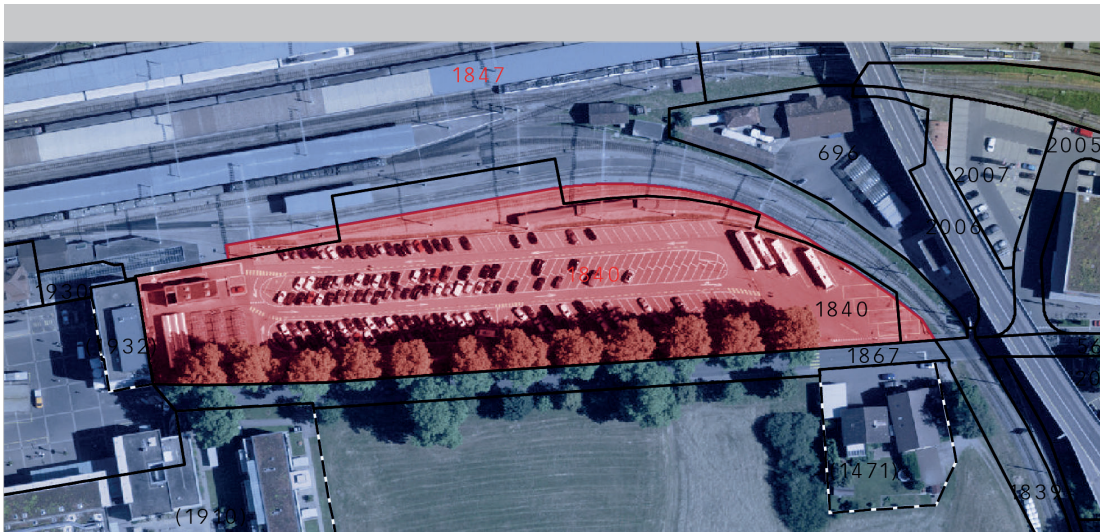


ÖFFENTLICHE MITWIRKUNG

## Einwohnergemeinde Interlaken

### Überbauungsordnung Nr. 24 «Hotel Ostbahnhof»



#### Erläuterungsbericht

Die Planung besteht aus:

- Überbauungsplan
- Überbauungsvorschriften
- Zonenplanänderung

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Richtkonzept vom  
23. Mai 2023

Juni 2023

## **Impressum**

### **Planungsbehörde:**

Einwohnergemeinde Interlaken  
General-Guisan-Strasse 43, 3800 Interlaken

### **Auftragnehmer:**

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern  
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81  
[www.ecoptima.ch](http://www.ecoptima.ch), [info@ecoptima.ch](mailto:info@ecoptima.ch)

### **Bearbeitung:**

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

## Inhalt

<b>1. Ausgangslage, Perimeter und Aufgabenstellung</b>	<b>5</b>
1.1 Ausgangslage	5
1.2 Planungspereimeter	6
1.3 Vorhaben	7
<b>2. Rahmenbedingungen</b>	<b>8</b>
2.1 Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung ISOS	8
2.2 Übergeordnete Vorgaben Region und Kanton	10
2.3 Baumschutz	11
2.4 Bestehende Abstellplätze	11
<b>3. Richtkonzept</b>	<b>12</b>
3.1 Verfahren	12
3.2 Aufgabenstellung	13
3.3 Beschreibung	14
<b>4. Planungsrechtliche Umsetzung</b>	<b>21</b>
4.1 Überbauungsordnung (UeO)	21
4.2 Zonenplanänderung	25
4.3 Verträge und Dienstbarkeiten	25
4.4 Mehrwertabschöpfung	25
<b>5. Auswirkungen auf die Umwelt</b>	<b>26</b>
5.1 Vereinbarkeit mit dem übergeordneten Recht	26
5.2 Orts- und Landschaftsbild	27
5.3 Abstellplätze	28
5.4 Lärmschutz	29
5.5 Natur- und Heimatschutz	30
5.6 Nicht ionisierende Strahlung (NIS)	30
5.7 Weitere Themen	30
<b>6. Verfahren und Organisation</b>	<b>31</b>
6.1 Organisation und Zuständigkeiten	31
6.2 Ablauf der Planung	31
6.3 Mitwirkung	31
6.4 Vorprüfung	32
6.5 Öffentliche Auflage	32
6.6 Beschlussfassung und Genehmigung	32
<b>Anhang</b>	<b>33</b>
Anhang 1 Stellungnahme Berner Heimatschutz	33
<b>Beilagen</b>	<b>35</b>



## 1. Ausgangslage, Perimeter und Aufgabenstellung

### 1.1 Ausgangslage

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.

Die Parzelle Nr. 1840 ist im Besitz der Berner Oberland-Bahnen AG (BOB) und wird heute als Park+Ride Standort sowie als Carterminal genutzt. Im Sinne der Innenentwicklung ist das Areal damit strukturell unternutzt.

Planungsrechtliche Situation

Die Parzelle Nr. 1840 diente bisher als Bahnareal. Die geplante Überbauung erfordert eine Umzonung, da das Areal der umgebenden Bauzone zugeordnet ist. Das AGR hat bestätigt, dass es sich nicht um eine Einzonung handelt, da das Areal allseits von Bauzone resp. Verkehrsflächen in der Bauzone umgeben ist. Das Areal liegt ausserdem 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).

Die Zuweisung des Areals zu einer Bauzone, welche (ausschliesslich) eine Hotelnutzung zulässt, berührt den Wohnbaulandbedarf nicht. Das AGR hat bestätigt, dass die Zuordnung des Perimeters zu einer Bauzone für Hotelbauten die Anforderungen des Kantons erfüllt.

## 1.2 Planungser perimeter

Der Planungser perimeter umfasst die Parzelle Nr. 1840 mit einer Fläche von 10'237 m<sup>2</sup>. 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 südlich des Planungser perimeter.



Abb. 1  Projektperimeter  
 Betrachtungser perimeter

### 1.3 Vorhaben

Absichten der  
Beteiligten

Die Grundeigentümerin BOB möchte das Areal einer Hotelnutzung zuführen und dabei den Bezug zum Bahnhof und zum Bahnbetrieb beibehalten. Die Funktionalität als Park+Ride Standort sowie der Carterminal sollen beibehalten werden.

Die BauLink AG als Projektentwicklerin und Baurechtsnehmerin beabsichtigt einen Hotelneubau zu erstellen und zu betreiben. Die Parzelle bleibt im Grundeigentum der BOB.

Aus Sicht der Gemeinde ist der Standort prädestiniert für eine funktionale und bauliche Siedlungserweiterung. Er hat eine bedeutende Scharnierfunktion zwischen dem Zentrum/Bahnhof und dem südlich angrenzenden Siedlungserweiterungsgebiet Ost/Uechteren. Es besteht ein erhebliches allgemeines Interesse an einer attraktiven Gestaltung des allgemeinen Raums, an den Wegverbindungen (Bahnhofzugang, Zugang Bahnhofplatz für Fuss- und Veloverkehr), an den Veloabstellplätzen und am Park+Ride Standort.

Projektentwick-  
lung

Im Workshopverfahren wurden unterschiedliche konzeptionelle Ansätze verglichen (Variantenstudium). Im weiteren Verlauf wurde das Konzept ergänzt und präzisiert, so dass eine möglichst hohe ortsbauliche und architektonische Qualität, Funktionalität und Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann. Auf dieser Grundlage erfolgt nun die für die Umnutzung nötige Anpassung der baurechtlichen Grundordnung.

## 2. Rahmenbedingungen

### 2.1 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 Bahnhofsplatz» 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.»

