

Variante A sieht für den Kopfbau ein südlich rückversetztes Attikageschoss vor. Der Zwischenbau orientiert sich nach Süden und Norden und reicht entlang der nördlichen Fassade des Kopfbaus bis fast zur Mitte der Fassadenlänge. Der Zwischenbau bedeckt den gesamten verfügbaren nordöstlichen Aussenraum.

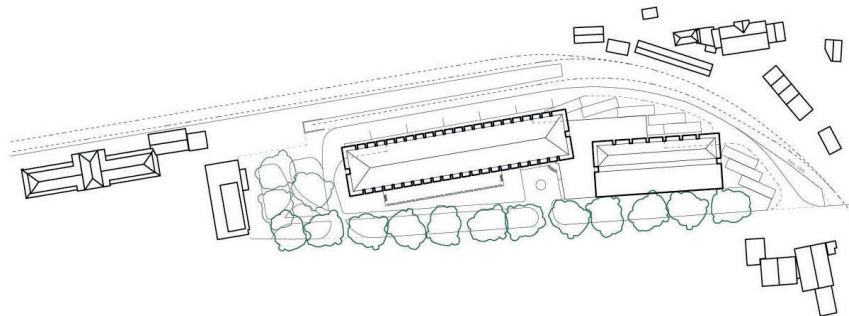


Abb. 30 Situation mit Dachform Variante A



Abb. 31 Modellansicht Variante A

Variante B sieht für den Kopfbau ein östlich rückversetztes Attikageschoss vor. Der Zwischenbau wird beschränkt auf die südliche Fassadenseite, der nordöstliche Raum ist als Aussenraum nutzbar.

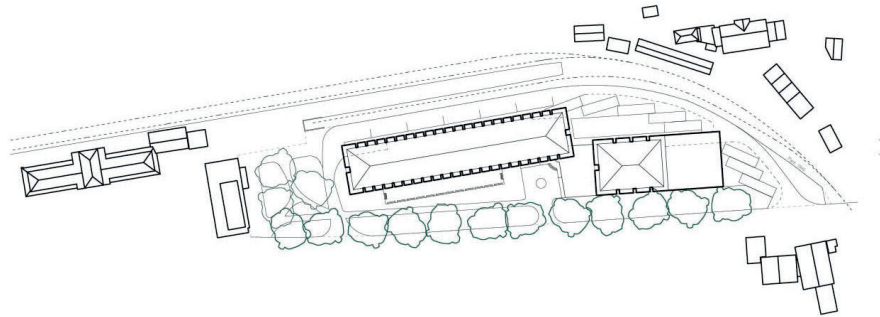


Abb. 32 Situation mit Dachform Variante B



Abb. 33 Modellansicht Variante B

Variante C sieht für den Kopfbau ein Vollgeschoss als oberstes Geschoss vor. Der Zwischenbau orientiert sich nach Süden und Norden und reicht bis zur Fassade des Kopfbaus. Es entsteht ein kleinerer nordöstlicher Aussenraum als bei der Variante B.

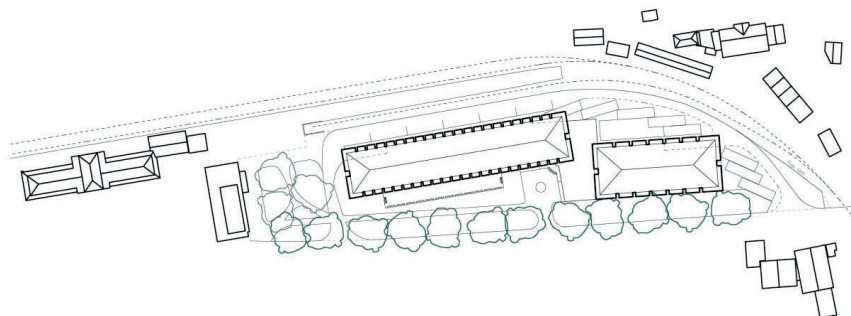


Abb. 34 Situation mit Dachform Variante C



Abb. 35 Modellansicht Variante C

Aussenraumkonzept

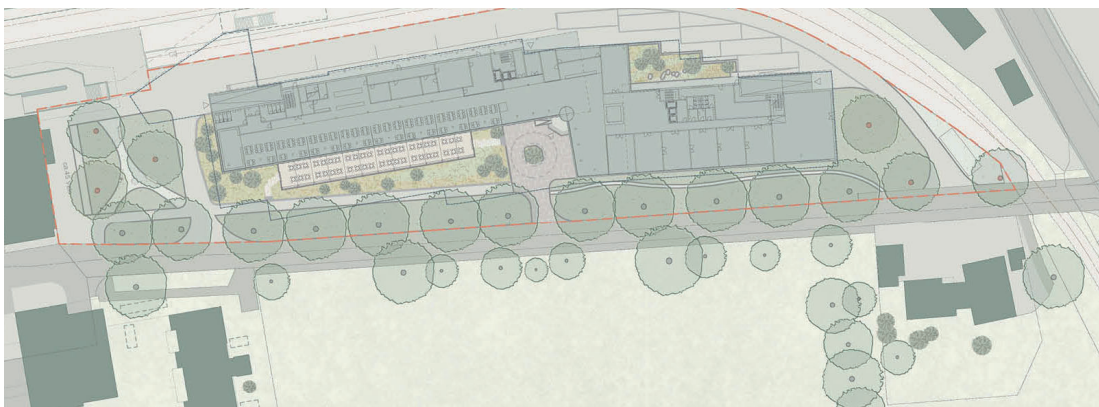


Abb. 36 Aussenraumkonzept

Im Westen des Areals ist ein begrünter, nicht konsumgebundener Platz mit einer attraktiven Durchwegung geplant. Der Platz wird mit einer Baumgruppe bestückt. Diese grosskronigen Bäume ergänzen die Baumreihe und heben sich dennoch von der Plantanenreihe ab. Die Bäume spenden Schatten und definieren die Aufenthaltsqualität auf dem Platz. Der Platz wird durch Sitzbänke möbliert, denkbar ist z.B. ein Brunnen. Entlang der westlichen Platzkante sind ca. 45 oberirdische Veloabstellplätze geplant. Damit wird der Platz dem gestalterischen Anspruch sowie dem Anspruch einer Scharnierfunktion für den Langsamverkehr gerecht.

Der Strassenraum wird gestaltet durch die bestehende Plantanenreihe und artenreichen Wiesenflächen in den Zwischenräumen. Eine Ergänzung der Plantanenreihe mit 2 Bäumen im Osten wurde geprüft, kann jedoch aus technischen Gründen (Lichtraumprofil Bahn und Strasse) nicht umgesetzt werden.

Ein Sockelmäuerchen von ca. 40 cm schafft eine Zonierung vom öffentlichen Bereich zum Hotelgarten. Der Hotelgarten wird mit einer Staudenmischpflanzung bespielt, welche durch den Aufbau begünstigt wird. Die Hotelterrasse ist über den Hotelgarten mit Schrittplatten erreichbar und wird so für das Publikum geöffnet. Die Hotelvorfahrt hebt sich hinsichtlich des Belags vom Asphalt ab.

Auf dem Zwischenbau entsteht ein Dachgarten mit einzelnen Solitärsträuchern. Die begehbaren Bereiche sowie die grösseren Sträucher beschränken sich auf den inneren Bereich des Dachgartens und sind von der Hotelvorfahrt nicht sichtbar. Der Dachgarten bietet zwei Aufenthaltsorte mit Ausrichtung nach Süden und Norden.



Abb. 37 Dachgarten Zwischenbau

Die folgenden vier Varianten zeigen, wie der nordöstliche Aussenraum genutzt werden könnte. Einerseits soll die Fläche möglichst sinnvoll genutzt werden, andererseits soll die Nordansicht von den Gleisen aufgewertet werden.

In der Ausgangsvariante «Asphalt» wird der gesamte Raum mit Aussenlagern genutzt. In der Variante «Kids Club» wird der westliche Teil genutzt für einen Aussenspielplatz des Kids Clubs. Der östliche Zwischenraum könnte mit Baumtrögen gestaltet werden. Grössere Bäume sind aufgrund der Unterbauung nicht möglich. Die Variante «Gesteingarten» sieht für die freie Fläche verschiedene Natursteine mit einem Grünfilter und Sitzmöglichkeiten vor. Die Variante «Garten» sieht eine leicht erhöhte Bepflanzung vor (Niveau Hochparterre).



Abb. 38 Variante «Asphalt»

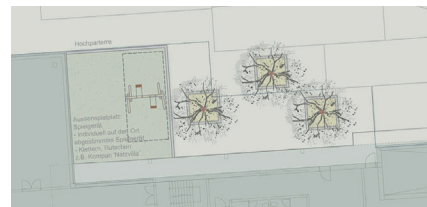


Abb. 39 Variante «Kids Club»



Abb. 40 Variante «Gesteingarten»



Abb. 41 Variante «Garten»

Von der Hotelvorfahrt in Richtung Bönigen soll eine für die Öffentlichkeit nutzbare, attraktive Fusswegverbindung entstehen. Die Verbindung wird nicht direkt entlang der Gebäudefassade gesetzt. Es wird eine Lage zwischen Gebäudefassade und Plantanenreihe favorisiert (vgl. Abb. 43).

