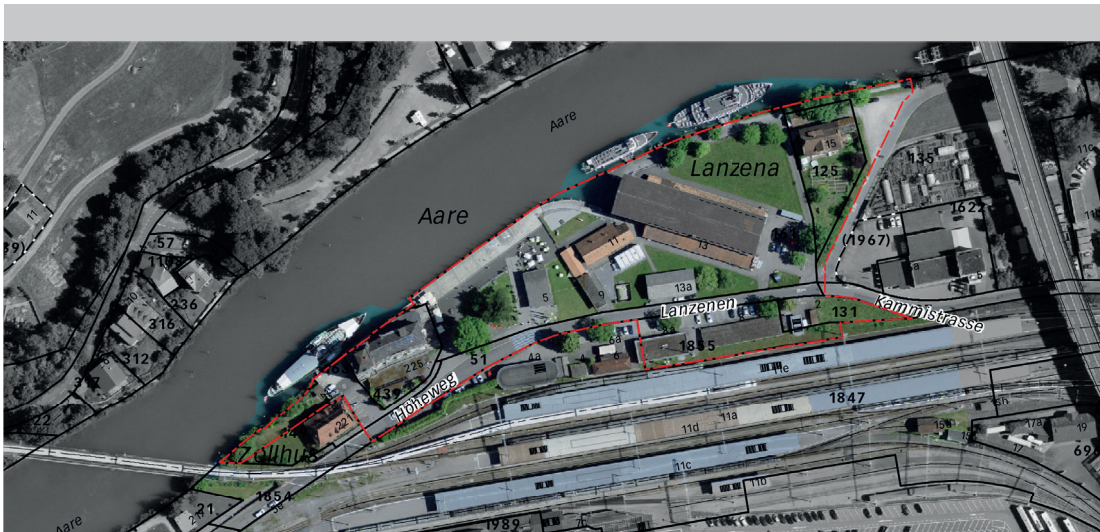


Einwohnergemeinde Interlaken / BLS AG

Workshopverfahren Arealentwicklung Ländte Interlaken Ost



Schlussbericht 2. Stufe
Workshopverfahren

30. September 2025

Impressum

Planungsbehörde:

Einwohnergemeinde Interlaken
General-Guisan-Strasse 43, 3800 Interlaken

Auftraggeberin

BLS AG
Genfergasse 11, 3011 Bern

Auftragnehmer:

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

Bearbeitung:

Balthasar Marx, Raumplaner MAS ETH, FSU
Sandra Meier, Raumplanerin BSc

Inhalt

1.	Ausgangslage, Perimeter, Ziel und Aufgabenstellung	5
1.1	Ausgangslage	5
1.2	Planungsperimeter	6
1.3	Ziele des Workshopverfahrens	7
1.4	Aufgabenstellung	8
1.5	Anforderungen an Areal und Verfahren	9
2.	Allgemeine Bestimmungen zum Workshopverfahren	10
3.	Rahmenbedingungen	12
3.1	Rahmenbedingungen Workshopverfahren	12
3.2	Gutachen ENHK/EKD	12
4.	Dokumentation des Workshopverfahrens	14
4.1	Übersicht Ablauf Workshopverfahren	14
4.2	Workshop 5	15
4.3	Workshop 6	20
5.	Richtkonzept und Richtprojekt	30
5.1	Synthese	30
6.	Würdigung und Empfehlungen	46
6.1	Verfahren und ortsbauliches Gesamtkonzept	46
6.2	Elemente Richtkonzept und Richtprojekt	47
7.	Genehmigung	49

1. Ausgangslage, Perimeter, Ziel und Aufgabenstellung

1.1 Ausgangslage

Heutige Situation	<p>Die Projektentwicklerin/Grundeigentümerversprecherin BLS AG betreibt auf dem Areal Ländte Ost Schiffanlegestellen sowie eine Werft mit betriebsnotwendigen Werkstätten und Lagerflächen für den Unterhalt ihrer Kursschiffe auf dem Brienersee. Der anstehende Sanierungsbedarf der BLS-Werft ist ein Auslöser für die Arealentwicklung.</p> <p>Die Ländten und die Anlegestellen bleiben im Grundsatz unverändert. Die Werft bleibt am bestehenden Standort. Der nötige Ersatzneubau eröffnet die Möglichkeit, die heute auf dem Areal dispers verteilten Bauten für die Schifffahrt optimal neu rund um die Werft zu gruppieren. Damit kann das gesamte Areal besser genutzt werden und zusätzliche Nutzungen aufnehmen.</p> <p>Das Hotel Du Lac ist in die Jahre gekommen und als Hotel mit 35 Zimmern in heutigen Zustand nicht mehr längerfristig zu betreiben. Es steht zusammen mit der Dependance und einer Restparzelle zum Verkauf und die Grundeigentümerschaft bemüht sich bereits seit mehreren Jahren um eine Umnutzung.</p>
Planungsrechtliche Situation	<p>Das Areal befindet sich innerhalb des Perimeters der Uferschutzplanung USP und weist insgesamt 6 verschiedene Zonen auf. Im Rahmen der Revision der USP entschied sich die Gemeinde, auf eine Anpassung dieser Struktur zu verzichten, solange die Absichten der verschiedenen Grundeigentümerschaften nicht geklärt sind. Der Perimeter wurde Ende 2021 formell von der laufenden Revision der Uferschutzplanung (Stand: in Genehmigung) sistiert, so dass die sogenannte «Planbeständigkeit» nicht aktiviert ist.</p> <p>Teile des Perimeters (insbes. die UZPP1) gehören zum kantonalen Entwicklungsschwerpunkt Dienstleistungen ESP-D Bahnhof Interlaken Ost (kantonaler Richtplan, Massnahme C_04). Dieser gilt aus Sicht des Kantons als «weitgehend realisiert».</p> <p>Parallel zum vorliegenden Vorhaben befindet sich die Gemeinde Interlaken in der Startphase der Ortsplanungsrevision. Die Entwicklung einer UeO nach Art. 88 BauG resp. die Anpassung der Uferschutzplanung für das Areal laufen parallel zur Ortsplanungsrevision.</p>
Absichten der Beteiligten	<p>Die Projektentwicklerin/Grundeigentümerversprecherin BLS AG und Hotel Du Lac beabsichtigen, das Areal im Zuge der Erneuerung der Schiffswerft unter Durchführung eines qualifizierten Verfahrens so in Wert zu setzen, dass attraktive Lebens- und Begegnungsräume entstehen und zusätzliche Nutzungen angesiedelt werden. Mit dem Verfahren soll auch die Zukunft der bisher als Hotel dienenden Liegenschaft geklärt werden. Der Standort</p>

für das Becken der Werft bleibt unverändert und der Raumbedarf für den Werftbetrieb inkl. Neben- und Lagerräume sind vorgegeben. Die Ländte und die weiteren Anlegestellen bleiben unverändert bestehen. Die direkte Verbindung zwischen Bahnhof und Schifffländte bleibt örtlich bestehen und soll mit der Arealentwicklung zu einer attraktiven Drehscheibe für die Kundschaft der BLS weiterentwickelt werden.

Die Gemeinde begrüsst die geplante gesamtheitliche Entwicklung und sichert der Projektentwicklerin/Grundeigentümergegenvertreterin ihre Unterstützung zu. In diesem Zusammenhang sollten insbesondere mögliche (Um-)Nutzungen auf dem Areal ausgelotet werden. Gegenüber möglichen Umnutzungen des Hotels zeigt sich der Gemeinderat grundsätzlich offen, sofern sie sich als Bestvariante herauskristallisieren.

1.2 Planungserimeter

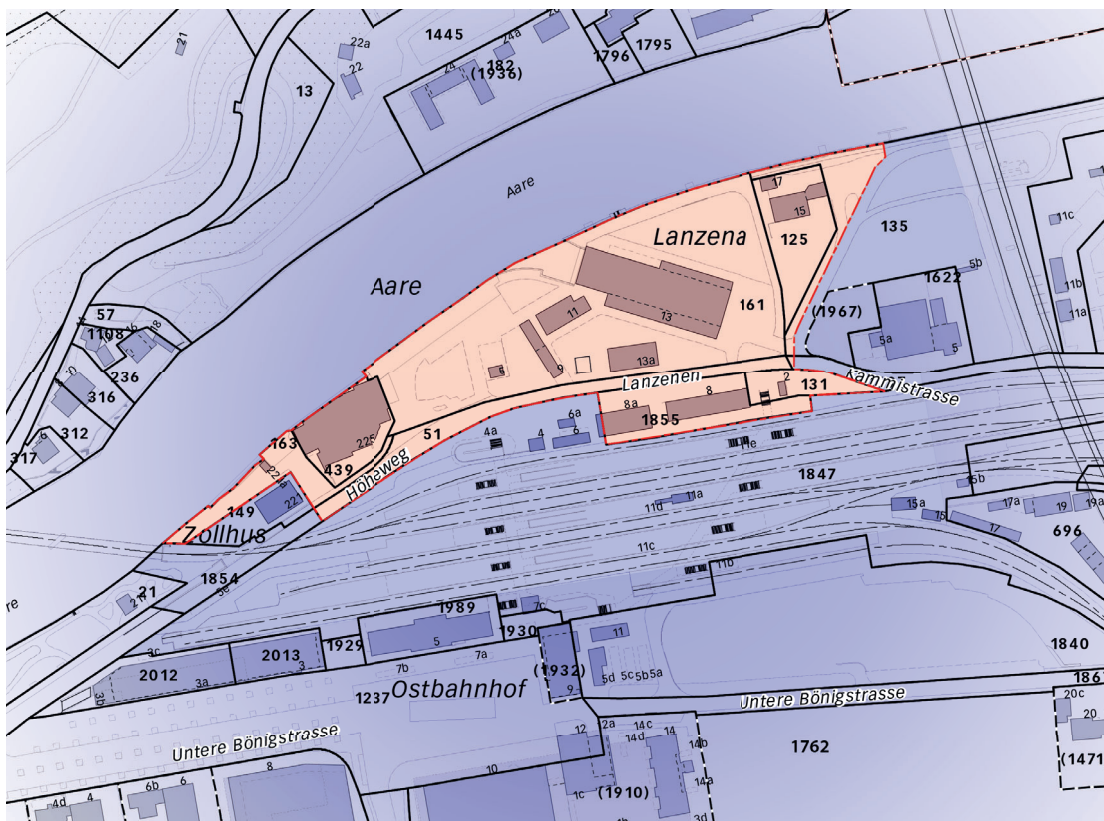


Abb. 1  Projektperimeter
 Betrachtungserimeter

Projektperimeter Das Areal hat eine Fläche von 18'000 m² und umfasst die Parzellen 161, 163 und 1855 im Eigentum der BLS AG, die Parzellen Nr. 125, 131, 439 im Eigentum der Hotel du Lac Interlaken AG und die Teile der Parzellen Nr. 51 und 135 im Eigentum der Einwohnergemeinde Interlaken.

Betrachtung-
perimeter

Im Süden des Projektperimeters liegt der Bahnhof Interlaken Ost mit dem Bahnhofgrundstück (Parzelle Nr. 1847); nordseitig grenzt das Areal an die Aare. Im Osten wird es durch die Strasse «Lanzenen» abgeschlossen, im Westen durch die Eisenbahnbrücke über die Aare. In die Betrachtung einzubeziehen sind zudem das Hotelprojekt der BOB auf der heutigen Fläche für Park+Ride (Parzelle Nr. 1840) und das Siedlungserweiterungsgebiet Uechtere (Parzelle Nr. 1762).

1.3 Ziele des Workshopverfahrens

Aufwertungs-
bedarf

Heute handelt es sich um eine unternutzte Fläche an attraktiver Lage zwischen Aare und Ostbahnhof, welche für eine funktionale und bauliche Erweiterung und Erneuerung prädestiniert ist. Ausgehend von den Qualitäten des Bestandes kann das Projekt ein Baustein zur Aufwertung und Belebung des Bahnhofumfelds Interlaken Ost sein.

Entwicklungs-
potenzial

Mit der gemeinsamen Entwicklung über die unterschiedlichen Grundstücke und Nutzungszonen entsteht eine wohl einmalige Chance, die Bebauung und Nutzung im Perimeter zukunftsfähig und im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen zu organisieren. Die bauliche Situation und die Rolle des Perimeters im Ortsbild sind heute ungeklärt und abgesehen von den historischen Gebäuden im westlichen Teil eher «zufällig» resp. von betrieblichen und technischen Anforderungen (Werft, Ländte, Hotel) gesteuert entstanden. Hier kann mit einer qualitätsvollen Arealentwicklung ein erheblicher Gewinn für Ortsbild, Öffentlichkeit und Projektträgerschaft erreicht werden.

Standortqualitäten

Der Standort ist bestens erschlossen und an umfassende Nahversorgungs-, Erholungs- sowie Bildungs- und Kulturangebote angebunden. Aus dieser Sicht eignet er sich für Wohn-, Arbeits-, Dienstleistungs- oder touristische Angebote gleichermaßen. Lediglich die Anbindung an den MIV und das Potenzial für die Parkierung und die Bebauung im Untergrund sind eingeschränkt (Bahnübergang, bestehende Bebauung und geschützte Bäume, hochstehendes Grundwasser, Leitungen).

Es handelt sich um einen für das Ortsbild von Interlaken sensiblen Bereich (vgl. ISOS-Inhalte, Kapitel 3.2) und zumindest in Teilen um eine sogenannte «Bundesaufgabe»¹, so dass eine Beurteilung durch die eidg. Natur- und Heimatschutzkommission ENHK resp. die eidg. Denkmalpflegekommission EKD zu berücksichtigen ist.

Ziele

Ziele des qualitätssichernden Verfahrens zur Arealentwicklung sind:

- die Erarbeitung eines städtebaulichen und nutzungsmässigen Richtkonzepts für die Entwicklung des gesamten Areals (Teilprojekt «Gesamtareal»);
- die Erarbeitung eines Richtprojekts zur Erneuerung der Schiffswerft der BLS Schifffahrt (Teilprojekt «Werft»);

¹ Bauten und Anlagen für die konzessionierte Schifffahrt, geregelt in der eidg. Schiffbauverordnung (SBV, SR 747.201.7)

- die Klärung und Schärfung der Rahmenbedingungen und Eckwerte als Grundlage für die Änderung der baurechtlichen Grundordnung (Uferschutzplanung) von Interlaken. Diese bildet dann die allgemeinverbindliche Grundlage für die Umsetzung in Bauprojekten.

1.4 Aufgabenstellung

«Gesamtareal» Für das «Gesamtareal» ist ein Richtkonzept zu erarbeiten, welches die ortsbauliche Anordnung von Bauvolumen und Freiräumen, die Einbettung in das Orts- und Landschaftsbild, das Spektrum der Nutzungsarten, die Funktion und Gestaltung der Freiräume, die Organisation von Erschliessung und Parkierung sowie die Ver- und Entsorgung aufzeigt.

«Werft» Für die «Werft» ist ein Richtprojekt zu erarbeiten, welches den Neubau der Werft mit allen räumlichen, betrieblichen und funktionalen Anforderungen erfüllt und eine optimale Integration in das Gesamtareal und den ortsbaulichen Kontext ermöglicht.