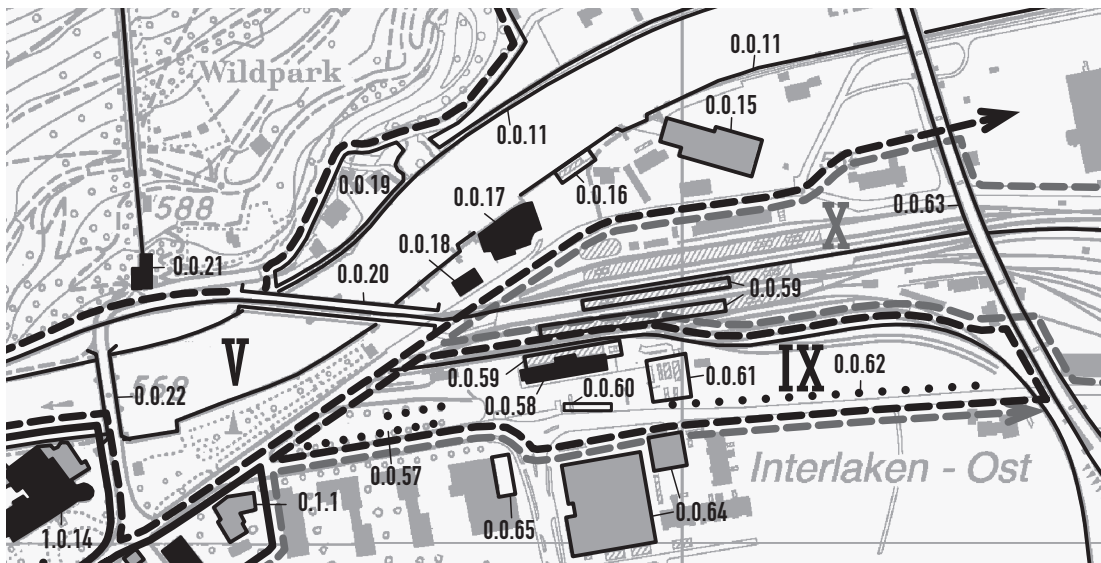


Abb. 2 Ausschnitt Karte ISOS Interlaken (Quelle: Bundesamt für Kultur, ISOS)



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)

Voranfrage ENHK

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 (vgl. Beilage 1). «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 Ortsbilds 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.

Verfahren

Die ENHK macht auch eine Empfehlung zur Durchführung eines qualitätssichernden Verfahrens. Sie sieht nicht genügend Gewähr für eine den Qualitäten des Ortsbilds von Interlaken angemessenen Entwicklung. Die Kommission empfiehlt deshalb, für das Verfahren mehrere von der Auftraggeberin unabhängige und fachlich qualifizierte Planungsteams beizuziehen.

Die Stellungnahme der ENHK wurde vom Begleitgremium diskutiert und die inhaltlichen Vorgaben wurden in das Programm übernommen und bei jedem Verfahrensschritt berücksichtigt. Die Empfehlungen zum Verfahren wurden zur Kenntnis genommen und das Team mit einem Landschaftsarchitekten verstärkt. Die Durchführung des Workshopverfahrens mit einem Team wurde jedoch beibehalten. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums bietet der direkte Dialog zwischen Team, Sachpersonen und Fachpersonen bessere Gewähr das ein ortsbildverträgliches und auf die betrieblichen Bedürfnisse abgestelltes Projekt entsteht. Die Vorgaben von Art. 99a Abs. 2 BauV (Stand vom 1.4.2024) sind erfüllt.

## 2.2 Übergeordnete Vorgaben Region und Kanton

RGSK OO

Im Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Oberland-Ost 3. Generation (2021)<sup>1</sup> ist das Gebiet beim Bahnhof als Standort «Kombinierte Mobilität OO.KM-B.1.1<sup>2</sup>» eingetragen. Es handelt sich um einen Standort für Bike+Ride mit einer «hohen Priorität» und Koordinationsstand «Zwischenergebnis».

---

1 Stand Beschlussfassung durch die Regionalkonferenz am 31. März 2021

2 Benennung RGSK OO 2. GE: KM-B-1-1

Bei der Station Interlaken Ost heisst es, dass «Konzepte und Realisierungspläne zur Erstellung oder Vergrösserung der B+R-Anlagen zu erarbeiten sind (Federführung: Regionalkonferenz Oberland-Ost). Dazu müssen zunächst die Auslastungen der Veloabstellplätze erhoben und eine genaue Kostenschätzung vorgenommen werden.»

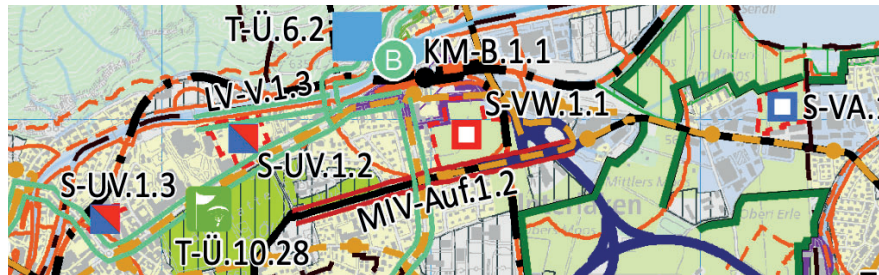


Abb. 4 Ausschnitt RGSK OO 3. GE

Kantonaler Richtplan

Das Areal ist im Perimeter des kantonalen Entwicklungsschwerpunkts Dienstleistungen (ESP-D) «Interlaken Ost» im Koordinationsstand Festsetzung (kantonaler Richtplan, Massnahme C\_04). Der Standort hat einen weit fortgeschrittenen Realisierungsstand erreicht (infrastrukturelle Ausstattung und realisierte Nutzungen).

## 2.3 Baumschutz

Gemäss dem Fachgutachten zum Baumbestand von Henzelmann's Baumpflege AG in Beilage 2 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.

## 2.4 Bestehende Abstellplätze

Bestand

### Parkierung MIV

Im heutigen Zustand bestehen am Standort Interlaken Ost ca. 200 Parkplätze für die Nutzung als P+R.

Im heutigen Zustand wird der P+R von ca. 120 Dauermietern genutzt. Daraus ergeben sich folgende Erkenntnisse:

- Ca. 60 Dauermieter pendeln nach Westen in die Arbeitsräume Thun und Bern, wenige Richtung Meiringen.
- Wenige Dauermieter pendeln in die Lüttschinentäler. Die gleichmässige Wochenverteilung über das Jahr zeigt<sup>3</sup>, dass die touristische Nutzung der P+R Fläche wichtig ist.

<sup>3</sup> Im Stichjahr 2019 haben sich die Ein- und Ausfahrten pro Tag über die Wochentage gut verteilt. Am Wochenende hab es nur leicht weniger Nutzende.

- Bei ca. 50 der Dauermieter handelt es sich um Pendler, welche im Umland wohnen und im Umfeld Interlaken Ost arbeiten. Sie nutzen den P+R Standort als klassisches Parkhaus.

In der heutigen Situation befindet sich eine unbebaute und stark unter-nutzte Fläche an zentraler und gut erschlossener Lage unmittelbar neben dem Bahnhof Interlaken Ost. Die heutige Nutzung für 200 P+R Plätze ist kein zwingend zu erhaltender Zustand, er begründet sich aus der bisher verfügbaren Fläche und nicht aus der effektiven Nachfrage nach P+R Plätzen.

- Zukunft P+R Bödeli
- Zukünftig verteilt sich das Park+Ride (P+R) Angebot auf drei Standorte:
- Matten: Ab Ende 2023 bestehen bei den neuen Haltestelle in Matten 500 zusätzliche P+R Plätze<sup>4</sup>. Touristische Tagesgäste sowie Pendler der Lüttschinentäler sollen zukünftig diesen Standort nahe der Autobahnzufahrt nutzen.
  - Interlaken Ost: Werktätige aus den östlich von Interlaken gelegenen Gemeinden, welche nach Thun, Bern und Meiringen pendeln, sollen diesen Standort nutzen.
  - Interlaken West: Beim Bahnhof Interlaken West bestehen heute 61 Parkplätze. Pendler nach Thun, Bern und Brünig aus den Gemeinden westlich von Interlaken nutzen den P+R Standort Interlaken West.

- B+R
- Veloabstellplätze**
- Im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK Oberland-Ost 3. Generation (2021) ist das Gebiet beim Bahnhof als Standort «Kombinierte Mobilität OO.KM-B.1.15» eingetragen (vgl. Kapitel 2.2).

Auf dem Areal befinden sich 198 genehmigte Veloabstellplätze.

### 3. Richtkonzept

#### 3.1 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 wurde im Programm zum Workshopverfahren als gemeinsame Projektierungsgrundlage dokumentiert.

---

4 davon 300 auf der bestehenden Rollpiste im Fall eines erhöhten Verkehrsaufkommens

Die Beurteilung der Konzepte im Rahmen der Workshopveranstaltungen erfolgte durch eine Begleitgruppe mit sieben stimmberechtigten Mitglieder, davon vier Fachpersonen (zweimal Architektur/Städtebau, einmal Landschaftsarchitektur, einmal Berner Heimatschutz) und drei Sachpersonen (zweimal Gemeindepräsidium<sup>5</sup>, einmal BOB, einmal BauLink). Bei Mehrheitsentscheidungen galt, dass eine Mehrheit der Fachpersonen zustimmen musste. Bei Entscheiden, welche den Erhalt des und die Einpassung in das Ortsbild im Sinne der ISOS-Vorgaben betrafen, war die Zustimmung des Vertreters des Berner Heimatschutzes erforderlich. Die Begleitgruppe wurde zusätzlich mit Experten aus den Bereichen Bauverwaltung und Ortsplanung ergänzt.

Die Fachmitglieder des Beurteilungsgremiums 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.

Das Verfahren erfüllt die Vorgaben von Art. 99a Abs. 2 BauV (Stand ab 1.4.2023):

- Ordnungsgemässe Durchführung des Vergabeverfahrens und der Auftragserteilung nach vorgängiger Festlegung der erforderlichen Qualifikation,
- Zusammensetzung des Beurteilungsgremiums aus einer angemessenen Vertretung der auftraggebenden Stelle und der Standortgemeinde sowie einer Mehrheit von ausgewiesenen, mehrheitlich unabhängigen Fachleuten der für die Aufgabenstellung massgeblichen Fachgebiete,
- Nachweis der für die Aufgabenstellung erforderlichen Fachkenntnisse bei den Planungsteilnehmerinnen und Planungsteilnehmern,
- Vorliegen des für die Aufgabenstellung erforderlichen Aufgaben- und Verfahrensprogramms,
- Nachweis des Variantenstudiums (Auswahl von mindestens drei Planungsteilnehmerinnen und Planungsteilnehmern oder Erarbeiten von mindestens drei Lösungsvorschlägen),
- Erstellung einer vollständigen und nachvollziehbaren Dokumentation des Verfahrensablaufs und der erzielten Ergebnisse sowie
- schriftlicher Auftrag zum weiteren Vorgehen.

### 3.2 Aufgabenstellung

Als Grundlage für die nachfolgenden Planungs- und Projektierungsarbeiten war ein Bebauungs-, Freiraum-, Erschliessungs-, und Parkierungskonzept auszuarbeiten. Mit diesem wurde aufgezeigt, welches Bauvolumen mit dem Orts- und Landschaftsbild verträglich ist und mit welcher Aussenraumgestaltung das Areal eine verbindende Funktion zwischen dem

---

5 Die Vertreter der Einwohnergemeinde Interlaken teilten sich eine Stimme.

Bahnhof und der künftigen Siedlungsentwicklung Uechteren bestmöglich sicherstellen kann. Dazu waren insbesondere auch die Funktion und Gestaltung der Freiräume und der Erschliessung zu klären und die betrieblich optimierte Funktionalität des Hotelgebäudes sicherzustellen. Es galt aufzuzeigen wie unter Berücksichtigung der Baumallee (inkl. Wurzelbereich) die Bereitstellung der erforderlichen Parkplätze, der funktionelle Erhalt des Carterminals sowie der Veloabstellplätze möglich sind.

### 3.3 Beschreibung

Nachfolgend wird das Richtkonzept als Ergebnis des Workshopverfahrens beschrieben, wobei der Schlussbericht vom 23. Mai 2023 das Verfahren detailliert dokumentiert (vgl. Beilage 3).

Gesamtwürdigung Das Begleitgremium würdigt das Ergebnis des Workshopverfahrens (siehe Schlussbericht vom 23. Mai 2023).

#### 3.3.1 Analyse und Schlüsse aus der Analyse

Analyse Das Projektteam analysierte die Grünstrukturen und Raumkanten, die Freiräume und deren Öffentlichkeitsgrad, die Ortsentwicklung und die historische Entwicklung der Architektur- und Hotelbauten.

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 – Höhweg 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 Regalgänge dienen hauptsächlich als Hotelzimmer, Wellnessräume, etc.
  - Eine Zimmernutzung im Erdgeschoss ist aufgrund Lärmbelastungen durch die Verkehrsinfrastrukturen und die Allgemeinheit 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 allgemeiner 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 Bahnhofplatz 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.

### 3.3.2 Erkenntnisse aus dem Verfahren

Die Bäume ermöglichen einen ortsverträglichen Massstabssprung zu den tieferen Bestandsbauten. Der Städtebau soll sich nicht der Geometrie der Gleise und des Carterminals anpassen. Aus dem bestehenden Ortsbild leiten sich orthogonale Baukörper ab. Es soll nicht ein grosser Solitärbau über die gesamte Fläche gesetzt werden. Die Aufteilung in zwei Gebäude wird als städtebaulich richtig erachtet. Es handelt sich um ein Ensemble von zwei funktional zusammengehörigen Bauten, wobei der Kopfbau ein Geschoss höher ist als der Längsbau. Dies erzeugt eine wichtige Spannung.

Ein Platz mit Bäumen zwischen Hotel und Bahnhofgebäude schafft hohe Aussenraumqualitäten und einen Kontrast zum harten Bahnhofplatz. Das Baumdach wird als guter Ansatz für einen westlichen Abschluss der Plantanenreihe erachtet. Es soll als Gelenk zum Bahnhofplatz funktionieren und darf nicht mit dem Baumdach westlich des Bahnhofplatzes bei der Jugendherberge konkurrieren.

Es wird als richtig erachtet, dass vom Hotel keine direkte Verbindung zur Personenunterführung geschaffen wird. Damit beleben die Hotelgäste die Aussenräume inklusive Bahnhofplatz zusätzlich.

Beide Baukörper folgen demselben architektonischen Ausdruck (Fassadengestaltung, Traufe, Lukarnen und dem Mansardenwalmdach). Das oberste resp. die beiden obersten Geschosse werden als Mansardengeschosse ausgebildet. Da die meisten Menschen das Hotel auch auf der Rückseite, also vom aus Zug sehen, wird die allseitige Fassadengestaltung als wichtig und gut beurteilt.

Als Vorbau soll Holz als prägende Materialisierung favorisiert werden. Die Dachlandschaft soll möglichst nicht mit technisch bedingten Dachaufbauten beeinträchtigt werden. Die Terrasse sowie das Sockelgeschoss soll gegenüber dem Aussenraum erhöht sein.

Im Rahmen der Weiterbearbeitung zum Richtkonzept konnte gezeigt werden, dass eine zusammenhängende Einstellhalle technisch machbar ist<sup>6</sup>. Sowohl unter- als auch oberirdisch wurden die Möglichkeiten zur Bereitstellung zusätzlicher Veloabstellplätze geprüft. Nun können weitere Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden, ohne dass die Qualitäten des Aussenraums beeinträchtigt werden.

---

6 Die bestehende Entwässerungsleitung kann mit einem Düker unter die Einstellhalle gelegt werden.



### 3.3.3 Beschrieb Richtkonzept

Städtebau

Es werden zwei Baukörper definiert. Der Längsbau weist ein Sockel-, drei Ober- und ein Mansardgeschoss auf. Der Kopfbau weist ein Sockel-, drei Ober- und zwei Mansardgeschosse auf. Die beiden Baukörper sind im Sockel- und Untergeschoss verbunden. Der Längsbau nimmt die Ausrichtung der Gleise auf. Der Kopfbau richtet sich nach der Unteren Bönigstrasse. Der Einschnitt erlaubt eine interessante Durchsicht zwischen die beiden Baukörper.