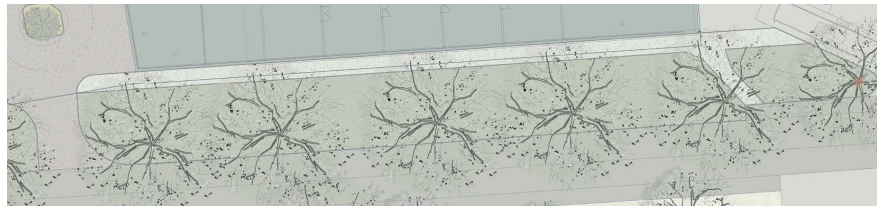


Abb. 42 Variante entlang der Fassade

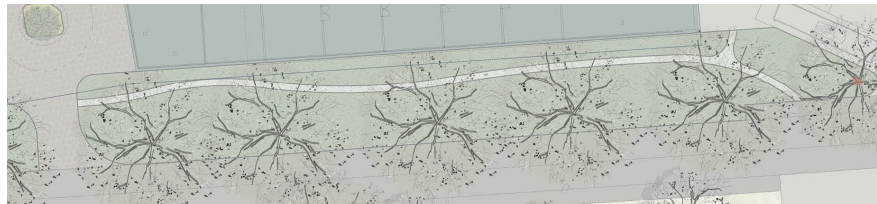


Abb. 43 Variante zwischen Gebäudefassade und Plantanenreihe

Das Projektteam zeigt wie mit dem Wegfall der drei Car-Parkplätze der Aussenraum durch die Setzung eines weiteren Baums verbessert wird. Damit könnte der Kopfbau und die gesamte Bebauung besser im Grünkörper gefasst werden.

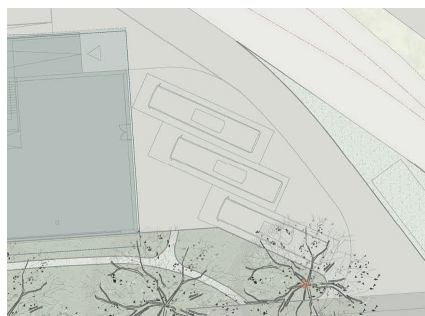


Abb. 44 Ist-Zustand mit drei Car-Parkplätzen

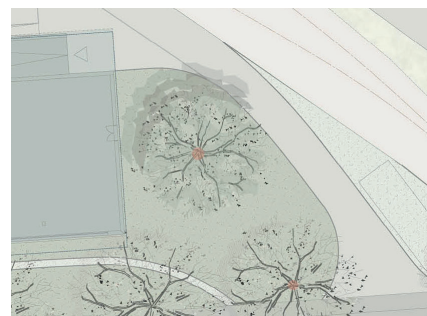


Abb. 45 Zukünftig mögliche Baumpflanzung

Von den 9 bestehenden Car-Parkplätzen geht 1 Parkplatz für die Zufahrt der östlichen Einstellhalle verloren. Das Projektteam schlägt vor, dies durch eine geänderte Anordnung der Plätze zu kompensieren. Eine verkehrstechnische Überprüfung steht jedoch noch aus.



Abb. 46 Vorschlag zur Begradigung Carschlaufe

Erschliessung und
Adressierung

Die Veloabstellplätze werden grösstenteils und die bestehenden WC-Anlagen werden vollständig in den Untergrund verschoben werden (3, 4). Die unterirdischen Park+Ride Abstellplätze (1) werden über die westliche Rampe erschlossen und sind direkt mit der unterirdischen Personenunterführung des Bahnhofs verbunden (2). Die Abstellplätze für das Hotel (5) werden über die östliche Rampe erschlossen. Der unterirdische Direktzugang für die Hotelgäste zur Bahnhofsunterführung ist nicht mehr vorgesehen. Die Anlieferung und Entsorgung erfolgt von der Nordseite über die Carschlaufe.

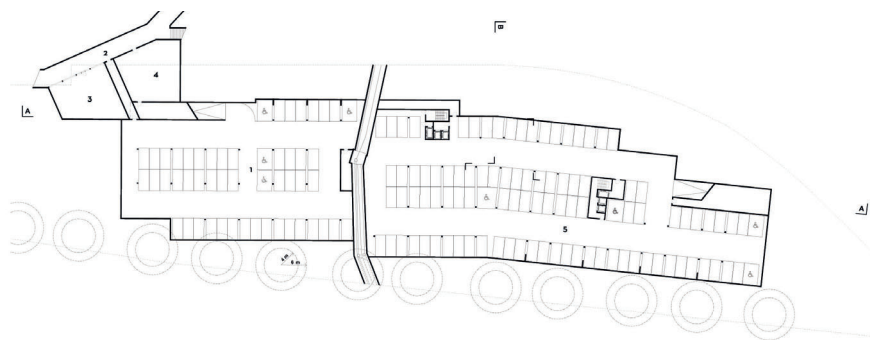


Abb. 47 Untergeschoss

Architektur

Die beiden Baukörper folgen dem gleichen architektonischen Ausdruck. Der Längsbau wird vertikal durch ein Sockel-, drei Regel- und ein eingeschossiges Dachgeschoss mit Mansardwalmdach¹ und grossen Lukarnen gegliedert, der Kopfbau durch ein Sockel-, drei Regel- und ein zweigeschossiges Mansardwalmdach. Den Dachabschluss über den Dachgeschossen bilden flach geneigte Walmdächer.

Die vertikale und horizontale Fassadenstruktur wird allseitig durchgezogen. Die Nordfassade soll nicht einfach als Rückseite verstanden werden. Nordseitig wird die vertikale Fassadenstruktur im Sockelgeschoss durch Arkaden weitergezogen. Als Aussenraum für die Zimmer sind Loggias geplant.

Das Sockelgeschoss des Kopfbaus befindet sich näher an der Baumreihe und wirkt für die Öffentlichkeit geschlossener als das Sockelgeschoss des Längsbaus. Der Zwischenbau führt die beiden Formen über Eck zusammen.

Das rückversetzte Sockelgeschoss ermöglicht die nötigen Räume für die Warte- und Umsteigesituationen, welche heute durch die Buchten gegeben sind.

1 Ein Mansarddach ist eine Dachform, die eine geknickte Dachfläche mit steilerem Unterdach und flacherem Oberdach aufweist. Als (Mansard)Walmdach bezeichnet man Dächer, die auf allen (vier) Gebäudeseiten eine Trauflinie aufweisen und somit keine Giebfassade haben. Im vorliegenden Fall wird diese Dachform durch die grossen Lukarnen geprägt. Die Dachgeschosse sollen sich jedoch gestalterisch von den darunter liegenden Geschossen abheben.

Die östliche Rampe wurde nach Norden geschoben. So kann die bestehende Verkehrsfläche effizienter genutzt werden und die Rampe beeinträchtigt die Qualität des Kopfbaus weniger.

Für die Fassadengestaltung ist eine fast vollflächige Verglasung angebracht. Nach vorne gesetzt strukturiert eine stabförmige Schicht aus Holz oder Metall die Fassade. Das flach geneigte Walmdach könnte aus Blech sein und wird zur Solarenergienutzung verwendet.



Abb. 48 Ansicht Südfassaden mit differenzierten Geschossen

4.3.2 Erkenntnisse

Es ergeben sich folgende Erkenntnisse aus der Analyse und der Variantendiskussion.

Städtebau

- Die Bäume ermöglichen einen ortsverträglichen Massstabssprung zu den tieferen Bestandsbauten. Die Nachbarschaft wird durch die Höhen nicht beeinträchtigt.
- Die Orthogonalität als Ergebnis aus dem zweiten Workshop hat sich mit der Weiterbearbeitung zum dritten Workshop bestätigt.
- Der Kopfbau muss ein Geschoss höher sein als der Längsbau, dies erzeugt eine wichtige Spannung.
- Das Konzept entspricht den Vorgaben, welche sich aus dem ISOS ergeben:
 - Ungeschmälerte Erhaltung der Platanen
 - Ungeschmälerte Erhaltung der Wirkung des Bahnhofplatzes und den neueren platzdefinierenden Bauten
 - Hotel ist vom Bahnhofplatz nicht sichtbar, von Norden her ist der Blick auf die Baumkronen sichergestellt (nördliches Aareufer massgebend)
 - Neubauvolumen sind in ihrer ortsbaulichen Setzung, ihrer Volumetrie und architektonischen Gestaltung so formuliert, dass die Scharnierwirkung des Geschäftshauses zum Bahnhofplatz hin nicht beeinträchtigt wird. Die Scharnierwirkung wird sogar gestärkt.
 - Die Bebauung gewährleistet eine Durchlässigkeit für Fussgänger zum Bahnhofplatz hin.

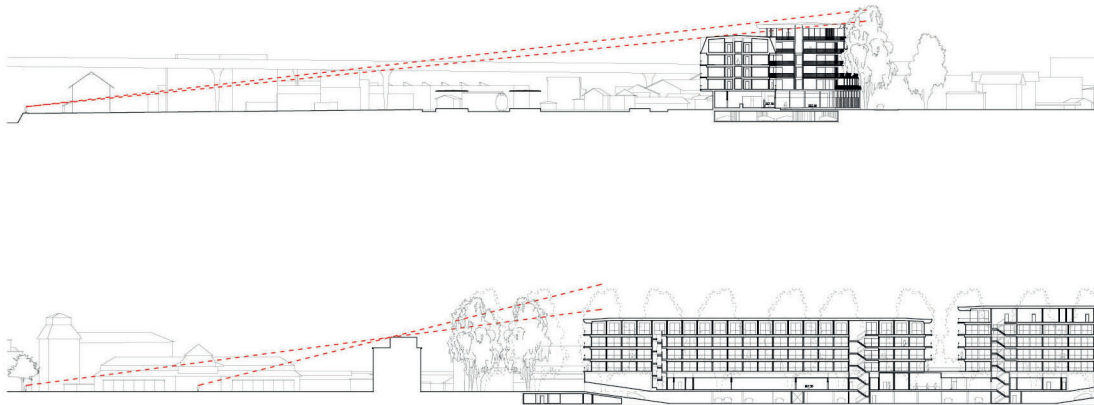


Abb. 49 Schnitte mit Sichtlinien vom Bahnhofplatz und Aareufer

- Es zeigt sich, dass die Variante C mit zusätzlichem Vollgeschoss (ohne Attikageschoss) beim Kopfbau städtebaulich ruhig und klar wirkt. Der Kopfbau kann seine Funktion erfüllen. Die Ausbildung eines Attikageschosses (Varianten A und B) mindert die Qualität des Kopfbaus und führt zu einer ortsbaulich schlechteren Integration der Überbauung.
- Der nordöstliche Aussenraum soll durch einen eingeschossigen Zwischenbau überbaut werden können. Da das Untergeschoss hauptsächlich der Parkierung dient, werden oberirdisch Lager- und Dispositionsflächen benötigt. Dieser kann sich hinsichtlich Dimensionierung an der Variante A orientieren, soll aber höchstens die Hälfte der nordseitigen Fassade des Kopfbaus betragen.

Adressierung und Erschliessung

- Es fehlt noch eine Lösung für die Velozufahrt ins Untergeschoss.
- An der westlichen Stirnfassade des Längsbaus soll kein Sekundäreingang entstehen. Ein allfälliger Sekundäreingang im Norden wird als möglich erachtet. Er darf den Haupteingang nicht konkurrieren und soll möglichst nur vor den Carreisenden genutzt werden.
- Bei der Carschlaufe sind auch die bestehenden Buchten zum Ein- und Ausstieg zu berücksichtigen. Die Ein- und Ausstiege bleiben am heutigen Standort, da sie sich möglichst nahe an der Personenunterführung befinden sollen.
- Es wird als richtig erachtet, dass vom Hotel keine direkte Verbindung zur Personenunterführung geschaffen wird. Damit beleben die Hotelgäste die Aussenräume inklusive Bahnhofplatz zusätzlich und die Scharnierwirkung des Kopfbaus beim Bahnhofplatz wird gestärkt (qualitative Rahmenbedingung der ENHK). Der neue Platz im Westen erweitert diese Scharnierwirkung in Richtung Osten.
- Die Fusswegverbindung vom Vorplatz nach Bönigen ist für die Öffentlichkeit zu wenig attraktiv. Es muss eine durchgehend hindernisfreie Verbindung vom westlichen Platz in Richtung Bönigen entstehen. Eine unterschiedliche Ausgestaltung ist möglich.

- Aussenräume
- Der westliche Platz ermöglicht eine attraktive Durchwegung und fördert die Scharnierwirkung des Kopfbaus beim Bahnhofplatz (qualitative Rahmenbedingung der ENHK). Durch eine offene Gestaltung soll das subjektive Sicherheitsgefühl gewährleistet werden.
 - Die Pflanzung weiterer Plantanen entlang der Strasse muss auf die technische Machbarkeit überprüft werden.
 - Es wird als gut erachtet, dass auf dem Zwischenbau zwei verbundene Dachterrassen mit unterschiedlichen Qualitäten entstehen sollen.
 - Die Gestaltung des östlichen Aussenraums beim Wegfall der drei Car-Parkplätze wird als gut erachtet, falls diese nicht mehr benötigt werden. Denkbar wäre auch eine Zwischenlösung mit Schotterrassen oder Rasengitter.
- Architektur
- Beide Baukörper folgen demselben architektonischen Ausdruck. Der architektonische Ausdruck hinsichtlich Fassadengestaltung, Traufe, Lukarnen und dem Mansardenwalmdach ist überzeugend. Das oberste resp. die beiden obersten Geschosse werden als Mansardengeschosse ausgebildet. Die allseitige Fassadengestaltung wird als wichtig und gut konzipiert beurteilt.
 - Die Arkaden auf der Nordseite sind architektonisch überzeugend.
 - Als Vorbau soll Holz als prägende Materialisierung favorisiert werden. Holz schafft Lebendigkeit und ist ökologisch nachhaltiger.
 - Die Dachlandschaft soll möglichst nicht mit technisch bedingten Dachaufbauten beeinträchtigt werden.
 - Die Terrasse sowie das Sockelgeschoss soll gegenüber dem Aussenraum erhöht sein.

4.4 Entscheid

Das Begleitgremium ist überzeugt, dass hinsichtlich Bebauung, Aussenraum, Gestaltung, Erschliessung, Parkierung, Adressierung und Nutzung eine gute Grundlage entwickelt wurde, um ein konsistentes Richtkonzept auszuformulieren. Der Entscheid für die Variante C wurde einstimmig gefällt.

Das Begleitgremium entscheidet, dass die Variante C weiterverfolgt werden soll. Das Attikageschoss beim Kopfbau der Varianten A und B wird als ungeeignet angesehen und soll nicht mehr weiterverfolgt werden.

Der Zwischenbau soll im Rahmen der Bandbreite zwischen den Varianten A und C weiterentwickelt werden.

5. Würdigung

Das Begleitgremium würdigt das Ergebnis des Workshopverfahrens:

5.1 Verfahren

Das Planerteam Baulink AG und PR Landschaftsarchitektur GmbH entwickelten im Verlauf des Workshopverfahrens verschiedene städtebauliche Szenarien für die Arealentwicklung in Interlaken Ost. Die Studien und Erkenntnisse wurden in vier interdisziplinären Workshops analysiert, verglichen und beurteilt.

Gemessen am Schwierigkeitsgrad der Aufgabe ermöglichte das Verfahren ruhige, fundierte Diskussionen, dank derer die vielschichtigen Aspekte der Aufgabenstellung auf zufriedenstellende Weise vertieft werden konnten.

Konstruktiv waren auch der gegenseitige Austausch und die Kommunikation zwischen Trägerschaft, Begleitgremium und Projektteam. Die Anregungen des Begleitgremiums wurden jeweils treffsicher und zielführend aufgenommen und in die Weiterbearbeitung eingespielen. Wertvolle Dienste leistete mehrmals das Modell mit Varianten, wobei im Verlauf des Verfahrens das Planmaterial zunehmende Bedeutung gewann.

Im ersten Workshop 1a wurden verschiedene strategische Ansätze und Eindringtiefen studiert. Seitens des Begleitgremiums wurde das Fehlen der ortsbaulichen Analyse sowie einer Auseinandersetzung mit der Hoteltypologie bemängelt.

Am Workshop 1b wurde die ausführliche, ortsbauliche Analyse präsentiert, welche die Hotelarchitektur von Interlaken behandelt und Schlüsse für die künftige Hotelarchitektur am Ostbahnhof aufzeigt. Dabei bildete sich auf verschiedenen Ebenen (Ortsbau, Referenzbauten, Charakter und Typologie eines Hotelbetriebs, betriebliche Bedingungen etc.) ein gutes Verständnis der Situation und der Aufgabe heraus. Vier unterschiedliche Lösungsansätze mit Untervarianten zeigen den Weg und die Möglichkeiten auf. Zwei Lösungsansätze mit je 2 Baukörpern wurden zur Weiterbearbeitung ausgewählt. Die Variante mit 2 höheren Gebäuden und die Variante mit 1 langgezogenen Gebäude wurden verworfen.

Am Workshop 2 wurden die weiterentwickelten Varianten in Bezug auf den Städtebau und die volumetrische Ausprägung diskutiert. Die Gleisgeometrie der BOB formt das zur Verfügung stehende Grundstück. Zusätzlich wird der Bauperimeter durch die vor kurzem erstellte Busparkierung mit Umsteig- und Haltekante tangiert. Die Architekten versuchten mit dem hohen Nutzungsmass, welches das Programm der Hotelentwicklung vorgibt, eine ortsbaulich verträgliche Lösung zu entwickeln.

Im dritten Workshop konkretisierten sich Fragen zum Fussabdruck und zur Volumetrie im Zusammenhang mit dem Raumprogramm. Die Aussenräume und die Fassadengestaltung wurden eingehend diskutiert. Die Qualität der Aussenräume vermag zu überzeugen und bilden einen Mehrwert für das Ostquartier. Die Höhenentwicklung des Längsbaus schafft zusammen mit der erhaltenswerten Platanenreihe eine ortsbaulich verträgliche Lösung.

Der um ein Geschoss höhere zweite Baukörper bildet den Abschluss/Auftakt des Bahnareals und adressiert den Hotelbau gegenüber dem Bahnareal. Die Anbindung an den Bahnhof und die Erschliessung für die Fussgänger bildeten weitere Schwerpunkte. So konnte in Bezug auf die ortsbauliche Setzung und die Grundprinzipien der Architektur eine Interventionstiefe gefunden werden, welche aus Sicht des Begleitgremiums einen für das Objekt und die Aufgabe angemessenen Ansatz ermöglichten.

5.2 Architektur

Die Projektverfasser zeigen anhand von vier Varianten die Vor- und Nachteile der unterschiedlichen ortsbaulichen Setzungen auf und plausibilisieren damit die gewählte Variante, welche eine Optimierung in Bezug auf die Körnung, die Adressierung, der prägenden Baumallee, aber auch den wirtschaftlichen Parametern darstellt.

Die erste Variante (1.1 und 1.2) orientiert sich bezüglich der Gebäudegrösse und Form, sowie der Stellung an den typischen historischen Hotels. Der fünfgeschossige Längsbau wird parallel zu den Gleisen gesetzt. Der sechsgeschossige zweite Baukörper übernimmt die Flucht der Baumallee und schliesst den Vorplatz räumlich ab.

Die zweite Variante setzt zwei turmartige, neugeschossige Gebäude parallel zur Gleisanlage. Die Turmbauten sind in Bezug auf die ortsbauliche Körnung, Adressierung und Umgang mit den Aussenräumen interessant. Der Ansatz wird in Anbetracht der Höhenentwicklung und der örtlichen Begebenheiten als nicht adäquat erachtet.

Die dritte Variante setzt einen fünfgeschossigen Längsbau über die ganze Länge des Baubereichs. Eine Untervariante belegt die komplette Grundstücksfläche. Infolge des grossen Fussabdruckes, der fehlenden Sichtbezüge und der volumetrischen Ausprägung ist diese Variante nicht ortsverträglich.

Die vierte Variante «Rund» setzt zwei annähernd gleich grosse, fünfgeschossige, bzw. sechsgeschossige Winkelbauten. Der eine ist an die Gleise angelehnt und der zweite richtet sich nach den Gleisen und nach der Baumreihe. Zugang und Vorfahrt sind über einen Platz, welcher zur Baumallee orientiert ist, vorgesehen. Die Adressierung und Anbindung an den Bahnhof sind ungenügend.

Eine feingliedrige, gut gestaltete Eingangssituation bildet den adäquaten Auftakt zur Hotelanlage. Die Restauration ist im Vorbau integriert und bildet zusammen mit der Terrasse ein stimmiges und wertiges Gesamtbild.

Die Variante 1.2 wurde im Workshop 3 in Untervarianten (A-C) weiterbearbeitet. Wobei die Formfindung des nördlichen, kleineren Baus inkl. Dach-Attikagegestaltung im Zentrum stand. Letztlich hat sich das Begleitgremium

auf ein zweiteiliges Gebäude bestehend aus zwei rechtwinkligen Baukörpern (Variante C) mit fünf respektive sechs Geschossen geeinigt. Die beiden Bauvolumen sind zueinander leicht abgedreht. Der Längsbau liegt gut situiert längs der Gleise. Der östliche Bau nimmt durch die leichte Abdrehung die Flucht der Baumreihe auf und bildet einen adäquaten räumlichen Abschluss zur unteren Bönigstrasse. Zudem entsteht eine aufwertende Torsituation beim Bahnübergang der BOB-Strecke. Die Differenzierung der Gebäudehöhen und die Akzentuierung hat ein grosses Potential, um trotz der hohen Dichte eine Durchlässigkeit zum Harder und zum Aareraum, sowie zur Jungfrauregion hin zu erreichen. Die Bauvolumen spannen zusammen mit der Baumallee einen Innenraum auf und schaffen gleichzeitig einen starken neuen Akzent in der heterogen gewachsenen Quartierstruktur.

Es war herausfordernd, eine schlüssige Kombination von zentralen Aspekten und wichtigen städtebaulichen Kriterien zu finden: eine adressbildende Strassenseite, eine offene und einladende Durchwegung des Areals, die richtige Körnung und Höhenentwicklung der Bauvolumen in Bezug auf das Bahnhofsgebiet und der Baumallee. Angesichts der vorhandenen Platzverhältnisse war die Setzung des Neubauvolumens besonders herausfordernd. Der schliesslich gefundenen Lösung darf eine hohe Präzision attestiert werden. Die Adressierung des Areals überzeugt sowohl aus Richtung Bahnhof als auch von Bönigen her. Ein attraktiver Stadtraum bildet sich zwischen den beiden Baukörpern und der Baumreihe.

Die Fassadengestaltung interpretiert die Mansarddächer der «Belle-Epoque» Hotels neu. Durch die horizontale Gliederung und die Trauflinie erhalten die Baukörper eine vertraute Massstäblichkeit.

Die dem Sockelgeschoss vorgelagerten Aussenräume werden mit der Terrasse des öffentlichen Restaurants bespielt und übernehmen die Tradition der in Interlaken typischen Hotelvorgärten.

Die Autoparkierung ist in einer Einstellhalle unter dem Park untergebracht. Die Einfahrt befindet sich bei der Einfahrt zum Busparkplatz. Vor dem Hotel liegt die gut situierte und ab der Unteren Bönigstrasse erschlossene Vorfahrt. Die bestehenden öffentlichen Busparkplätze stellten sich als schwierige Rahmenbedingung im Entwurfsprozess dar. Über eine leichte Anpassung zugunsten des Hotelprojektes muss in der weiteren Projektentwicklung diskutiert werden. Die öffentliche Veloparkierung liegt hinter dem Bahnhofplatz in direkter Nähe zum Projektperimeter. Mit der diskutierten Verlagerung der Abstellplätze in eine unterirdische Velostation kann der Platzraum zwischen Abschlussbau Bahnhofplatz und dem neuen Hotel aufgewertet werden.

Das Projekt besticht durch eine präzise Analyse des Ortes und durch eine adäquate Situierung des Neubauvolumens. Insgesamt gelingt es den Verfassern, ihr einfaches und klares Konzept in ein eigenständiges Projekt umzusetzen. Das gewählte Prinzip vermag alle wesentlichen Aspekte

stringent zu lösen und überzeugt sowohl durch einfache Betriebsabläufe als auch durch seine hohen architektonischen Qualitäten. Das Projekt stärkt die Lesbarkeit und Adresse des Ortes und stellt trotz der Zeichenhaftigkeit des neuen Gebäudes eine angemessene Massstäblichkeit in diesem speziellen Kontext dar.

5.3 Freiraum

Die klare Gebäudeform, sowie die längliche Ausrichtung der Parzelle ergeben eine deutliche Zonierung des Freiraums. Im Norden ist der Freiraum funktional geprägt und bietet Platz für die geforderten Busparkplätze sowie die Anlieferung des Hotels. Auf der Südseite hat der Freiraum nebst der Funktionalität auch einen repräsentativen Charakter. Die Aussensitzplätze vom Restaurant und der Hauptzugang vom Hotel mit der nötigen Vorfahrt verlangen eine hochwertige, der Situation gerecht werdende Gestaltung. Zentrales Element an diesem Ort ist und bleibt die Baumallee. Diese bleibt mit dem vorliegenden Projekt ungeschmälert erhalten und hat einen entscheidenden Einfluss auf die Aussenraumqualität.

Die Umgebungsgestaltung sieht eine klare Zonierung der Südseite vor. Der Aussenbereich des Restaurants wird mit einer Bepflanzung und einer Sockelmauer vom öffentlichen Weg abgetrennt. Die Sichtbeziehungen sollen jedoch erhalten bleiben und direkte Zugänge ermöglichen den Zutritt nicht nur für Hotelgäste. Die öffentliche Fussverbindung in Richtung Bönigen wird durch den Hotelbau nicht unterbrochen, sondern bleibt auf der gesamten Parzellenlänge erhalten.

Der kleine Park, der als Scharnier zwischen Hotel und Bahnhof wirkt, wertet die heutige Situation deutlich auf und wird zum Aufenthaltsort für die Öffentlichkeit. Durch den Neubau entstehen neue, unversiegelte Flächen, die eine hohe Aufenthaltsqualität mit sich bringen sollen. Die Freiflächen sind im Erdgeschoss grösstenteils öffentlich zugänglich. Auf dem Zwischenbau entsteht ein Dachgarten, der ausschliesslich für Hotelgäste gedacht ist und Grünflächenanteil weiter erhöht.

Es gelingt dem Projekt, eine hohe bauliche Dichte zu erreichen und zusätzlich die Qualitäten des Aussenraums gegenüber der heutigen Situation deutlich zu verbessern. So entsteht nicht nur für künftige Hotelgäste ein Mehrwert, sondern auch für die Bevölkerung von Interlaken.

5.4 Ortsbild

Die ortsbildprägende Platanenreihe entlang der Unteren Bönigstrasse wurde in die Projektentwicklung integriert und bleibt als raumbildendes Element im südlichen Freiraum vor den Hotelbauten ungeschmälert erhalten. Die Wirkung der von weitem sichtbaren Baumallee zwischen zukünftigen Hotelneubau und dem Siedlungsentwicklungsgebiet Uechtere bleibt bewahrt.

Mit der ortsbaulichen Setzung der Neubauvolumen wird der nötige Freiraum zum westlichen Geschäftshaus (ISOS 0.0.61) gewährt, so dass dessen räumliche Wirkung als Trennelement zwischen Bahnhofplatz und Planungssperimeter erhalten bleibt.

Die Verbindung für Fussgänger entlang der Unteren Bönigstrasse bleibt ohne Behinderung erhalten. Die Umgebungsgestaltung mit klaren Zonierungen der Aussenbereiche bieten öffentliche Zugänge. Mit einer begrüneten Platzgestaltung und einer hohen Aufenthaltsqualität wird der Freiraum zwischen Hotelneubau und dem westlich angrenzenden Geschäftshaus, der heute als unattraktiver Hinterhof zum Bahnhofplatz wahrgenommen wird, deutlich aufgewertet.

Der Berner Heimatschutz war im Workshopverfahren mit einer Fachperson vertreten und konnte seine Anliegen in den Bereichen Ortsbildschutz, Denkmalpflege und ISOS einbringen. Diese wurden vom Projektteam aufgenommen und im vorliegenden Richtkonzept berücksichtigt.

5.5 Qualitätssicherung

Zur Qualitätssicherung wird das Begleitgremium bei der Überführung des Richtkonzepts in die Überbauungsordnung und bei der Bauprojektierung involviert sein und sorgt dafür, dass die ortsbaulichen Qualitäten des Workshopverfahrens in die weitere Planung übernommen wird.

Die Qualitätssicherung soll in dem Sinn weitergeführt werden, dass die im Workshopverfahren eingesetzten Fachpersonen aus Architektur und Landschaftsarchitektur (Expertengremium) zu gegebener Zeit wieder zur Beurteilung der Projektgrundlage einbezogen werden.

Zwecks der Qualitätssicherung sollen auf Stufe Bauprojekt die Fassadengestaltung und die Materialisierung sowie die Gestaltung der Aussenanlage dem Expertengremium erneut zur Beurteilung vorgelegt werden.

6. Empfehlungen für die Weiterbearbeitung zum Richtkonzept

Das Begleitgremium dankt den Verfassern für die gelungene Arbeit und überzeugende Entwicklung des Projekts im beschriebenen Workshopverfahren. Es bestätigt die Variante C mit den zwei zueinander leicht abgedrehten Bauvolumen mit der klaren Zonierung des Freiraums als Bestvariante für die Weiterbearbeitung zum Richtkonzept.

Die Stellung, Ausrichtung und Volumetrien der Bauten sowie die Konzeption der Aussenräume und der Erschliessung sind grundsätzlich als Grundlage für die UeO und die weitere Projektierung zu verwenden.

- | | |
|--------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Städtebau | <ul style="list-style-type: none">– Die erarbeiteten Eckwerte für die Erfüllung der Vorgaben des ISOS sind einzuhalten und sicherzustellen. |
| Adressierung und Erschliessung | <ul style="list-style-type: none">– Die Platzgestaltung und Anbindung an den Bahnhof muss geklärt sein.– Es ist zu klären, wie die unterirdischen Veloabstellplätze / Velostation erschlossen werden. Dies kann nicht über die Bahnstufunterführung geschehen.– Im neuen Zustand sollen ober- und unterirdisch mindestens gleich viele Veloabstellplätze verfügbar sein wie im heutigen Zustand.– Die Fusswege müssen hindernisfrei ausgestaltet werden. Die Mindestbreiten sind einzuhalten.– Die Fachplaner sollen prüfen, mit welchen Eingriffen in den Untergrund die Verbindung der beiden Einstellhallenseiten erreicht werden kann. In der Folge sind die Auswirkungen auf die Verkehrsführung, die Ein- und Ausfahrten in die Einstellhalle(n) und die Möglichkeiten der Gestaltung des Aussenraums zu prüfen.– Bei einer Konzeptänderung ist das Begleitgremium einzubeziehen. |
| Aussenräume | <ul style="list-style-type: none">– Es ist zu klären, wie die oberirdischen Veloabstellplätze und die Velorampe in die Platzgestaltung integriert werden können. Eine Aufwertung der Rückseite des bestehenden Kopfbaus am Bahnplatz ist anzustreben.– Falls die 3 Car-Parkplätze zukünftig aufgehoben werden, soll die freie Fläche mit Bäumen bepflanzt werden können (Aufwärtskompatibilität).– Für die zusätzlichen Alleebäume nahe Bahnübergang ist die technische Machbarkeit zu prüfen (Lichtprofil, Sichtbermen).– Der bauliche Eingriff ist so zu planen, dass die Alleebäume sowohl im Wurzelwerk als auch in der Krone geschützt sind. Eine Verletzung jeglicher Art ist unbedingt zu vermeiden. |
| Architektur | <ul style="list-style-type: none">– Der obere Teil des Mansarddachs soll flach geneigt sein. Der Dachabschluss soll klar definiert werden. Die Ausgestaltung des Mansarddachs ist weiterzuentwickeln. Die Dachgestaltung soll im Rahmen der Qualitätssicherung vertieft geprüft werden. |

- Die Dachgestaltung ist ein wesentlicher Bestandteil der Gesamtwirkung der Gebäude (5. Fassade) und unter der Berücksichtigung der technischen Anlagen entsprechend sorgfältig zu gestalten. Technische Einrichtungen und Aufbauten sind in das Dachgeschoss oder in die Dachfläche zu integrieren.
- Die Anlagen zur Solarenergienutzung sollen in die Dachgestaltung integriert werden.
- Nordseitig soll die arkadenartige Fassadengestaltung im Sockelgeschoss mindestens für einen Teil der Fassadenabschnitte bei den Ausstiegsstellen weiterentwickelt werden.
- Die Erdgeschossnutzungen sind zu konkretisieren. Dabei ist auf eine gute, einladende Aussenwirkung zu achten.

7. Richtkonzept

Nach dem 4. Workshop wurden die offenen Fragen geklärt, das Bebauungs- und Aussenraumkonzept bereinigt und zum Richtkonzept weiterbearbeitet. Die Empfehlungen gemäss Kapitel 6 wurden folgendermassen umgesetzt:

- | | |
|--------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Adressierung und Erschliessung | <ul style="list-style-type: none">– Die Erschliessung der unterirdischen Veloabstellplätze wurde geklärt. Sie erfolgt über eine Rampe am westlichen Rand des Parks.– Damit die erforderliche Anzahl Veloabstellplätze erreicht wird, muss das Untergeschoss erweitert werden. Die oberirdischen Abstellplätze befinden sich im nordöstlichen Aussenraum (Nr. 11 in Abb. 58), entlang der östlichen Fassade des Kopfbaus am Bahnhofplatz (Nr. 16 in Abb. 58) und am Rand der Vorfahrt (Nr. 4 in Abb. 58). Die Abstellplätze im nordöstlichen Aussenraum sollen auch eingehäust, bzw. in den Zwischenbau integriert werden können.– Die relevanten Fusswegverbindungen werden hindernisfrei ausgestaltet. Dabei wird eine Mindestbreite von 1.5 m eingehalten.– Die Fachplaner haben die Verbindung der beiden Einstellhallenseiten erreicht, in dem die Sauberabwasserleitung mit einem Düker unter den Boden der Einstellhalle verlegt wird. Für die Verkehrsführung wird ein Einbahnsystem mit getrennten Ein- (Westen) und Ausfahrtsrampen (Osten) favorisiert. Die endgültige Verkehrsführung und die Abgrenzung des Untergeschosses soll jedoch erst im Rahmen der weiteren Projektentwicklung geklärt werden. Auch die Aussenraumgestaltung im Bereich der Car-Schleife soll sich langfristig bedürfnisgerecht entwickeln können. |
| Aussenräume | <ul style="list-style-type: none">– Die oberirdischen Veloabstellplätze und die Velorampe können in die Platzgestaltung integriert werden.– Falls die 3 Car-Parkplätze zukünftig aufgehoben werden (vgl. Abb. 45), ist die Aufwärtskompatibilität gewährleistet (Baumpflanzung).– Im Richtkonzept wird die Baumreihe nicht durch weitere Bäume nach Osten erweitert, da die technische Machbarkeit nicht gewährleistet ist (Lichtraumprofil, Sichtbermen). |
| Architektur | <ul style="list-style-type: none">– Das Mansardwalmdach über ein resp. zwei Geschosse erfüllt die Vorgaben für die Dachgestaltung. Die Integration der technischen Einrichtungen und Aufbauten in das Dach ist im Zuge der weiteren Projektierung sicherzustellen.– Nordseitig wird an der arkadenartigen Fassadengestaltung festgehalten. Das rückversetzte Sockelgeschoss ist für den Zugang zum Carterminal nötig und soll zudem die nordseitige Ansicht architektonisch mitgestalten. |

Das nachfolgend dargestellte Richtkonzept bildet die Grundlage für die Überbauungsordnung und die weitere Projektentwicklung. Das Begleitgremium wird im weiteren Verfahren und in der Projektentwicklung einbezogen, um die erarbeiteten Qualitäten des Projekts bis zur Umsetzung sicherzustellen.



Abb. 50 Schwarzplan; Einpassung ins Ortsbild

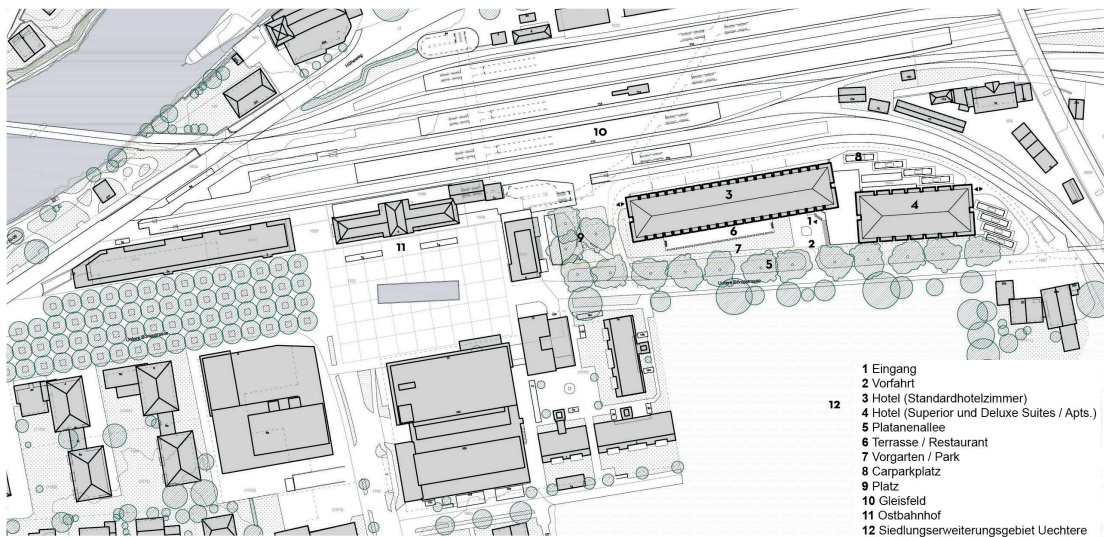


Abb. 51 Übersichtsplan

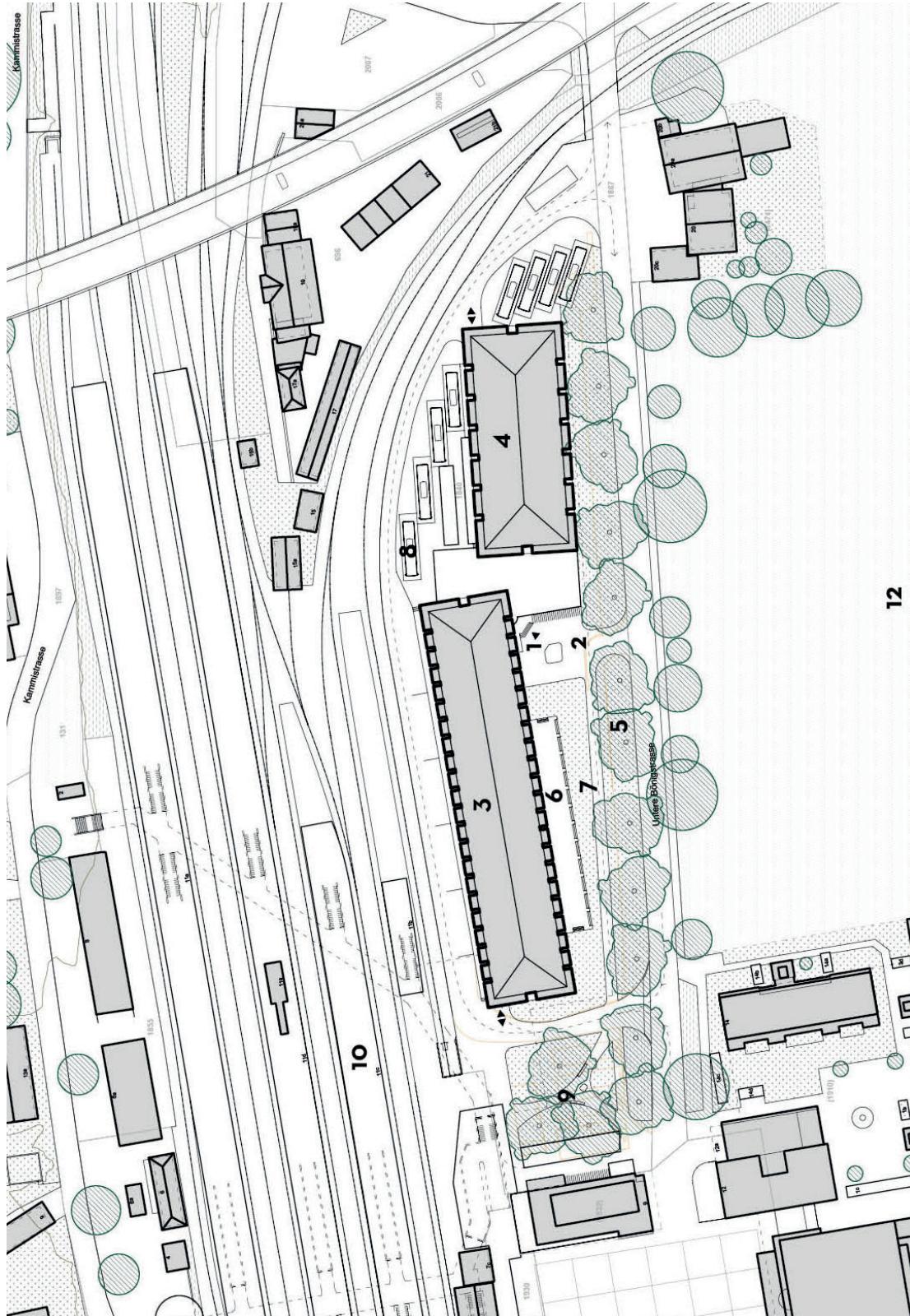


Abb. 52 Situationsplan

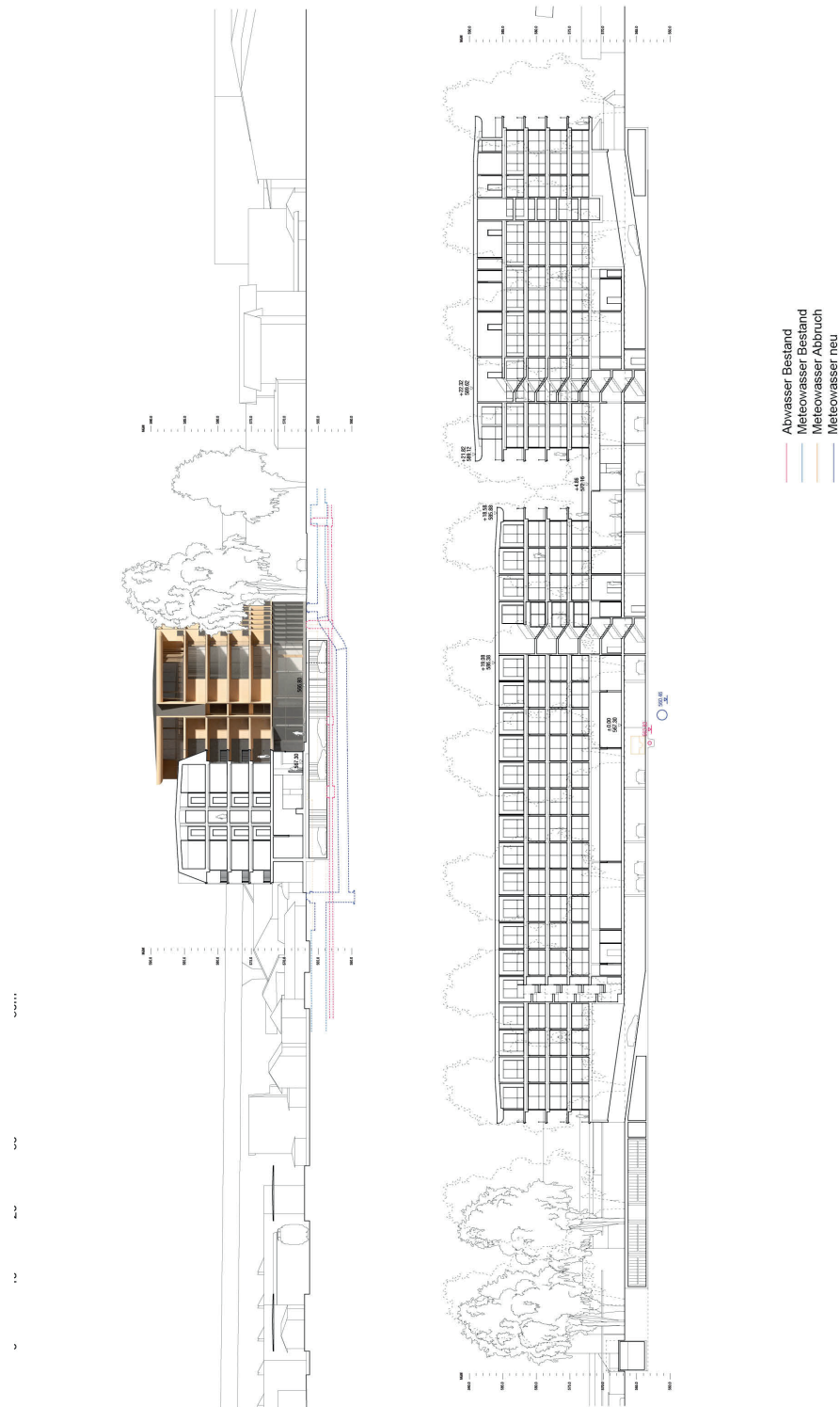


Abb. 53 Schnitte

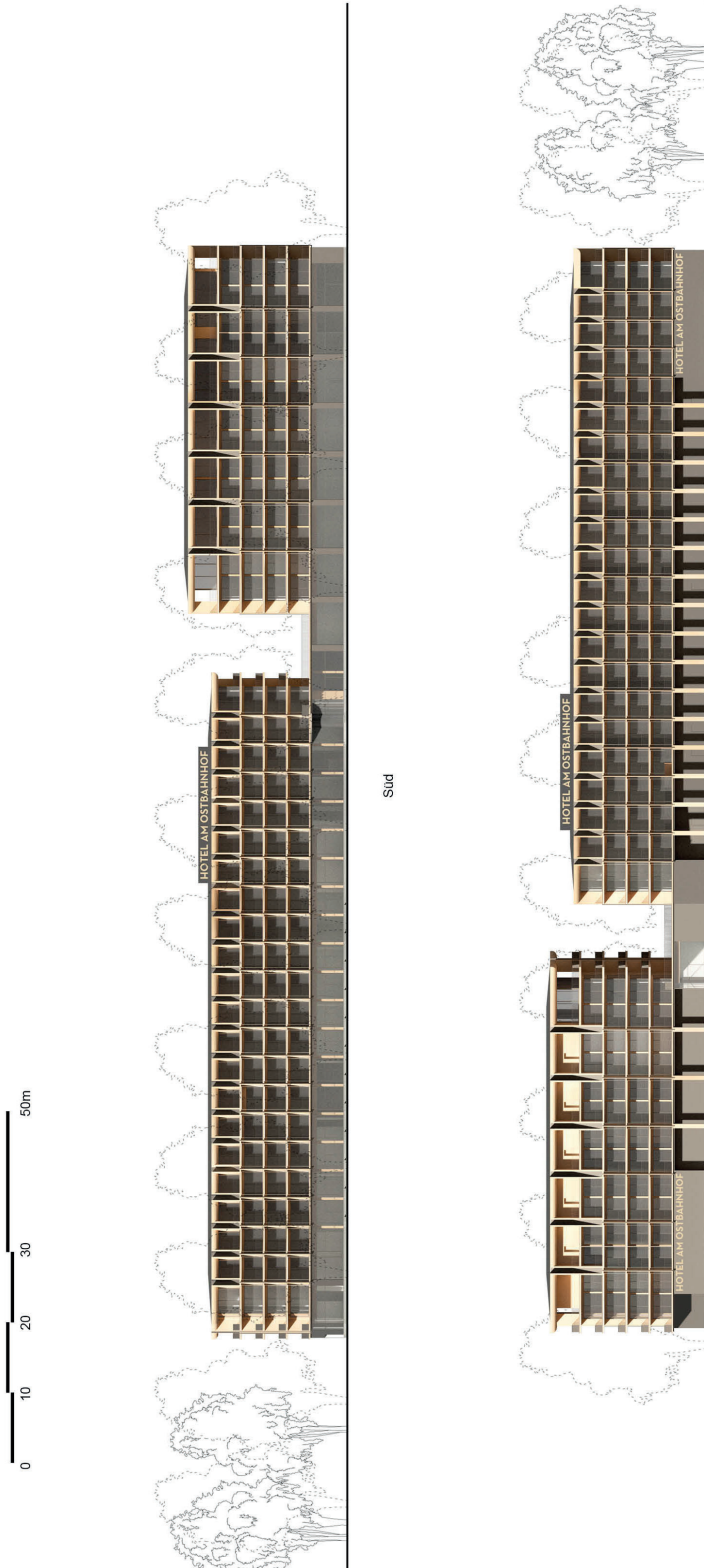


Abb. 54 Fassade Süd und Nord

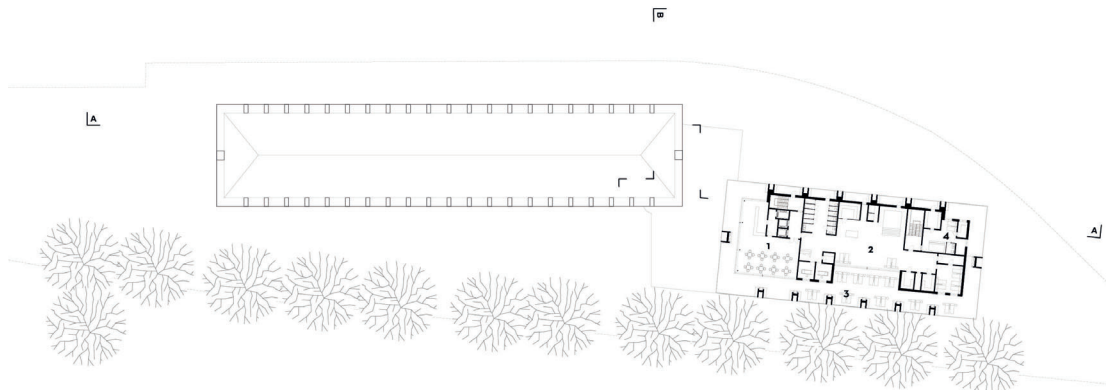