Das Gesamtareal muss (bisher und künftig) eine Vielzahl räumlicher und funktionaler Anforderungen erfüllen, welche in einem Gesamtkonzept zu berücksichtigen sind. Zugleich muss das Richtprojekt für die Werft den betrieblichen und technischen Anforderungen optimal entsprechen und in das städtebauliche Gesamtkonzept eingebettet sein. Dies führt zu einer Aufteilung der Aufgabenstellung auf zwei unterschiedliche Flughöhen. Um einen stufengerechten Einbezug der ENHK/EKD sicherzustellen ist zudem die Durchführung als zweistufiges Verfahren vorgesehen:

	«Gesamtareal»	«Werft»
Gegenstand	Anordnung der Nutzungsarten, ortsbauliche Konzeption der Gesamtanlage, Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild, Erschliessungsgrundsätze	Werft und betriebsnotwendige Bauten, Anlagen und Arealteile
1. Stufe QS-Verfahren	Klären der nutzungsmässigen und ortsbaulichen Disposition des Areals, Nachweis der Einpassung in das Orts- und Landschaftsbild und des Umgangs mit den Denkmalschutzobjekten	Konzeption eines betrieblich optimierten Werkareals mit den dafür benötigten Bauten und Anlagen, Klären der Schnittstellen zum Gesamtareal.
Zwischenergebnis 1. Stufe	Städtebauliches Gesamtkonzept mit Empfehlungen zur Weiterbearbeitung	Richtkonzept mit Empfehlungen zur Weiterbearbeitung
Zwischenphase Fachkommissionen	Bestätigung oder Korrektur der Erkenntnisse der ersten Stufe	
2. Stufe QS-Verfahren	Weiterentwicklung als ortsbauliches Richtkonzept und vertiefte Klärung des Nutzungsprofils als Eckwerte für das weitere Planerlassverfahren	Ausarbeitung des Richtprojekts «Werft» als Grundlage für die Durchführung eines Plangenehmigungsverfahrens (Baubewilligung nach SBV)
Ergebnis	Richtkonzept mit Empfehlungen zur Weiterbearbeitung	Richtprojekt mit Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

1.5 Anforderungen an Areal und Verfahren

«Gesamtareal»	<p>Im Gesamtareal müssen folgende Anforderungen erfüllt werden:</p> <ul style="list-style-type: none">– Angemessene Weiterentwicklung und Einpassung der Bauten und der Freiräume in das Orts- und Landschaftsbild und Schutz der Denkmalschutzobjekte (Zollhaus, Hotel du Lac) gemäss der Vorgaben des ISOS– Sicherstellen der ÖV-Infrastruktur mit Ländte und Schiffswerft BLS (Infrastrukturanlagen nach Bundesgesetz über die Binnenschifffahrt resp. Schiffbauverordnung)– Sicherstellen der Funktion als Teil des ÖV-Knotens Interlaken Ost mit Ländte und Anbindung an die Bahnhofunterführungen (Nord-Süd-Achse Langsamverkehr)– Konzeption einer intelligenten und kombinierten Erschliessung für alle Verkehrsträger sowie Bereitstellung der nötigen Auto- und Veloabstellplätzen unter Berücksichtigung eingeschränkter Möglichkeiten für Bodeneingriffe.– Sicherstellen der öffentlichen Uferwegverbindung nach See- und Flussufergesetz (SFG) zwischen Höheweg und Kammi-Areal/Brienzerseeufer (West-Ost-Achse Langsamverkehr)– Sicherstellen des Raumbedarfs der Aare im betroffenen Abschnitt des Aareufers (Vorgaben nach GSchG und WBG, dicht überbautes Gebiet) mit besonderen Anforderungen an Wasserbau, Hochwasserschutz und Biodiversität– Erweiterung des Zentrums Interlaken Ost, welches sich in den letzten 20–30 Jahren um den Bahnhof Interlaken Ost entwickelt hat und den östlichen Abschluss/Auftakt der Tourismusachse in Richtung Höheweg–Westbahnhof bildet.
«Werft»	<p>Das Richtprojekt «Werft» muss das Raumprogramm sowie die technischen und betrieblichen Anforderungen der Schiffswerft sowie der Schiffsbetriebe insgesamt erfüllen. Die Ländten und die Anlegestellen sowie die Ausgänge der Unterführungen des Bahnareals bleiben unverändert.</p>
Verfahren	<p>Als weitere Anforderungen an das Verfahren sind folgende Punkte zu berücksichtigen:</p> <ul style="list-style-type: none">– Zur Qualitätssicherung im Workshopverfahren sind für die Fragestellungen jeweils mindestens drei konzeptionell unterschiedliche Varianten zu erarbeiten und zu vergleichen.– In allen Arbeitsschritten Bearbeitung und Klärung der Themen Weiterentwicklung des Ortsbilds und der Denkmalobjekte, Nutzungsart und Wirtschaftlichkeit, Setzung und Gestaltung der Bebauung und der öffentlichen, gemeinschaftlichen und privaten Grün- und Freiräume, Steigerung der Aufenthaltsqualität und des ökologischen Werts sowie Durchwegung, Erschliessung und Parkierung.

2. Allgemeine Bestimmungen zum Workshopverfahren

Auftraggeberschaft

Auftraggeberin des Workshopverfahrens ist die BLS AG als Grundeigentümerin und Bauherrschaft.

Form

Das qualitätssichernde Verfahren wird als 2-stufiges Workshopverfahren durchgeführt und erfüllt folgende Minimalanforderungen:

- Qualifizierte Bearbeitung durch ausgewiesene Fachpersonen Städtebau, Architektur, Denkmalpflege und Ortsbildschutz, Landschaftsarchitektur, Verkehr
- Qualifizierte Begleitung durch ein Gremium aus Fachpersonen zu den oben genannten Themen sowie zu den betrieblichen Anforderungen von Schiffsbetrieb (Ländte und Werft), ÖV-Knoten und Hotelbetrieb.
- Diskursives Verfahren zur Klärung der offenen Punkte und der Schnittstellen zwischen den unterschiedlichen Anforderungen.

Es handelt sich grundsätzlich um ein Verfahren ohne Folgeauftrag. Die Auftraggeberin kann etwaige Folgeaufträge erteilen.

Projektteam

Das Projektteam setzt sich aus folgenden Fachpersonen zusammen:

- Eckhaus AG, Städtebau Raumplanung, Zürich (Leitung Projektteam)
Christian Blum
- L2a Architekten AG, Unterseen
Martin Althaus, Paul Rosser
- extra Landschaftsarchitekten AG
David Gnehm
- Transitec, Bern
Eva Vontobel
- Mätzener & Wyss Bauingenieure AG
Urban von Allmen

Begleitgremium

Die Zusammenstellung des Begleitgremiums richtet sich nach den Vorgaben der Ziffer 10 der Ordnung SIA 143 (2009). Es setzt sich aus folgendens stimmberechtigten Mitgliedern zusammen:

Fachpersonen (mit Stimmrecht)	Philipp Husistein Husistein & Partner, Aarau	Architekt, Vorsitz Begleitgremium
	Can Serman Bern	Architekt
	Ana Pereira Roesti & Pereira, Bern	Architektin und Raumplanerin, Denkmalpflege
	Simone Hänggi Hänggibasler, Bern	Landschaftsarchitektin
	Urs Gysin Berner Heimatschutz	Bauberater Berner Heimatschutz

Sachpersonen (mit Stimmrecht)	Philippe Ritschard	Gemeindepräsident Interlaken
	Franz Christ (bis 31.12.2024)	Gemeinderat Interlaken
	Nathalie Günter (seit 01.01.2025)	Gemeinderätin Interlaken
	Marco Imboden	Geschäftsleiter BLS Immobilien AG
	Martin Bischoff	BLS Schifffahrt AG

Sachpersonen mit Stimmrecht können sich bei Bedarf für einzelne Veranstaltungen von ihrer formellen Stellvertretung vertreten lassen.

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

Experten (ohne Stimmrecht)	Das Begleitgremium wird durch Experten ohne Stimmrecht unterstützt:	
	Alexandra Wicki	Verkehrsplanerin
	Barbara Urfer Wyss	Expertin Hotellerie und Tourismus
	Stefan Meier	Bauverwalter Interlaken
	Balthasar Marx	Ortsplaner Interlaken, ecoptima ag
	Sabina Erny Körner	Projektleiterin Entwicklung BLS Immobilien AG
	Marco von Känel (bis 30.06.2024)	Projektleiter Hochbau BLS AG
	Mischa Gassmann (seit 01.07.2024)	Projektleiter Hochbau BLS AG
	Roland Balmer	Werftleiter BLS Interlaken Ost
	Ernst Hofmann	Grundeigentümerversprecher Hotel Du Lac AG

Verfahrensbegleitung

Die Verfahrensbegleitung erfolgt durch die ecoptima ag.

3. Rahmenbedingungen

3.1 Rahmenbedingungen Workshopverfahren

Die Rahmenbedingungen für das Workshopverfahren zur Arealentwicklung «Ländte Interlaken Ost» sind im Zwischenbericht 1. Stufe Workshopverfahren dokumentiert. Es werden betriebliche Rahmenbedingungen, ortsbau-liche Rahmenbedingungen und weitere wichtige Vorgaben unterschieden (vgl. Zwischenbericht 1. Stufe Workshopverfahren, Ziffer 3 Rahmenbedin-gungen).

3.2 Gutachten ENHK/EKD

Im Gutachten der ENHK/EKD dokumentieren die Kommissionen die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens (Stand: Zwischenergebnis Richtkonzept) auf das Ortsbild von nationaler Bedeutung und die betroffenen Denkmäler. Dieses Gutachten dient als Grundlage für die weiteren Planungs- und Projektierungsschritte in der 2. Stufe des Workshopverfahrens.

Zusammenfassung Kapitel 6 Beurteilung

Werft	Der Neubau der Werft ist ein Wiederaufbau an gleicher Setzung. Die zusätzliche Grösse führt zu einer Stärkung der Dominanz. Es werden keine Schutzziele beeinträchtigt.
Ländteplatz / Ländtehaus	Im Gutachten wird die Leseart des Ländteplatz als Scharnierfunktion zwischen Bahnhof und Ländte festgehalten. Der Ländteplatz wird als nicht urbane, durch Kleinbauten geprägte Freifläche gelesen. Die Leseart als Abschluss des Höhenwegs in einem Landmark wird im Gutachten nicht unterstützt. Ebenfalls ist auch das orthogonale Raster nicht über den Bahnhof hinweg übertragbar. Konkret wird das Ländtehaus als Landmark als schwere Beeinträchtigung eingeordnet. Ein untergeordneter, niedriger Neubau wird nicht ausgeschlossen.
Hotel Du Lac	Die turmartige Erhöhung wird als Konkurrenz zum Bestand eingestuft und als schwere Beeinträchtigung erachtet. Die Erweiterung des Hotels nach Osten wird als richtig erachtet. Eine Erweiterung nach Westen (Zollhaus) wird ausgeschlossen. Ein untergeordneter, nicht historisierender Erweiterungsbau wird nicht ausgeschlossen.
Dependance	Für die Dependance ist ein untergeordneter Ersatzneubau möglich.
Bereich Parkplätze / Infrastrukturen	Zum Bereich Parkplätze / Infrastrukturen werden im Gutachten keine Aussagen bzw. Rückmeldungen getroffen.

Kapitel 7 Beantwortung der Fragen

Im Gutachten werden die Fragen aus der «Voranfrage ENHK/EKD betreffend ISOS-Schutzziele» wie folgt beantwortet:

Richtkonzept	
Frage	Das Richtkonzept zeigt die mögliche Bebauung und die Weiterentwicklung der Aussenräume. Teilen die Kommissionen die Ansicht, dass dies grundsätzlich mit dem Schutzziel «a» für den Aareraum vereinbar ist? Stimmt die Lesart, dass künftig der Ländteplatz mit dem Ländtehaus den Abschluss des Höheweg bilden soll? Sind die Höhenstaffelung der Bauten am Ländteplatz, ihre Stellung sowie die Fussabdrücke verträglich?
Antwort ENHK/EKD	Nein, das vorliegende Richtkonzept ist mit dem Erhaltungsziel a des ISOS bzw. mit den in Kapitel 3 des vorliegenden Gutachtens beschriebenen Werten und konkretisierten Schutzzielen nicht vereinbar. Aus der Sicht der Kommissionen bedarf der Höheweg keines Abschlusses im Bereich des Ländteplatzes. Vielmehr ist der Ländteplatz als Scharnier zwischen Bahnhof und Ländte zu stärken.
Werft	
Frage	Standort und Ausrichtung der Werft sind durch das bestehende, betrieblich standortgebundene Trockendock gegeben und bilden einen Spezialfall im ansonsten orthogonal ausgerichteten Raster des Ostquartiers. Teilen die Kommissionen die Ansicht, dass die funktional und betrieblich bedingte Erneuerung und Reorganisation von Werftgebäude und Werftareal mit der Zielsetzung des ISOS verträglich ist?
Antwort ENHK/EKD	Ja, der Ersatz der Werft mit der vorgeschlagenen Neuorganisation der Flächen und Nebenbauten entspricht den konkretisierten Schutzzielen für das ISOS.
Hotel Du Lac	
Frage	Das historische Hotelgebäude soll erhalten bleiben und möglichst als Hotel weitergenutzt werden. Um einen zeitgemässen Hotelbetrieb zu ermöglichen, soll der Bestand weitergebaut werden und zusätzliche Nutzfläche entstehen. Teilen die Kommissionen die Ansicht, dass der vorgeschlagene Weiterbau des Hotels Du Lac mit dem Schutzziel «A» für dieses Gebäude vereinbar ist?
Antwort ENHK/EKD	Die Geschichte des Hotels Du Lac ist von einem angemessenen Weiterbauen zu verschiedenen Zeiten geprägt. Die einzelnen Bauetappen sind bis heute ablesbar, doch ist auch das Bestreben erkennbar, das Hotel als gestalterische Einheit erscheinen zu lassen. Eine Erweiterung des Hotels in diesem Sinne kann durchaus mit den Schutzzielen vereinbar sein. Wichtig ist, dass der Charakter des historischen Hotelbaus erhalten bleibt und sich der Erweiterungsbau in Bezug auf Gestaltung und Volumen unauffällig und im Sinne eines additiven, zurückhaltenden Weiterbauens einfügt. Die im Richtkonzept vorgeschlagene Lösung eines turmartigen Volumens gegen den Ländteplatz hin würde das historische Hotel Du Lac in seiner Wirkung beeinträchtigen und den solitären Charakter des bestehenden Turms des Hotels schwächen. Der vorliegende Vorschlag würde auch zu einer schweren Beeinträchtigung des Ländteplatzes führen. Nicht möglich ist aus ortsbaulichen Gründen eine Weiterentwicklung der Hotelanlage Richtung Zollhaus.
Dependance	
Frage	Im Teilgebiet Dependance soll an Ste//e des bestehenden ufernahen Kleingebäudes ein grösseres Gebäudevolumen möglichst weit von der Uferlinie entfernt erstellt werden. Teilen die Kommissionen die Ansicht, dass dieser Ansatz dem Schutzziel «a» für den Aareuferraum entspricht?
Antwort ENHK/EKD	Ein angemessenes, nicht weiträumig dominierendes Volumen anstelle der Dependance ist möglich.

4. Dokumentation des Workshopverfahrens

4.1 Übersicht Ablauf Workshopverfahren

1. Stufe Workshopverfahren

Die erste Stufe des Workshopverfahrens umfasste 4 Workshops. Das Verfahren sowie die Ergebnisse sind im Zwischenbericht 1. Stufe dokumentiert.

Zwischenphase

Nach dem Abschluss der 1. Stufe der Projektentwicklung wurde das als Richtkonzept aufbereitete Zwischenergebnis der ENHK/EKD zur Stellungnahme unterbreitet. Die Freigabe des Dossiers für die Voranfrage sowie die Eingabe an das AGR erfolgte durch den Gemeinderat am 27. März 2024. Am 3. Juli 2024 fand eine Begehung durch die ENHK/EKD statt mit Begleitung eines Ausschuss des Gremiums des Workshopverfahrens. Die Stellungnahme der ENHK/EKD ist im Gutachten der ENHK/EKD vom 3. Februar 2025 festgehalten.

2. Stufe Workshopverfahren

Die 2. Stufe des Workshopverfahrens umfasste 2 Workshops. Die Ergebnisse der einzelnen Workshops werden nachfolgend dokumentiert.

4.2 Workshop 5

Für den Workshop 5 hat das Projektteam die Erkenntnisse des Gutachtens ENHK/EKD zusammengefasst und mögliche Stossrichtungen für die Weiterentwicklung des Kozeptes aufgezeigt.

Für die einzelnen Konzeptbestandteile wurden folgende Aufgaben identifiziert:

- **Hotel Du Lac:** Prüfen «untergeordneter Anbau» auf der Seite Ländteplatz, insbesondere unter Berücksichtigung neuer Ausgangslage (Fällung Götterbaum).
- **Neubau am Ländteplatz:** Starke Reduktion Gebäudehöhe, klären der Stellung zu Platz und Werft.
- **Pavillon auf Ländteplatz:** Klärung Grösse und Nutzung eines Pavillons.
- **Werft:** Prüfen eines zusätzlichen Bürogeschosses auf den Flügeln des Werftgebäudes.
- **Dependance:** Prüfen Stellung, Volumen und Integration in Freiraum.
- **Langfristige Entwicklung Dependance:** Vorläufig nicht weiterverfolgen.
- **Bereich Parkplätze/Infrastrukturen:** Konzept mit oder ohne Strassenverlegung vergleichen, Parkierungsbedarf reduzierte Nutzflächen und langfristige Raumsicherung für Strassenverlegung sicherstellen

4.2.1 Stossrichtungen Weiterentwicklung Konzept

Stossrichtung 1

Die Stossrichtung 1 weist für die einzelnen Konzeptbestandteile die nachfolgenden Ansätze auf: Das Hotel Du Lac wird um ein Element Richtung Ländteplatz erweitert. Der Neubau am Ländteplatz verfügt über drei Vollgeschosse und einen Anbau Richtung Werft. Die Werft und der Ersatz-Bau Dependance sind unverändert.

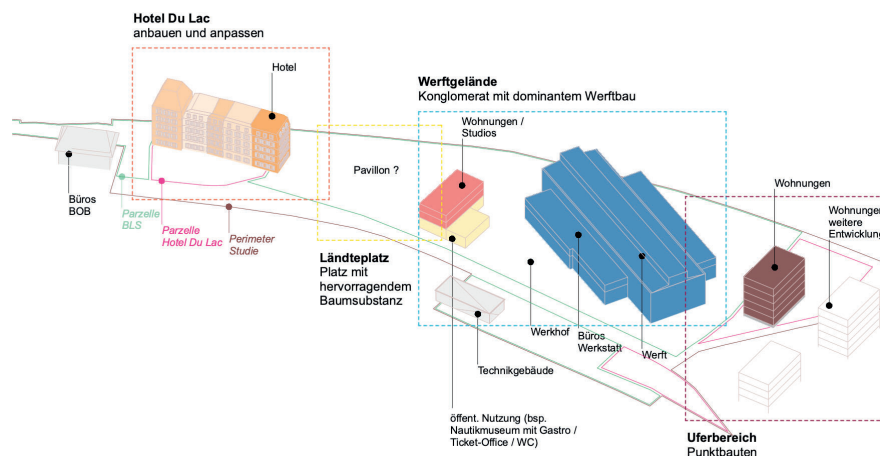


Abb. 2 Stossrichtung 1 (VN22, Präsentation Planungsteam vom 24.02.2025)

Stossrichtung 2

Die Stossrichtung 2 weist für die einzelnen Konzeptbestandteile im Gegensatz zur Stossrichtung 1 die nachfolgenden Abweichungen auf: Das Hotel Du Lac wird um ein zusätzliches Element (insgesamt 2 Elemente) Richtung Ländteplatz erweitert. Der Neubau am Ländteplatz verfügt über ein zusätzliches Vollgeschoss (insgesamt 4 Vollgeschosse). Der Anbau Richtung Werft bleibt unverändert. Auf den Flügelbauten der Werft wird ein zusätzliches Bürogeschoss vorgeschlagen. Der Ersatz-Bau Dependence ist unverändert.

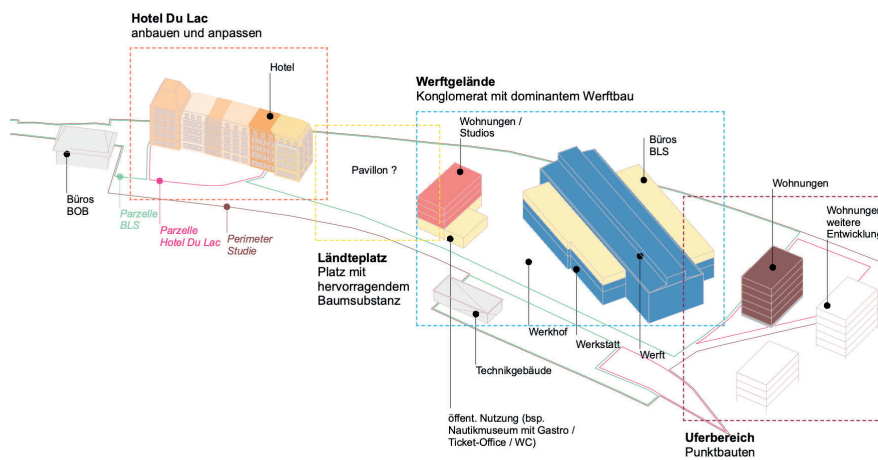


Abb. 3 Stossrichtung 2 (VN22+, Präsentation Planungsteam vom 24.02.2025)

Stossrichtung 3

Die Stossrichtung 3 unterscheidet sich zur Stossrichtung 1 in der Setzung und Ausrichtung des Neubaus am Ländteplatz. In der Stossrichtung 3 wird auf zudem den Anbau Richtung Werft verzichtet. Der Neubau am Ländteplatz weist 2 Vollgeschosse auf.

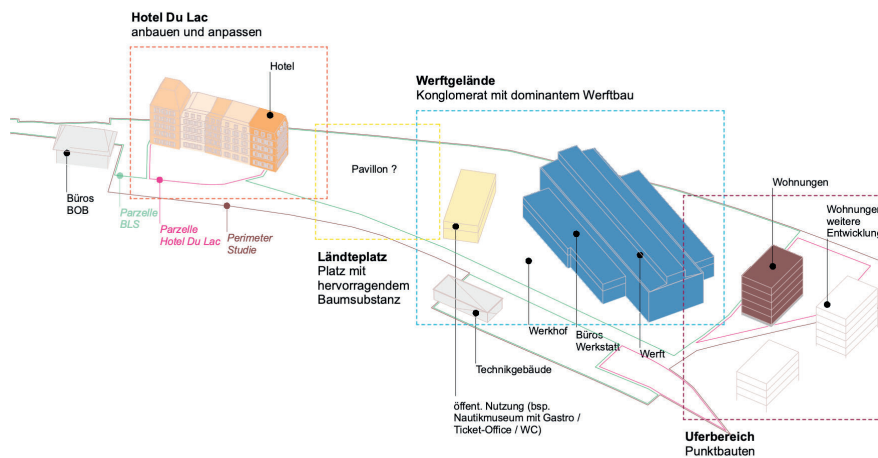


Abb. 4 Stossrichtung 3 (VN23, Präsentation Planungsteam vom 24.02.2025)

Stossrichtung 4

Die Stossrichtung 4 weist für die einzelnen Konzeptbestandteile im Gegensatz zur Stossrichtung 3 die nachfolgenden Abweichungen auf: Das Hotel Du Lac wird um ein zusätzliches Element (insgesamt 2 Elemente) Richtung Ländteplatz erweitert. Der Neubau am Ländteplatz verfügt über ein zusätzliches Vollgeschoss (insgesamt 3 Vollgeschosse). Auf den Flügelbauten der Werft wird ein zusätzliches Bürogeschoss vorgeschlagen. Der Ersatz-Bau Dependence ist unverändert.

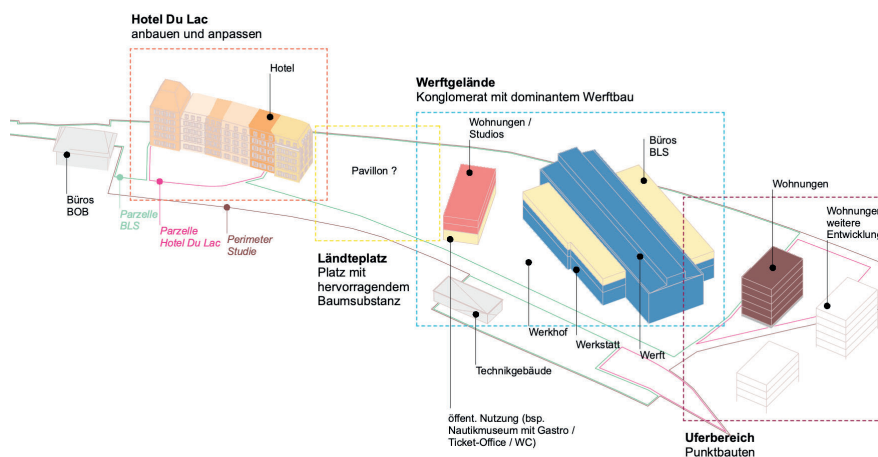


Abb. 5 Stossrichtung 4 (VN23+, Präsentation Planungsteam vom 24.02.2025)

4.2.2 Diskussion im Plenum: Entwickeln einer gemeinsamen Stossrichtung für die Weiterentwicklung

Die verschiedenen Aspekte und Forderungen des Gutachtens werden intensiv diskutiert. Die zentralen Ergebnisse der Diskussion sind:

Weiterentwicklung Gesamtareal

Es ist von zentraler Bedeutung, über den gesamten Bearbeitungsperimeter eine stimmige Gesamtlösung zu schaffen. Erst wenn dieser «rote Faden» konsolidiert ist, können die einzelnen Projektbestandteile unabhängig voneinander weiterentwickelt werden und die notwendigen Planungsschritte durchgeführt werden. Eine vorzeitige Aufteilung der Verfahren wird als nicht zweckmässig angesehen, da dann die Einordnung in das Gesamtkonzept nicht belegt wäre. Insbesondere für die Themen Verkehr und Parkierung ist das Richtkonzept über den gesamten Bearbeitungsperimeter hinweg aufeinander abzustimmen.

Erneute Prüfung Gutachten ENHK/EKD

Es wird auf die Möglichkeit hingewiesen, das Richtkonzept nach Abschluss des Verfahrens erneut der ENHK und EKD zuzustellen und eine Aktennotiz zur Überarbeitung einzuholen. Vorteil wäre eine frühzeitige Rückmeldung zu der Überarbeitung. Ob die Möglichkeit in Betracht gezogen wird, ist insbesondere abhängig von der Zeitachse. Eine erneute Einreichung ist im Gutachten ENHK/EKD nicht gefordert und ist somit freiwillig. Ohnehin ist davon auszugehen, dass die Kommission in den nachgelagerten Planungsverfahren erneut angehört wird.

Umsetzung in baurechtlicher Grundordnung

Die notwendigen Anpassungen der baurechtlichen Grundordnung sind abhängig vom final erarbeiteten Konzept und der zeitlichen Entwicklung. Zum aktuellen Zeitpunkt sind mehrere Varianten denkbar (UeO, ZPP, unterschiedliche Zonierungen). Die Werft wird voraussichtlich in einem PGV (Baubewilligung nach Bundesrecht) umgesetzt. Dieses geht der kommunalen Planung vor. Die Schnittstellen zum Ländteplatz und der Dependance müssen in diesem Zusammenhang geklärt sein.

Weiterentwicklung Ländteplatz

Die Dimensionierung und Nutzung des Ländteplatz muss unter Einbezug der angrenzenden Räume geplant werden. Dabei ist die mögliche Erweiterung des Hotel Du Lac mitzudenken.

Weiterentwicklung Hotel Du Lac

Für die Eigentümerschaft des Hotels Du Lac ist Planungs- und Rechtssicherheit wichtig. Eine Änderung der Nutzung, weg von der reinen Hotelnutzung, ist ihrer Sicht erneut zu diskutieren. Dies erfordert im Hinblick auf die Haltung zu den weiteren Hotelzonen in der Gemeinde eine politische Entscheidungsfindung. Im Gutachten ENHK/EDK werden in den Schutzzielen zum Hotel der Erhalt der Substanz dokumentiert. Es werden keine Vorgaben zum Erhalt der Funktion oder der Wirkung festgelegt. Entsprechend ist eine Umnutzung aufgrund des Gutachten ENHK/EDK nicht ausgeschlossen.

4.2.3 Aufträge und Empfehlungen zur Weiterbearbeitung

Dem Planungsteam werden für den Workshop 6 vom 19. Juni 2025 die nachfolgenden Aufträge und Empfehlungen erteilt. Ziel ist es, das Konzept an den erforderlichen Stellen zu überarbeiten und zu präzisieren. Das Richtkonzept soll über den gesamten Bearbeitungsperimeter Aussagen zu ortsbaulicher Einpassung, Bebauung, Freiräumen, Erschliessung und Parkierung beinhalten.

Werft

- Das Gebäudevolumen, bestehend aus Hauptbau und Flügelbauten wird bestätigt. Eine weitere Erhöhung der Flügelbauten wird verworfen.
- Die Lage des Aussenraums zur Werft («Werkhof») ist zu überprüfen und die Schnittstellen zu den angrenzenden Räumen sind zu schärfen. Erschliessung, Parkierung und Werkverkehr sind aufzuzeigen.
- Die Werft ist als eigenständiges Projekt zu planen, so dass keine (baulichen) Abhängigkeiten mit der Neugestaltung und den Neubauvolumen am Ländteplatz geschaffen werden. Es ist aufzuzeigen, wie verträgliche Zwischenstände bei einer Realisierung in Etappen gewährleistet sind.

Ländteplatz

- Die Dimensionierung und Nutzung des Ländteplatzes ist zu klären. Die Gestaltung, die Schnittstellen und die Erschliessung ab dem Bahnhof sind darauf abzustimmen. Das Gutachten macht differenzierte Aus-

gen zu «untergeordnete Neubauvolumen am Ländteplatz» (statt «Ländtehaus») und «Pavillonbauten auf dem Ländteplatz», dem ist Rechnung zu tragen.

- Das Neubauvolumen am Ländteplatz muss sich der Werft und dem Hotel klar unterordnen. Es sind max. 3 Geschosse denkbar und auch Varianten mit 1 oder 2 Geschossen oder einem durchlässigen Erdgeschoss sind zu prüfen. Darüber hinaus ist die Nutzung für diese Bauten aufzuzeigen.
- Der Pavillon auf dem Platz ist in einen Zusammenhang mit dem Ländteplatz zu stellen. Es ist aufzuzeigen, ob ein Pavillon oder mehrere Pavillons auf dem Platz vorzusehen sind.
- Die Lage der Ersatzpflanzung Götterbaum (Sommerlinde) ist zu definieren.

Hotel

- Das Potenzial einer untergeordneten, additiven Erweiterung ist in Varianten aufzuzeigen. Dabei ist auf die neue Ausgangslage (Fällung Götterbaum) zu berücksichtigen. Die bestehenden Parzellengrenzen müssen nicht berücksichtigt werden. Ein zweiter Turmbau/Hochpunkt ist ausgeschlossen.
- Die Ausrichtung des Hotels und der Bezug zum Ländteplatz ist aufzuzeigen. Es darf keine urbane Situation entstehen.

Dependance

- Im Bereich der Dependance ist ein Ersatzbau vorzusehen. Die bisher vorgesehene Lage ist im Zusammenhang mit dem Aussenraum der Werft zu hinterfragen.
- Die Geschossigkeit ist zu prüfen und die Auswirkungen bei einer Reduktion sind aufzuzeigen.
- Die Erschliessung und Parkierung sind zu konsolidieren.

Bereich Parkplätze/Infrastrukturen

- Erschliessung und Parkierung müssen über den Gesamtperimeter funktionieren (auch bei Etappierung) und den Bedarf der (reduzierten) Nutzflächen abdecken.
- Es ist eine sichere Fusswegverbindung zwischen dem Ländteplatz und der Personenunterführung Ost zu schaffen.
- Es sind Konzepte mit und ohne Strassenverlegung aufzuzeigen.

4.3 Workshop 6

4.3.1 Analyse

Für den Workshop 6 hat das Projektteam eine vertiefte Auswertung des Gutachtens ENHK/EKD vorgenommen und die Entwicklung der Ländte in einer Zeitreise aufgezeigt.

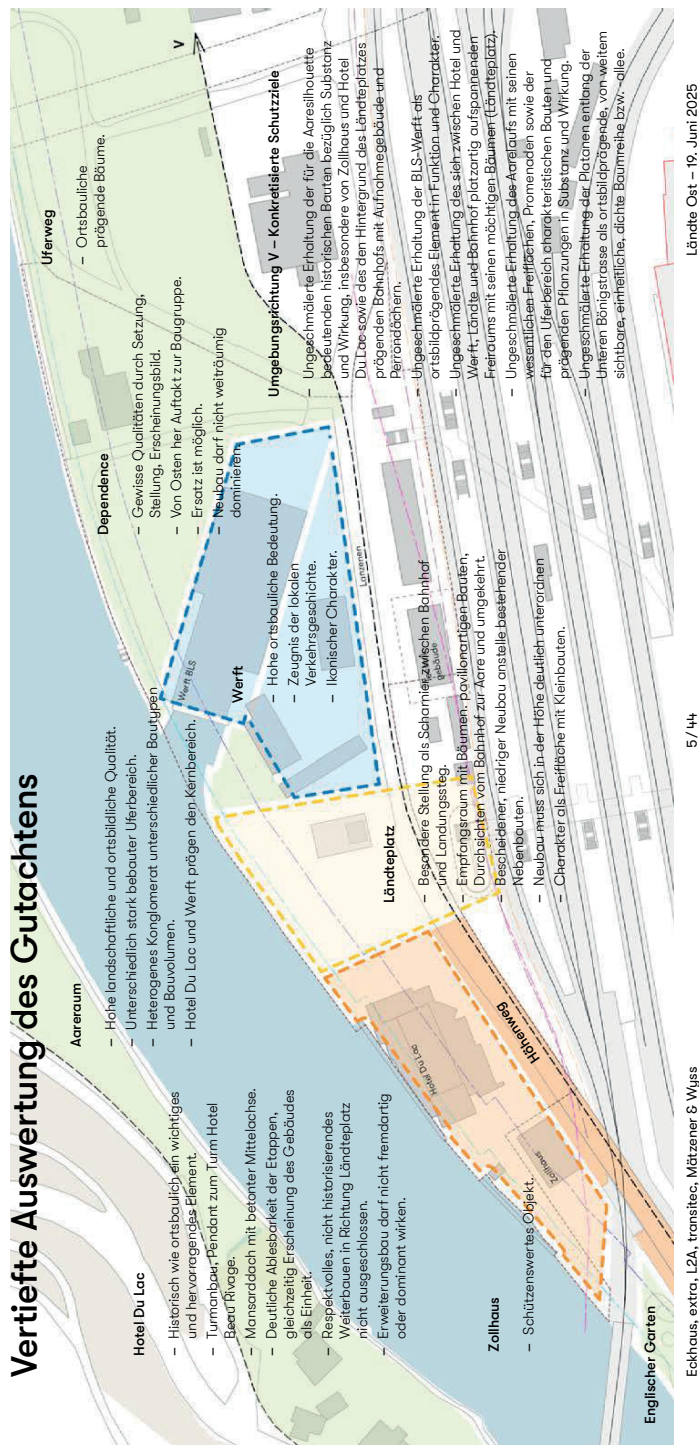


Abb. 6 Vertiefung Auswertung Gutachten (Präsentation Planungsteam vom 19.06.2025)



Abb. 7 Zeitreise Luftbilder – 1940



Abb. 8 Zeitreise Luftbilder – 1950

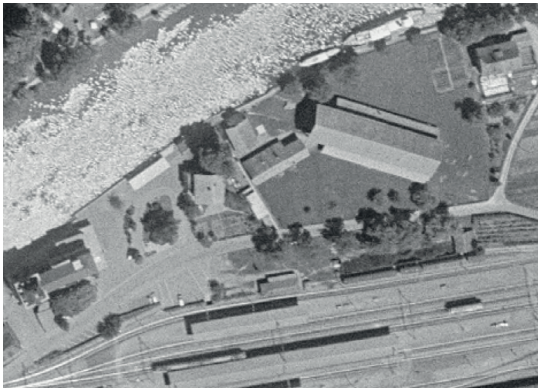


Abb. 9 Zeitreise Luftbilder – 1960



Abb. 10 Zeitreise Luftbilder – 1975



Abb. 11 Zeitreise Luftbilder – 1993



Abb. 12 Zeitreise Luftbilder – 2006



Abb. 13 Zeitreise Luftbilder – 2021

Für die Weiterbearbeitung lassen sich daraus folgende Erkenntnisse für die Ländte ableiten.

- | | |
|--|---|
| Gutachten
ENHK/EKD | <ul style="list-style-type: none">– Besondere Stellung als Scharnier zwischen Bahnhof und Landungssteg.– Empfangsraum mit Bäumen. pavillonartigen Bauten, Durchsichten vom Bahnhof zur Aare und umgekehrt.– Bescheidener, niedriger Neubau anstelle bestehender Nebenbauten.– Neubau muss sich in der Höhe deutlich unterordnen– Charakter als Freifläche mit Kleinbauten. |
| Auswertung «Zeit-
reise Luftbilder» | <ul style="list-style-type: none">– Auf der Ländte standen früher zwei Häuser. Das Haus «Lanzenen 1» bildete die Schnittstelle zwischen Ländte-Platz und der Wiese der Uferlandschaft inklusive Werft.– Der Pavillon steht heute, etwas weiter von der Uferlinie weggerückt, an der Position von «Lanzenen 1».– An der Uferkante gab es bis in die 1990er-Jahre ein Dach. Mit dem Bau des Pavillons verschwand das Dach.– Die Nebenbauten der Werft haben seit ihrem Ursprung ihre eigene Eisenrichtung: Abgedreht zur Werft, annähernd parallel / im rechten Winkel zur Uferkante.– Durch die Lage von Werft, Nebenbauten und Lanzenen ergibt sich frühzeitig die Form des schiefwinkligen Fünfeck: zuerst als freie Wiesenfläche, später teilweise bepflanzt und bebaut.– Die Fläche vor der östlichen Stirnfassade der Werft entwickelt sich zur «Adresse» der Werft. |

4.3.2 Variantenstudium

Werft

Die Konzeption der Werft wurde gemeinsam mit der BLS konsolidiert. Von Seiten der BLS wird die Anordnung der dienenden Funktionen direkt an der Werft weiterhin als korrekt angesehen. Aus diesem Grund wird an der im Workshopverfahren erarbeiteten Grundkonzeption mit zwei Flügelbauten festgehalten. Da vorerst auf eine Verschiebung der Strasse (Lanzenen) verzichtet wird, erhält der Werkhof den nötigen Raum.

Hotel Du Lac

Aufgrund der Fällung des Götterbaumes und der Rückmeldung aus dem Gutachten der ENHK/EKD hat sich für das Variantenstudium zum Hotel Du Lac eine geänderte Ausgangslage ergeben. Das Projektteam hat sich intensiv mit den Fragestellungen zum Fussabdruck, dem Übergang vom Bestand zur Erweiterung, der Wirkung der Fassaden und dem Bezug zum Ländteplatz auseinandergesetzt. Die daraus resultierende Bestvariante aus Sicht des Projektteams wird am Workshop 6 vorgestellt:

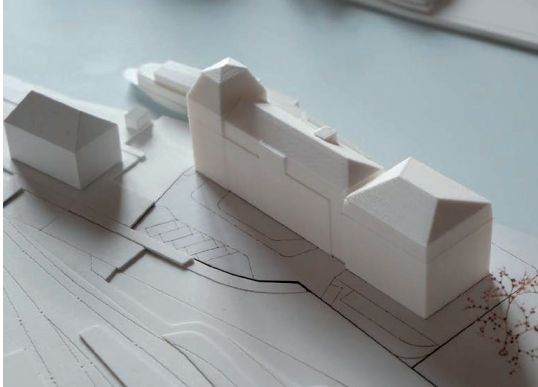


Abb. 14 Modellfoto Bestvariante Erweiterung Hotel

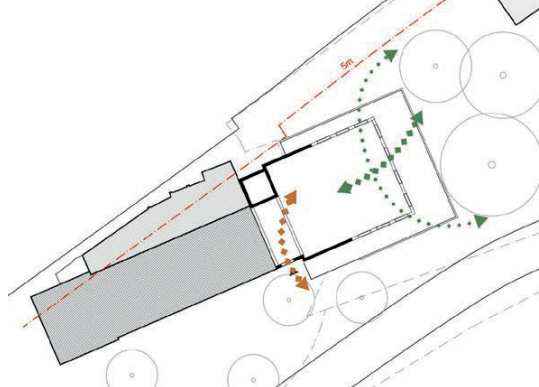


Abb. 15 Schematischer Grundriss Erweiterung Hotel

Die Erweiterung ist als untergeordneter Anbau Richtung Ländteplatz vorgesehen. Der Anbau ist in seinen Grundabmessungen tiefer als das bestehende Hotel und weist einen rechteckigen Fussabdruck auf. Der Anbau übernimmt die Ausrichtung des Bestandes. Die Höhe des Anbaus orientiert sich am Bestand und ermöglicht die Erstellung von 4 Geschossen. Im Erdgeschoss und der angrenzenden Flächen Richtung Ländteplatz ist der Betrieb eines Restaurants vorgesehen. In den Obergeschossen sind Hotelzimmer vorgesehen. Die Grundabmessung erlaubt pro Etage die Erstellung von acht Hotelzimmern (total 24 zusätzliche Hotelzimmer). Zwischen dem bestehenden Hotel und dem Anbau wird eine Zäsur in Fassade und Dach geschaffen. Die Fassade und das Dach werden getrennt vom Bestand erstellt, die Ausprägung ist noch zu klären. Der Anbau wird dadurch als eigenständiges Element erkennbar. Der Vorbereich Richtung Strasse wird als Vorzone zum Hotel Du Lac ausgestaltet. Zwischen der Terrasse und dem Ländteplatz soll eine zum Hotel gehörende Vorzone als räumlicher Filter geschaffen werden, damit der Ländteplatz nicht direkt bis an die Fassade des Hotels Du Lac reicht. Dies wird durch einen Materialwechsel der Oberfläche und gegebenenfalls einen geringen Höhenunterschied erreicht.

Ländteplatz

Als Grundbaustein für das weiterentwickelte Variantenstudium zum Ländteplatz wurden folgende Punkte festgehalten:

- Die Anlegestelle des Schiffes wird durch ein Dach an der Uferkannte gekennzeichnet.
- Der Höhenweg und die Lanzenen bleiben unverändert.
- Nördlich der Lanzenen entsteht entlang der Strasse ein grosszügiges Trottoir auf dem heutigen Areal der BLS. Dieses neue und sichere Fussweg verbindet den Bahnhof mit dem Ländteplatz.
- Die Parkplätze auf dem Infrastrukturstreifen werden geringfügig nach Süden verschoben, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Die vorgeschlagenen Varianten unterscheiden sich unter anderem in der Ausrichtung des Pavillons. Einerseits wird eine Ausrichtung entlang der bestehenden, historischen aus der Treibstoffversorgung (früher Kohle,

später Öl) entstandenen Achse, andererseits eine Ausrichtung senkrecht zur Lanzenen vorgestellt. Weiter werden unterschiedliche Ausgestaltungen des Pavillons und des Daches an der Uferkante aufgezeigt.

Die daraus resultierende Bestvariante aus Sicht des Projektteams sieht in einem ersten Schritt eine Verschiebung des bestehenden Pavillons an den östlichen Rand des Ländteplatzes vor. Dabei wird die historische Achse berücksichtigt und übernommen.

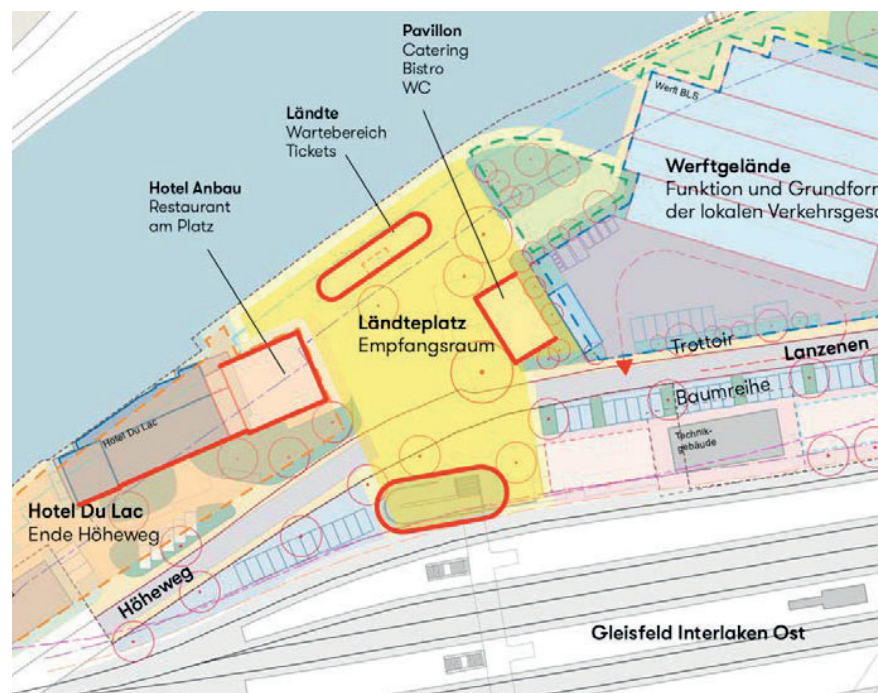


Abb. 16 Bestvariante Ländteplatz (Präsentation Planungsteam vom 19.06.2025)

Die Variante zeichnet sich durch die nachfolgenden Punkte gegenüber den weiteren Varianten aus:

- Besondere Stellung als Scharnier zwischen Bahnhof und Landungssteg.
- Empfangsraum mit Bäumen, pavillonartigen Bauten, Durchsichten vom Bahnhof zur Aare und umgekehrt.
- Bescheidener, niedriger Neubau anstelle bestehender Nebenbauten.
- Neubau muss sich in der Höhe deutlich unterordnen
- Charakter als Freifläche mit Kleinbauten.

Dependance

Für die Weiterentwicklung im Bereich der Dependance schlägt das Projektteam eine viergeschossige Bauweise vor. Dies entspricht eine Reduktion um ein Geschoss gegenüber dem Zwischenstand, welcher der ENHK/EKD eingereicht wurde. In der Höhe ordnet sich die Dependance der Traufhöhe der Werfthalle unter.

4.3.3 Richtkonzept

Das Projektteam stellt das Richtkonzept vor, welches sich aus den Bestvarianten der einzelnen Bausteine zusammensetzt. Die im Gutachten der ENHK/EKD festgehaltenen wichtigen Sichtachsen bleiben erhalten und die Werft und das Hotel erscheinen in der ihnen angemessenen Dominanz.



Abb. 17 Modellfoto Richtkonzept

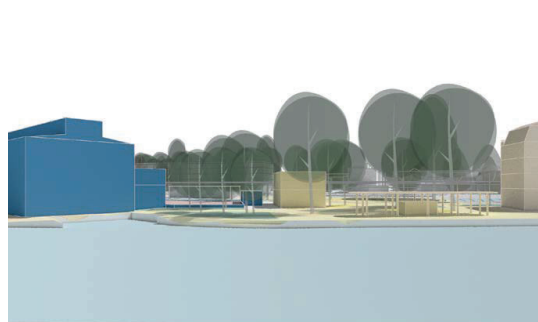


Abb. 18 Sichtachsenbeziehungen zwischen Aare und der Ländte in Richtung Perronanlagen

Das Projektteam stellt eine mögliche Etappierung vor, wobei die einzelnen Bausteine weitgehend losgelöst voneinander entwickelt werden können. Als erster Entwicklungsschritt steht der Neubau der Werft und damit zusammenhängend die Umgestaltung des Ländteplatzes an. In einem weiteren Entwicklungsschritt kann die Erweiterung des Hotels Du Lac erfolgen. Die Entwicklung der Dependance wird voraussichtlich in einem separaten Entwicklungsschritt erfolgen und weist einen längeren Zeithorizont auf.

Die im Flächen- und Raumprogramm ausgewiesenen Flächen für die Werft, den Ländteplatz und das Hotel inkl. Erweiterung weisen einen Bedarf von 69 Abstellplätzen für Autos und 49 Abstellplätze für Velos auf. Im Perimeter des Richtkonzeptes können die entsprechenden Abstellplätze zur Verfügung gestellt werden. Die Abstellplätze für die Dependance sind auf dem Areal der Dependance zu erstellen.

4.3.4 Diskussion

In der Diskussion werden die einzelnen Bausteine und ihr Zusammenspiel kritisch hinterfragt. Die Erkenntnisse aus der Diskussion fliessen in die Empfehlungen für die Weiterbearbeitung ein.

Gesamtperimeter

Die Entwicklung auf dem Gesamtperimeter wird vom Begleitgremium begrüsst. Die Schnittstellen zwischen den einzelnen Projektbausteinen sind gut ausgearbeitet. Die zukünftigen Entwicklungsschritte können losgelöst voneinander umgesetzt werden. Es wird jedoch als sinnvoll erachtet, die Entwicklung der Werft und des Ländteplatzes gemeinsam anzugehen. Die Ausführung muss jedoch nicht gleichzeitig erfolgen. Aus Sicht des Beurteilungsgremiums hat nach der Umsetzung der Werft ebenfalls eine zeitnahe Umsetzung einer ersten Etappe des Ländteplatzes («funktionale Aufwertung») zu erfolgen.