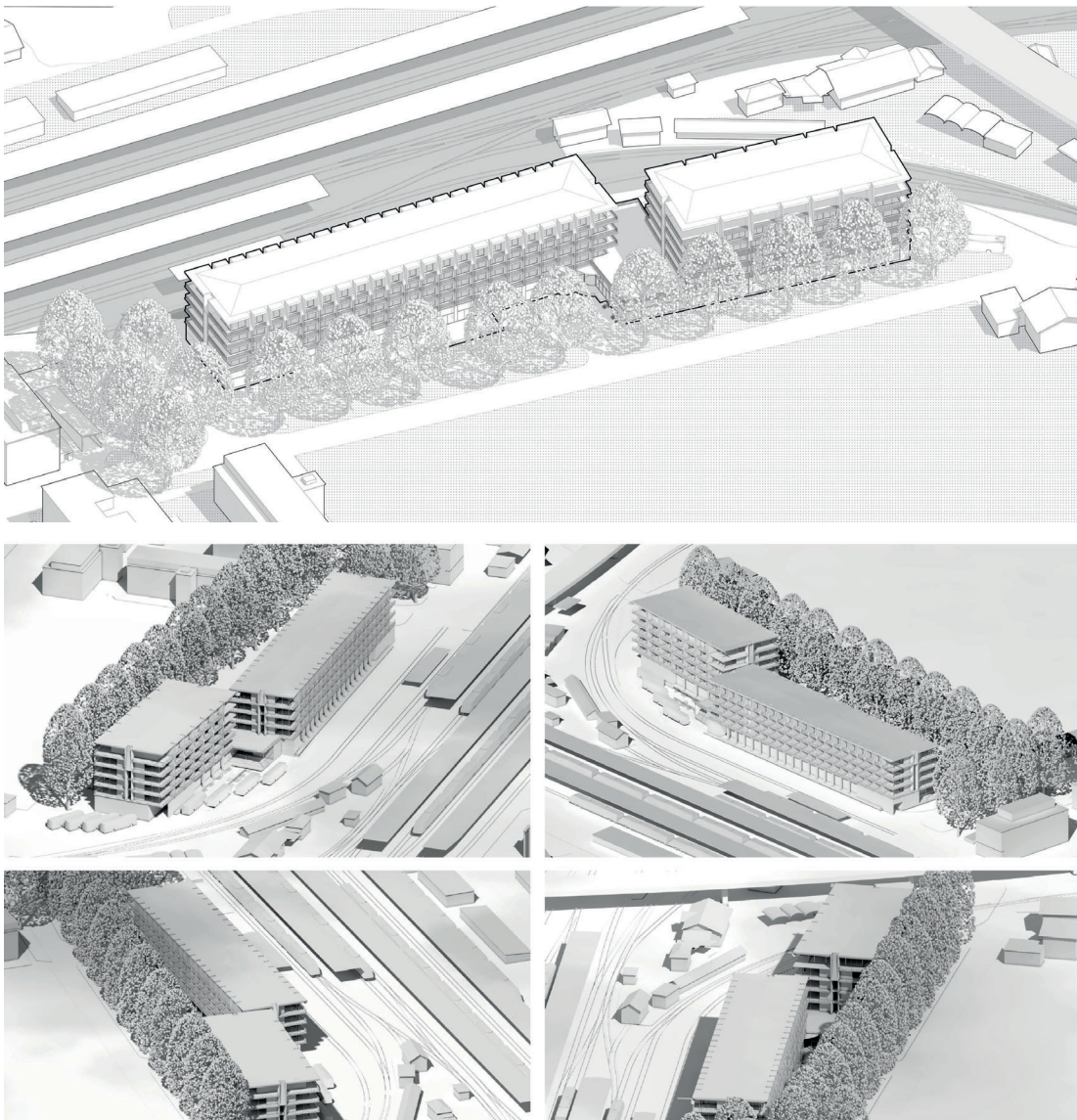


Abb. 5 Modellbilder Richtkonzept

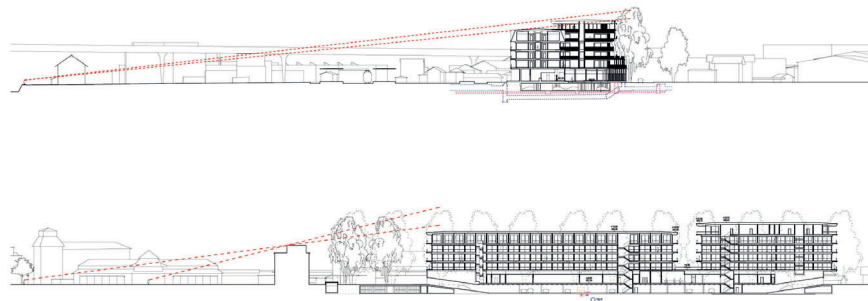


Abb. 6 Schnitte mit Sichtlinien vom Bahnhofplatz und südliches Aareufer

#### Aussenraum

Im Westen des Areals entsteht ein begrünter, nicht konsumgebundener Platz mit einer attraktiven Durchwegung. 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. 25 oberirdische Veloabstellplätze geplant. Damit wird der Platz dem gestalterischen Anspruch sowie dem Anspruch einer Scharnierfunktion für den Langsamverkehr gerecht.

Ein Sockelmäuerchen von ca. 40 cm schafft eine Zonierung vom allgemeinen 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.

Von der Hotelvorfahrt in Richtung Bönigen soll eine für die Allgemeinheit nutzbare, attraktive Fusswegverbindung entstehen. Die Verbindung wird nicht direkt entlang der Gebäudefassade gesetzt.

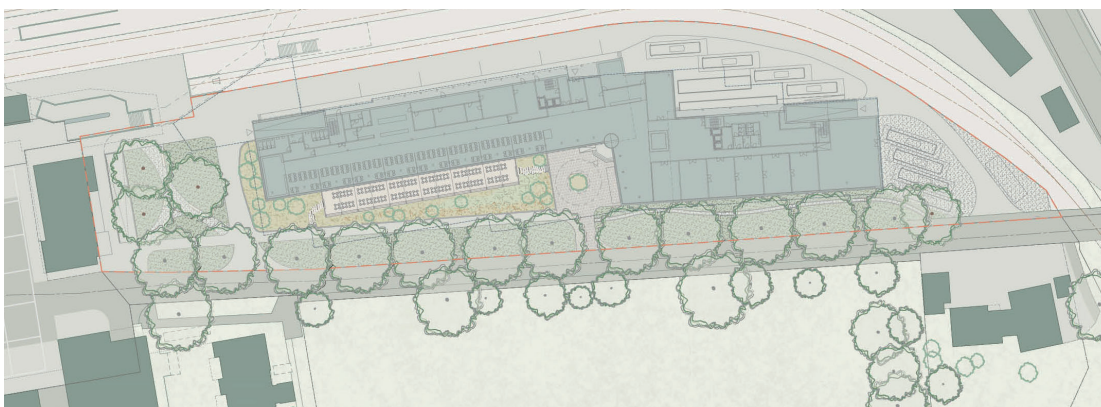


Abb. 7 Aussenraumkonzept

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. 8 Dachgarten Zwischenbau

#### Erschliessung und Adressierung

Die Erschliessung erfolgt für den motorisierten Individualverkehr (MIV) und die Cars von der Unteren Bönigstrasse auf das Areal. Die Funktionalität und das Verkehrsregime des Carterminals bleiben unverändert. Der MIV (P+R und Hotelparkierung) wird entweder ebenfalls in dieses Verkehrsregime integriert und fährt entweder über die westliche Zufahrt in die Einstellhalle unter dem Hotelgebäude und mit einer zweiten Rampe auf der Ostseite wieder weg. Oder die Zufahrt zur Einstellhalle wird im Gegenverkehr auf der Ostseite des Hotels organisiert. Die Anlieferung und Entsorgung erfolgt von der Nordseite über die Carschlaufe.

Die Erstellung einer Düker-Leitung als Ersatz für die bestehende Entwässerungsleitung erlaubt den Bau einer gemeinsamen Einstellhalle. In der Abb. 9 ist die Zu- und Wegfahrt über zwei Rampen möglich. Das Richtkonzept gibt jedoch nicht vor, ob die Erschliessung der unterirdischen P+R Parkplätze und der unterirdischen Hotelparkplätze über eine oder zwei Rampen erfolgen muss. Es gibt auch nicht vor, ob die Erschliessung und die Parkierung von P+R und Hotel räumlich getrennt werden. Die unterirdischen Park+Ride Abstellplätze sollen aber direkt mit der unterirdischen Personenunterführung des Bahnhofs verbunden werden (2).

Die Veloabstellplätze B+R werden grösstenteils und die bestehenden WC-Anlagen werden vollständig in den Untergrund verschoben (3, 4). Für den Hotelbedarf und allenfalls auch für das B+R können auf der Nordostseite des Hotelgebäudes weitere gedeckte Veloabstellplätze angeordnet werden.

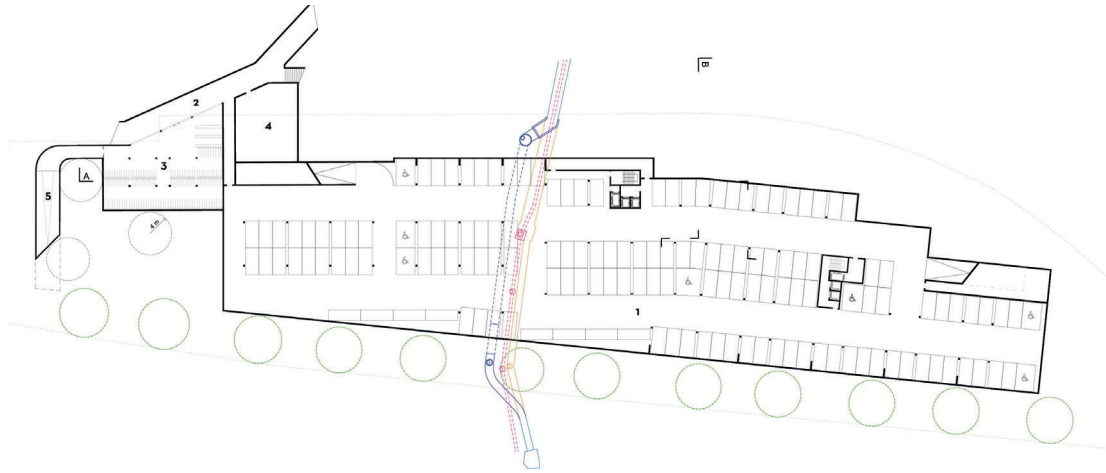


Abb. 9 Untergeschoss

Legende:

1: Parking P+R und Hotel (ca. 150 Parkplätze)

2: Verbindung Ostbahnhof

3: Velo

4: Toiletten

5: Velorampe

#### Architektur

Die beiden Baukörper folgen dem gleichen architektonischen Ausdruck. Der Längsbau wird vertikal durch ein Sockel-, drei Regel- und ein eingeschossiges Dachgeschoss mit Mansardwalmdach<sup>7</sup> 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 als Rückseite verstanden werden. Als Aussenraum für die Zimmer sind Loggias geplant.

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

Für die Fassadengestaltung ist eine fast vollflächige Verglasung angedacht. 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.

<sup>7</sup> 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 Giebelfassade haben. Im vorliegenden Fall wird diese Dachform durch die grossen Lukarnen geprägt. Die Dachgeschosse sollen sich jedoch gestalterisch von den darunter liegenden Geschossen abheben.



Abb. 10 Ansicht Südfassaden mit differenzierten Geschossen

## 4. Planungsrechtliche Umsetzung

Die Erkenntnisse aus Workshopverfahren und Richtkonzept werden in der Überbauungsordnung allgemeinverbindlich festgelegt, so dass die Grundlage für die Bewilligung des Bauprojekts gelegt ist.

### 4.1 Überbauungsordnung (UeO)

#### 4.1.1 Allgemeines und Aufbau

Die Überbauungsordnung besteht aus dem Überbauungsplan (UeP) und den Überbauungsvorschriften (UeV).

Überbauungsplan	Der Überbauungsplan legt mit Baubereichen die Lage und Grösse der Gebäude fest und definiert die wichtigen Elemente der Aussenraumgestaltung und -nutzung sowie die Erschliessung und Durchwegung.
Überbauungsvorschriften	Die Überbauungsvorschriften regeln Art und Mass der Nutzung, Baugestaltung, Nutzung und Gestaltung der Aussenräume, Erschliessung und Parkierung sowie Ver- und Entsorgung und weitere Themen.
Wirkungsbereich	Der Wirkungsbereich umfasst die Parzelle Nr. 1840.

#### 4.1.2 Art der Nutzung

Die UeO koordiniert zwischen den Ansprüchen der Hotelnutzung und den allgemeinen Nutzungsansprüchen an den Ort. Die Hotelnutzung erfordert eine gewisse Privatheit, welche mit den Ansprüchen des Carterminals, der Park+Ride (P+R)- und Bike+Ride (B+R)-Anlagen sowie den Ansprüchen attraktiver allgemeiner Fusswege abgestimmt werden muss. Der Aussenraum ist allgemein zugänglich zu halten, soweit er nicht direkt der Hotelnutzung resp. dem Hotelgebäude dient.

Es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe ES III nach Art. 43 LSV, welche für Mischnutzungen vorgesehen ist.

#### 4.1.3 Mass der Nutzung

Grundsätzlich werden Geschossigkeit, Höhen und das Mass der Nutzung (Geschossfläche oberirdisch GFo) gemäss dem Richtkonzept mit einer kleinen Reserve in die UeO übertragen und mit Baubereichen und Massvorgaben gesichert.

Baubereiche Hochbauten Die Überbauung besteht aus zwei Baukörper, welche zusammengebaut sind. Dies wird mit drei Baubereichen gefasst, welche die Lage und Dimension verbindlich regeln: Baubereich «Längsbau», «Zwischenbau» und «Kopfbau». Zur Sicherstellung der erforderlichen Flexibilität für die weitere Projektierung, wird ein minimaler Projektierungsspielraum gegeben. Ebenfalls innerhalb der Baubereiche anzuordnen sind alle vorspringenden Gebäudeteile.

Das Mindestmass für die oberirdische Geschossfläche leitet sich ab aus den Vorgaben des kantonalen Richtplans (vgl. Kapitel 2.2). Die eng an das Richtkonzept angelehnten Mindestmasse pro Baubereich stellen eine ortsverträgliche Umsetzung sicher.

Spezialbaulinie Arkade Die Spezialbaulinie Arkade sichert auf der Nordseite ein rückversetztes Sockelgeschoss, welches für den Carterminal die nötigen Räume für die Warte- und Umsteigesituationen ermöglicht.

Baubereich D «Velorampe und Container» Im Baubereich D sind die Anlagen zur Veloparkierung und zur Entsorgung des bestehenden Kopfbaus am Bahnhofplatz zu platzieren. Die Bündelung dieser Anlagen am westlichen Rand stellt sicher, dass der Rest des Aussenraums «Park» dem allgemeinen Aufenthalt zur Verfügung steht.

Bauten ausserhalb der Baubereiche Ausserhalb der Baubereiche sind nur Unterniveaubauten und unterirdische Bauten zulässig. Sie dürfen mit der Zustimmung der jeweiligen Grundeigentümerschaft auch parzellengrenzüberschreitend erstellt werden. Vor allem zu den Bahn- und Gleisanlagen soll der Handlungsspielraum nicht durch die Definition von Parzellen eingeengt sein.

#### 4.1.4 Baugestaltung

Richtkonzept Das erarbeitete Richtkonzept ist Grundlage für die verbindlichen Festlegungen der UeO. Darüber hinaus soll es in den weiteren Projektphasen als Grundlage für die Qualitätssicherung dienen. Es erhält aber keine eigenständige Verbindlichkeit, damit im Rahmen der Festlegungen genügend Flexibilität für die weiteren Projektentwicklung verbleibt.

Qualitätssicherung Um die Qualitätssicherung bis zum Bauprojekt sicherzustellen, wird eine positive Beurteilung des Bauprojekts durch Fachpersonen eingefordert. In erster Linie sollen dies die bereits im Workshopverfahren beteiligten Personen sein, so dass eine inhaltliche Kontinuität sichergestellt ist. Falls

dies aber nicht möglich sein sollte (z.B. aufgrund zu grosser zeitlicher Distanz bei einem späteren Baugesuch), können auch andere gleich gut qualifizierte Fachpersonen beigezogen werden. Die Beurteilung muss immer im Rahmen der in der UeO gemachten Vorgaben stattfinden:

**Gliederung** Es ist ein wichtiges Resultat aus dem qualitätssichernden Verfahren, dass sich die Geschosse der Baukörper auf der gleichen Höhe befinden (einheitliche Geschosslinie). Dies wird in der UeO gesichert.

Ebenfalls ein wichtiger Teil des Richtkonzepts ist die Ausgestaltung eines Mansardwalmdachs beim «Längsbau» für das oberste Geschoss und beim «Kopfbau» für die beiden obersten Geschosse.

**Fasadengestaltung** Die nordseitig ausgerichtete Fassade soll nicht als Rückseite verstanden werden. Deshalb muss die Fasadengestaltung allseitig möglichst einheitlich gestaltet werden.

Für die Baubereiche A und B sind ausschliesslich Mansardwalmdächer zulässig, für den Zwischenbau ausschliesslich ein Flachdach. Absturzsicherungen auf dem begehbaren Zwischenbau dürfen vom Aussenraum «Vorfahrt» nicht in Erscheinung treten und sind zurückzusetzen.

**Dachgestaltung** Dachaufbauten dürfen die Dachlandschaft möglichst wenig beeinträchtigen. Sie sind möglichst zu gruppieren und in die Dachgestaltung zu integrieren.

#### **4.1.5 Aussenraum**

**Nutzung** In den Aussenräumen sind die Nutzungsansprüche zwischen Hotel und Allgemeinheit zu koordinierten.

Der Aussenraum «Hotel» dient der Hotelnutzung und kann grundsätzlich gemäss den Bedürfnissen des Hotelbetriebs gestaltet werden. Es werden Gestaltungsprinzipien vorgegeben. Der Aussenraum «Hotel» soll aber für die Allgemeinheit zugänglich sein.

Der Aussenraum «Park» darf nur soweit unterbaut werden, dass die Pflanzung von grosskronigen Bäumen gemäss Richtkonzept möglich ist.

Der Bereich «Baumschutz» sichert den Erhalt der bestehenden Plantanenreihe.

#### **4.1.6 Erschliessung und Parkierung**

**Erschliessung** Die gesamte MIV Zufahrt (Hotelgäste, Cars und die P+R Nutzenden) erfolgt direkt ab der Unteren Bönigstrasse über den Bereich für Carterminal. Die Hotelvorfahrt erfolgt separat. Die Fahrtrichtung wird in der UeO nicht definiert.

Die Zufahrt der B+R Nutzungen erfolgt separat im Südwesten des Perimeters.

**Parkierung** Für die Hotelnutzung werden die besonderen Verhältnisse nach Art. 54 BauV bereits auf der Stufe UeO geltend gemacht. Dies gilt für die Auto- und die Veloabstellplätze. Es müssen mindestens 50 Motorfahrzeugplätze erstellt werden. Es müssen mindestens 150 Veloabstellplätze erstellt werden.

Die Mindestanzahl P+R und B+R Abstellplätze werden ebenfalls bereits in der UeO festgelegt. Für den P+R Standort sind dies mindestens 100 Motorfahrzeugabstellplätze und für den B+R Standort mindestens 200 Veloabstellplätze.

Oberirdische Motorfahrzeugabstellplätze sind im Sinne einer attraktiven Aussenraumgestaltung nur im Bereich für Carterminal zulässig.

Die Ersatzabgabe pro fehlenden Parkplatz gemäss Art. 613 GBR wird fällig, wenn die Mindestanzahl von 50 Parkplätzen unterschritten wird.

**Bereich für Carterminal** Im Bereich für Carterminal wird die Funktion des Carterminals vollständig sicherstellt (Carschlaufe, Umsteigeort mit mindestens 5 Haltekanten, Abstellplatz für mindestens 8 Cars, Notfall- und Servicezufahrt, Fussgängerquerung, Entsorgung für die Hotelnutzung).

Restflächen dürfen durch das Hotel und den P+R Standort genutzt werden, sofern die Carnutzung nicht beeinträchtigt ist.

**Fussdurchwegung** Die für die Allgemeinheit wichtigen Fusswegverbindungen werden in der UeO gesichert.

#### **4.1.7 Weiteres**

**Qualitätssicherung** Das Richtkonzept vom 23. Mai 2023 hat hinsichtlich der Bau- und Aussenraumgestaltung illustrierenden Charakter. Die wichtigsten Elemente wurden direkt in die UeO überführt.

**Versickerung** Weil ein grosser Teil des Areals unterbaut wird und der Grundwasserspiegel hoch liegt, ist unverschmutztes Dach- und Platzwasser nach Möglichkeit in den bestehenden Regenwasserkanal einzuleiten.



## 4.2 Zonenplanänderung

Die Änderung von der Mischzone Kern (2-geschossig) und vom Bahnareal zur UeO ist im Zonenplan nachzuführen. Deshalb umfasst das Planungsdossier auch eine Zonenplanänderung.

## 4.3 Verträge und Dienstbarkeiten

Dienstbarkeiten

Die bestehenden Dienstbarkeiten auf den betroffenen Parzellen werden im Rahmen eines Gesamtkonzepts neu geregelt und bei Bedarf ergänzt.

## 4.4 Mehrwertabschöpfung

Es handelt sich um eine Umzonung<sup>8</sup>, womit Art. 1 Abs. 1 Bst. b im Reglement über die Mehrwertabgabe (MWAR) gilt. Gemäss der Startsituation mit dem AGR vom 25. August 2021 ist für die Mehrwertschätzung als Ist-Zustand der Ertragswert des P+R Standorts relevant. Der Abgabesatz beträgt 25 Prozent des Planungsmehrwerts.

Der Mehrwert wird im Hinblick auf die öffentliche Auflage geschätzt und die Abschöpfung nach Rechtskraft der Umzonung durch den Gemeinderat verfügt. Fällig wird die Mehrwertabgabe gemäss Art. 142c BauG durch Überbauung (Art. 2 Abs. 2 BewD) oder Veräusserung.

---

8 «bei der Zuweisung von Land in einer Bauzone zu einer anderen Bauzonenart mit besseren Nutzungsmöglichkeiten»

## 5. Auswirkungen auf die Umwelt

### 5.1 Vereinbarkeit mit dem übergeordneten Recht

Bund	<p>Die Vorgaben des Bundesrechts sind eingehalten, insbesondere handelt es sich nicht um eine Einzonung und es werden keine Fruchtfolge- oder Kulturlandflächen beansprucht. Das Bundesamt für Verkehr BAV hat der Entwidmung und der geplanten Nutzung des Areals zugestimmt. Die Vorgaben des Lärmschutzes werden eingehalten (vgl. Kap. 5.4).</p>
Kanton	<p>Die allgemeinen Vorgaben des Kantons werden eingehalten, insbesondere für die Siedlungsentwicklung nach innen und den haushälterischer Umgang mit dem Boden. Der Siedlungsraum wird ortsverträglich verdichtet, was durch die Festlegung der Mindestnutzungsziffer einer GFZo von 0.8 gesichert ist. Es handelt sich dabei um eine Ein- und Umzonungsvoraussetzung nach dem Massnahmenblatt A_01 im kantonalen Richtplan für urbane Kerngebiete.</p> <p>Gemäss der Startsituation mit dem AGR vom 25. August 2021 wird der Bau- landbedarf der Gemeinde nicht tangiert.</p> <p>Das zur Qualitätssicherung durchgeführte Workshopverfahren erfüllt die Anforderungen von Art. 99a Abs. 2 BauG (Stand ab 1.4.2023, vgl. Kapitel 3.1).</p>
Region	<p>Im RGSK OO 3. Generation (2021)<sup>9</sup> ist der Standort für Bike+Ride mit einer «hohen Priorität» und dem Koordinationsstand «Zwischenergebnis» eingetragen. Es sind Konzepte und Realisierungspläne zur Erstellung oder Vergrösserung der B+R-Anlagen zu erarbeiten. Dazu müssen zunächst die Auslastungen der Veloabstellplätze erhoben und eine genaue Kostenschätzung vorgenommen werden.</p> <p>Die bestehende B+R Anlage mit 198 genehmigten Veloabstellplätzen ist gut ausgelastet. An den Aussenraum zwischen dem bestehenden Kopfbau am Bahnhofplatz und dem neuen Hotelbau werden vielseitige Anforderungen gestellt:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Der Platz muss für die Fussgänger eine starke Scharnierwirkung erzeugen, bzw. die Scharnierwirkung des Kopfbaus verstärken.</li><li>– Der Platz muss die bestehenden Entsorgungscontainer des Kopfbaus enthalten.</li><li>– Die Platzgestaltung soll für die Allgemeinheit einen attraktiven Aufenthalt ermöglichen. Ein entscheidendes Element ist die Pflanzung von grosskronigen Bäumen. Dabei darf der Untergrund nicht unterbaut werden.</li></ul>

---

9 Stand Beschlussfassung durch die Regionalkonferenz am 31. März 2021

Aus diesen Gründen müssen die meisten Veloabstellplätze in den Untergrund verschoben werden. Die Verschiebung in den Untergrund ist kostenaufwändig, der Schutz der Velos stellt eine qualitative Verbesserung dar. Die Anzahl der Abstellplätze wird nicht erhöht, es sollen mindestens gleich viele Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden.

Die Bilanzierung der Veloabstellplätze ist im Kapitel 5.3 aufgeführt.

## 5.2 Orts- und Landschaftsbild

Die Lage beim Bahnhof Interlaken Ost, in einem Gebiet des Inventars der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) mit Erhaltungsziel a<sup>10</sup> erfordert eine intensive Auseinandersetzung mit den Ortsbildqualitäten.

Bei der Durchführung des Workshopverfahrens (qualitätssicherndes Verfahren) mit drei Workshops war die Gesamterscheinung und die Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild ein wichtiges Beurteilungskriterium. Aus diesem Grund wurde im Workshopverfahren ein Delegierter des Berner Heimatschutzes als stimmberechtigtes Mitglied der Begleitgruppe eingesetzt. Der Berner Heimatschutz hat zum Ergebnis des Workshopverfahrens Stellung genommen (vgl. Anhang 1).

Das Konzept fügt sich gut ins bestehende Ortsbild ein. Die intensive Auseinandersetzung mit den Qualitäten des Orts sowie der Orts- und Hotellerieentwicklung hat ergeben, dass sich die Fläche ideal eignet für einen östlichen Abschluss der Hotelmeile. Die Baukörper entsprechen der ortsüblichen Massstäblichkeit für Hotelbauten.

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. Massgebend ist das nördliche Aareufer massgebend (vgl. Abb. 6).
- 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.

---

<sup>10</sup> 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.»

### 5.3 Abstellplätze

#### Übersicht

	<i>vorher</i>	<i>nachher</i>
MIV Hotel	–	50
Velo Hotel	–	mind. 150
P+R	200	mind. 100
B+R	198	mind. 200

#### Zukunft P+R Interlaken Ost

##### Parkierung MIV

- Die P+R Plätze für Werktätige aus den östlich von Interlaken gelegenen Gemeinden, welche nach Thun, Bern und Brünig pendeln, werden erhalten.
- Die P+R Plätze für Werktätige aus den Lüschantäler werden zum Standort Matten verschoben. Die touristischen P+R Nutzenden werden ebenfalls auf den Standort in Matten verlegt.
- Die Pendlerstatistiken zeigen, dass die Gemeinde Interlaken eine starke Anziehungskraft für Arbeitstätige aus den umliegenden Gemeinden hat. Ein grosser Anteil nutzt den P+R Standort als klassisches Parkhaus. Die P+R Plätze dienen nicht als Abstellplatz für Werktätige in Interlaken. Diese Plätze können nicht erhalten werden.
- Der P+R Standort bietet auch künftig einen Anteil Parkplätze für Tagesgäste an, unabhängig vom Reiseziel (Tagesticket nach Verfügbarkeit, wie bei P+R Standorten üblich).

#### Hotelbedarf

Gemäss Art. 53 BauV wird für die geplante Hotelnutzung mit einer Geschossfläche von 13'300 m<sup>2</sup> ein minimaler Grundbedarf von 160 Plätzen statt der üblichen Bandbreite gefordert. Am Standort Interlaken Ost sind besondere Verhältnisse nach Art. 54 BauV gegeben. Das Hotel ist auf Gäste ausgerichtet, welche wenig personelle Betreuung verlangen und einen kurzzeitigen Aufenthalt geniessen. Die Gäste stammen überwiegend aus dem asiatischen und arabischen Raum und nutzen die kollektiven oder andere öffentlichen Verkehrsmittel. Auch für das Personal werden aufgrund der zentralen Lage am Bahnhof wesentlich weniger Parkplätze benötigt. Die Berner Oberland-Bahnen als Grundeigentümerin haben zudem ein aktives Interesse, dass die Gäste mit den öffentlichen Verkehrsmittel anreisen und anschliessend auch die Tourismusdestinationen mit dem ÖV bereisen.

In der UeO wird deshalb der reduzierte Minimalbedarf von 50 Parkplätzen festgeschrieben.

#### Bilanz

Durch die Verbindung der beiden Einstellhallen ist aufgrund der räumlichen Einschränkungen durch den Carterminal und die Baumreihe die Realisierung von ca. 150 Parkplätzen möglich.

Die ca. 60-70 P+R Plätze der bestehenden Dauermieter nach Westen und Osten sollen sichergestellt werden. Für diese und Tagesnutzende soll die Anzahl auf mindestens 100 Plätze festgelegt werden. Dauermieter müssen zukünftig die Nutzung des Zugs nachweisen<sup>11</sup>.

Mindestens 50 Plätze werden für die Hotelnutzung erstellt. Weitere Gäste und Personal mit dem Auto können die verfügbare P+R Plätze nutzen oder werden auf den P+R Platz in Matten gelenkt.

Die P+R Plätze sind nachts wenig ausgelastet. Die gemeinsame Einstellhalle ermöglicht Doppelnutzungen.

#### **Parkierung Velo**

B+R

Vgl. Kapitel 5.1

Hotel

Gemäss Art. 54 Abs. 1 Bst. b BauV müssten für die geplante Hotelnutzung ca. 270 Veloabstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Am Standort Interlaken Ost sind besondere Verhältnisse nach Art. 54 BauV gegeben. Das Hotel liegt unmittelbar neben den Bahnhof Interlaken Ost. Das Hotel ist auf Gäste ausgerichtet, welche sich mit dem ÖV bewegen und in der Regel keine eigenen Velos mitbringen.

In der UeO wird deshalb der reduzierte Minimalbedarf von 150 Veloabstellplätzen festgeschrieben.

### **5.4 Lärmschutz**

Für die Hotelnutzung ist die Zuordnung zur Lärmempfindlichkeitsstufe ES III nach Art. 43 LSV üblich.

Das Areal ist umgeben vom gemischt genutzten Bahnhofskopfbau im Westen, vom nördlichen Bahnareal, vom Gewerbe im Osten und der Landwirtschaftszone im Süden (Siedlungserweiterungsgebiet Uechtere). Für den Hotelbetrieb relevant sind die Lärmimmissionen des Bahnbetriebs, des östlichen Gewerbes und des Carbetriebs. Der Carterminal wirkt gegenüber Bahnareal und Gewerbe als Pufferzone.

Die Lärmschutznachweise werden im Baubewilligungsverfahren erbracht. Allenfalls sind entsprechende bauliche Massnahmen umzusetzen.

---

<sup>11</sup> Die Bestimmungen sollen sich voraussichtlich am Standard für P+R Anlagen von Bahnunternehmen orientieren. P+R Abonnements werden ausschliesslich an Kundinnen und Kunden mit einem gültigen persönlichen GA, GA-FVP, Strecken-, Modul- oder Verbundabo abgegeben. Für ein P+R Jahresabo ist ein gültiges persönliches ÖV-Jahresabo erforderlich. Für ein P+R Monatsabo reicht ein gültiges persönliches ÖV-Monatsabo. Das Halbtax berechtigt nicht zum Bezug eines P+R Monats- oder Jahresabos. Das ÖV-Abonnement muss am ersten Gültigkeitstag des P+R-Abonnements gültig sein. Die Bezugsberechtigung wird auf Grund eines gültigen Strecken-, Modul-, Verbund- oder Generalabonnements aktiv überprüft.

## 5.5 Natur- und Heimatschutz

Die Plantanenreihe soll ungeschmälert erhalten werden. Im Wurzelbereich sind Bodeneingriffe untersagt. Die Versiegelung der Oberfläche wird möglichst minimiert. Auch ausserhalb des Schutzstreifens sind Bodeneingriffe sorgfältig und unter Sicherstellung des Schutzes der Bäume vorzunehmen. Der Ersatz der Abwasserleitung durch einen Düker ist standortgebunden und deshalb mit den entsprechenden Vorsichtsmassnahmen zulässig.

Ausser der Platanenreihe befinden sich keine schützenswerten Naturobjekte (Objekte, Biotope, Arten, etc.) im Perimeter.

## 5.6 Nicht ionisierende Strahlung (NIS)

Als NIS-Quelle kommen nur Transformatoren im Umfeld des Projektperimeters in Frage. Nach heutigem Stand der Erkenntnisse bestehen keine solche Anlagen in einer relevanten Distanz.

Die Situation der nicht ionisierenden Strahlung wird in den weiteren Projektierungsschritten geprüft.

## 5.7 Weitere Themen

Für die Überbauungsordnung sind folgende Themen nicht relevant, da am Standort resp. in der Umgebung keine entsprechenden Objekte, Bauten oder Anlagen vorkommen:

- Altlasten
- Archäologie
- Denkmalschutz
- Gewässer
- Kulturland
- Luftreinhaltung

Auf dem Areal und in der Umgebung befinden sich keine Anlagen oder Infrastrukturen, welche die Luftqualität beeinträchtigen. Die neue Nutzung hat ebenfalls keine Auswirkungen auf die Luftqualität.

- Naturgefahren:

Der Projektperimeter befindet sich gemäss aktueller Gefahrenkarte in einem Gefahrengebiet mit geringer Gefährdung (gelb). Die Situation wird durch die regionalen Hochwasserschutzmassnahmen tendenziell noch verbessert.

- Störfall

Bahn- und Strassenanlagen im Umfeld der UeO sind nicht störfallrelevant, ebenso bestehen keine entsprechenden Betriebe.

- Wald

Es befindet sich kein Wald in der Umgebung des Perimeters.

## 6. Verfahren und Organisation

### 6.1 Organisation und Zuständigkeiten

Organisation	Die Baulink AG als Baurechtsnehmerin sowie Projektträgerin und die Berner Oberland-Bahnen AG (BOB) als Grundeigentümerschaft beauftragen im Einverständnis mit der Einwohnergemeinde Interlaken die ecoptima ag, Bern mit der Erarbeitung der Planungsunterlagen und der Begleitung des Planungsverfahrens.
Zuständigkeiten	Es handelt sich um eine UeO nach Art. 88 BauG. Zuständig für den Beschluss ist der Grosse Gemeinderat Interlaken.

### 6.2 Ablauf der Planung

Die Planung läuft in folgenden Schritten ab:

<i>Schritt</i>	
Jahr 2022	Workshopverfahren
Frühjahr 2023	Entwurf Planungsunterlagen UeO
Sommer – Herbst 2023	Öffentliche Mitwirkung
Herbst – Winter 2023	Kantonale Vorprüfung
Frühjahr 2024	Öffentliche Auflage
Frühjahr 2024	ev. Einspracheverhandlungen
Mai 2024	Beschluss durch den Grossen Gemeinderat
Sommer – Herbst 2024	Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

### 6.3 Mitwirkung

Die Mitwirkung wird anhand einer öffentlichen Mitwirkungsaufgabe und einer Informationsveranstaltung gewährt. Im Rahmen der Mitwirkung kann jedermann Eingaben und Anregungen zuhanden der Planungsbehörde einreichen. Die Auswertung der Ergebnisse aus der Mitwirkung werden im Mitwirkungsbericht festgehalten.

## **6.4 Vorprüfung**

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) prüft die Planung im Rahmen der Vorprüfung unter Einbezug der betroffenen Fachstellen auf ihre Recht- und Zweckmässigkeit. Die Planungsinstrumente werden anschliessend aufgrund der Vorbehalte und Empfehlungen des AGR angepasst.

## **6.5 Öffentliche Auflage**

Nach der Bereinigung aufgrund der Vorprüfung werden die grundeigentümerverbindlichen Planungsinstrumente – Überbauungsplan und Überbauungsvorschriften, Zonenplanänderung – während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Im Rahmen der Auflage können von Personen, die von der Planung betroffen sind, und von berechtigten Organisationen Einsprachen erhoben werden.

## **6.6 Beschlussfassung und Genehmigung**

Nach der Beschlussfassung durch den Grossen Gemeinderat (GGR) wird die UeO dem Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) zur Genehmigung eingereicht. Im Genehmigungsverfahren entscheidet das AGR über allfällige unerledigte Einsprachen.



Anhang

## Anhang

### Anhang 1 Stellungnahme Berner Heimatschutz



**BERNER HEIMATSCHUTZ**  
**PATRIMOINE BERNOIS**

Bauberatung  
Kramgasse 12  
3011 Bern  
T 031 311 38 88  
[www.bernerheimatschutz.ch](http://www.bernerheimatschutz.ch)  
[bauberatung@bernerheimatschutz.ch](mailto:bauberatung@bernerheimatschutz.ch)

ecoptima ag  
Samuel Wild  
Postfach  
Spitalgasse 34  
3001 Bern

Interlaken, 15. Mai 2023

#### **Fachbericht Berner Heimatschutz** **Region Interlaken-Oberhasli**

**Gemeinde:** Interlaken  
**Workshopverfahren:** Entwicklung Hotelprojekt Ostbahnhof  
**Auftraggeberin:** BauLink AG Generalunternehmung, Promenade 101, 7270 Davos Platz  
**Vorhaben:** Neubau Hotel  
**Standort:** Untere Bönigstrasse, Parzelle Nr. 1840  
**Schutzzone/-objekt:** ISOS, U-Zo, IX, Bahnhofareal Interlaken Ost mit neu gestaltetem Bahnhofplatz, Erhaltungsziel a.

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir erstatten im Namen des Berner Heimatschutzes, Region Interlaken-Oberhasli wie folgt Fachbericht zum Bauvorhaben an der Unteren Bönigstrasse in Interlaken.

#### **Ausgangslage**

Der Planungssperimeter liegt gemäss dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) innerhalb der Umgebungszone U-Zo IX. Die daran geknüpften Schutzziele und Rahmenbedingungen für eine Überbauung des Areals wurden in einer Stellungnahme von der ENHK vom 20. Juni 2022 definiert. Das ausgearbeitete Richtkonzept muss diese Vorgaben und Forderungen erfüllen. Der Berner Heimatschutz, vertreten durch die Region Interlaken-Oberhasli, wird von der Auftraggeberin BauLink AG Generalunternehmung eingeladen, in einer Würdigung zum durchgeführten Workshopverfahren Stellung zu nehmen.

#### **Würdigung**

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.

Anhang

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 Planungsperimeter 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 begrünten Platzgestaltung mit einer hohen Aufenthaltsqualität wird der Freiraum zwischen Hotelneubau und dem westlich angrenzenden Geschäftshaus, der heute als unattraktiver Hinterhof zum Bahnhofplatz wahrgenommene 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.



Simon Goetz  
Dipl. Architekt FH/SIA  
Bauberater Berner Heimatschutz  
Region Interlaken-Oberhasli

simon.goetz@bernerheimatschutz.ch  
T 033 826 14 14

## **Beilagen**

### **Beilage 1 Gutachten der ENHK**

Arealentwicklung Neubau Hotel Ostbahnhof auf Parzelle Nr. 1840, Interlaken BE – Voranfrage vom 20. Juni 2022

### **Beilage 2 Fachgutachten zum Baumbestand**

Fachgutachten zu Baumbestand Parzelle 1840, 3800 Interlaken, Gesundheitszustand des Baumbestandes, mögliche bauliche Eingriffe im Baumbereich der Henzelmann's Baumpflege AG, Spiez vom 7. Dezember 2021

### **Beilage 3 Schlussbericht Workshopverfahren**

Schlussbericht Workshopverfahren Entwicklung Hotelprojekt Ostbahnhof vom 23. Mai 2023