Abb. 55 Dachaufsicht Längsbau, oberstes Mansardengeschoss Kopfbau (Niveau 5)

Legende:

- 1: Skybar
- 2: Wellness
- 3: Terrasse
- 4: Privat SPA

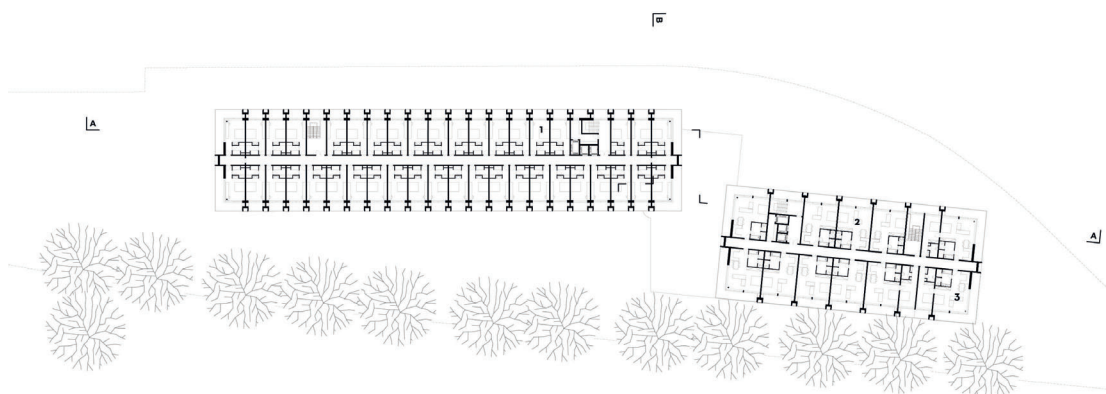


Abb. 56 Mansardengeschoss (Niveau 4)

Legende:

- 1: Hotelzimmer Standard
- 2: Superior Suite
- 3: Deluxe Suite

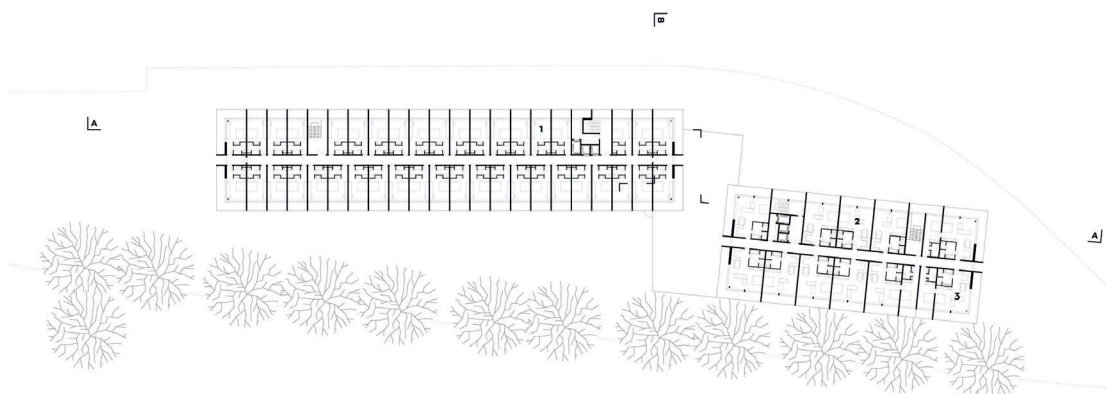


Abb. 57 Regelgeschoss (Niveau 1,2 und 3)

Legende:

- 1: Hotelzimmer Standard
- 2: Superior Suite
- 3: Deluxe Suite

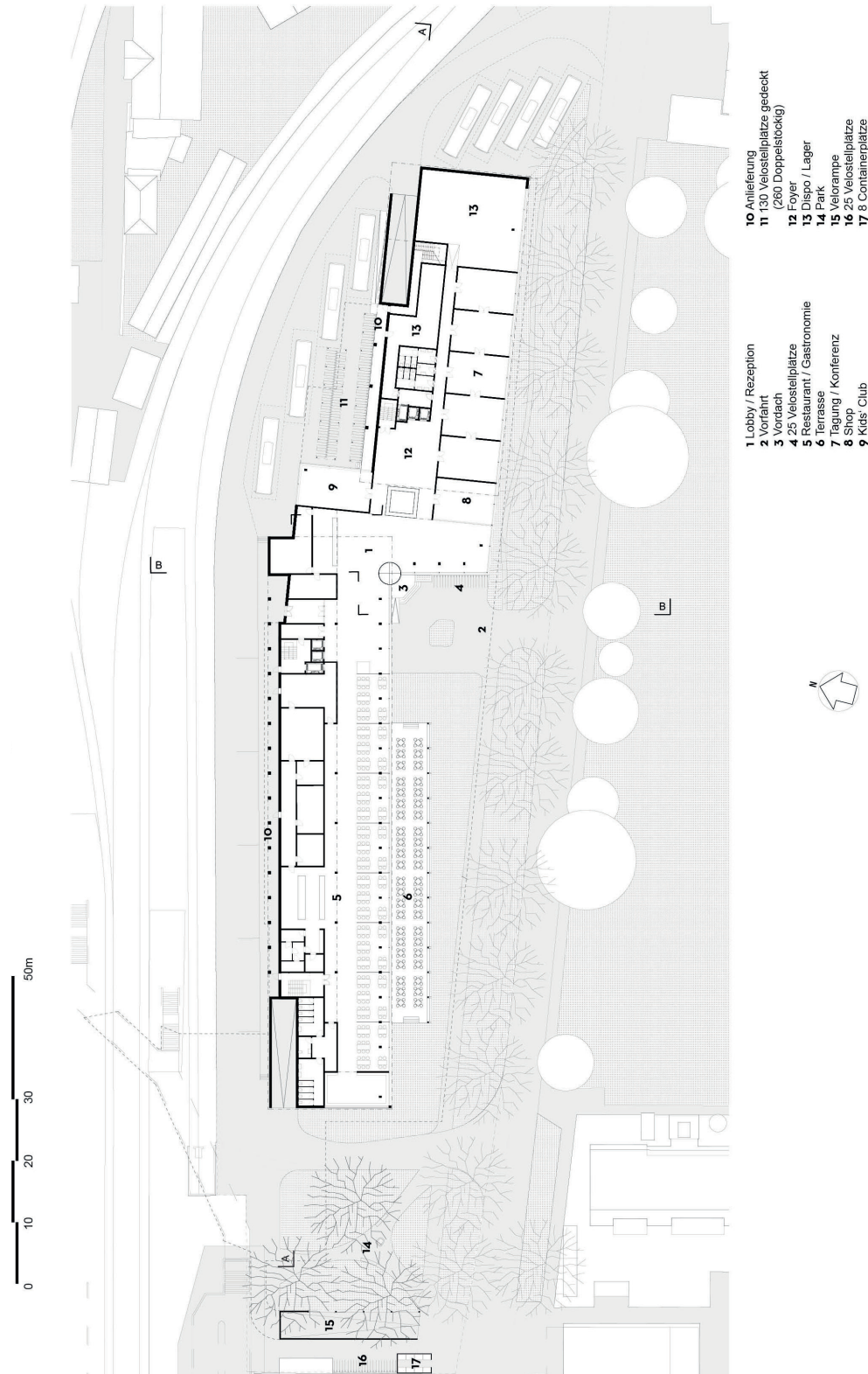


Abb. 58 Erdgeschoss (Niveau 0)

Die Erstellung einer Düker-Leitung als Ersatz für die bestehende Entwässerungsleitung erlaubt den Bau einer gemeinsamen Einstellhalle. Die Zufahrt von Hotel und Park+Ride muss nicht mehr differenziert werden (vgl. Kapitel 4.3.1).

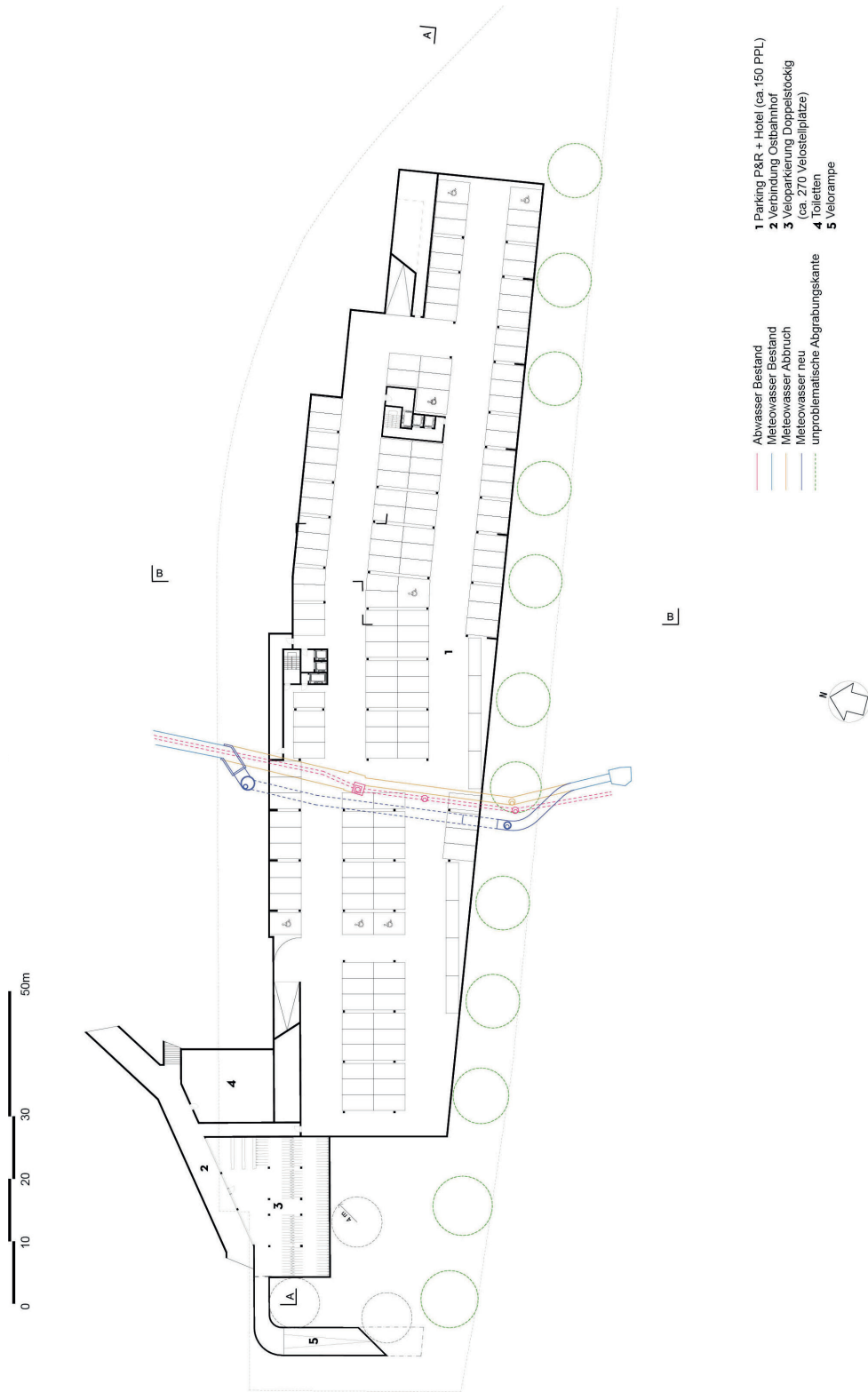
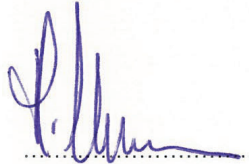


Abb. 59 Untergeschoss (Niveau -1)

8. Genehmigung / Unterzeichnung

Der vorliegende Schlussbericht ist durch die Auftraggeber und das Begleitgremium genehmigt worden:

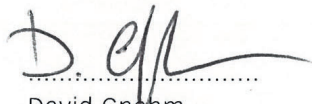
Für die Fachmitglieder



Martin Althaus



Barbara Dällenbach Ewald



David Gnehm



Simon Götz

Für die Sachmitglieder



Philippe Ritschard



Franz Christ



Urs Hoffmann



Urs Kessler