

## **Einwohnergemeinde Interlaken**

### **Überbauungsordnung Nr. 24 «Hotel Ostbahnhof»**

---

---

Mitwirkungsbericht

Oktober 2023

07285\_MWB\_231013.indd/sw

## 1. Übersicht

Dieser Mitwirkungsbericht führt die Anliegen der Mitwirkenden auf, nimmt aus Sicht der Gemeinde dazu Stellung und zeigt auf, wie darauf reagiert wird.

### 1.1 Mitwirkungsaufgabe

Die Überbauungsordnung Nr. 24 «Hotel Ostbahnhof», Interlaken wurde vom 29. Juni bis zum 21. August 2023 öffentlich aufgelegt. Gegenstand der Auflage bildeten:

- Überbauungsplan
- Überbauungsvorschriften
- Zonenplanänderung

Als erläuternde Unterlagen einsehbar waren:

- Erläuterungsbericht
- Richtkonzept vom 23. Mai 2023

### 1.2 Übersicht über die Eingaben

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

Auf den nachfolgenden Seiten sind die Anliegen der Mitwirkenden und die Stellungnahmen des Gemeinderates im Detail aufgeführt.

### 1.3 Resultat der Mitwirkung

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 Personalwohnungen 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

## 2. Mitwirkende

Während der Auflagefrist gingen 7 Mitwirkungsangaben ein:

*Nr. Kategorie Mitwirkende*

1	E	Privatpersonen, Bönigen
2	E	Privatpersonen, Interlaken
3	P	Pro Velo Bödeli
4	P	Verein Standortförderung Interlaken Ost
5	P	Hotelier-Verein Interlaken und Umgebung
6	P	BLS Netz AG
7	P	Uferschutzverband Thuner- und Brienersee

E EinwohnerInnen, Grundeigentümerschaften

P Parteien, Interessensgemeinschaften, Leiste, Verbände, Organisationen, Unternehmen

### 3. Stellungnahme der Gemeinde zu den Mitwirkungsanliegen

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
<b>Eingabe Nr. 01: Privatpersonen</b> (3806 Bönigen)			
01.1	<p>Für die Möglichkeit zum Projekt «Überbauungsordnung Nr. 24 Hotel Ostbahnhof» im Rahmen der öffentlichen Mitwirkung Stellung zu nehmen, danken wir Ihnen. Als Einwohner von Bönigen halten wir uns immer wieder im Gebiet «Interlaken Ost» auf und haben in den letzten Jahren einiges festgestellt. Einerseits gab es diverse Aufwertungen wie z.B. die Jugendherberge und der dahinterliegende Park an der Aare. Diese Orte wurden sehr schön gestaltet und laden Einheimische sowie auch Touristen zum Verweilen ein. Über das «Brunnen-Debakel» am Ostbahnhof muss man vermutlich keine grossen Worte verlieren. Über die vorliegenden Pläne «UeO Nr. 24 Hotel Ostbahnhof» waren wir allerdings dann doch ein wenig erstaunt. Gerne erläutern wir nachfolgend unsere Einwände und Bedenken.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	<p>– keine</p>
01.2	<p>Aktuell wird in Interlaken West bereits ein grosser Hotelkomplex gebaut. Dass es nun in Interlaken Ost ebenfalls ein weiteres Hotel brauchen soll, ist für uns nicht ganz nachvollziehbar. Der Tourismus hat nach den Corona-Flaute-Jahren wieder massiv zugenommen. Selbstverständlich braucht es genügend Übernachtungsmöglichkeiten. Allerdings sind wir der Meinung, dass diese bereits vorhanden sind. Denn die restliche Infrastruktur ist nicht auf so viele Menschen angelegt.</p>	<p>Der Standort südöstlich des Bahnhofs eignet sich besonders für eine Hotelnutzung. An diesem Standort kann ein Hotel mit bester Anbindung an die wichtigsten touristischen Orte im Berner Oberland gebaut werden. Das Hotel ist auf den öffentlichen Verkehr ausgerichtet, entsprechend werden möglichst wenige Parkplätze erstellt. Das Hotel entspricht einem globalen Marktbedürfnis, um die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Destination Interlaken zu erhalten und die Auslastung der Angebote in den Randsaisons zu verbessern. Insbesondere für Kongresse wird ein standardisiertes Hotelangebot benötigt. Der Gemeinderat verfolgt für den Tourismus eine gemässigte Wachstumsstrategie und möchte vor allem die Angebote der klassischen Hotellerie entlang der Zentrumsachse zwischen Interlaken West und Ost als wichtiges Standbein stärken. Der Gemeinderat begrüsst und unterstützt nach Möglichkeit private Initiativen, welche eine Ergänzung und Erneuerung dieses Segments anstreben. Er erhofft sich davon auch ein Rückgang des Umnutzungsdrucks auf den Wohnsektor (Plattformwohnungen).</p>	<p>– keine</p>

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
01.3	<p>Da viele Touristen mittlerweile individuell unterwegs sind (also mit Mietwagen), hat es auch mehr Fahrzeuge in und im Interlaken. Die vielen Carreisenden wie vor COVID sind nicht mehr zurückgekehrt und es kann durchaus sein, dass diese nicht mehr im gleichen Mass wie früher kommen werden. Das führt ebenfalls dazu, dass es in und um Interlaken mehr Fahrzeuge auf den Strassen hat. Auf der Strecke Spiez - Interlaken gab es alleine in den letzten Monaten etliche Verkehrsunfälle, ebenfalls ein Indiz für eine Verkehrszunahme. Auch beobachten wir es selber auf den Strassen, dass es massiv mehr Verkehr gibt als noch vor 10 Jahren. Die Strassen und Verkehrsführung in Interlaken werden jedoch nicht angepasst. Die Einbahnregimes werden oft nicht eingehalten (z.B. Centralstrasse in Richtung Matten) und führen durch entsprechend lärmgeplagte Wohnquartiere. Wenn nun immer noch mehr Touristen nach Interlaken kommen, werden diese Probleme massiv zunehmen.</p>	<p>Die vorliegende Überbauungsordnung kann nicht die übergeordneten Verkehrsprobleme lösen. Die Gemeinde hat ebenfalls keinen Einfluss auf Art und Anzahl des internationalen Tourismus. Mit der Ausrichtung des Hotels am Ostbahnhof auf Gäste, die mit dem öffentlichen Verkehr und mit Cars ankommen, unterstützt das Hotel einen Tourismus ohne Auto. Der Gemeinderat erwartet auch von der Stärkung des Bike+Ride-Standorts einen Beitrag zur Verbesserung der Situation.</p>	<p>– keine</p>
01.4	<p>Ganz unverständlich ist für uns, dass die günstigen Park+Ride-Parkplätze zu Gunsten eines Hotels zum Teil weichen müssen. Es sind ja nicht nur Touristen, die diese nutzen, sondern auch Einheimische aus den Tälern oder vor Ort, die dann mit dem ÖV weiterreisen. Interlaken resp. das Bördeli ist als Arbeitsort ausserhalb der touristischen/ gastronomischen Branchen nicht sehr attraktiv und viele haben ihre Arbeits- und Ausbildungsplätze in der Region Thun / Bern. Wir können uns fast nicht vorstellen, dass es im Sinn der Regionalkonferenz Oberland-Ost sein soll, diese wichtigen P+R-Parkplätze zu reduzieren. In Interlaken West gibt es aktuell nur 61 P+R-Parkplätze in Interlaken Ost 200. Die neuen Parkplätze bei der Haltestelle Matten werden nur bedingt helfen, denn diese dienen vor allem der Verbindung Nord-Süd, also in die Lütschinentäler. Für die Verbindung Ost-West, also in Richtung Thun/Bern und auch Meiringen/Luzern werden auch künftig die P+R-Parkplätze in Interlaken nötig sein.</p>	<p>Der touristisch für das Umsteigen in die Lütschinentäler genutzte Anteil der P+R Plätze soll nach Matten verlegt werden. Die am Standort Interlaken Ost entfallenden ca. 100 P+R-Plätze, werden durch bis zu 500 zusätzliche P+R Plätze beim neuen Standort in Matten mehr als nur kompensiert. Dadurch soll sowohl der Umsteigeknoten Interlaken Ost wie auch das zubringende Strassennetz entlastet werden. Ein Parkleitsystem stellt sicher, dass die touristischen Gästen auf den P+R in Matten geführt werden. In der Folge steht der P+R-Standort Interlaken Ost den Pendlern in Richtung Thun/Bern zur Verfügung. Zuständig für das Parkleitsystem sind die Gemeinden. Aufgrund der bisherigen Nutzungszahlen des P+R geht der Gemeinderat davon aus, dass das reduzierte Angebot den Bedarf deckt.</p> <p>Gemäss der BLS befinden sich beim Bahnhof Interlaken West 46 P+R Plätze.</p>	<p>– keine</p>

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
	Zudem wollen viele Touristen Interlaken sehen. Ob diese dann wirklich in Matten parkieren werden, ist aktuell noch unklar.	Für die Touristen, welche Interlaken sehen möchten, ist die Anbindung mit dem öffentlichen Verkehr ab dem P+R Matten ausgezeichnet.	– keine
01.5	Die neuen Hotels werden auch Angestellte brauchen. Diese neuen Angestellten müssen wiederum irgendwo wohnen können. Der verfügbare und bezahlbare Wohnraum auf dem Bödéli ist beängstigend klein. Wir wissen von Menschen, die aktuell in Zelten und Wohnmobilen wohnen, weil sie keine Wohnung finden, die verfügbar sind und sie sich leisten könnten. Auch gibt es kaum genossenschaftliche Wohnungen und selbst wenn es Ideen für solche Projekte gibt, müssen diese aus Profitgründen der Baulandeigentümer wieder abspringen. Es wäre wünschenswert, wenn die Gemeinde Interlaken sich vermehrt für bezahlbaren Wohnraum einsetzt und z.B. bezahlbare Genossenschaftswohnungen entstehen können. Beim aktuellen Fachkräftemangel ist das auch ein wichtiges Kriterium: Wenn mal die Wahl zwischen zwei Arbeitsplätzen hat, dann ist die Wohnsituation (Lage wie auch finanziell) ein wichtiger Entscheidungsfaktor, wo man schlussendlich hingeht.	<p>Der Gemeinderat anerkennt, dass die Situation auf dem Wohnungsmarkt angespannt ist. Der Gemeinderat kennt jedoch keine Fälle, dass Einheimische in Zelten und Wohnmobilen hausen müssen. Der Leerwohnungsanteil lag im Jahr 2020 bei 1.37% und ist damit eher tief. Der Gemeinderat weiss, dass Wohnungen zunehmend als Plattformwohnungen bewirtschaftet werden und damit für die ständig wohnhafte Bevölkerung nicht mehr verfügbar sind. Der Gemeinderat erhofft sich, dass das neue Hotel einen Beitrag leisten kann, den Umnutzungsdruck zu Plattformwohnungen zu reduzieren (vgl. Stellungnahme zu Nr. 01.2).</p> <p>Der Gemeinderat prüft unabhängig von der UeO, ob weitergehende Massnahmen zur Regelung der Plattformwohnungen nötig und möglich sind.</p> <p>Der Perimeter der UeO beim Bahnhof Interlaken Ost ist der richtige Ort für ein Hotel. Er eignet sich aber nicht für eine Wohnnutzung, da er unmittelbar neben der Bahn liegt, und aufgrund der weiteren Funktionen, die für eine Wohnnutzung nötigen Freiräume nicht angeboten werden können.</p> <p>Aus Sicht des Gemeinderats liegt es in der Eigenverantwortung des Hotelbetriebs, bei Bedarf Personalunterkünfte zur Verfügung zu stellen. Dazu wird der Nutzungszweck so erweitert, dass diese explizit zulässig sind. Bei der Umsetzung sind jedoch alle Anforderungen an den Wohnungsbau zu erfüllen. Es wird sich erst bei der weiteren Projektierung zeigen, ob dies mit dem städtebaulichen und betrieblichen Hotelkonzept vereinbar ist.</p>	Änderung UeV, Art. 5 Abs. 1: «Zulässig sind ein Hotel mit ergänzenden touristischen Angeboten (...), Wohnungen für Hotelmitarbeitende, ...

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>	
01.6	<p>Es macht auf uns den Anschein, als habe sich Interlaken komplett dem Tourismus verschrieben. Wie gefährlich das sein kann, haben die letzten Jahre gut gezeigt. Selbstverständlich ist es schön, dass so vielen Menschen die Region hier gefällt und das darf auch so sein. Es darf jedoch unserer Ansicht nach nicht die Gesamtsituation aus den Augen verloren werden. Es sind nicht nur Touristen hier, es hat auch viele Menschen, die hier wohnen und/oder arbeiten und es braucht Infrastruktur für alle. Denn ohne einander würde das System auch nicht funktionieren. Beispiele wie die dringend nötigen Sanierungen der Eishalle oder Aula, die nicht bewilligt werden, machen uns nachdenklich. Ein Miteinander ist für eine gute Zukunft in Interlaken und der gesamten Umgebung zwingend nötig. Durch die neuen Arbeitsplätze kommen auch mehr Menschen zum Teil mit Kindern, die hier wohnen wollen, zur Schule gehen und Ausbildungen absolvieren, den ÖV benutzen, Ärzte brauchen (nebenbei bemerkt ein riesengrosses und akutes Problem für Neuzuzüger), einkaufen und so weiter. Die Infrastruktur muss zwingend an die Gegebenheiten angepasst werden. Vielleicht gelingt es durch gute Rahmenbedingungen, dem drohenden Fachkräftemangel entgegenzuwirken.</p>	<p>Im Rahmen des Räumlichen Entwicklungskonzepts REK zur Ortsplanungsrevision hat der Gemeinderat die inneren und äusseren Entwicklungspotenziale der Gemeinde identifiziert. Eines davon ist das Gebiet Üechteren unmittelbar südlich der Bönigstrasse. Aus Sicht des Gemeinderates ist es sinnvoller, bei dieser Entwicklung auf einen angemessenen Anteil preisgünstigen Wohnraum zu achten.</p>	<p>Der Gemeinderat nimmt die Anliegen zur Kenntnis.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
<b>Eingabe Nr. 02: Privatpersonen</b> (3800 Interlaken)			
02.1	Besten Dank für die Einladung zur Mitwirkung der Überbauungsordnung Nr. 24 «Hotel Ostbahnhof». Wir haben die Unterlagen mit grossem Interesse studiert. Ein Hotelprojekt an diesem Standort ist absolut richtig.	Kenntnisnahme	
02.2	In dieser UeO werden die oberirdischen Veloabstellplätze aufgehoben und neu unterirdisch angeordnet. Die doppelstöckige Anordnung ist eine deutliche Qualitätsverschlechterung. Zudem ist die Anzahl zu gering. Im Hinblick auf eine nachhaltigere Mobilität gewinnt Bike+Ride (B+R) deutlich an Bedeutung und ist entsprechend auszubauen.	<p>Es ist dem Gemeinderat und den Projektentwicklern ein Anliegen, dass möglichst viele B+R Plätze erstellt werden. Mit mindestens 200 wird ein mindestens gleichwertiger Ersatz für die bestehende Anlage geschaffen. Eine doppelstöckige Anordnung ist zwingend, um die angestrebte Anzahl zu erreichen. Hierzu sind verschiedene Abstellsysteme auf dem Markt, die eine gute Nutzungsqualität gewähren. Mit der unterirdischen Anlage entsteht zudem ein wesentlich besserer Witterungsschutz. Eine wesentlich höhere Anzahl Stellplätze kann aufgrund der eingeschränkten Platzverhältnisse nicht realisiert werden.</p> <p>Für den Pendelverkehr über das Bödeli hinaus ist der Bahnhof Interlaken West von grösserer Bedeutung. Die Velostation beim Bahnhof Interlaken West weist ca. 300 Veloabstellplätze aus. Verhältnismässig und unter Berücksichtigung der Einzugsgebiete und Verkehrsströme bestehen beim Ostbahnhof mit ca. 200 Plätzen angemessen viele Veloabstellplätze.</p>	