Das Begleitgremium nimmt zur Kenntnis, dass die BLS beabsichtigt die Umgestaltung und ev. Neubebauung des Ländteplatzes nach Abschluss des Planungsverfahrens und nach Abschluss des Neubaus der Werft umzusetzen. Dies insbesondere, da Flächen für eine Vergrößerung bzw. Verschiebung des Ländteplatzes in Richtung Werft erst nach Abschluss der Erneuerung des Werftareals verfügbar sind.

Werft

Die Disposition der Werft und des Werkhofs wird als gut angesehen. Die Abtrennung des Werkhofes gegenüber dem neuen Trottoir mit einer Mauer wird begrüsst. Die Ausgestaltung der Abtrennung ist noch weiter auszuarbeiten. Für die Entwicklung des öffentlich zugänglichen Raumes und für die ortsbauliche Qualität wird es als wichtig erachtet, dass die Werft und der Ländteplatz gemeinsam entwickelt werden.

Ländteplatz

Das neue Dach an der Uferkante, welches die Anlegestelle markiert, bringt Vorteile für die Orientierung zwischen Personenunterführung und Ländte. Es verstellt jedoch den Blick auf die Aare. Auch ist unklar, ob nicht ein seitlicher Warteraum geeigneter für die Organisation der Ein- und Ausgänge der Schiffe wäre. Ob ein solches Dach tatsächlich erforderlich und räumlich gewünscht ist, muss im weiteren Prozess geklärt werden.

Pavillon auf Ländteplatz

Aus der Diskussion zum Variantenstudium des Pavillons, kommt das Beurteilungsgremium zum Schluss, dass der Pavillon an der östlichen Seite des Ländteplatzes zu liegen kommen und als «Adresse des Ländteplatzes» dienen soll. Er soll sich an der historischen Achse orientieren, wodurch sich der Ländteplatz trichterartig öffnet. Es ist zu prüfen, ob der Pavillon als Riegel oder als Punktbau auszubilden ist. Die Ausführung von einem ein- sowie zweigeschossigen Bau soll zugelassen werden. Auch ein Vordach als Wartebereich ist zu prüfen.

Hotel Du Lac

Die vorgestellte Erweiterung wird in ihrem Volumen vom Begleitgremium als massvoll und als mögliches Maximum im Kontext vom offenen Ländteplatz und Werftgebäude beurteilt. Ein noch grösseres Volumen wird abgelehnt, ein wesentlich kleineres Volumen könnte nicht die nötige Präsenz am Platz entwickeln. Der neue Kopfbau strahlt die nötige und angemessene Präsenz am Ländteplatz aus und verfügt über drei präsent ausgerichtete Fassaden. Die Erweiterung unterstützt die Wirkung des Hotelgebäudes im ortsbaulichen Kontext der grossvolumigen Werft und der weiteren Bauten im Umfeld.

Die Zäsur gegenüber dem Bestand (Ausgestaltung noch zu klären), der rechteckige Fussabdruck, welcher die Richtung des Bestandes aufnimmt, sowie das abgetrennte Mansardwalmdach wird als stimmig angesehen. Ein Flachdach wird ausgeschlossen. Ebenfalls unterstützt wird die Ausgestaltung der Terrasse als Übergang zum Ländteplatz.

Ob die Nutzung der oberen Geschosse des Hotel Du Lac weiterhin als Hotelnutzung vorgegeben wird, oder die Nutzungsart teilweise oder ganz flexibilisiert wird, ist aufgrund der ortsbaulichen Setzung wie auch aufgrund des Gutachten ENHK/EDK nicht festgelegt und bleibt in den nachfolgenden Verfahrensschritten zu klären.

Dependance

Die Dependance kann unabhängig entwickelt werden und würde als erster Baustein einer langfristigen Weiterentwicklung der Bebauung bis zum Strassenviadukt funktionieren. Bei einem Ersatzneubau der Dependance wird die Neuausrichtung waagrecht (Ost-West) und zurückversetzt von der Uferlinie als stimmig erachtet. Die Reduktion auf vier Vollgeschosse führt zu einer klaren Unterordnung gegenüber der Werft (unter Traufhöhe Werfthalle) und wird vom Begleitgremium begrüsst. Bei der Entwicklung der Dependance ist die Veloverkehrsrouten auf dem bestehenden Verlauf der Lanzenen, die Uferpromenade und der Durchgang östlich der Werft zu gewährleisten. Die zukünftig benötigte Anzahl Abstellplätze muss auf dem Areal der Dependance zur Verfügung gestellt werden.

Verkehr

Die vom Projektteam vorgestellte Verkehrsführung mit einem neuen grosszügigen Trottoir entlang der Lanzenen angrenzend an den Werkhof der Werft wird durch das Beurteilungsgremium unterstützt. Damit ist die für die Verkehrssicherheit zentrale Entflechtung von Detailerschliessungsstrasse Lanzenen-Quartier, Fussweg zwischen Personenunterführung Ost und Ländte sowie Parkierung im Bereich Parkplätze/Infrastruktur erreicht. Aufgrund des Verzichts der Verlegung der Lanzenen wird langfristig auf die Möglichkeit einer doppelspannigen Parkierung im Bereich Parkierung/Infrastrukturen verzichtet. Das Begleitgremium nimmt zur Kenntnis, dass somit keine substantielle Erhöhung der Abstellplätze im Perimeter erfolgen kann. Für den Bereich Parkplätze/Infrastrukturen erfolgt durch das Richtkonzept keine grundlegende Neuordnung, lediglich die Anordnung der bestehenden Parkplätze soll optimiert werden.

4.3.5 Empfehlungen für die Weiterbearbeitung

Für die Ergebnissicherung der Erkenntnisse des Workshopverfahrens wird das Projektteam mit der Erstellung eines Masterplans bzw. Synthesplans beauftragt. Die Weiterbearbeitung des Richtkonzepts bzw. Richtprojekts soll entsprechend den oben erwähnten Punkten erfolgen. Darüber hinaus werden die nachfolgend zusammengefassten Empfehlungen für die Weiterbearbeitung erteilt:

Werft

- Bei der Weiterentwicklung der Werft, insbesondere beim Werkhof und der Umgebung sind hitzemindernde Massnahmen auszuarbeiten.

Ländteplatz

- Die Zuordnung der Aussenräume ist weiter auszuarbeiten und insbesondere auf die Anforderungen der Betreiber (BLS) und der Nutzenden abzustimmen. Die Lenkung der Personenströme soll möglichst durch landschaftsarchitektonische Massnahmen und Elemente gewährleistet werden.
- Insgesamt weist das Richtkonzept bezüglich des Ländteplatzes noch offene Fragen auf, die in diesem Rahmen nicht abschliessend geklärt werden können. Sie sind bis zum Bauprojekt mit einer stufengerechten Qualitätssicherung (vgl. untenstehend) zu erarbeiten. Die offenen Punkte sind insbesondere:
 - Die Anlegestelle des Schiffs ist im Raum sichtbar zu machen. Ob dies durch räumliche oder gestalterische Massnahmen erfolgen wird, muss der weitere Prozess aufzeigen. Die Erstellung eines Dachs an der Uferkante wird nicht ausgeschlossen, ist jedoch gestalterisch und betrieblich zu überprüfen.
 - Die Führung des Fussverkehrs entlang der Uferpromenade ist entsprechend in der Weiterentwicklung des Ländteplatzes zu berücksichtigen.
 - Zu klären bleiben der Umgang mit den wichtigen Sichtachsen und die wichtigen funktionalen Aspekte der Platzgestaltung sowie die noch nicht abschliessend diskutierte räumliche Disposition des Freiraums.
 - Es ist der Nachweis zu erbringen, wie freiräumliche Qualitäten und Ortsbezüge in Einklang mit betrieblichen Rahmenbedingungen gebracht werden können.
 - Die Positionierung der Bäume und Gebäude ist aus unter räumlichen Aspekten und Sichtbezügen zu schärfen.

Verkehr

- Der Knotenpunkt südöstlich der Werft ist weiter auszuarbeiten und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu optimieren. Dabei sind insbesondere die Konfliktsituationen zwischen den Autoabstellplätzen, dem neuen Durchgang zu Aare sowie dem Fuss- sowie Veloverkehr zu reduzieren.

Ersatzpflanzung Götterbaum

- Bei der Ersatzpflanzung des Götterbaums ist bisher eine Sommerlinde vorgesehen. Es ist zu prüfen, ob auch die Pflanzung einer Winterlinde möglich ist. Die Winterlinde ist eine klimaresistentere Art als die Sommerlinde.
- Der Ersatzstandort ist gemeinsam mit der Planung des Ländteplatzes zu definieren, eine Festlegung zum jetzigen Zeitpunkt ist nicht möglich.

Qualitätssicherung bei der weiteren Projektierung

- Mit diesen Empfehlungen und dem nachfolgend dargestellten Richtkonzept für das Gesamtareal resp. dem Richtprojekt für die Werft wird das Workshopverfahren abgeschlossen. Dieses Ergebnis soll als Grundlage für die weitere planungsrechtliche Sicherung, die Klärung der offenen Fragen (insbes. Ländteplatz, vgl. dort) und für die Projektierung dienen.

- Das Begleitgremium nimmt zur Kenntnis, dass aufgrund der Komplexität der betrieblichen und gestalterischen Anforderungen an den Ländteplatz dessen Projektierung und Realisierung voraussichtlich erst nach der Anpassung der Uferschutzplanung und dem Abschluss des Werftneubaus erfolgen wird.
- Die Weiterbearbeitung des Ländteplatzes soll auf Grundlage des vorliegenden Richtkonzeptes durch ein qualifiziertes Landschaftsarchitekturbüro erfolgen, ggf. unter Beibezug von Architekten für neue Hochbauten. Um die nötige Qualität sicherzustellen sollen Zwischen- und Schlusszustände der Weiterbearbeitung während der Planungsphase einem begleitenden Fachgremium von qualifizierten Fachpersonen zur Diskussion und Beurteilung unterbreitet werden. Diese Fachpersonen sollen im Rahmen der Baueingabe ein Fachgutachten zuhanden der Baubewilligungsbehörde verfassen

5. Richtkonzept und Richtprojekt

5.1 Synthese

Das Richtkonzept über den Gesamtperimeter des Areals Ländte Ost ist mit dem Synthesepan zusammengefasst:

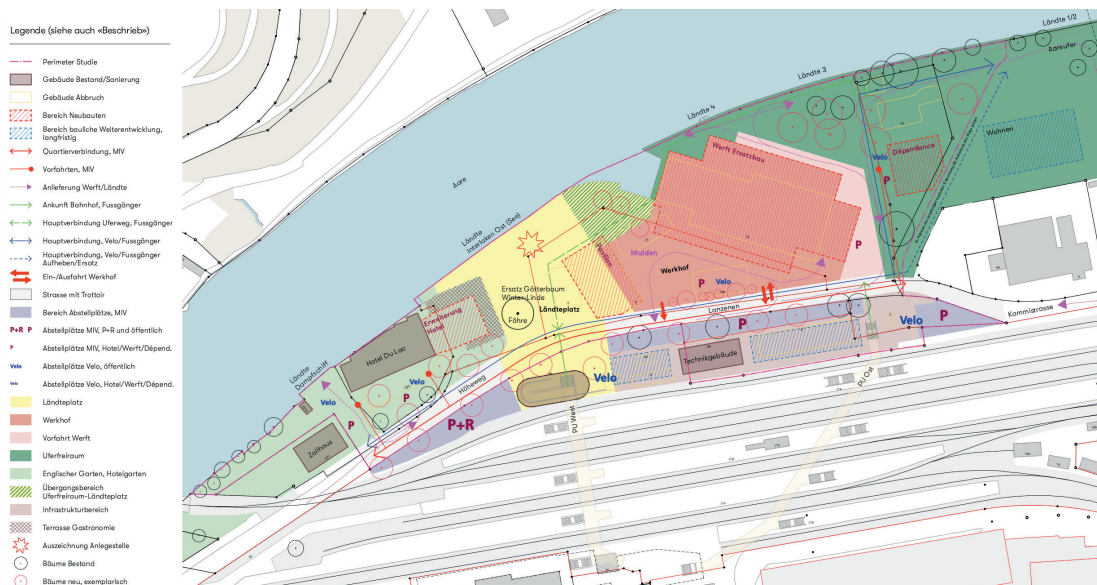


Abb. 19 Synthesepan Richtkonzept

Werft

- Ersatzbau, ortsbildprägend, ikonischer Charakter.
- Hauptbau und Flügelbauten an den Längsseiten.
- Flügelbauten: zweigeschossig, in der Höhe zur Halle untergeordnet, Stirnfassaden von der Flucht des Hauptbaus zurückversetzt.

Werkhof

- Abgegrenztes Betriebsgelände (Höhe Mauer, Zaun, Bepflanzung max. 100 cm) mit Ein- / Ausfahrt auf Lanzenen. Hitzemildernde Gestaltung.
- Zwischen Werkhof und Lanzenen wird ein Gehbereich / Trottoir erstellt.

Vorfahrt Werft

- Gestaltet als öffentliche Fläche, benutzbar als Vorfahrt zur Werft. Keine Abstell- und Lagerfläche. Ausgenommen sind Veloabstellplätze an der Stirnfassaden der Werftbauten.

Pavillon

- Adresse der Ländte. Durch die Lage und die Ausrichtung betont der Pavillon die historische Spur.
- Ein- bis zweigeschossig, oder als offener, überdachter Raum. Option: Verschiebung des vorhandenen Pavillons an diese neue Lage. Bei Erhalt der Baute des Tanklagers ist diese gestalterisch zu integrieren.

Ländteplatz

- Öffentlicher Platz, adressbildend mit hoher Aufenthaltsqualität und markanten Bäumen.
- Scharnier zwischen Bahnhof (Aufgang Personenunterführung West) und Ländte. Auszeichnung Anlegestelle bspw. mit Dach, spezifischer Bepflanzung, Möblierung oder desgleichen (in Abhängigkeit zu den betrieblichen Anforderungen).
- Es wird als sinnvoll erachtet, die Entwicklung der Werft und des Ländteplatzes gemeinsam anzugehen. Die Ausführung muss jedoch nicht gleichzeitig erfolgen.

Hotel Du Lac

- Möglichkeit zur Erweiterung in Richtung Ländteplatz. Additives, zurückhaltendes Weiterbauen, so dass einerseits die Etappen ablesbar sind, andererseits das Gebäude als Einheit gelesen werden kann.
- Der Baubereich zeigt das Maximum der Erweiterung auf. Potenzial zur Ausbildung dreier präserter Fassaden zu Höhenweg, Ländteplatz und Uferlinie. Erdgeschoss Erweiterungsbau: Gastronomie mit Ausrichtung auf den Ländteplatz. Gestalterisch Differenzierung zwischen Bereich Gastronomie und Platz. Obergeschoss Hotel oder Wohnen gemäss den raumplanerischen Rahmenbedingungen.

Dépendence

- Ersatzbau an neuer, von der Uferlinie zurückversetzter Lage. Max. 4 Vollgeschosse (ohne zusätzliche Attika, Ausbildung eines Hochparterres empfohlen).
- Allfällige Spielfläche gemäss Gemeindebaureglement landschaftsarchitektonisch in den Uferfreiraum der Aare integriert. Unabhängige Realisierung (Bau, Freiraum, Erschliessung / Parkierung).

Infrastrukturbereich

- Optimierung der Anordnung der vorhandenen Stellplätze. Erhalt, nach Möglichkeit Ergänzung der vorhandenen Baumreihe.

5.1.1 Städtebauliches Gesamtkonzept

Zonierung in
Teilgebiete

Das städtebauliche Gesamtkonzept fügt die Teilgebiete zu einem Raum zusammen:

- Hotel Du Lac (Bestand) mit Erweiterung (Neubau) und Aussenraum
Erhalt und Erweiterung des historischen Hotels
- Ländteplatz mit Pavillon
Verbindungs- und Aufenthaltsraum an der Ländte,
- Werft mit Flügelbauten (Ersatzneubau) und Werkareal
Kompakte und funktionale Betriebsanlage
- Dépendance (Ersatzneubau) und Uferraum
Wohnen an der Schnittstelle zwischen Bahnhofareal und dem grünen Uferraum
- Servicebereich mit Technikgebäude (Bestand) und Parkierung
Beibehalten bestehende Strukturen, Entflechtung vom Fussverkehr

Das qualitätssichernde Verfahren hat gezeigt, dass eine klare Zonierung in diese Teilgebiete nötig und zweckmässig ist, um die unterschiedlichen Bauten und Nutzungen – insbesondere die Werft mit dem Werkareal – möglichst klar baulich und funktional zu trennen. Eine Verschränkung und Vermischung der Funktionen würde zu städtebaulichen und funktionalen Schnitt- und Konfliktstellen führen, die nicht aufgelöst werden können (Etappierung, Lärm, unterschiedliche Anforderungen an den Aussenraum und an die Erschliessung etc.). Auch hätte dies noch grössere Bauvolumen zur Folge, welche den Massstab an diesem Ort zwischen Aare und Bahn sprengen würden. Darüber hinaus wird dadurch eine unabhängige Entwicklung der einzelnen Teilgebiete gesichert.

Städtebauliche
Setzung

Das Richtkonzept gibt den Teilgebieten mit der Setzung der Baukörper je eine eigene, differenzierte Prägung entsprechend der zugewiesenen Funktion. Die Aussenräume sind in der Regel einem Teilgebiet zugeordnet und nach den entsprechenden Gestaltungsideen ausformuliert. Für den Bereich der Ländte sind eine Option mit Erhalt bestehender Bauten und mit einem Neubau Pavillon denkbar.

Höhenentwicklung

Vorgegeben sind die Höhen des Hotels Du Lac als Bestand und die technisch bedingte Traufhöhe der Werfthalle (ca. 14.0 m für die minimale statisch freitragende Konstruktion über der Kranbrücke mit Laufkatze und Kranhaken, welche wiederum über dem Lichtraumprofil des Schiffs im Dock liegen müssen). Das Hotel erhält einen untergeordneten Anbau Richtung Ländteplatz. Mit der Erweiterung wird die Baugeschichte des Hotels fortgeschrieben, die eine schrittweise Entwicklung der Baute aufzeigt.

Die Werft erhält auf beiden Längsseiten zweigeschossige Flügelbauten mit überhohem Erdgeschoss. Auf dem Ländteplatz sorgt ein ein- oder zweigeschossiger Pavillon als Auskunftsort für eine räumliche Gliederung und die Lenkung der Schifffahrtsgäste. Die Dependance nordöstlich der Werft wird auch zu Gunsten eines durchgehenden Grünraums entlang des Ufers abgebrochen und durch einen viergeschossigen Wohnbau ersetzt. Dieser Wohnbau erhält einen der Aare zugewandten Aussenraum.

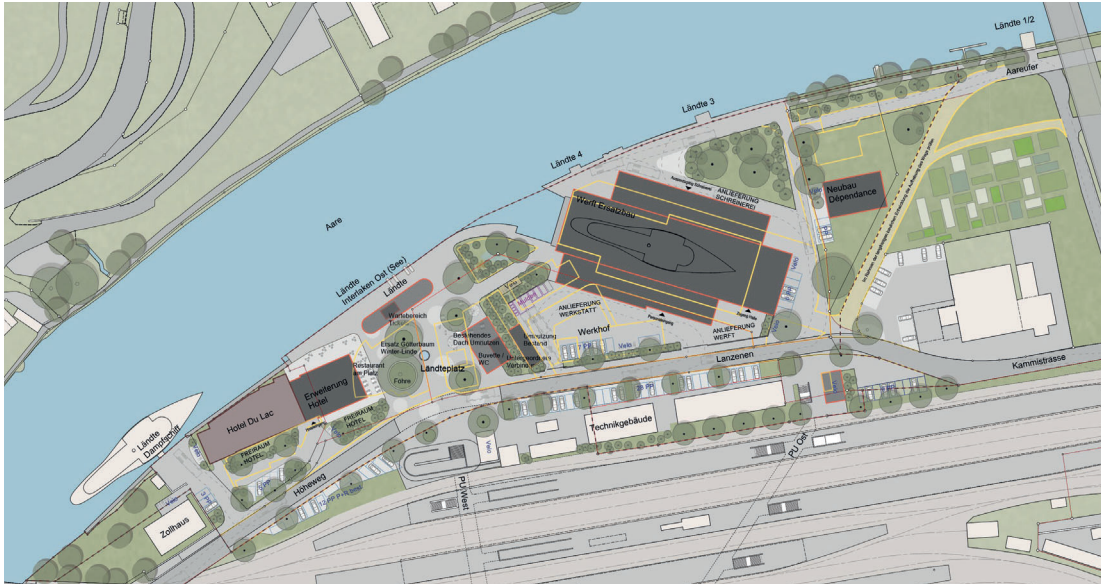


Abb. 20 Städtebauliche Gesamtsituation im Situationsplan, Option A: Erhalt bestehende Bauten Ländteplatz

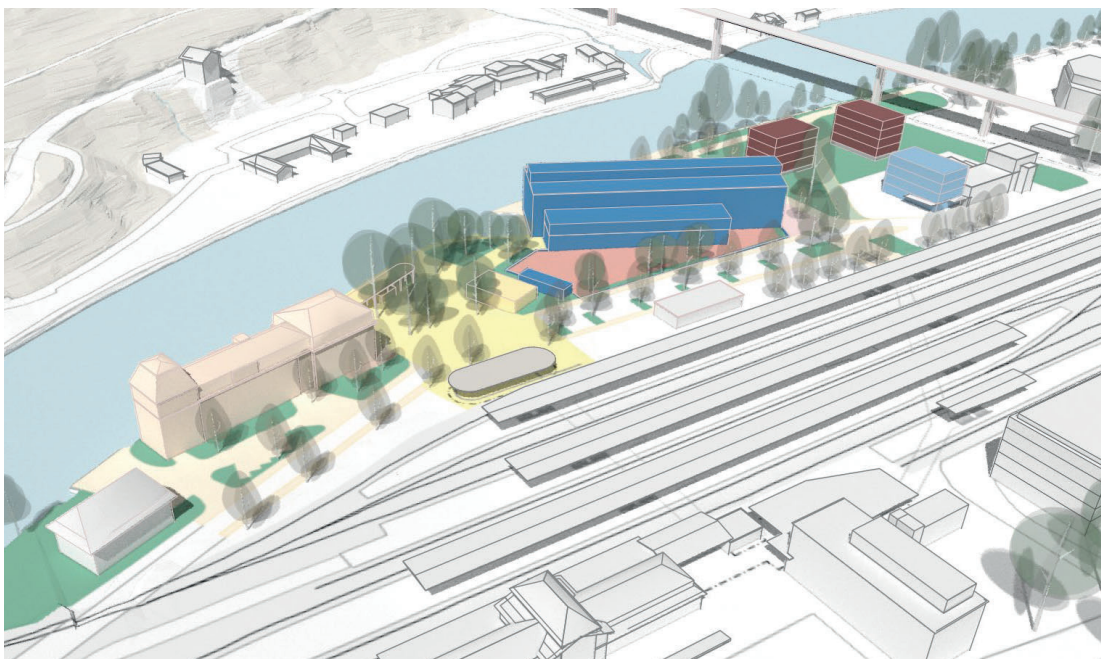


Abb. 21 Städtebauliche Gesamtsituation mit Option A im digitalen Modell

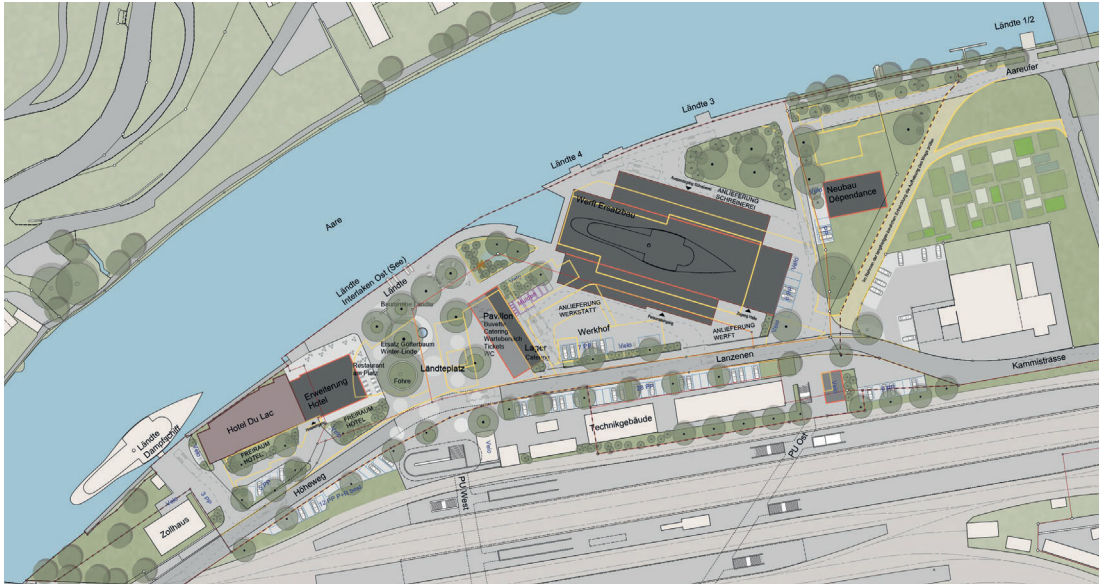


Abb. 22 Städtebauliche Gesamtsituation im Situationsplan, Option B: Neubau Pavillon Ländteplatz

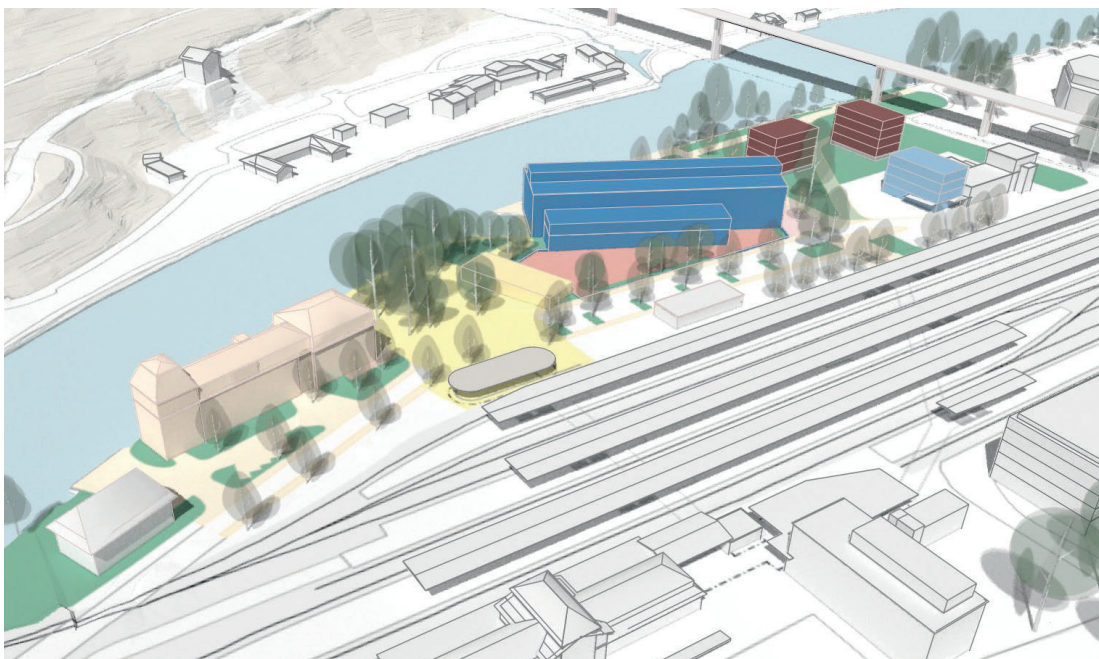


Abb. 23 Städtebauliche Gesamtsituation mit Option B im digitalen Modell

Nutzungskonzept Das Nutzungskonzept zeigt die klare Funktionstrennung der Teilgebiete. Der Ländtepavillon und die Terrasse des Hotels Du Lac bespielen den Ländteplatz. Betrieblich-funktionale Synergien zwischen den gastronomischen Angeboten von Hotel, Ländtepavillon und Schiffsbetrieb sind gut vorstellbar und sollen in der weiteren Entwicklung vertieft werden. Neue Wohneinheiten sind im Ersatzbau der Dependence angeordnet, da nur hier ein auch familiäres Wohnumfeld möglich ist und nur hier die gesetzlich geforderten Aussenräume in genügendem Umfang bereitgestellt werden können. Die Werft erhält ein klar zugeordnetes Werksgelände, welches einen effizienten und sicheren Betrieb ermöglicht.

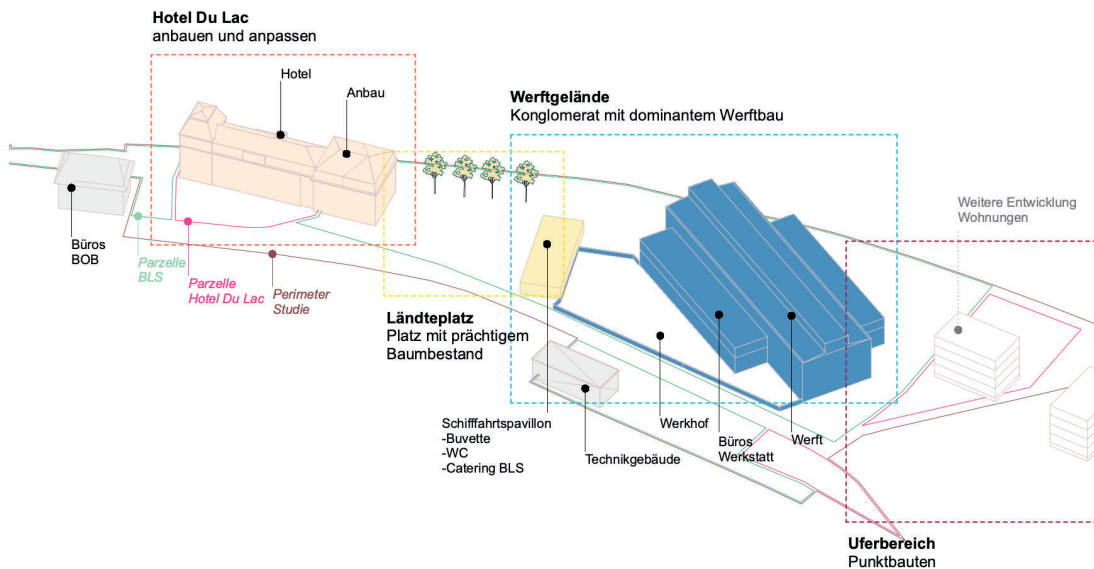


Abb. 24 Nutzungskonzept, Option B

Nutzungsmass Das Werftgebäude erfüllt die technischen und betrieblichen Anforderungen mit der Werfthalle und den Flügelbauten, so dass alle absehbaren Anforderungen erfüllt werden können. Die Hotelerweiterung um ca. 315 m² Gebäudegrundfläche mit einem Erd-, drei Voll- und einem Dachgeschoss (Mansardwalmdach) ergibt Möglichkeiten für eine zeitgemässe Erweiterung und Erneuerung des Betriebs und der Weiterentwicklung des historischen Bestands. Der viergeschossige Ersatzneubau der Dependence ordnet sich in der Höhe klar der neuen Werft unter.

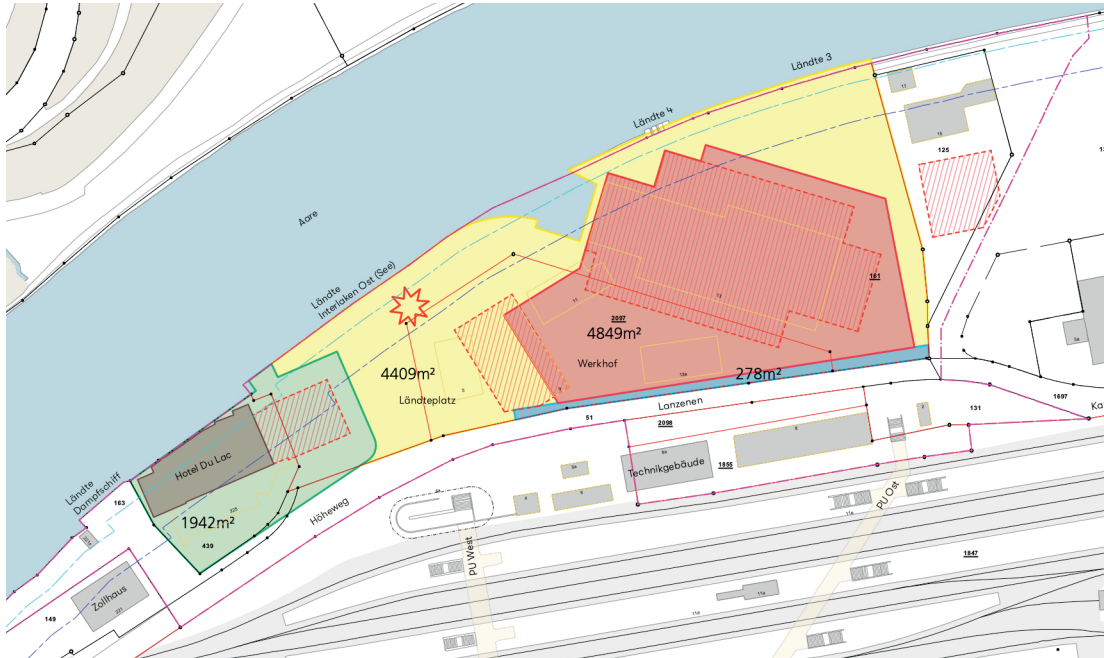


Abb. 25 Mögliche Baubereiche für Neu- und Ergänzungsbauten

5.1.2 Werft

Die Werfthalle wird an gleicher Stelle (Vorgabe bestehendes Dock) neu und in einem gemäss den heutigen betrieblichen Anforderungen optimiertem Volumen erstellt. Die bisher in kleinteiligen Nebenräumen und Provisorien untergebrachten Werkstatt- und Betriebsräume werden in zwei Flügelbauten angeordnet. Diese können jeweils ein überhohes Erdgeschoss und ein Obergeschoss umfassen. Bei Bedarf kann dies auch als Hochregallager ohne den Zwischenboden erfolgen. Die Gliederung in Halle und Flügel ermöglicht eine gestaffelte Volumetrie, welche zusätzlich durch eine differenzierte Dachgestaltung, vor allem in der Fernwirkung die spezielle Funktion dieses Gebäudes anzeigt.

Das Aussengelände der Werft mit Parkierung, Entsorgung und Lager wird hauptsächlich südlich angeordnet, eingezäunt und stellt die Anlieferung mit Lastwagen sicher. Auch eine Durchfahrt durch Im Kopfteil der Werfthalle ist möglich. Die Abgrenzung zum Strassenraum und zum Ländteplatz erfolgt mit einer Grünschiicht bzw. Mauer. Auf der Nordseite der Werft ist entlang der Flügelbauten ebenfalls eine Schicht Werksareal nötig, welche auch als Zufahrt für die Betankung der Schiffe an den Liegeplätzen dient. Die Abgrenzung dieses Werksgebietes gegen den Grünraum kann in unterschiedlicher, allenfalls auch saisonal differenzierter Form erfolgen.

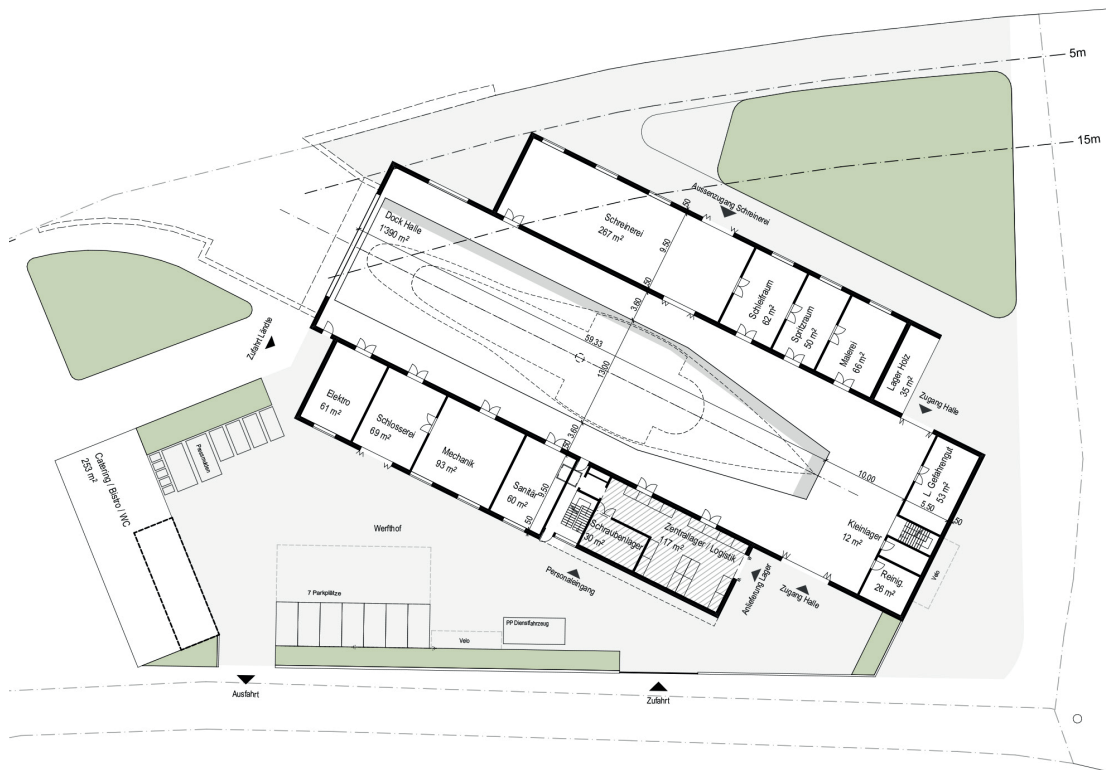


Abb. 26 Werft und Werksareal im Situationsplan mit Konzeptgrundriss

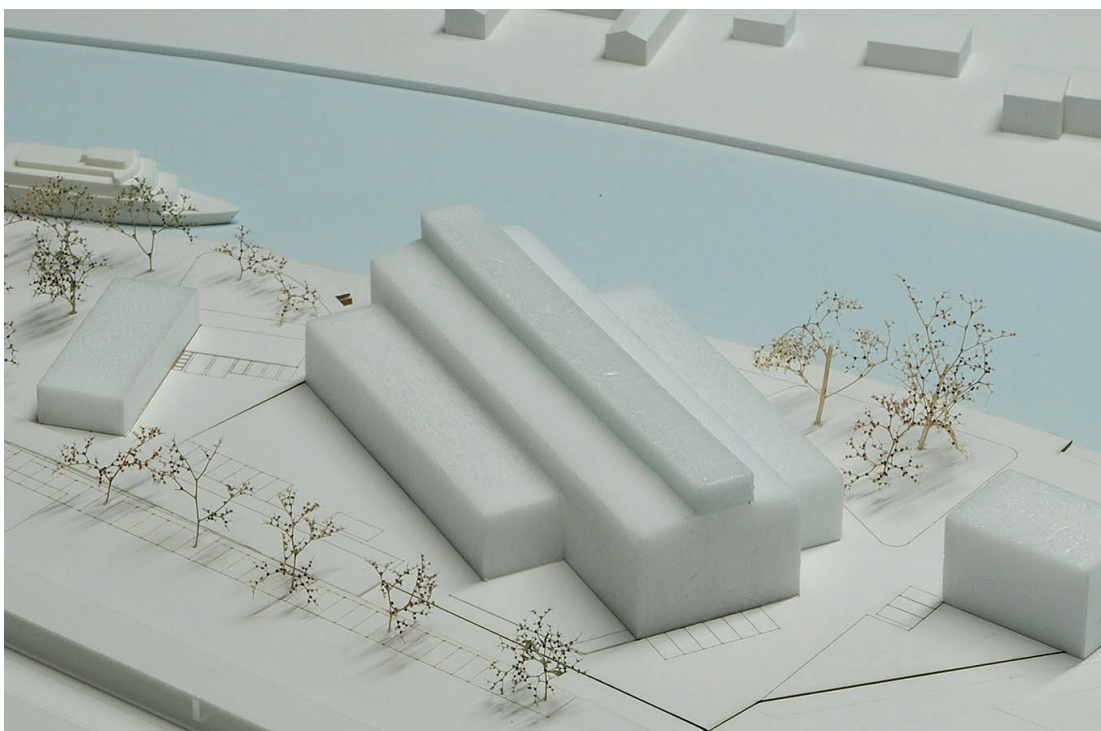


Abb. 27 Werft im Modell

Die Grundrisskonzepte sind so optimiert, dass möglichst kurze und direkte Wege der verschiedenen Gewerke zum Schiff sichergestellt sind. Die Lösung mit den Flügelbauten ist betrieblich optimal und bietet auch während der Überholung der Schiffe im Winter genügend Stauraum.

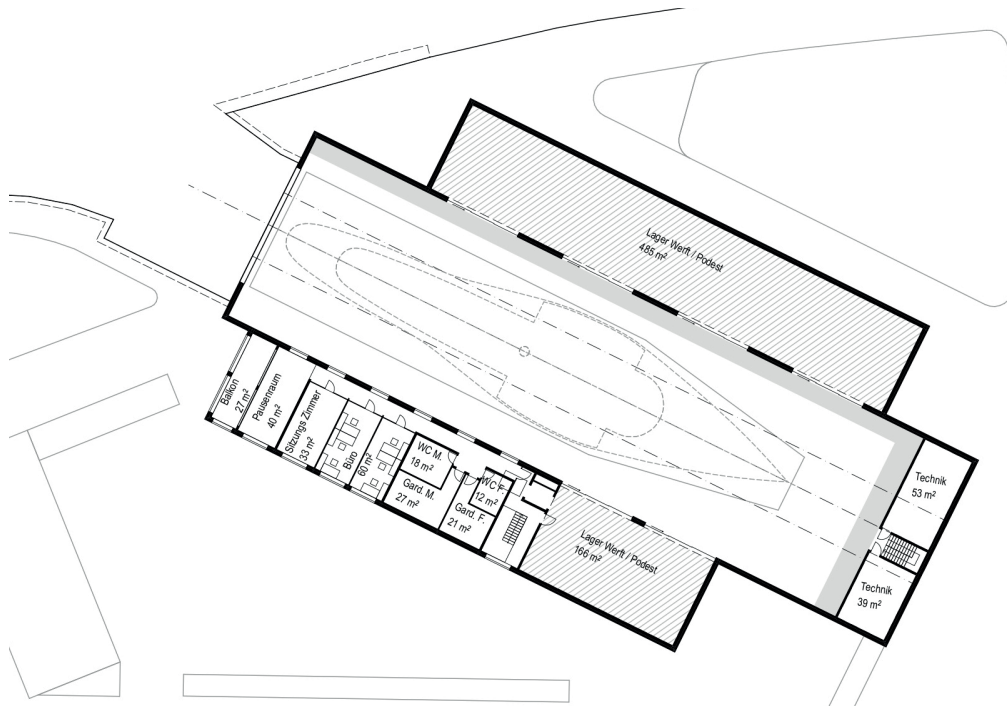


Abb. 28 Konzeptgrundriss Obergeschoss

5.1.3 Hotelerweiterung

Das historische Hotelgebäude soll in seiner gewachsenen Grundstruktur erhalten und mit einem weiteren, untergeordneten Ergänzungsbau erweitert werden. Dieser orientiert sich an der Volumetrie des Bestandes und bildet zur Strasse, zum Ländteplatz und zum Fluss prägende Fassaden aus. Damit soll der Altbau in seiner Präsenz am Höheweg gestärkt werden und zugleich ein angemessener Abschluss zum Ländteplatz und zum Fluss geschaffen werden.

Heute umfasst das Erdgeschoss verschiedene kleinteilige An- und Ergänzungsbauten, die teilweise zurückgebaut werden sollen, so dass die Kernstruktur des Bestandes freigespielt und Platz für den ortstypischen Hotelpark mit Vorfahrt und Hotelzugang am Höheweg geschaffen wird. Das Richtkonzept beinhaltet als Option die Möglichkeit, das Zollhaus in den Hotelbetrieb zu integrieren.

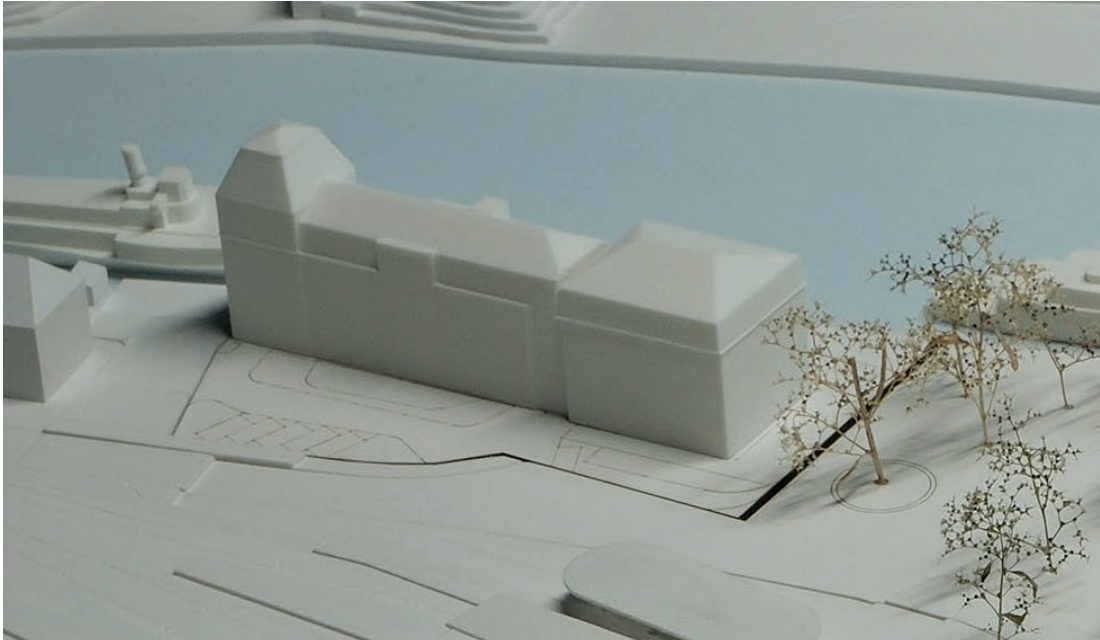


Abb. 29 Hotel mit Erweiterung im Modell



Abb. 30 Hotel mit Erweiterung im Situationsplan

Die Grundfläche lässt eine Reorganisation des Erdgeschosses mit einer zum Ländteplatz hin ausgerichteten Restauration sowie ca. 8 Zimmer pro Etage in Ober- und Dachgeschossen zu.

5.1.4 Ländteplatz und Ländtepavillon

Funktionen des Platzes	<p>Der Ländteplatz ist ein wichtiger öffentlicher Freiraum und eine «Adresse» von Interlaken. Der Ländteplatz muss als Hauptfunktion den Zugang zur Ländte für die Schiffspassagiere und die Verbindung zur Personenunterführung des Bahnhofs gewährleisten und dient als Warte-, Aufenthalts- und Begegnungsraum für Passagiere, Einheimische und Touristen. Am Rand des Platzes sollen Bereiche den publikumsorientierten Erdgeschoss von Ländtepavillon und Hotel zur Verfügung stehen. Auf dem bahnseitigen Teil des Platzes verläuft die Erschliessungsstrasse Höheweg/Lanzenen mit Erschliessungsfunktion für die Gewerbe-, Wohn- und Sportnutzung im östlich angrenzenden Quartier und der regionalen Veloroute zum Brienerseeufer.</p>
Gestaltung und Gliederung	<p>Die Gestaltung des Platzes muss seiner Bedeutung gerecht werden und sich gut in das Aareufer einfügen. Die Gestaltung des Ländteplatzes soll möglichst einladend und offen sein und ausreichend Witterungsschutz bieten. Sie muss aber zu den Spitzenzeiten Aufenthaltsraum für 300–500 Wartende und Durchgangsraum für gleich viele ankommende Schiffspassagiere bereitstellen. Die Bebauung mit einem Pavillon und evtl. weiteren überdachte Bereiche unterstützt dies als räumliches Gliederungselement und funktionell mit Informationsangeboten für Ortsunkundige. Angestrebt wird eine Organisation und Gestaltung des Platzes, welche die Personenströme und die Aufenthaltsbereiche möglichst ohne harte bauliche Elemente trennt. Im Richtkonzept sind dazu zwei Optionen aufgezeigt, welche entweder die bestehenden Bauten erhalten (Option A) oder einen ein- bis zweigeschossigen Ersatzneubau (Option B) vorsehen. Das als Option B dargestellte Volumen stellt ein ortsbaulich, funktional und den übergeordneten Rahmenbedingungen entsprechendes Maximum dar. Volumen und Setzung eines neuen Baukörpers sind im Rahmen der weiteren Projektierung des Ländteplatzes und der Konkretisierung des Raumprogramms zu klären.</p> <p>Eckwerte für die Gestaltung des Ländteplatzes sind:</p> <ul style="list-style-type: none">– hoher Grünanteil– sickerfähige Flächen– Aufenthaltsqualität– Raum für Besucherströme– Besucherlenkung in Gestaltung integrieren– Sitzgelegenheit– gedeckter Wartebereich
Ländtepavillon	<p>Der Pavillon am Rand des Ländteplatzes bildet zukünftig die Adresse des Ländteplatzes und kann unterschiedliche Nutzungen beinhalten. Zur Diskussion stehen Gastronomie, Nautik-Erlebniswelt sowie allenfalls Wartebereich und Ticketing.</p>

Option A

Option A sieht eine Verschiebung und Umnutzung des bestehenden Daches vor. Der südliche Teil des Gebäudes Lanzenen 9 bleibt bestehen.

- Wartedach mit Ticketing an der Ländte
- Periphere Anordnung der Buvette und WC-Anlage
- Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität



Abb. 34 Ländteplatz und Ländte pavillon im Situationsplan Option A

Option B

Option B sieht eine Ersatzneubau für den Pavillon vor. Das Gebäude Ländte 9 kann darin integriert werden oder wird im Vorfeld zurückgebaut.

- Bäume als Gestaltungselement an der Ländte
- Periphere Anordnung des Pavillonbaus mit gedecktem Wartebereich, WC, Buvette, Ticketing
- Platzgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität



Abb. 35 Ländteplatz und Ländtepavillon im Situationsplan Option A

5.1.5 Dependence

Das Verfahren hat gezeigt, dass ein Erhalt resp. ein Ersatz des bestehenden Dependence-Gebäude am bisherigen Standort nicht zu einer überzeugenden Lösung führt. Stattdessen soll ein grösseres Volumen weiter vom Ufer entfernt erstellt und auf der der Werft zugewandten Seite erschlossen werden. Die dem Wohnraum zugeordneten Grünflächen bilden damit einen Bestandteil des Uferraums.

Mit vier Geschossen bleibt das Wohnhaus unter dem auch künftig dominierenden Werftgebäude und ordnet sich auch im weiteren Umfeld gut ein. Die Positionierung lässt langfristig eine Erweiterung des städtebaulichen Musters auf die Gewerbezone und/oder den Bereich der Schrebergärten zu, ohne dies jedoch zu präjudizieren.

Die genaue Lage des Gebäudes, insbesondere der Abstand zur Lanzenen ist im weiteren Verfahren zu klären.



Abb. 36 *Dependance im Situationsplan*

5.1.6 Servicebereich

Der Servicebereich erstreckt sich zwischen Bahn und Strasse (Lanzenen). Das Workshopverfahren hat gezeigt, dass eine Bebauung mit einem Riegel nicht mit dem Ortsbild verträglich ist, da sie die Trennwirkung der Bahnanlagen städtebaulich nochmals unterstreichen würde. Es zeigt sich auch, dass dieser Raum der einzige Arealteil ist, in welchem Parkplätze in grösserer Zahl angeordnet werden können. Allerdings sind mit dem bestehenden Technikgebäude auch hier die Spielräume stark eingeschränkt.

Wichtigste Änderung ist die Entflechtung der Parkierung (unverändert) von den Fussverkehrsführung entlang der Lanzenen zwischen Personenunterführung Ost und Ländte. Diese erfolgen künftig auf der Nordseite der Strasse entlang des Werftareals.

Mit der geringen baulichen Entwicklung kann der Parkierungsbedarf mit der bestehenden Parklatzanordnung im Servicebereich und weiteren dezentralen Abstellplätzen voraussichtlich genügend abgedeckt werden. Die Realisierung zusätzlicher Parkplätze wird in diesem Kontext als unver-

hältnismässig angesehen, da dazu insbesondere eine Verschiebung der Strasse nötig wäre. Dies wiederum würde die Entfelchtung der Fusswegverbindung in Frage stellen.

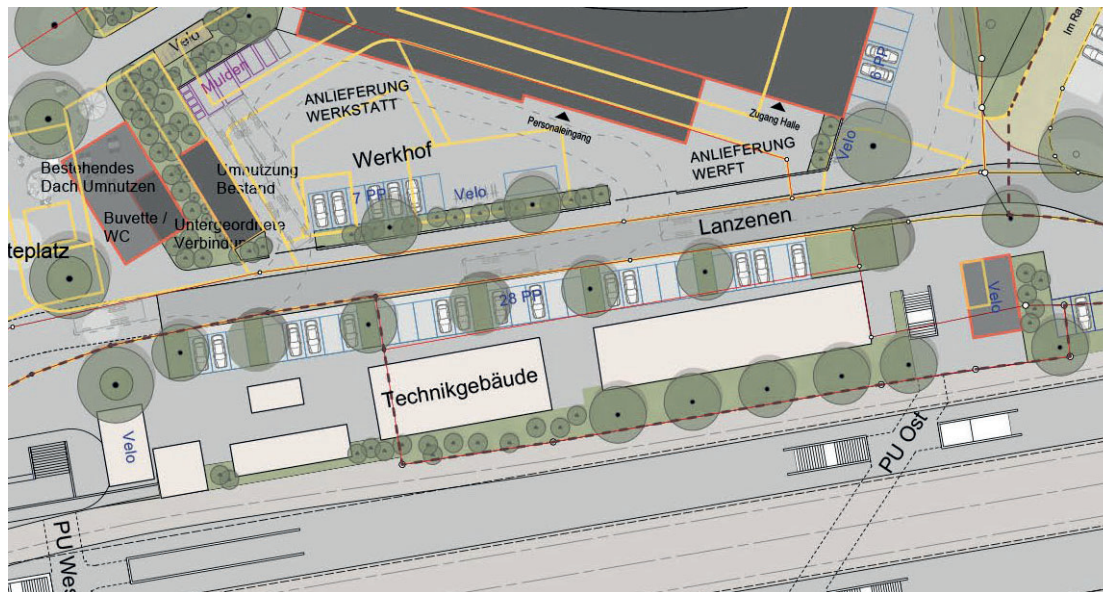


Abb. 37 Servicebereich im Situationsplan

Das bauliche Entwicklungspotenzial in diesem Bereich wird als gering angesehen, zu einem Ersatzneubau des Schopf werden keine Aussagen gemacht. Denkbar sind verschiedene Nebennutzungen des Bahnbetriebs.

6. Würdigung und Empfehlungen

6.1 Verfahren und ortsbauliches Gesamtkonzept

Im Rahmen des vorliegenden interdisziplinären Verfahrens fanden sechs Workshops mit dem gewählten Planerteam und dem breit gefächert zusammengestellten Beurteilungsgremium statt. Von Beginn an verlief der Dialog sehr konstruktiv und zielgerichtet. Dies trotz einer komplexen und äusserst herausfordernden Aufgabenstellung und vielfältiger Interessen aus unterschiedlichen Bereichen.

Die Workshops wurden durch die Verfahrensbegleitung, die BLS und das Bearbeitungsteam stets sehr gut vorbereitet, so dass Schritt für Schritt die vier Teilbereiche «Hotel du Lac», «Werft», «Ländteplatz» und «Dépendance» vertieft bearbeitet und diskutiert werden konnten. Der Vorsitzende des Beurteilungsgremiums und die Verfahrensbegleitung vermochten es, die Diskussionen jeweils im richtigen Moment zu lenken und Kernfragen aufzuwerfen.

Ausgangspunkt der Planung war eine ganzheitliche und ausführliche Analyse des Ortes und seiner weiteren Umgebung durch das Bearbeitungsteam, unter Berücksichtigung der Erhaltungsziele des ISOS. Auf Basis dieser ortsbaulichen Analyse konnten die verschiedenen Varianten fundiert hergeleitet und plausibilisiert werden. Die Auswahl der jeweils weiterzuentwickelnden Varianten resp. die Weiterbearbeitung insgesamt wurden dadurch massgeblich erleichtert.

Die Entscheidungsfindungen im Gremium konnten Dank den interessanten, gut hergeleiteten und vielfältigen Vorschlägen in einer breiten Diskussion mit grossem Erkenntnisgewinn erfolgen. Das Planerteam hat die eingebrachten Rückmeldungen jederzeit ernst genommen und diese dann im Sinne des Projektes in die weiteren Überlegungen einfliessen lassen.

Die Rückmeldungen der eidgenössischen Kommissionen fielen eindeutig aus. Aus rein denkmalpflegerischer Sicht sind sie nachvollziehbar. Im Hinblick auf die komplexe Gesamtsituation, welche eine umfassende Interessenabwägung erfordert, wirken sie jedoch sehr restriktiv und eine etwas mutigere Haltung wäre hier doch wünschenswert gewesen. Die Voten der ENHK und EKD wurden schlussendlich im Gesamtkonzept und insbesondere in den Teilbereichen Hotel du Lac und Ländteplatz berücksichtigt, indem nur massvolle und nichtdominierende Erweiterungs- und Ergänzungsbauten vorgesehen werden.

Aus Sicht des Berner Heimatschutzes ist die Bedeutung des Ortsbildprägenden, die Hotelbauten an der Höhematte abschliessenden Hotel du Lac zu erwähnen. Hier unterstützt der BHS das hier angewandte Prinzip des massvollen und respektierenden Weiterbauens mit dem neuen, kraftvollen Abschluss des Hotels gegenüber dem Ländteplatz.

Der gut dimensionierte Ländteplatz bietet das Potential für einen qualitätsvollen, öffentlichen Freiraum. Der Platz wird als Scharnier zwischen Bahnhof und Aare gelesen und ist eine wichtige Adresse für Interlaken. Er soll weiterhin als Einsteigeort für die BLS-Schiffahrt sowie der Allgemeinheit als Aufenthaltsbereich dienen und aufgewertet werden.

Am Ende des Verfahrens resultiert eine stimmige und ortsbaulich verträgliche Gesamtlösung. Diese erlaubt es, die vier Teilbereiche einzeln, jedoch stets unter Berücksichtigung der wesentlichen Abhängigkeiten, in einer hohen Qualität weiterzuentwickeln. Das Gremium ist sich in diesem Zusammenhang einig, dass im Zuge der Planung der Werft sinnvollerweise auch der Ländteplatz weiterzuentwickeln ist.

Die Bearbeitenden und auch die Beurteilenden haben sich mit der sehr anspruchsvollen Aufgabe intensiv auseinandergesetzt und mit einem breiten Lösungsspektrum eine konstruktive, hochwertige und tiefgründige Debatte ermöglicht.

Das Beurteilungsgremium dankt der BLS AG als Initiator, den Planenden, der Verfahrensbegleitung, den Vertreterinnen und Vertretern der Gemeinde sowie den weiteren Beteiligten bestens. Sie würdigt die ausserordentlich wertvollen, umfangreichen und ganzheitlichen Arbeitsergebnisse, die eine solide und qualitätvolle Grundlage für die zukünftigen Entwicklungen auf dem Areal darstellen.

6.2 Elemente Richtkonzept und Richtprojekt

6.2.1 Hotel Du Lac

Das Bearbeitungsteam nimmt mit dem Richtkonzept für das Hotel Du Lac eine angemessene Haltung ein. In dem Sinne wird mit dem ausgewiesenen Bereich für den Anbau ein mögliches Maximum für die Erweiterung abgebildet. Der über Jahrzehnte gewachsene Bestand wird gewürdigt. Mit dem Neubauvolumen wird dennoch eine zeitgemässe Weiterentwicklung des Hotels ermöglicht und die Weiternutzung des historischen Hotels kann voraussichtlich auch für die kommenden Generationen gesichert werden. Der Bezug der Hotel- und Gastronomienutzung zum Ländteplatz wird gestärkt, zugleich schafft der Anbau für den Ländteplatz den gewünschten räumlichen Abschluss. Die starke Prägung des Hotels durch die Nähe zum Wasser bleibt erhalten. Zum Höheweg wird das Hotel in Grünflächen eingebunden, in Anlehnung an die aarebegleitende Parkzone.

Die architektonische Ausgestaltung des Anbaus im Detail, die baulichen Übergänge zum Bestand (Ablesbarkeit der Etappen), die Dachform, die Konkretisierung des baulichen Volumens sowie die Ausformulierung der Ausstrahlung des gesamten Gebäudes als Einheit sind in den weiteren Planungsschritten phasengerecht und mit einer hohen architektonischen und städtebaulichen Qualität weiterzuentwickeln.

6.2.2 Ländteplatz

Der gut dimensionierte Ländteplatz bietet das Potential für einen qualitativ vollen, öffentlichen Freiraum. Der Platz wird als Scharnier zwischen Bahnhof und Aare gelesen. Er ist eine wichtige Adresse für Interlaken.

Wichtige prägende Elemente wie die Bäume bleiben erhalten und werden ergänzt. Das Thema der pavillonartigen Nebenbauten, wie es auf Ländteplätzen häufig angetroffen wird, wird aufgegriffen. Der Platz wird auf drei bzw. vier Seiten von Bauten gefasst. Die Idee mit der Setzung des Pavillons, die historische Spur zu betonen, wird positiv gewürdigt. Jedoch sind die genaue Lage, Ausrichtung und Volumetrie (max. zweigeschossig) noch zu präzisieren. Der Ankunftsort an der Ländte erhält mit einem Dach ein bauliches Zeichen. Als Orientierungspunkt vermag der Bau zu überzeugen, jedoch wirft er hinsichtlich der räumlichen Beziehung zwischen Aare und Bahnhof Fragen auf.

Der Ländteplatz ist in einem nächsten Schritt zu überarbeiten, dabei ist die Ausgestaltung der gewünschten räumlichen und betrieblichen Bezüge zwischen Bahnhof und Aare kritisch zu hinterfragen und zu stärken. Aussagen zu wichtigen Sichtbeziehungen können helfen die Positionierung von Bauten und Bäumen zu begründen und zu präzisieren. Weiter ist der Nachweis zu erbringen wie auf dem Ländteplatz freiräumliche Qualitäten und Ortsbezüge in Einklang mit betrieblichen Rahmenbedingungen gebracht werden können.

6.2.3 Werftgelände

Das Werftgelände ist als Werkhof ausgebildet und wird räumlich allseitig gefasst. Zur Aare hin umgeben Grünflächen das Werftareal. Der Umgang mit den funktionalen Aspekten und die Einbindung in den Aareraum vermögen durch ihre selbstverständliche Art zu überzeugen.

6.2.4 Dependance

Zum Freiraum um die Dependance macht das Richtprojekt nur wenige Aussagen. Das grüne Wohnumfeld wird sich in seiner weiteren Entwicklung in den Aareraum einfügen. Dabei sind versiegelte Flächen soweit wie möglich zu reduzieren. Auf eine sinnvolle Zonierung vom öffentlichen Aareweg zum Wohnumfeld ist zu achten.

6.2.5 Fussbeziehungen / Aareweg

Das Richtprojekt zeigt ein gut hierarchisiertes Wegnetz auf, welches eine einfache Orientierung bietet. Der Aareweg bleibt in seiner Lage und in seiner Qualität erhalten. Er ist begleitet von Grünräumen. Die räumliche Öffnung am Ländteplatz schafft eine spannende Rhythmisierung und stärkt die Orientierung. Die Trennung der öffentlichen Fusswegbeziehung und den betrieblich genutzten Strassen um die Werft ist aus Sicherheitsaspekten optimal. In einem weiteren Schritt ist die Fusswegbeziehung durch die Dependance zu erhalten und mit einem öffentlichen Charakter auszubilden.

7. Genehmigung

Dieser Schlussbericht ist durch die Auftraggeber und das Begleitgremium genehmigt worden:

Für die Fachmitglieder



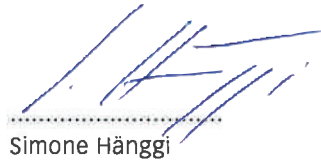
Philipp Husstein



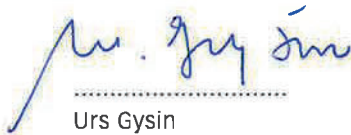
Can Serman



Ana Pereira



Simone Hänggi

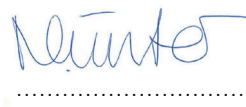


Urs Gysin

Für die Sachmitglieder



Philippe Ritschard



Nathalie Günter



Marco Imboden



Martin Bischoff