AUFLAGE

Einwohnergemeinde Grindelwald

Überbauungsordnung «Hotel im Grund»
mit Zonenplanänderung

Erläuterungsbericht

Die Überbauungsordnung:
- Überbauungsplan 1:1'000
- Überbauungsvorschriften

weitere Unterlagen:
- Erläuterungsbericht mit Richtprojekt
- Mitwirkungsbericht
- Zonenplanänderung

10. Januar 2023

Impressum

Planungsbehörde:
Einwohnergemeinde Grindelwald
Bauverwaltung
Spillstattstrasse 2
Postfach 104
3818 Grindelwald

Auftraggeber:
Baulink AG, Generalunternehmung
Urs Hoffmann
Promenade 101
7270 Davos Platz

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

Bearbeitung:
Franziska Rösti, Geografin MSc
Maxime Jeanneret, Raumplaner BSc

Abbildung Titelseite: Visualisierung des geplanten Hotelkomplexes (Quelle: Baulink AG, Stand April 2019)

Aufträge aktuell\Grindelwald\Hotelkonzept Grund\4\
UeO\EB\6429_EB_230110AL.indd\fr

Inhalt

1. Aufgabenstellung 5
1.1 Absichten und Ziele 5
1.2 Standort 6
1.3 Problemstellung 7
1.4 Baurechtliche Grundordnung und Planbeständigkeit 8
1.5 Nutzung Manövrier- und Verladebereich Jungfraubahnen 8

2. Workshopverfahren und Richtprojekt 9
2.1 Grundsätze 9

3. Überbauungsordnung mit Zonenplanänderung 13
3.1 Zonenplanänderung 13
3.2 Überbauungsordnung 14

4. Auswirkungen (Bericht gemäss Art. 47 RPV) 17
4.1 Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen 17
4.2 Mehrwertabgabe 18
4.3 Kulturgüter, Ortsbild und Landschaft 18
4.4 Verkehr und Parkierung 19
4.5 Lärm und Energie 20
4.6 NIS und Störfall 21
4.7 Gewässer und Naturschutz 21
4.8 Naturgefahren und Altlasten 22
4.9 Kulturland 23

5. Verfahren 24
5.1 Übersicht und Termine 24
5.2 Orientierung 24
5.3 Mitwirkung 24
5.4 Vorprüfung 25
5.5 Öffentliche Auflage und Einsprachen 25
5.6 Beschlussfassung und Genehmigung 25

Anhang 26
Anhang 1 Richtprojekt vom 27.04.2020 26
Anhang 2 Voranfrageantwort OLK vom 04. April 2019 38
Anhang 3 Gutachten Parkplatzbedarf und -Angebot B+S AG vom 08. November 2019 42

1. Aufgabenstellung

1.1 Absichten und Ziele

Eigentümerin der Parzellen Nrn. 305 und 5180 nördlich des Bahnhofs Grund in Grindelwald ist die Wengernalpbahn. Diese hat der Baulink AG ein Kaufrecht an diesen Grundstücken eingeräumt. Die Baulink AG beabsichtigt, auf den Parzellen einen AVES-Hotelneubau mit modernem, zeitlosem und funktionalem Design zu realisieren. Ziel ist die Erstellung eines Gruppenhotels im 3- bis 4-Sterne-Bereich, das sich durch eine modulare Bauweise sowie ein flexibles und individuelles Kundenangebot auszeichnet. Mit dem geplanten Gruppenhotel soll die Zimmerkapazität in Grindelwald erhöht werden, so dass sichergestellt werden kann, dass die Logiernächte durch das höhere Gästeaufkommen der Jungfraubahnen vor Ort generiert werden.

HOTEL
AVES
FREE AS A BIRD

Konzeptidee
Das Hotelkonzept AVES steht unter dem Motto «free as a bird» für Selbstbestimmung, Freiheit und Einfachheit. Dienstleistungen werden zu Gunsten der Kosten auf das Wesentliche reduziert und wo möglich mittels modernen technischen Lösungen umgesetzt (z.B. Self-Check-in/out über Konsolen im Zimmer oder via Lobby, etc.). