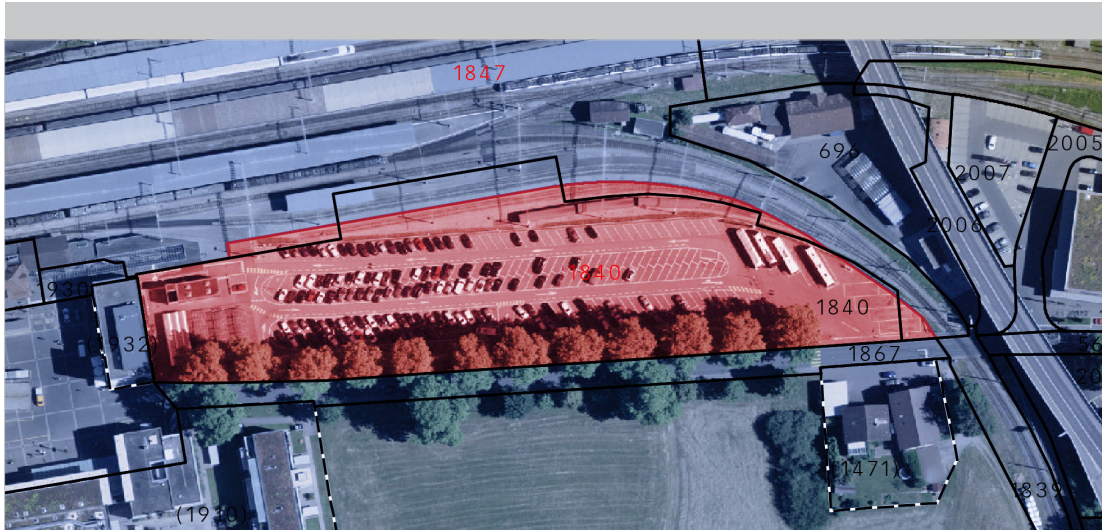


ÖFFENTLICHE AUFLAGE

## Einwohnergemeinde Interlaken

### Überbauungsordnung Nr. 24 «Hotel Ostbahnhof» mit Zonenplanänderung



#### Erläuterungsbericht

Die Planung besteht aus:

- Überbauungsplan
- Überbauungsvorschriften
- Zonenplanänderung

weitere Unterlagen:

- Erläuterungsbericht
- Mitwirkungsbericht
- Richtkonzept vom  
23. Mai 2023

Juni 2024

## **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>13</b>
3.1 Verfahren	13
3.2 Aufgabenstellung	14
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	30
5.5 Natur- und Heimatschutz	30
5.6 Nicht ionisierende Strahlung (NIS)	31
5.7 Naturgefahren	31
5.8 Weitere Themen	32
<b>6. Verfahren und Organisation</b>	<b>33</b>
6.1 Organisation und Zuständigkeiten	33
6.2 Ablauf der Planung	33
6.3 Mitwirkungs	33
6.4 Vorprüfung	34
6.5 Öffentliche Auflage	35
6.6 Beschlussfassung und Genehmigung	35
<b>Anhang</b>	<b>36</b>
Anhang 1 Stellungnahme Berner Heimatschutz	36
Anhang 2 Auswertung Vorprüfung	38
<b>Beilagen</b>	<b>43</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 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.»

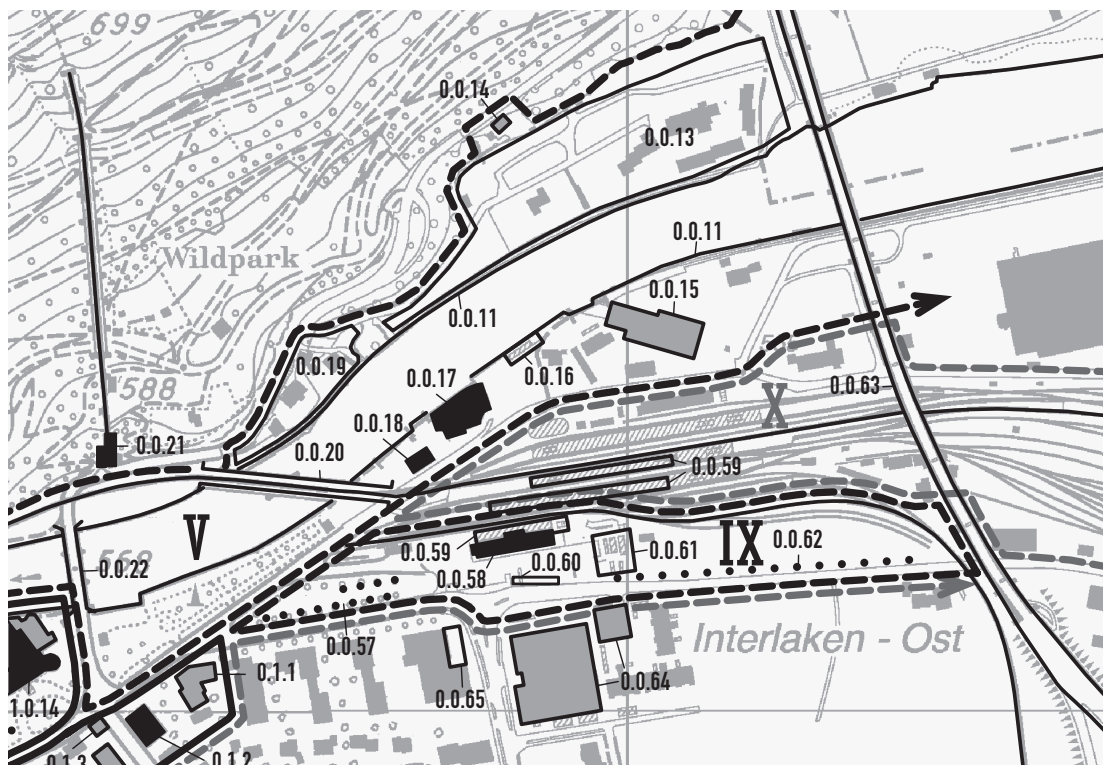


Abb. 2 Ausschnitt Karte ISOS Interlaken (Quelle: Bundesamt für Kultur, ISOS)



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)

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 Begleitgremiums bietet der direkte Dialog zwischen Team, Sachpersonen und Fachpersonen besseres Gewähr, dass ein ortsbildverträgliches und auf die betrieblichen Bedürfnisse abgestelltes Projekt entsteht. Die Vorgaben von Art. 99a Abs. 2 BauV (Stand vom 1.4.2023) 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.»

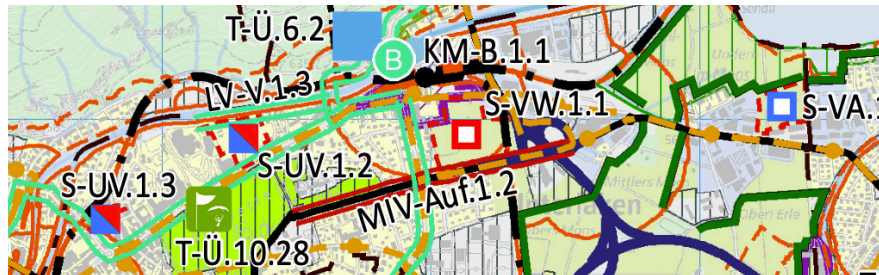


Abb. 4 Ausschnitt RGSK OO 3. GE

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 Lütschinentäler. 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 Lüschantäler 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 Park-plätze. Pendler nach Thun, Bern und Brünig aus den Gemeinden west-lich von Interlaken nutzen den P+R Standort Interlaken West.

#### **Veloabstellplätze**

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

Auf dem Areal befinden sich 198 genehmigte Veloabstellplätze.

---

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

### 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.

Die Beurteilung der Konzepte im Rahmen der Workshopveranstaltungen erfolgte durch eine Begleitgremium 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 Mehrheitsentscheiden 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 Begleitgremium wurde zusätzlich mit Experten aus den Bereichen Bauverwaltung und Ortsplanung ergänzt.

Die Fachmitglieder des Begleitgremiums 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 Begleitgremiums 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.

---

5 Die Vertreter der Einwohnergemeinde Interlaken teilten sich eine Stimme.

### 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 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                        | <ul style="list-style-type: none"><li>– Bei typischen Hotelbauten dient das Erdgeschoss grundsätzlich allgemeinen und publikumsoffenen Funktionen. Die darüberliegenden Regelgeschosse dienen hauptsächlich als Hotelzimmer, Wellnessräume, etc.</li><li>– Eine Zimmernutzung im Erdgeschoss ist aufgrund der Immissionen durch die Verkehrsinfrastrukturen und die Allgemeinheit nicht geeignet. Das Erdgeschoss scheint als Hochparterre geeignet.</li><li>– Vor allem im Westen des Areals bieten sich gastronomische, bzw. publikumsoffene Nutzungen an.</li></ul>   |
| Adressierung und Erschliessung | <ul style="list-style-type: none"><li>– Die Plantanenreihe bildet eine Chance für eine attraktive Adressbildung.</li><li>– Zur Unteren Bönigstrasse soll eine klar adressierte Vorfahrt entstehen.</li><li>– Auf der Parzelle der BOB soll ein allgemeiner Fussweg / Trottoir entlang der Unteren Bönigstrasse entstehen.</li><li>– Für das Fusswegenetz sind die beiden Personenunterführungen von grosser Bedeutung.</li><li>– 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.</li></ul> |
| Architektur                    | <ul style="list-style-type: none"><li>– Typisch für grössere Hotelbauten in Interlaken sind ein Sockel-, drei Regel- und ein Dachgeschoss.</li><li>– Die grösseren Hotels weisen sehr auffällige und ausdifferenzierte Fassaden- und Dachlandschaften auf. Die Gliederung der Dachlandschaft stellt für den architektonischen Ausdruck ein Kernelement dar.</li></ul>  |
| Aussenräume                    | <ul style="list-style-type: none"><li>– Grundsätzlich besteht ein qualitativer und quantitativer Freiraummangel östlich des Bahnhofs.</li><li>– Hotelvorgärten sind prägend für grössere Hotelbauten und sollen als Thema aufgenommen werden.</li><li>– Die Nähe zur Plantanenreihe muss als wichtiger Teil der Hotelanlage betrachtet werden.</li></ul>   |

### 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 Bahnhofsplatz. Das Baumdach wird als guter Ansatz für einen westlichen Abschluss der Plantanenreihe erachtet. Es soll als Gelenk zum Bahnhofsplatz funktionieren und darf nicht mit dem Baumdach westlich des Bahnhofsplatzes 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.

### 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.

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.

---

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



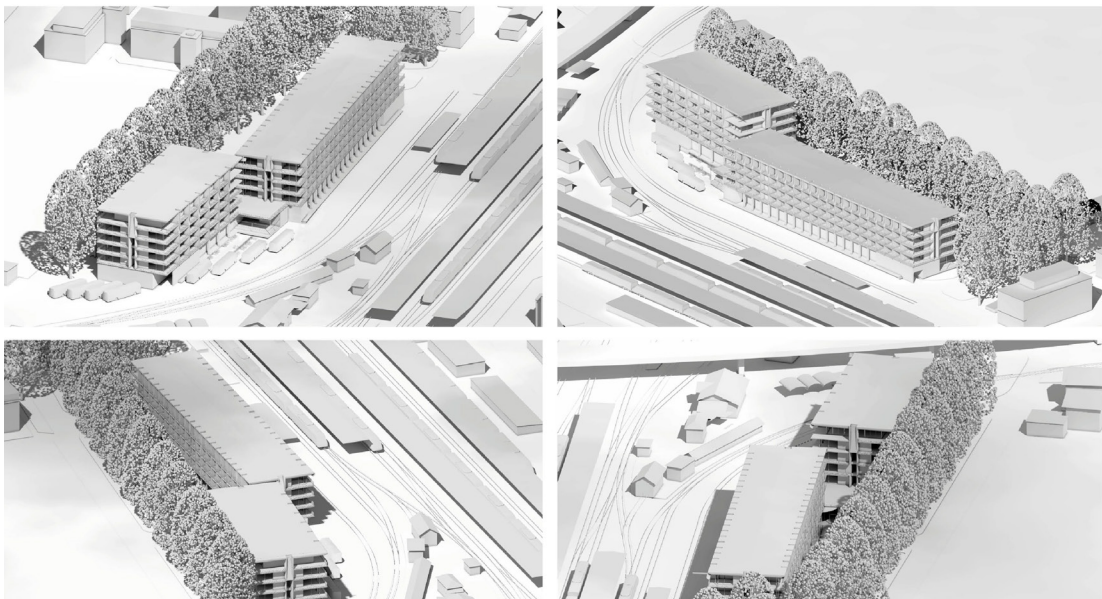
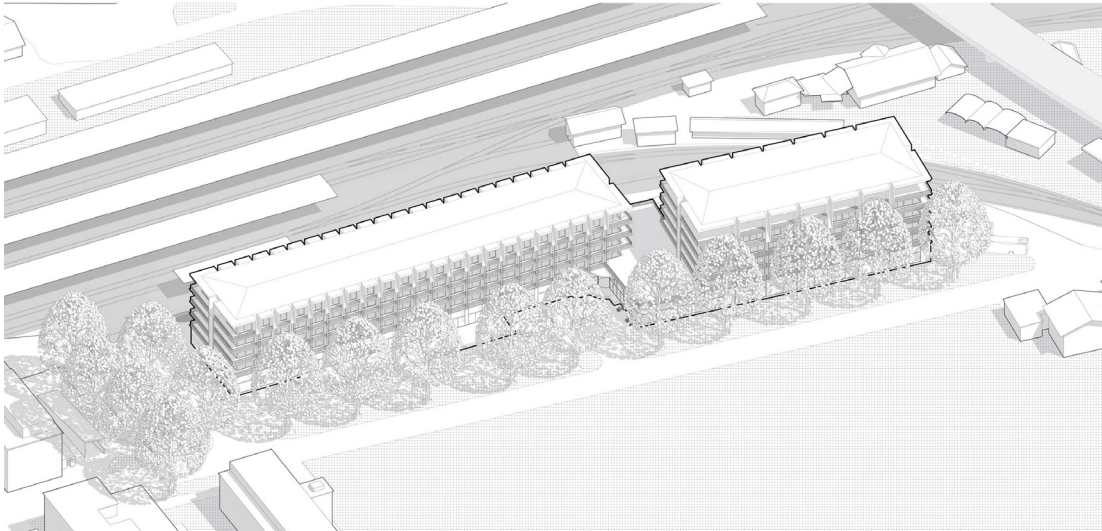


Abb. 5 Modellbilder Richtkonzept

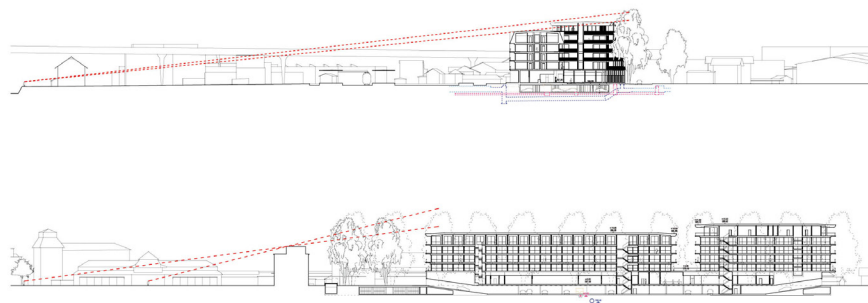


Abb. 6 Schnitte mit Sichtlinien vom Bahnhofplatz und südliches Aareufer

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.

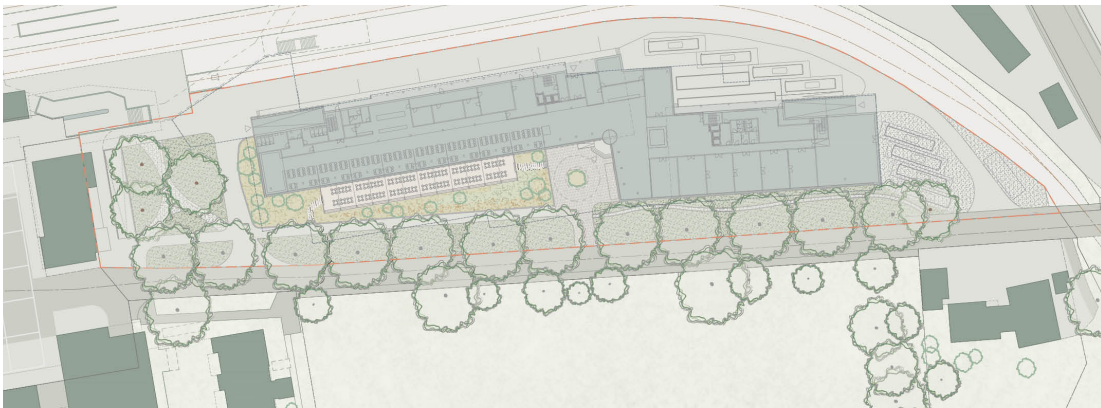


Abb. 7 Aussenraumkonzept

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.

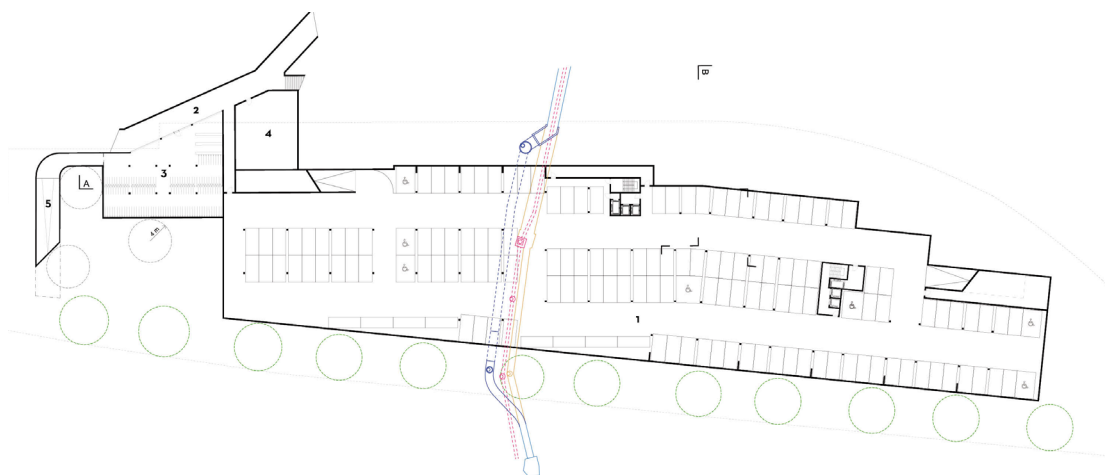


Abb. 9 Untergeschoss

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.

<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.

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.



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 (inkl. Dienstwohnungen) 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 G<sub>Fo</sub>) gemäss dem Richtkonzept mit einer kleinen Reserve in die UeO übertragen und mit Baubereichen und Massangaben 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 wei-
------------------------	---

tere 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	<p>Das erarbeitete Richtkonzept vom 23. Mai 2023 ist Grundlage für die verbindlichen Festlegungen der UeO. Darüber hinaus hat es in den weiteren Projektphasen nur illustrierenden Charakter und ist nicht verbindlich, damit im Rahmen der Festlegungen der UeO genügend Flexibilität für die weitere Projektentwicklung verbleibt.</p> <p>Für die Dachgestaltung (oberstes Geschoss im Baubereich A, zwei oberste Geschosse im Baubereich B) ist das im Anhang der Überbauungsvorschriften eingefügte «Richtkonzept Dachgestaltung» massgebend.</p>
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.

Fassadengestaltung Die nordseitig ausgerichtete Fassade soll nicht als Rückseite verstanden werden. Deshalb muss die Fassadengestaltung 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. Versiegelte Flächen sind nur im Bereich für Carterminal zulässig. Diese Fläche ist heute bereits versiegelt, aufgrund der hohen Traglast ist eine andere Belagsform nicht zweckmässig.

Im Bereich für Carterminal wird der bestehende Carterminal (mit angepasster Anordnung der Abstellplätze) weiterbetrieben. Ausserdem erfolgt über diese Fläche die Erschliessung des Hotels resp. der unterirdischen Einstellhalle über Gebäudeintegrierte Rampen.

#### 4.1.6 Erschliessung und Parkierung

Bereich für Carterminal Im Bereich für Carterminal wird die Funktion des Carterminals vollständig sicherstellt (Carschleife, Umsteigeort mit mindestens 5 Haltekanten, Abstellplatz für mindestens 8 Cars). Ausserdem erfolgt in diesem Bereich die Notfall- und Servicezufahrt für das Hotel inkl. der Entsorgung für die Hotelnutzung sowie die Fussgängerquerung.

Die Zu- und Wegfahrt erfolgt unverändert direkt ab der Unteren Bönigstrasse. Restflächen des Bereichs dürfen durch das Hotel und den P+R Standort genutzt werden, sofern die Carnutzung nicht beeinträchtigt ist.

Motorisierter  
Verkehr

Die Autoabstellplätze für den P+R-Standort und für das Hotel sind im Untergeschoss unter dem Hotel zu erstellen. Die Zufahrt für den motorisierten Individualverkehr MIV (Hotelgäste und die P+R-Nutzung) erfolgt direkt ab der Unteren Bönigstrasse über den Bereich für Carterminal zu in das Hotelgebäude integrierten Rampen. Die Fahrtrichtung wird in der UeO nicht definiert. Sobald ein regionales Parkleitsystem erstellt wird, sind die allgemein zugänglichen Parkplätze daran anzuschliessen.

Für neuankommende Gäste ist eine direkte Hotelvorfahrt zum Baubereich C (Rezeption) vorgesehen, Parkierung ist hier nicht resp. nur kurzfristig möglich.

Veloverkehr

Für den B+R-Standort wird im Untergeschoss eine Velostation erstellt, die einen direkten Zugang zur Personenunterführung des Bahnhofs erhält. Die Zufahrt für Velos erfolgt abgetrennt vom Bereich für Carterminal im Südwesten des Perimeters und führt über eine Rampe im Baubereich D in die unterirdische B+R-Anlage.

Für Hotelgäste werden Veloabstellplätze im Baubereich C oder im Untergeschoss erstellt. Die Zufahrt erfolgt über den Bereich für Carterminal.

Anzahl  
Abstellplätze

Für die Hotelnutzung werden die besonderen Verhältnisse nach Art. 54 BauV bereits auf der Stufe UeO geltend gemacht (vgl. Begründung und Bilanzierung in Kapitel 5.3). Dies gilt für die Auto- und die Veloabstellplätze. Es müssen mindestens 50 Motorfahrzeugplätze erstellt werden<sup>8</sup>. Es müssen mindestens 150 Veloabstellplätze erstellt werden<sup>9</sup>.

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.

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

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

---

8 Berechnung des Abstellplatzbedarfs für Motorfahrzeuge nach Art. 52 ff. BauV auf Basis Richtkonzept (ca. 13'000 m<sup>2</sup> GFo für Hotel/Gastronomie): Grundbedarf (Art. 53 Abs. 2 BauV, Formel  $(0.25 \times GF/n) + 50$ ):  $(0.25 \times 13'000 / 30) + 50 = 160$ .

9 Berechnung des Abstellplatzbedarfs für Velos nach Art. 54c Abs. 1 Bst. b BauV für Gastronomie, Hotel etc.:  
2 Veloabstellplätze pro 100 m<sup>2</sup> GF:  
 $13'000/100 \times 2 = \text{ca. } 260$  Plätze



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

#### **4.1.7 Weiteres**

Versickerung Weil ein grosser Teil des Areals unterbaut wird und der Grundwasserspiegel hoch liegt, ist unverschmutztes Dach- und Platzwasser nach Möglichkeit zurückzuhalten und zu verdunsten.

Hochwasserschutz Um das Gebäude und insbesondere die Einstellhalle vor der Gefährdung durch Hochwasser zu schützen, werden eine minimale Schutzkote für den Boden des ersten Vollgeschosses und alle Gebäudeöffnungen definiert. Alle Leitungen etc. unterhalb dieser Kote sind mit geeigneten Massnahmen vor Hochwasser zu schützen.

### **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>10</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.

---

10 «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 BauV (Stand ab 1.4.2023, vgl. Kapitel 3.1).</p>
Region	<p>Im RGSK OO 3. Generation (2021)<sup>11</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>

---

11 Stand Beschlussfassung durch die Regionalkonferenz am 31. März 2021

Aus diesen Gründen müssen die meisten Veloabstellplätze in den Untergrund verlegt werden. Dies ist zwar kostenaufwändig, eine gedeckte Velo-station bietet jedoch einen Mehrwert bei Witterungs- und Diebstahlschutz und ermöglicht eine optimale Anordnung der Abstellplätze mit einer doppelstöckigen Anlage. Diese erhält einen direkten Zugang zur Personenunterführung. Grundsätzlich sollen so viele Abstellplätze wie möglich erstellt werden, soweit dies der begrenzte Raum im Untergeschoss zulässt. Mit der im Richtkonzept dargestellten Anordnung (Grundriss UG) sollten ca. 270 Plätze möglich sein. Um den Spielraum für die weitere Projektierung nicht einzuschränken, wird der heutige Bestand als Mindestanzahl festgeschrieben.

Rund um den Bahnhof stehen weitere Veloabstellplätze zur Verfügung. Insbesondere beim Standort am Westkopf der Perrons besteht noch ein erhebliches Erweiterungspotenzial. Dies kann jedoch nicht Gegenstand der vorliegenden Arealentwicklung sein.

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>12</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

---

12 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.»

- 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.

### 5.3 Abstellplätze

Übersicht

Im Perimeter der UeO bestehen heute und künftig folgende Abstellplätze für Motorfahrzeuge und Velos:

	<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 Lütschinentälern 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). Sobald ein regionales Parkleitsystem erstellt wird, sind die allgemein zugänglichen Parkplätze daran anzuschliessen.

Hotelbedarf

Gemäss Art. 53 BauV wird für die geplante Hotelnutzung mit einer Geschossfläche von ca. 13'000 m<sup>2</sup> ein Grundbedarf von 160 Plätzen<sup>13</sup> berechnet. 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.

13 Formel Grundbedarf nach Art. 53 BauV (massgebend für GF/n >200):  $(0.25 \cdot GF/n) + 50 = (0.25 \cdot 13'000/30) + 50 = 160$

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>14</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, es sind mindestens 200 B+R-Abstellplätze in Untergeschoss mit Anschluss an die Bahnhofunterführung zu erstellen.

Hotel

Gemäss Art. 54c Abs. 1 Bst. b BauV müssten für die geplante Hotelnutzung ca. 260 Veloabstellplätze<sup>15</sup> 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.

---

<sup>14</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.

<sup>15</sup> vgl. Fussnote 9

## 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 Lärmgutachten der Gartenmann Engineering vom 17. Juni 2024 (Beilage 4) zeigen auf, dass die Immissionsgrenzwerte an den Gebäudefassaden sowohl für den Strassenlärm (Untere Bönigstrasse, Goldswilviadukt) als auch für den Bahnlärm der BOB deutlich eingehalten werden. Diesbezüglich sind keine weiteren Massnahmen oder Einschränkungen nötig. Der definitive Nachweis zur Einhaltung der Grenzwerte wird im Baubewilligungsverfahren erbracht resp. bestätigt.

Das zweite Lärmgutachten (Beilage 4) zeigt auf, dass auch der durch die Parkierungsanlage resp. den Carterminal auf dem Areal selbst erzeugte Lärm die Grenzwerte einhält, wobei nur die Zufahrten/Rampen zur Einstellhalle als Neuanlage anzusehen sind. Auch hier sind keine weiteren Massnahmen oder Einschränkungen nötig, wobei das Lärmgutachten mögliche Massnahmen zur zusätzlichen Verbesserung der Situation (lärmabsorbierende Verkleidungen im Eingangsbereich der Rampen, Balkone mit geschlossenen Brüstungen), die im Bauprojekt berücksichtigt werden sollen. Auch in diesem Fall erfolgt der definitive Nachweis zur Einhaltung der Grenzwerte im Baubewilligungsverfahren.

## 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 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.

Das Naturgefarengutachte der Flussbau AG, Bern vom 16. Juli 2024 (Beilage 5) zeigt auf, dass eine Gefährdung durch die Lütschine und den Stampach besteht. Bereits ab Ereignissen von mittlerer Wahrscheinlichkeit (100-jährliches Hochwasser) der Lütschine können Überflutungen schwacher Intensität auftreten. Mit der bevorstehenden Fertigstellung der Hochwasserschutzmassnahmen an der Lütschine wird diese Gefahr voraussichtlich im Jahr 2025/2026 behoben sein. Die Gefahr, die von den seltenen Hochwassern (300-jährliches Hochwasser) des Stampachs ausgeht, besteht jedoch weiterhin und bleibt massgebend für die nötigen Schutzmassnahmen.

Aus hochwasserschutztechnischer Sicht sind für das Bauvorhaben daher folgende Objektschutzmassnahmen in der UeO vorzusehen:

- Die Einhaltung der minimalen Schutzkote 567.00 m ü. M. für die Erdgeschossesebene und alle technischen Öffnungen (Lüftung, Lichtschacht, usw.) sowie für die Ein- und Ausfahrten der unterirdischen Anlagen (insbes. der Einstellhalle).
- Sämtliche Kanalisationsleitungen, welche ins Gebäude geführt werden (Hausanschlüsse) sind mit einer Rückstauklappe auszurüsten.

Das Richtkonzeptplänen erfüllt diese Anforderungen (vorgesehene EG-Kote: 567.30 m). Der Nachweis für alle Öffnungen des Gebäudes ist im Bauprojekt zu erbringen.

Diese Objektschutzmassnahmen erfüllen die Anforderungen und ermöglichen einen wirksamen Schutz des geplanten Bauvorhabens bis zum 300-jährlichen Ereignis, so dass ein entsprechendes Bauprojekt aus die Anforderungen des Hochwasserschutzes erfüllt. Die Nachbarparzellen werden durch das Bauvorhaben nicht zusätzlich gefährdet.

## 5.8 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.

- 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 2023–Frühjahr 2024	Kantonale Vorprüfung
August/Sept. 2024	Öffentliche Auflage
Oktober/November 2024	ev. Einspracheverhandlungen
Dezember 2024	Beschluss durch den Grossen Gemeinderat
Frühjahr – Sommer 2025	Genehmigung durch das Amt für Gemeinden und Raumordnung

### 6.3 Mitwirkungs

Mitwirkungsauf- lage	Die Mitwirkung erfolgte mit einer öffentlichen Mitwirkungsaufgabe vom 29. Juni bis zum 21. August 2023 sowie mit einer öffentlichen Informationsveranstaltung am 5. Juli 2023. Im Rahmen der Mitwirkung konnte jedermann Eingaben und Anregungen zuhanden der Planungsbehörde einreichen.
-------------------------	---

Mitwirkungsein-  
gaben

Während der Auflagefrist gingen 7 Mitwirkungseingaben ein, überwiegend von Verbänden und Organisationen. Der Gemeinderat wertete die Anliegen der Mitwirkenden aus und überprüfte, ob diese mit Änderungen der Planung berücksichtigt werden können.

Folgende wesentliche Erkenntnisse ergeben sich aus der Mitwirkung für die weitere Planung:

- Der Bau eines Hotels am Standort Bahnhof Interlaken Ost wird grundsätzlich befürwortet.
- Die Reduktion der Anzahl Park+Ride Plätze wird kritisch betrachtet.
- An diesem zentralen Standort werden Mehrwerte für die Öffentlichkeit verlangt (Mobilität, Aufenthalt, ect.).
- Die Verkehrsführung muss gut koordiniert werden. Die Projektierung muss konkreter werden.

Die Änderungen aufgrund der Mitwirkung zur Überbauungsordnung sind:

- Explizites Zulassen von Dienstwohnungen für Hotelmitarbeitende
- Reduktion des Spielraums für das Höhenmass im Baubereich A analog dem Baubereich B (1.2 m)
- Konsolidierung der Regelung der Dachgestaltung und Verzicht auf die Festlegung der Fh

Die Auswertung der Ergebnisse aus der Mitwirkung und die detaillierten Stellungnahmen des Gemeinderats sind im Mitwirkungsbericht dokumentiert.

## 6.4 Vorprüfung

Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) prüft die Planung im Rahmen der Vorprüfung unter Einbezug der betroffenen Fachstellen auf ihre Rechtmässigkeit.

Das AGR kommt im Vorprüfungsbericht vom 10. April 2024 zum Schluss, dass der Überbauungsordnung nach Bereinigung weniger Vorbehalte die Genehmigung in Aussicht gestellt werden kann. Diese Bereinigung führt insbesondere zu folgenden Änderungen, Präzisierungen und Ergänzungen:

- Es wird ein Lärmgutachten erstellt (vgl. Beilage 4) Dieses kommt zum Schluss, dass die Grenzwerte ohne zusätzliche Massnahmen eingehalten werden (vgl. Kapitel 5.4).
- Es wird ein Naturgefarengutachten erstellt (vgl. Beilage 5) Dieses kommt zum Schluss, dass eine minmale Schutzkote einzuhalten ist. Diese wird in den UeV ergänzt.
- Die Abstellplätze B+R sowie P+R werden in den Überbauungsvorschriften verordnet, sie sind im Untergeschoss und mit Anbindung an die Bahnhofunterführung anzuordnen.
- Die Parkplatzzahl wird in den Erläuterungen detaillierter aufgezeigt (vgl. Kapitel 5.3 ).

- Die Gemeinde verzichtet auf eine Erhöhung der Mindestanzahl Abstellplätze B+R im Wirkungsbereich der UeO (vgl. Kapitel 5.1 und 5.3).
- Das Richtkonzept Dachgestaltung im Anhang der Überbauungsvorschriften wird mit Längs- und Querschnittplänen ergänzt. Es bleibt für die Dachgestaltung verbindlich. Abgesehen von den in den Überbauungsvorschriften verankerten Elementen hat das Richtkonzept nur illustrierenden Charakter und ist nicht verbindlich.
- Für den Baubereich D wird Flachdach als Dachform vorgeschrieben.
- An Stelle von «Wohnungen für Hotelmitarbeitende» wird der Begriff «Dienstwohnungen» aus der Zweitwohnungsgesetzgebung verwendet.
- Weitere Präzisierungen von verschiedenen Formulierungen gemäss den Vorbehalten und Hinweisen der Vorprüfung.

Die detaillierten Stellungnahmen zu den Vorbehalten und Empfehlungen aus der kantonalen Vorprüfung zeigt Anhang 2).

## **6.5 Öffentliche Auflage**

Nach der Bereinigung aufgrund der Vorprüfung werden die grundeigentümergehörigen verbindlichen 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 Planungspereimeter 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 Planungspereimeter 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 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

## 1. Allgemeines zur Vorprüfung

...

## 2. Ausgangslage

...

Unter Vorbehalt der in folgenden Kapiteln bezeichneten Genehmigungsvorbehalte können wir der UeO Nr. 24 Hotel Ostbahnhof mit Änderung des Zonenplans zustimmen und eine Genehmigung in Aussicht stellen.

## 3. Lärm

Die Parzelle Nr. 1840 befindet sich in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs Interlaken-Ost und ist der Lärmempfindlichkeitsstufe ES III nach Art. 43 LSV zugeordnet. Ob die Immissionsgrenzwerte gemäss LSV eingehalten werden können, ist anhand eines detaillierten Lärmschutznachweises auf der erstmaligen Planungsstufe nachzuweisen (Merkblatt: Bauen in lärmbelasteten Gebieten – Praxis Kanton Bern). In diesem Fall ist dies die Überbauungsordnung. Der Nachweis kann nicht ins Baubewilligungsverfahren verlagert werden, da auf Stufe der Nutzungsplanung die Bewilligungsfähigkeit nachzuweisen ist. **(GV)**

## 4. Zonenplanänderung

In den Festlegungen respektive in den Inhalt muss lediglich das, was neu festgelegt wird. In diesem Fall reicht der Eintrag «Überbauungsordnung UeO». Die Legendeneinträge «Mischzone MK mit GZ» und «Landwirtschaftszone / Übriges Gebiet» sind zu den Hinweisen zu verschieben. **(GV)**

## 5. Überbauungsplan

Aus dem Überbauungsplan wird nicht ersichtlich wo die Abstellplätze für das Bike und Ride (B+R) und das P+R erstellt werden. Da dies in den Überbauungsvorschriften (Art. 15 UeV) festgehalten ist, ist dies auch im Überbauungsplan zu regeln und in den Überbauungsvorschriften dementsprechend zu vermerken. **(GV)**

## Anhang 2 Auswertung Vorprüfung

Kenntnisnahme

Es wurden Lärmgutachten durch Gartenmann Engineering, EB Bern erarbeitet (vgl. Erläuterungsbericht, Kapitel 5.4 und Beilage 4). Diese weisen nach, dass die Lärmgrenzwerte sowohl für den Strassen- und Bahnlärm wie auch für den Lärm der Parkierungsanlage/Carterminal auf dem Areal selbst ohne weitere Massnahmen eingehalten sind.

Legende anpassen

ZPÄ

Die Abstellplätze B+R sind im UG sowie im Baubereich D, UeV die Abstellplätze P+R sind im UG. Umformulierung Art. 14, Ergänzung Art. 15: im Untergeschoss. Damit sind die Fahrwege und die Verortung der Anlagen genügend festgelegt.

Anpassungen

Stellungnahme der Gemeinde

Vorbehalt

Thema

## 6. Richtkonzept

Wenn das Richtkonzept massgebend sein soll, so müssen darin mindestens die Querschnitte durch den «Längsbau», wie auch durch den «Kopfbau», ergänzt werden, damit die Mansardwalmdachform verstanden wird. **(GV)**

## 7. Überbauungsvorschriften

Art. 5 Abs. 1 Die Begrifflichkeiten sind gemäss Zweitwohnungsgesetz zu verwenden. Daher ist der Begriff «Dienstwohnungen» anstatt «Wohnungen für Hotelmitarbeitende» zu verwenden. Siehe Art. 2 Abs. 3 lit. g ZWG. **(GV)**

Art. 6 Abs. 5 Die Dachform und -neigung der im Baubereich D vorgesehenen Bauten ist zu definieren. **(GV)**

Art. 6 Abs. 6 Hier sind die baupolizeilichen Masse zu definieren und allenfalls ein Baubereich auszuscheiden, damit geklärt wird welche Grenz- und Strassenabstände gelten. Bezüglich der Höhe des Unterniveaubaus ist mindestens auf die Masse des GBR zu verweisen. **(GV)**

Art. 8 Abs. 2 Entweder ist das Richtkonzept bezogen auf die Dachgestaltung massgebend und damit verbindlich oder eben nicht. Soll es verbindlich sein, kann nicht mehr davon abgewichen werden und dann ist der Satzteil nach «, soweit» zu streichen. **(GV)**

Art. 8 Abs. 2 Falls das Richtkonzept nicht massgebend sein soll, ist die Dachneigung zu definieren. **(GV)**

Art. 10 Abs. 2 Dass die Absturzsicherung um das Mass ihrer «Überhöhung» von der Fassadenlinie zurückzusetzen sei, deutet darauf hin, dass sie über das zulässige Mass der Gesamthöhe hinausragen soll. Dies wäre nicht möglich. Der Absatz ist daher umzuschreiben. **(GV)**

Zudem ist der Begriff Überhöhung nicht geläufig. Falls die Absturzsicherung im Gesamthöhenmass miteingerechnet wurde, ist statt dem Begriff «Überhöhung» einfach die Definition der Absturzsicherungshöhe zu wählen. **(H)**

Querschnitte im Anhang Richtkonzept ergänzen

Begriff «Dienstwohnungen» verwendet.

Dachform: Flachdach  
 Eingefügt bei den Dachformen in Art. 10 Abs. 3 (neu)

Bezüglich der Höhe auf GBR verweisen.  
 Es geht um unterirdische resp. Unterniveaubauten. Als solche bezeichnen und überall zulassen ausser im Bereich Baumschutz. Der Zusammenbau über die Grenze (Anschluss an Personenunterführung) soll zulässig sein.

Ergänzung wird gestrichen. Da das Richtkonzept keine Massangaben enthält, besteht ein gewisser Spielraum.

vgl. vorangehender Punkt. Damit besteht eine verbindliche Regelung. Alternativ könnte eine Bandbreite für die Dachneigungen definiert werden, dies wird jedoch nicht umgesetzt.

Die GH gilt und berücksichtigt die Höhe der Absturzsicherung. Es handelt sich um eine Gestaltungsvorschrift. Es wird ein absolutes Mass von 1.1 m für den Rückversatz festgelegt. Dies entspricht der SUVA-Empfehlung für die Höhe von Absturzsicherungen im gewerblichen Bereich.

Anhang

UeV-A

UeV  
 EB

UeV  
 EB

UeV  
 EB

UeV  
 EB

UeV  
 EB

UeV  
 EB

Anhang

Thema	Vorbehalt	Stellungnahme der Gemeinde	Anpassungen
Art. 10 Abs. 3	Hier ist genauer zu definieren, welches Dach gemeint ist. <b>(GV)</b>	präzisieren: Es geht um die Baubereiche A und B.	UeV EB
Art. 17	In den Vorschriften muss eine Wegbreite vorgeschrieben werden. Die Wegbreite kann sowohl mit einem exakten Mass als auch mit einer Mindest- und einer Maximalbreite angegeben werden. Vorliegend wird nur ein Mindest- nicht aber ein Maximalmass festgelegt. Entweder legt die Gemeinde auch ein Maximalmass fest oder entscheidet sich für ein exaktes Mass. <b>(GV)</b>	Bandbreite festlegen: 1.5–2.0 m	UeV EB
Art. 18	Das Richtkonzept soll bzgl. Bau- und Aussenraumgestaltung illustrierenden Charakter haben, nicht aber verbindlich sein. Der Satzteil «ist...beizuziehen» hat aber einen verbindlichen Charakter. Dies ist ein Widerspruch, bitte bereinigen <b>(GV)</b>	Der zweite Satzteil wird gestrichen. Der Erläuterungsbericht wird präzisiert.	UeV EB
Art. 21 Abs. 2	Es ist unklar was die Gemeinde mit diesem Absatz meint. Bitte ausformulieren oder streichen <b>(GV)</b>	Die Bestimmung wird ausformuliert: Wie bisher sollen hier auch künftig Entsorgungscontainer für die angrenzende Liegenschaft abgestellt werden.	UeV
	<b>8. Parkplätze</b>		
	Damit die Reduktion der Parkplätze aufgrund besonderen Verhältnisse nach Art. 54c Abs. 3 BauV nachvollzogen werden kann, ist das zugehörige Berechnungsblatt einzureichen. <b>(GV)</b>	Der verbindliche Parkplatznachweis erfolgt erst im Baubewilligungsverfahren mit den Daten für das Bauprojekt.	EB
	In den Überbauungsvorschriften werden als Minimalvorgabe lediglich 200 Veloabstellplätze für B+R und 150 für die Hotelnutzung vorgegeben. Die 200 Veloabstellplätze B+R entsprechen gerade mal der heutigen Ist-Situation, welche gemäss Regionalkonferenz Oberland-Ost bei weitem nicht genügend ist. Im Zusammenhang mit den Abklärungen zum Agglomerationsprogramm wurde für den Bahnhof Interlaken Ost auch ein zusätzliches Potential für B+R geortet. Aus diesem Grund und um den Druck von den Abstellplätzen für die Hotelnutzung zu nehmen, sieht die Regionalkonferenz Oberlandost es als dringend, dass die UeO-Vorschriften dahingehend angepasst wird, dass die Minimalvorgabe für Veloabstellplätze auf 300 erhöht werden soll. <b>(H)</b>	Im Erläuterungsbericht werden die Ausführungen ergänzt (Kapitel 4.1.6) und eine Berechnung für die Flächen gemäss Richtkonzept ergänzt (Fussnoten in Kapitel 4.1.6, Kapitel 5.3). Bei den Motorfahrzeugen ergibt die Formel der BauV einen Grundbedarf von 160 Abstellplätzen (erstellt werden müssen 50). Bei den Velos ergibt die Formel der BauV einen minimalen Bedarf von ca. 260 Plätzen (erstellt werden müssen 150). Das Hotel an diesem Standort ist stark auf Gäste ausgerichtet, die mit dem öffentlichen Verkehr oder mit Reiseautos anreisen. Die reduzierten Zahlen decken den Bedarf für Gäste und Mitarbeitende ab.	



Thema

Vorbehalt

Stellungnahme der Gemeinde

Anpassungen

EB

Von den Bedenken wird Kenntnis genommen. Die Minimalvorgabe bezieht sich auf die öffentlich zugänglichen B+R-Abstellplätze im Umfeld der Unterführung (ohne Hotelbedarf). Hier wird der Bestand in mindestens gleichem Umfang bei wesentlich besserer Qualität ersetzt. Die genaue Zahl Abstellplätze kann erst in der weiteren Projektierung festgelegt werden. Sinn einer Minimalvorgabe ist zudem, dass eine Steigerung nach Möglichkeiten und nach Nachfrage möglich bleibt. Weitere Abstellplätze für die Hotelnutzung sind im Baubereich C vorgesehen. Wie in den Erläuterungen dargelegt, steht für die Gemeinde eine Vergrößerung des Angebots am Westkopf des Bahnhofs (Zugang Englischer Garten) im Vordergrund.

Die Tiefgarage mit mehr als 10 Einstellplätzen gilt als sensibles Objekt. Diese Baute ist nur zugelassen, wenn mit Massnahmen zur Gefahrenbehebung sichergestellt ist, dass Menschen, Tiere und erhebliche Sachwerte nicht gefährdet sind (Art. 6 BauG). Im vorliegenden Fall sind sämtliche unterirdischen Nutzungsgebiete sensibel und müssen entsprechend geschützt werden. Im Überbauungsplan sollen die Bereiche für die Zu- und Wegfahrt zur Einstellhalle verbindlich festgelegt werden. Die projektierte unterirdische Einstellhalle, sowie die dazugehörenden Rampen sollen hinweisend dargestellt werden. Mit dem Überbauungsplan werden also wesentliche Geometrien betreffend Einfahrt und horizontaler Linienführung der Zugänge bereits festgelegt oder darauf hingewiesen. Dies erfolgt noch ohne Überlegungen zu möglichen permanenten Schutzmassnahmen der unterirdischen Anlagen. Als permanente Schutzmassnahme gilt beispielsweise eine Schwelle, welche die Schutzkote sicherstellt. Die notwendige Schutzkote muss in einem Gefahrengutachten durch einen ausgewiesenen Naturgefahrenspezialisten hergeleitet werden. Sodann muss nachgewiesen werden, dass diese Kote im Bereich der Einstellhallenrampen in der geplanten Anordnung eingehalten werden kann.

Die Schutzmassnahmen sind in den UeV grundeigentümerverbindlich zu verankern, im Idealfall mit Angabe der relevanten Schutzkote (GV)

Der Schutz der oberirdischen Anlagen wird dringen empfohlen (E)

Das Thema der Naturgefahren ist des Weiteren im Erläuterungsbericht abzuarbeiten (GV)

Es wurde ein Gefahrengutachten durch Flussbau AG, Bern UeV erarbeitet (vgl. Kapitel 5.7 und Beilage 5 Erläuterungsbericht). Dieses zeigt auf, dass eine Gefährdung durch die Lütschine und den Stampach besteht. Die Gefahr, die von den seltenen Hochwassern (300-jährliches Hochwasser) des Stampachs ausgeht, besteht jedoch weiterhin und bleibt massgebend für die nötigen Schutzmassnahmen.

Anhang

EB

Das Gutachten zeigt, dass eine minimale Schutzkote von 567.00 m ü. M. für die Erdgeschoss und alle Öffnungen der Untergeschosse einzuhalten ist. Das Richtkonzept hält diese Schutzkote ein.

Die Schutzkote und ergänzende Massnahmen werden in den UeV vorgeschrieben.

## 9. Naturgefahren

Thema	Vorbehalt	Stellungnahme der Gemeinde	Anpassungen
<h2>10. Empfehlungen und Hinweise</h2>			
<h3>10.1 Energie</h3>	<p>Zum Planungsperimeter dieser UeO macht der überkommunale Richtplan Energie Bodeli keine Aussage, bzw. es wird kein Energieträger priorisiert. Für die angrenzende Parzelle wäre gemäss Richtplan Energie ein Anschluss an das Holzwärmenetz priorisiert, jedoch ohne Anschlusspflicht. <b>(E)</b></p> <p>Die Gemeinde Interlaken hätte auch die Möglichkeit, den kantonalen Grenzwert für die gewichtete Gesamtenergieeffizienz weiter zu begrenzen (vgl. kantonale Muster für kommunale Energievorschriften). Aus Sicht des AUE wäre für Gemeinden wie Interlaken, die mit dem Label Energiestadt ausgezeichnet sind, eine solche Verschärfung angebracht. Ob Gemeinden von ihren Kompetenzen gemäss Art. 13 ff. KEnG Gebrauch machen wollen, ist ihnen überlassen <b>(E)</b></p>	<p>Kennntnisnahme</p> <p>Aktuelle Erfahrungen zeigen, dass in nächster Zeit kein Anschluss zusätzlicher Abnehmer an ein Fernwärmenetz mit erneuerbarer Energie möglich ist. Entsprechend ist von einer Anschlusspflicht abzusehen. Die Gemeinde verzichtet auf eine Verschärfung der Grenzwerte für die gewichtete Gesamtenergieeffizienz.</p>	
<h3>10.2 Wasserversorgung und Entwässerung</h3>	<p>Sämtliche Gebiete mit Zonenplanänderungen sind gemäss aktuellem generellem Entwässerungsplan (GEP) zu erschliessen. Falls die Erschliessung neuer Bauzonen im GEP nicht vorgesehen ist, muss das Teilprojekt «Entwässerungskonzept» durch den GEP-Ingenieur nachgeführt werden. <b>(H)</b></p> <p>Sämtliche Gebiete mit Zonenplanänderungen sind gemäss der aktuellen generellen Wasserversorgungsplanung (GWP) zu erschliessen und mit der zuständigen Wasserversorgung abzusprechen. Falls die Erschliessung neuer Bauzonen in der GWP nicht vorgesehen ist, muss diese vorgängig durch den GWP-Ingenieur nachgeführt werden. <b>(H)</b></p>	<p>Kennntnisnahme</p> <p>Die Gemeinde geht davon aus, dass das Areal bereits genügend erschlossen resp. entwässert ist.</p>	
<h3>10.3 Parkplätze</h3>	<p>Wichtig ist aus Sicht der BLS dass festzuhalten ist, dass bei der Arealentwicklung der BLS AG im Norden des Bahnhofs Interlaken zwar die Absicht besteht, die nördlich der Bahnhofsparzelle gelegenen P+R Parkplätze zu erhalten, aber aufgrund des Baugrunds, der laufenden Arealentwicklung und den Ansprüchen an Freiraum und Uferschutz dies nicht garantieren kann. Ausgeschlossen ist, dass auf den Parzellen der BLS AG und der Hotel du Lac AG neue P+R Parkplätze geschaffen werden können, um allenfalls ein Teil der südlich der Gleisanlage wegfallenden Parkplätze zu kompensieren. <b>(H)</b></p>	<p>Kennntnisnahme</p> <p>Die Gemeinde erwartet, dass die verbleibende Zahl P+R Parkplätze mit der Entlastung durch den P+R Matten genügend bleiben wird.</p>	
<h2>11. Weiteres Vorgehen</h2>	<p>Die bereinigte Planung ist während 30 Tagen zusammen mit dem Vorprüfungsbericht öffentlich aufzulegen (Art. 60 Abs. 1 BauG; Art. 54 Abs. 2 GG). In der Publikation ist darauf hinzuweisen, dass während der Auflagefrist, schriftlich begründet Einsprache erhoben werden kann (Art. 60 Abs. 2 BauG).</p> <p>...</p>	<p>Kennntnisnahme</p>	

## **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

### **Beilage 4 Lärmgutachten**

Lärmgutachten «Strassenverkehr/Eisenbahn (LSV)» der Gartenmann Engineering, Bern vom 17. Juni 2024

Lärmgutachten «Parkierungslärm» der Gartenmann Engineering, Bern vom 26. Juni 2024

### **Beilage 5 Naturgefarengutachten**

Fachgutachten Hochwassergefährdung UeO Nr. 24 «Hotel Ostbahnhof», Interlaken der Flussbau Ag, Bern vom 16. Juli 2024