<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
02.3	<p>Die Anzahl der B+R-Veloabstellplätze (Art. 15 der UeV) werden mit 200 als ungenügend angesehen. Nachfolgend wird mit den aktuellen Richtwerten die erforderliche Anzahl an Veloabstellplätzen an Bahnhöfen ermittelt.</p> <p>Verweis auf Art. 15 Abs. 3 UeV: «Für den B+R Standort sind mindestens 200 Veloabstellplätze zu erstellen.»</p> <p>Eine Berechnung nach den gängigen Richtwerten (ASTRA-Handbuch) zeigt, dass am Bahnhof Interlaken Ost zwischen 633 und 2'530 Veloabstellplätze notwendig sind. Wenn man die Inizialzahl von 633 Plätzen nimmt und dabei die vorhandenen 190 Plätze auf der West- und Nordseite abzieht, bedarf es immer noch 443 Veloabstellplätze, d.h. mehr als das Doppelte der in der UeV geforderten 200 Plätze.</p>	<p>Die Berechnungen der Mitwirkenden sind aus Sicht des Gemeinderats für die Situation in Interlaken Ost nicht zutreffend und führen zu übertriebenen Annahmen. Der Bahnhof Interlaken Ost ist ein typischer Umsteigebahnhof. Rund die Hälfte aller Ein- und Aussteigenden wechseln von einer Bahn auf eine andere. Hinzu kommen jene, die auf Bus oder Schiff umsteigen. Vom verbleibenden Anteil machen dann Touristinnen und Touristen mit Unterkunft resp. Zwischenstop in Interlaken resp. auf dem Bödeli einen beträchtlichen Teil aus. Diese Gruppe benötigt ebenfalls keine B+R- (oder auch P+R-) Angebote.</p> <p>Für die meisten Pendlerinnen und Pender in Richtung Thun/Bern ist der Bahnhof Interlaken West der Zusteigeort. Das lokale Einzugsgebiet des Ostbahnhofs umfasst lediglich das Ostquartier von Interlaken, Bönigen sowie die Dörfer am rechten Brienerseeufer.</p> <p>Auch angesichts der bisherigen Auslastung des B+R-Angebots geht der Gemeinderat davon aus, dass ein Ersatz im bestehenden Rahmen genügt.</p> <p>Die Gemeinde und die Bahnunternehmungen prüfen ausserdem einen Ausbau der Veloabstellplätze beim Zugang zu den Gleisen 2–5 hinter der Jugendherberge. Dies ist aber nicht Gegenstand der Überbauungsordnung.</p> <p>Ausserdem wird auf die in diesem Punkt positive Eingabe von Pro Velo Bödeli (Nr. 3) verwiesen.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
	<p>Es werden 11'000 Ein- &amp; Aussteigende pro Werktag (DWV) als aktuellen Berechnungswert angenommen, da davon ausgegangen wird, dass die Zahlen aus dem Jahr 2022 noch nicht dem Niveau vor Corona entsprechen. Obwohl keine Daten der BOB vorhanden sind, wird der Wert nicht erhöht, da davon ausgegangen wird, dass die BOB zu einem grossen Teil von Tourist:innen benutzt wird, welche nicht mit dem Velo zum Bahnhof gelangen. Der gegebene Wert (BLS, SBB, ZB) wird im Gegenzug auch nicht abgemindert. Die erforderlichen Veloabstellplätze werden mit einer Spannweite von 1–4 Velo-P pro 10 Wegreisende errechnet (Faktor 0.1 – 0.4). Zur Ermittlung der Wegreisenden wird der Wert der Ein- &amp; Aussteigenden halbiert (Faktor 0.5). Da das Projekt erst in einigen Jahren realisiert wird und daher eine Reserve eingeplant werden muss, werden die Werte um 15% erhöht. Es sind somit am Bahnhof Interlaken Ost zwischen 633 und 2'530 Veloabstellplätze notwendig. Aufgrund der west- (Zugang Gleis 2–5) und nordseitig (Kammistrasse) vorhandenen – und bleibenden – Veloabstellplätzen von rund 190 Stück bedarf es beim Neubau mindestens 443 Veloabstellplätze.</p>		
02.4	<p>Von den neu zu erstellenden Veloabstellplätzen sind 5% für Spezialfahrzeuge (Velo mit Anhänger, Cargobike, etc.) auszubilden. Diese müssen so beschildert sein, dass sie nicht von Mofas, etc. blockiert werden.</p>	<p>Kenntnisnahme Dies ist im Rahmen der Detailprojektierung zu prüfen.</p>	
02.5	<p>Zudem ist aufgrund der Grösse und der Lage der Velostation zusätzlich eine Pumpstation wünschenswert.</p>	<p>Der Gemeinderat befürwortet grundsätzlich eine Pumpstation beim Bahnhof Interlaken Ost. Die Möglichkeiten werden geprüft.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
<b>Eingabe Nr. 03: Pro Velo Bödeli</b>			
03.1	<p>Das geplante System mit mehr Veloabstellplätzen als zum heutigen Zeitpunkt und mit direkter Anbindung zur Unterführung Bahnhof Interlaken Ost erachten wir als Chance. Mit einem durchdachten und funktionierendem Parksystem kann Interlaken ein Zeichen setzen. Die Umsetzung des Konzepts mit der unterirdischen Bewirtschaftung sehen wir aber als herausfordernd. Dem Thema Bedienungsfreundlichkeit und Sicherheit (Personenübergriffe) sollte grosse Beachtung geschenkt werden. Ansonsten ist davon auszugehen, dass das B+R System zu wenig benutzt wird, und dass die Velos unordentlich oberirdisch (auf die Parkplätze neben der Rampe, Coop etc.) abgestellt werden.</p>	<p>Der Gemeinderat nimmt die positive Einschätzung von Pro Velo Bödeli gerne zur Kenntnis und sieht sich in seiner Bestrebung in diesem Punkt gestärkt.</p> <p>Das Bewirtschaftungskonzept für die B+R Plätze ist nicht Gegenstand der Überbauungsordnung, soll aber im Rahmen Bauprojekt erarbeitet werden. Dabei werden auch die Bedienungsfreundlichkeit und Sicherheit (Personenübergriffe) berücksichtigt.</p> <p>Der Gemeinderat ist davon überzeugt, dass die unterirdische Anlage ein attraktives, gut genutztes Angebot sein wird. Oberirdisch muss durch geeignete Massnahmen verhindert werden, dass Velos an ungeeigneten Orten abgestellt werden.</p>	
03.2	<p>Auf folgende Punkte möchten wir bei der weiteren Planung speziell hinweisen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Gute Sichtbarkeit, Signalisation der Rampe</li><li>– Gefahrloses Abbiegen zur Rampe (abgesenkte Randsteine und Trottoirkanten)</li><li>– Gefälle Rampe für Velofahrer optimieren (aufwärts fahren möglich)</li><li>– Genügend breite Rampe, damit zwei Velos gefahrlos kreuzen können</li><li>– Gute Beleuchtung der Rampe und des Parkings, keine dunklen Ecken und Gänge (betrifft ebenfalls die neue WC Anlage neben dem Parking)</li><li>– Helles und freundliches Erscheinungsbild</li><li>– Bedienungsfreundliche Veloständer (Raster nicht zu eng / einfaches, «lesbares» aber effektives System / ohne grosse Kraftansteuerung bedienbar)</li><li>– Überwachungskamera bei der Rampe und im Parking</li><li>– Ausgewiesene markierte Parkfelder für Cargobikes und Anhänger (auch oberirdisch neben der Rampe und beim bestehenden Veloparking hinter der Jugendherberge)</li><li>– Sichere Benutzung der neuen WC Anlage neben dem Parking (Personenübergriffe)</li></ul>	<p>Die Anliegen betreffen das Bauprojekt, Sie werden gerne zur Kenntnis genommen und nach Möglichkeit auf Stufe Bauprojekt berücksichtigt.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
03.3	<p>Die geplanten Veloabstellplätze sind wegen der Distanz zum Bahnhof für den Bahnreisenden nicht zweckdienlich und werden somit wohl "nur" von den Gästen und Mitarbeitern des Hotels und Restaurants benutzt. Zweckdienlicher wären mehr Veloabstellplätze auf der Westseite hinter der Jugendherberge. Dort befinden sich zurzeit ca. 40 bestehende überdachte Veloabstellplätze und einige offene dazu. Diese werden auch gerne genutzt, da sie eine direkte Anbindung an das Perron haben. Dieser Platz würde sich für eine Aufrüstung mit doppelstöckigen Veloständern sehr gut eignen, da möglichst viele oberirdische Plätze anzustreben sind.</p>	<p>Der Gemeinderat anerkennt das Bedürfnis nach mehr Veloabstellplätzen auf der Westseite und wird dies mit den Bahnbetrieben weiterverfolgen. Er ist trotzdem davon überzeugt, dass die Stärkung des bestehenden B+R Standorts mit direkter Anbindung an die Personenunterführung erhebliche Mehrwerte im Verkehrssystem bringt.</p> <p>Die Aufrüstung zu doppelstöckigen Veloständern auf der Westseite hinter der Jugendherberge wird von den Bahnbetrieben geprüft, ist aber nicht Gegenstand der vorliegenden Überbauungsordnung.</p>	
03.4	<p>Dem Streckenabschnitt Untere Bönigstrasse ist als wichtige Veloroute Rechnung zu tragen. Wir begrüssen es und finden es positiv, dass die Parkplätze des P+R beim Ostbahnhof durch den Bau des neuen BOB P+R in Matten reduziert werden. Zurzeit herrschen auf diesem Streckenabschnitt während den touristischen Monaten unbefriedigende Fahrverhältnisse für den Velofahrenden (Stop-and-go durch Autofahrer). Daher stellt sich die Frage, ob das P+R Interlaken Ost ebenfalls am Parkleitsystem von dem neuen P+R in Matten angeschlossen ist. Das wäre für eine Verkehrsreduktion wichtig und würde unnötigen Autoverkehr vermeiden.</p>	<p>Es soll ein Parkleitsystem für das gesamte Bördeli betrieben werden, welches die Nutzung aller P+R-Standorte und der öffentlichen Parkhäuser koordiniert. Zuständig für das Parkleitsystem sind die Gemeinden (vgl. Stellungnahme zu Nr. 01.4).</p>	

Nr.                      Anliegen    Stellungnahme    Umsetzung

**Eingabe Nr. 04: Verein Standortförderung Interlaken Ost** (Untere Bönigstrasse 9, 3800 Interlaken)

04.1

Die Parkplatz-Situation ist bereits heute in der Zeit von Frühling bis Herbst angespannt und führt nicht nur zu Spitzenzeiten zu Engpässen und teils unfreundlichem Aufeinandertreffen von Gästen, Arbeitnehmenden und weiteren Einheimischen in Interlaken Ost. Grundsätzlich unterstützen und fördern wir die An- und Abreise nach Interlaken Ost mit dem öffentlichen Verkehr. Gerade Mitarbeitenden ist das nicht in allen Fällen möglich. Da alle Unternehmen immer stärker auf gute Fachkräfte angewiesen sind, wird deren Mobilität zu einem zentralen Faktor. Ihre Projektunterlagen gehen von aktuell rund 200 Parkplätzen aus, die künftig um die Hälfte auf ca. 100 Parkplätze reduziert werden sollen. In Anbetracht der aktuell täglichen Überlastung und deutlichen allgemeinen Tendenz zur weiteren Individualisierung auch in der Mobilität, resp. dem drängenden Fachkräftemangel über alle Bereiche, erachten wir das als problematisch und einschränkend für eine gesunde Entwicklung der ansässigen Unternehmen. Angesichts der aktuellen touristischen Entwicklung ist von künftig noch höheren Frequenzen über den Bahnhof Interlaken Ost auszugehen, auch wenn mit dem neuen Bahnhof in Matten eine teilweise Verlagerung stattfinden können.

Wir beantragen das aktuelle Parkplatzangebot von 200 Parkplätzen mit einem Anteil von ca. 80-100 Parkplätzen für Arbeitnehmende am Wirtschaftsstandort Interlaken Ost mindestens beizubehalten oder über einen gleichwertigen Ersatz in Gehdistanz zum Bahnhofplatz zu lösen.

Das P+R-Angebot soll mindestens 100 Parkplätze anbieten, und sich in erster Linie an die Pendlerinnen und Pendler richten, die mit Bahn oder Bus weiterreisen sowie an Tagesgäste mit Ziel Interlaken. Die Bestimmungen sollen sich voraussichtlich am Standard für P+R-Anlagen von Bahnunternehmen orientieren. Dies bedeutet, dass P+R-Abonnemente (Dauerkarten) ausschliesslich an Kundinnen und Kunden mit einem gültigen persönlichen GA, GA-FVP, Strecken-, Modul- oder Verbundabo abgegeben werden. Damit wird sichergestellt, dass ein grosser Anteil von Arbeitnehmenden genutzt wird.

Touristinnen und Touristen sollen durch ein Parkleitsystem zum P+R Matten geführt werden (vgl. Stellungnahme zu Nr. 01.4). Zuständig für das Parkleitsystem sind die Gemeinden.

Im Perimeter der Überbauungsordnung sind aus bautechnischen Gründen nicht mehr als ca. 150 Parkplätze möglich. Das Hotelprojekt soll so positioniert werden, dass der Grossteil der Gäste mit dem öffentlichen Verkehr oder mit Cars anreist. Dies ist auch ein Beitrag, dass das Gesamtverkehrssystem auf dem Bödeli nicht zusätzlich belastet wird.

Zum jetzigen Zeitpunkt können im Umfeld des Bahnhofs Ost keine weiteren Parkplätze geschaffen werden. Der Gemeinderat verfolgt deshalb die Strategie, den Langsamverkehr und den ÖV in Interlaken zu stärken. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass trotz Reduktion mehr als doppelt so viele P+R Plätze angeboten werden wie beim Bahnhof Interlaken West (vgl. auch Stellungnahme zu Nr. 02.2).

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
<b>Eingabe Nr. 05: Hotelier-Verein Interlaken und Umgebung</b> (Interlaken)			
05.1	<p>Betreffend des genannten Projekts nutzen wir seitens Hotelier-Verein Interlaken (HVI) die Möglichkeit zur Meinungsäusserung und geben Ihnen gerne Anregungen dazu bekannt. Dabei beziehen wir uns auf die Publikation vom 29. Juni 2023.</p> <p>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 dabei beibehalten werden.</p>	Kenntnisnahme	
	<p>Der Hotelier-Verein hat das aufliegende Projekt detailliert geprüft und begrüsst ein neues Hotelprojekt am geplanten Standort. Die BOB, Investoren und auch der zukünftige Betreiber glauben an den Standort Interlaken. Der HVI begrüsst und unterstützt diese Haltung. Der Vorstand HVI räumt dem Projekt gute Erfolgschancen ein und in der öffentlichen Mitwirkung werden seitens HVI keine Einwände zum Projekt vorgebracht.</p>		
05.2	<p>Die Herausforderung liegt in den Augen des HVI an anderer Stelle. Das Hotelprojekt wird ein bereits bestehendes Problem akzentuieren, da es das bereits schwierige Finden von bezahlbaren Wohnungen für Mitarbeitende in der Hotellerie noch verschärfen wird.</p>	vgl. Stellungnahme 01.5.	
	<p>Verschlechtert wird diese Wohnungsknappheit durch die nach wie vor stetig wachsende Zahl an Air-B&amp;Bs (bewilligte und «noch nicht bewilligte» Betriebe). Die aktuelle Regelung betreffend Handling im Air-B&amp;B greift in unseren Augen noch zu wenig und wir bitten, ein Augenmerk auf dieses Thema zu legen.</p>		

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
	<b>Eingabe Nr. 06: BLS Netz AG</b> (Genfergasse 11, 3001 Bern)		
06.1	<p>Vielen Dank für die Möglichkeit der Mitwirkung zur Überbauungsordnung Nr. 24 «Hotel Ostbahnhof». Grundsätzlich begrüsst die BLS das Vorhaben der Entwicklung des Areals mit dem Ziel der Hotelnutzung. Nach Prüfung der Unterlagen und unter Einbezug unserer heute bekannten Projekte im Perimeter des Ostbahnhofes in Interlaken möchten wir folgenden Punkt in das weitere Verfahren einbringen.</p>	<p>Kenntnisnahme</p>	
06.2	<p><b>Park+Rail (P+R)</b></p> <p>Wir stellen fest, dass die Anzahl der gesamten Parkplätze auf der Südseite um die Hälfte reduziert wird. Zudem wird ein Teil der Parkplätze nicht mehr für die Nutzung P&amp;R zur Verfügung stehen, sondern dem Betrieb des zukünftigen Hotels zugeführt. Eine Kompensation dieser P&amp;R Parkplätze im südlichen Bahnhofsbereich selbst ist zu prüfen.</p> <p>Wichtig ist festzuhalten, dass bei der Arealentwicklung der BLS AG im Norden des Bahnhofs Interlaken die Absicht besteht, die nördlich der Bahnhofsparzelle gelegenen P&amp;R Parkplätze zu erhalten. Weitere können nicht geschaffen werden; d.h. eine etwaige Verschiebung von P&amp;R Parkplätze vom Süden des Bahnhofs in Richtung Norden ist nicht möglich. Es wird empfohlen eine höhere Anzahl der P&amp;R Parkplätze als die nun angestrebten 100 Stück (minus Hotelnutzung) zu realisieren. Dies wird im Schlussbericht «Workshopverfahren «Hotelprojekt Ostbahnhof»» vom 23.5.2023 unter 3.4 ebenfalls stipuliert.</p>	<p>vgl. Stellungnahmen zu Nrn. 01.4 und 04.1.</p> <p>Der Gemeinderat unterstützt, dass die P+R Plätze nördlich des Bahnhofs erhalten werden. Es ist nicht beabsichtigt, dass Parkplätze von Süden nach Norden verschoben werden.</p> <p>Im Rahmen des Hotelprojekts sollen resp. können ca. 150 Parkplätze erstellt werden. Davon sind mindestens 100 für den P+R-Standort reserviert, so dass mehr als beim Bahnhof Interlaken West zur Verfügung stehen. Es kommt also nicht zu einem weiteren Abzug der P+R-Plätze zu Gunsten der Hotelnutzung. Die gemäss Schlussbericht zum Workshopverfahren angestossene Überprüfung der unterirdischen Parkierung hat zum vorliegenden Ergebnis geführt.</p>	

*Nr.*                      *Anliegen*    *Stellungnahme*    *Umsetzung*

**Eingabe Nr. 07: Uferschutzverband Thuner- und Brienersee UTB** (Unterseen)

07.1

**Siedlungsraum und Ortsbild**

Mit der Schliessung der Lücke zwischen dem Zentrum Interlaken Ost und der Gewerbezone östlich der BOB-Bahnlinie verschiebt sich der Siedlungsrand zum Landikreisel. Der Bezug von der Unteren Bönigstrasse zum Harder verschwindet, da vermag auch der Hinweis im Erläuterungsbericht, Pt. 3.3.3 Städtebau «Der Einschnitt erlaubt eine interessante Durchsicht zwischen die beiden Baukörper» nichts zu ändern. Es erscheint naheliegend, dass die Ueberbauung als Erweiterung des Zentrums Interlaken Ost wahrgenommen wird, was im Hinblick auf eine ev. spätere Erweiterung des Baufeldes «Uechtere» südlich der Unteren Bönigstrasse durchaus Sinn macht. Entsprechend sind Anforderungen an den öffentlichen Raum zu formulieren.

Die heutige Situation mit dem Parkplatz ist aus Sicht des Gemeinderats eine ortsbaulich unbefriedigende und ungeklärte Situation. Angesichts der grossflächigen Gleisanlagen und der nördlich davon bestehenden Bebauung (Kammi, etc.) kann bereits heute nur südlich der Bönigstrasse von einem Siedlungsrand ausgegangen werden. Der Hotelbau bietet die Chance, diesen Ort mit einer hochwertigen, standortgerechten Nutzung neu zu definieren.

Der Gemeinderat hat im Verfahren besonders darauf insistiert, dass an diesem Standort höhere Anforderungen an den öffentlichen Raum bestehen. Deshalb wird der Umsteigeknoten ausgebaut und die wichtigen Fusswegverbindungen werden für die Öffentlichkeit gesichert, auch im Hinblick auf die verbindende Funktion zu einer künftigen Siedlungsentwicklung im Gebiet Uechteren. Der Hotelbau nimmt langfristig eine wichtige Funktion als Auftakt ein. Gemäss den Vorgaben der ENHK wird die Scharnierwirkung des bestehenden Kopfbaus am Bahnhofsplatz mit einem kleinen allgemein zugänglichen Park gestärkt.



<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
07.2	<p><b>Verkehr</b> Aus den Unterlagen geht nicht hervor, wie die unterschiedlichen Verkehrsströme für Busverkehr, P+R MIV, Hotelgäste, Anlieferverkehr, Geschäftskunden und -Betreiber der Sockelnutzung, Motorräder, Velos und Fussgänger gelenkt werden sollen (Ein- und Ausfahrten, Kreuzungen, Stauräume unter Berücksichtigung des Bahnübergangs, etc.).</p> <p>In die Überlegungen ist auch die Zusatzbelastung durch eine mögliche Entwicklung der «Uechtere» einzubeziehen.</p>	<p>Die Grundsätze der Verkehrsführung sind im Richtkonzept geklärt. Der Carverkehr bleibt unverändert. Der Veloverkehr wird zum heutigen Standort des B+R geführt und dort über eine Rampe in die neue unterirdische Anlage. Die P+R- sowie die Hotelparkierung erfolgt in der unterirdischen Einstellhalle, die ab der Verkehrsfläche für die Cars angebunden ist. Ob dabei ein Einbahnsystem umgesetzt wird, wie dies das Richtkonzepts aufzeigt oder ob Zu- und Wegfahrt auf der Ostseite des Gebäudes kombiniert werden, ist in der weiteren Projektierung zu klären. Die Anlieferung des Hotels (inkl. Restauration im Erdgeschoss) erfolgt auf der Nordseite des Gebäudes in gemischter Nutzung mit dem Car-Terminal. Es wäre unverhältnismässig, hier zusätzliche Flächen resp. Bauten für eine Trennung dieser Verkehrsfunktionen zu beanspruchen. Der Fussverkehr wird entlang der Bönigstrasse (Nordseite) auf einem eigenen Fussweg geführt und direkt an den Bahnhofplatz und die Bahnanlagen angebunden.</p> <p>Die Grundsätze des Verkehrsregimes werden mit der Überbauungsordnung festgesetzt, die Umsetzung im Detail und der Nachweis der einzuhaltenden Rahmenbedingungen (genügende Sichtverhältnisse, kein Rückstau auf den Bahnübergang etc. ist im Rahmen der nachfolgenden Bauprojektierung zu erbringen.</p> <p>Beim Gebiet Uechtere handelt es sich um eine 5 ha grosse Entwicklungsfläche. Dies wurde insofern berücksichtigt, dass für die Infrastrukturen des Langsamverkehrs viel Raum (unter- und oberirdisch) reserviert wurde. So ist eine attraktive und direkte Anbindung an den Bahnhof und den Bahnhofplatz sichergestellt. An welchen Punkten das Siedlungsgebiet Uechteren an das übergeordnete Strassennetz angebunden sein wird, ist im Rahmen jener Entwicklung zu klären.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
	<p>Die gegenüber heute stark reduzierte Anzahl P+R-Parkplätze sowie die auf ein Minimum beschränkte Anzahl Hotelparkplätze sowie die gänzlich fehlenden betriebsnotwendigen Abstellplätze erfordern ein stringentes Parkplatzmanagement, welches nicht auf dem Areal der UeO allein gelöst werden kann. Ein entsprechendes Konzept ist in der UeO zu fordern.</p> <p>Für den Fussgängerverkehr fehlt eine konzeptionelle Lösung (oder ist im UeP nicht ersichtlich).</p>	<p>«Betriebsnotwendige» Parkplätze sind Teil der zu realisierenden Hotelparkplätze. Gemeinderat und Bauherrschaft sind sich bewusst, dass das Management der beschränkten Anzahl Parkplätze wichtig sein wird.</p> <p>Das übergeordnete Parkplatzmanagement ist in ein regionales Parkleitsystem zu integrieren. Dieses ist nicht Teil der UeO (vgl. Stellungnahmen zu Nrn. 01.4 und 04.1). Zuständig für das Parkleitsystem sind die Gemeinden.</p> <p>Die wichtigen öffentlichen Fusswegverbindungen sind im Richtkonzept dargestellt. In der UeO werden die Anschlusspunkte und die Mindestanforderungen an den Ausbaustandard gesichert (Art. 17 UeV). Die genaue Wegführung und Gestaltung sind im Rahmen der Bauprojektierung zu klären.</p>	
07.3	<p><b>Überbauungsvorschriften UeV: Art. 5 Art der Nutzung</b> «Der Aussenraum ist allgemein zugänglich zu halten, soweit er nicht direkt der Hotelnutzung resp. dem Hotelgebäude dient».</p> <p>Diese Bestimmung ist zu offen formuliert und lässt zu, dass der gesamte Aussenraum dem Hotelgebäude zugeordnet wird und kein öffentlicher Aussenraum übrig bleibt. Der öffentliche Aussenraum ist zu definieren, insbesondere ist eine durchgehende Fussgängerverbindung vom Bahnhofplatz bis zum Bahnübergang nördlich der Platanenreihe festzulegen (dies dürfte insbesondere auch für die angedachte Sockelnutzung dienlich sein).</p>	<p>Art. 5 regelt nur den Grundsatz und ist zusammen mit den weiteren Bestimmungen der UeO zu verstehen, insbesondere Art. 12 Abs. 3 für den «Park» im westlichen Teil und Art. 17 für die öffentliche Fusswegverbindung (vgl. auch Stellungnahme zu Nr. 07.2).</p> <p>Darüber hinaus ist im Aussenraum «Hotel» eine Terrasse zur Aussenrestauration zulässig, welche für die Allgemeinheit direkt über den Aussenraum von der Fusswegverbindung her erreichbar sein muss (vgl. Art. 13 Abs. 1 UeV). Dies soll auch langfristig einen Beitrag zur Entwicklung eines attraktiven und belebten öffentlichen Raums beitragen.</p>	
07.4	<p><b>Überbauungsvorschriften UeV: Art. 6 Mass der Nutzung</b> In Abs. 1 wird ein Mindestmass für die GFZ von 0.8 festgelegt, warum nicht auch ein Maximalmass?</p>	<p>Das Maximalmass ist definiert über die Baubereiche und die maximal zulässigen Höhen.</p>	

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
	<p>In Abs. 2 werden die max. GH festgelegt. Sie liegen für den Längsbau rund 2.0 m über dem Richtkonzept (=Richtprojekt), für den Kopfbau ca. 1.20 m. Da das Richtprojekt bereits an die Grenzen der städtebaulichen Verträglichkeit stösst, sind die Masse nach unten zu korrigieren (s. auch untenstehende Schlussfolgerung).</p>	<p>In einer UeO wird ein Rahmen definiert, welcher die maximale Ausdehnung des Bauprojekts absteckt. Grundsätzlich wird gegenüber dem Stand Richtkonzept noch ein Spielraum für die weitere Projektierung eingeräumt, soweit dies möglich ist. Für das vorliegende Hotelprojekt soll mindestens ein Projektierungsspielraum von 1.2 m bestehen.</p>	<p>Änderung UeV Art. 6 Abs. 2: max. GH Baubereich A: 20.3 m B: 23.5 m</p>
	<p>In Abs. 4 wird eine Spezialbaulinie Arkade erwähnt, diese ist jedoch im Baufeld B nicht zu finden.</p>	<p>Der Spielraum wurde aufgrund der Mitwirkungseingabe nochmals überprüft. Für den Baubereich A wird das zulässige Maximalmass von 21.0 m auf 20.3 m reduziert (entspricht 1.2 m).</p> <p>Die Arkade ist nur beim Längsbau geplant (Baubereich A). Es handelt sich um ein Ergebnis aus dem Workshopverfahren. In erster Linie wird die Arkade durch den Raumbedarf der Umsteigekante für die Cars begründet.</p>	
07.5	<p><b>Überbauungsvorschriften UeV: Art. 8 Gliederung</b></p> <p>In Abs. 2 wird für die obersten Geschosse eine Gestaltung als Mansardwalmdach vorgeschrieben. Im Richtprojekt sind diese Mansarddächer nicht erkennbar, es sei denn dass in der Architekturtheorie vorgängig Anpassungen in der Terminologie vorgenommen werden. Dieses Konstrukt der Messweise Fh tr und GH dürfte der Baubewilligungsbehörde bei der Beurteilung eines Projektes Kopfzerbrechen bereiten und birgt das Risiko, dass sich das erhoffte Mass der Ausnützung so nicht realisieren lässt.</p>	<p>Der Gemeinderat nimmt die Bedenken zu Definition und Messweise der Dachform zur Kenntnis und kommt zum Schluss, dass die Bestimmungen so präzisiert werden müssen, dass keine Missverständnisse entstehen können. Folgende Änderungen werden vorgenommen:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Die Fassadenhöhe traufseitig wird gestrichen, da die Trauflinie u.U. nicht eindeutig festgelegt werden kann.</li><li>– Da die Dachform «Mansardwalmdach» aufgrund der grossen Lukarnen nicht eindeutig abgelesen werden kann, wird das Richtkonzept hinsichtlich der Dachform und Lukarnen als massgebend und nicht illustrierend bezeichnet. Dazu werden die Ansichten Nord und Süd des Richtkonzepts als Anhang in die Überbauungsvorschrift integriert.</li></ul>	<p>Änderung UeV Art. 8 Abs. 2, Art. 18, Art. 10 Abs. 1 neuer Anhang UeV Richtkonzept Dachgestaltung</p>

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
07.6	<p><b>Überbauungsvorschriften UeV: Art. 10 Dachform</b> Vgl. auch Art.8 Unter Voraussetzung, dass die vorgeschlagene Mansarddachlösung nicht als solche anerkannt wird, müsste diese Vorgabe wohl in Frage gestellt werden. Im übrigen lässt sich diese Dachform wohl nur schwerlich als integrierte PV-Lösung umsetzen.</p>	<p>Es handelt sich um eine Vorgabe aus dem qualitätssichernden Verfahren, eine ruhige (obere) Dachlandschaft zu gestalten. Der obere, flache Teil des Mansarddachs eignet sich gut für eine einheitliche Dachhaut mit integrierter PV-Lösung.</p>	
07.7	<p><b>Überbauungsvorschriften UeV: Art. 15 Parkierung</b> Abs.2 P+R Standort: die Reduktion von heute 250 auf 100 Abstellplätze stellt eine massive Verschlechterung dar. Wir erwarten, dass die Umnutzung des Bahnareals einen Mehrwert bringt für den öffentlichen und kombinierten Verkehr, so fehlen beispielsweise Ansätze für zukunftsorientierte Modelle mit e-Mobilität für die letzte Meile, etc.</p> <p>In Abs.4 wird festgehalten,dass oberirdische PP für Mfz nur im Bereich Carterminal zulässig sind, gleichzeitig werden Vorgaben für den Carterminal gemacht (5 PP Haltekante, 8 PP auf dem Areal). Vorhanden sind 10 PP, wobei der eine nur mit Manöver auf die Unt. Bönigstrasse befahrbar ist. Der Spielraum für Anlieferung, Ver- und Entsorgung ist damit nicht gegeben, das Chaos vorprogrammiert.</p> <p>In Abs. 5 wird festgelegt, dass eine Ersatzabgabe fällig wird, wenn die Mindestanzahl von 50 PP für die Hotelnutzung unterschritten wird. Was geschieht, wenn die Mindestanzahl für P+R unterschritten wird?</p>	<p>Heute bestehen 200 P+R Plätze. Die Umstrukturierung stellt aus Sicht des Gemeinderats keine Verschlechterung der Situation dar (vgl. Stellungnahmen zu Nrn. 01.4 und 04.1). Die Ausstattung der Parkplätze für die Elektromobilität richtet sich nach dem übergeordneten Recht (Art. 18a BauG und Art. 56a BauV).</p> <p>Gemäss Art. 15 Abs. 4 UeV sind oberirdische Motorfahrzeugabstellplätze nur im Bereich für Carterminal zulässig. Mit den heutigen Raumansprüchen (Erschliessung Einstellhalle, Carterminal, Anlieferung, Ver- und Entsorgung) bestehen keine Potenziale für zusätzliche oberirdische Abstellplätze für normale Autos. Der Absatz wurde im Hinblick auf eine allfällige künftige Aufhebung oder Umgestaltung des Carterminals offen formuliert.</p> <p>vgl. auch Stellungnahme zu Nr. 07.2</p> <p>Die Mindestanzahl für P+R Plätze darf nicht unterschritten werden.</p>	

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
07.8	<b>Überbauungsvorschriften UeV: Art. 16 Bereich Carterminal</b> Aus der Betrachtung des heutigen Betriebs des Carterminals kann festgestellt werden, dass jedes weitere Fahrzeug Probleme verursacht, eine kombinierte Nutzung ist deshalb nicht vorzusehen.	Die Abstellplätze für Cars sind nur selten voll besetzt, es sind keine Probleme bekannt. Ausserdem ist auch hier eine Entlastung durch das neue Angebot in Matten zu erwarten, welches auch Car-Parkplätze umfasst.  Die weiteren Ansprüche an diesen Raum gemäss Art. 16 Abs. 1 UeV können mit der Hauptnutzung koordiniert werden. Die konkrete Lösung ist im Rahmen der weiteren Projektierung auszuarbeiten.  vgl. auch Stellungnahme zu Nr. 07.2	
07.9	<b>Überbauungsvorschriften UeV: Art. 17 Durchwegung</b> Unklare Formulierung: «die Fusswegverbindung zwischen den Anschlussbereichen a und b ist entlang der Unteren Bönigstrasse zu führen.» Diese Verbindung führt über den Bahnhofplatz. Allenfalls die Verbindung a und b mit c: im Perimeter der UeO.	Es handelt sich um einen Schreibfehler: «Die Fusswegverbindung zwischen den Anschlussbereichen <del>a und b</del> b und c ist entlang der Unteren Bönigstrasse zu führen.»	Korrektur UeV Art. 17
07.10	<b>Schlussfolgerung</b> Das Richtkonzept (Richtprojekt) vermag die Anforderungen der ENHK in Bezug auf Ortsbild und städtebauliche Qualitäten aus unserer Sicht nicht zu erfüllen. Für die Erarbeitung eines zukunftsweisenden Projektes ist ein qualifiziertes Verfahren mit mehreren Teilnehmern zwingend.	Aus Sicht des Begleitgremiums (vgl. Schlussbericht) und des Gemeinderates liegt ein qualitativ hochwertiges Richtkonzept vor, welches die Vorgaben der ENHK und die weiteren Rahmenbedingungen gut erfüllt.  Das Verfahren hat gezeigt, dass der direkte Dialog zwischen Projektteam, Fach- und Sachpersonen ein geeigneter Weg ist, ein ortsbildverträgliches und auf die öffentlichen und die betrieblichen Bedürfnisse abgestimmtes Projekt zu erarbeiten. Die Vorgaben von Art. 99a Abs. 2 BauV (Stand vom 1.4.2023) sind erfüllt.	

Nr.	Anliegen	Stellungnahme	Umsetzung
	<p>Aspekte des Klimaziels 2050 sind ebenso einzubeziehen wie das Aufzeigen des Mehrnutzens für die Bevölkerung.</p>	<p>Dem Klima soll Rechnung getragen werden, indem für den Vorbau Holz als prägende Materialisierung favorisiert wird. Im Verfahren wurde stets berücksichtigt, dass die Nutzung von Sonnenenergie möglich ist und ein möglichst hoher Grünanteil geschaffen wird, so dass ein grosser Anteil des Regenwassers zurückgehalten und verdunstet werden kann. Gegenüber dem heute fast vollständig versiegelten und unbepflanzten Zustand wird eine erhebliche Verbesserung erreicht. Das Projekt wird zum Zeitpunkt der Baueingabe den aktuell geltenden Energievorgaben entsprechen.</p> <p>Die gesicherte und hochwertige öffentliche Durchwegung, der kleine Park im Westen hinter dem Kopfbau am Bahnhofplatz, das allgemein zugängliche Restaurantangebot des Hotels und der Ausbau der B+R-Anlage sowie die langfristige Sicherung der P+R-Anlage schaffen erhebliche und für die weitere Entwicklung dieses Ortsteils wichtige Mehrwerte für die Bevölkerung und die Allgemeinheit.</p>	

<i>Nr.</i>	<i>Anliegen</i>	<i>Stellungnahme</i>	<i>Umsetzung</i>
	<p>Die UeO müsste dazu den Rahmen schaffen, ohne sich auf ein bestimmtes Projekt zu fixieren. Für eine bessere städtebauliche Situierung könnten wir uns auch eine Lösung vorstellen mit höherem, artikulierten Punktbau und niedrigerem Längsbau, welcher die Baumallee wenigstens teilweise von der Nordseite her noch erlebbar lässt.</p>	<p>Das Richtkonzept ist das Ergebnis eines qualitätssichernden Verfahrens, welches aus einer konkreten Nutzungsabsicht entstanden ist. Die UeO sichert die wichtigen (städtebaulichen und weiteren) Eckwerte des Richtkonzepts unter Berücksichtigung der nötigen Projektierungsspielräume. Eine Öffnung für grundsätzlich andere städtebauliche Ansätze im Rahmen der UeO würde dem Sinn solcher qualitätssichernden Verfahren widersprechen.</p> <p>Eine Lösung mit höheren Punktbauten wurde im qualitätssichernden Verfahren geprüft und (eindeutig) verworfen (vgl. Schlussbericht).</p>	
		<p>Die ENHK macht Vorgaben, wie die Plantanenreihe im Stadtraum lesbar bleiben muss. Dies wurde im qualitätssichernden Verfahren geprüft, wird vom Richtkonzept eingehalten und in der UeO mit den Vorgaben zum Baumerhalt und zu den Gebäudehöhen gesichert.</p>	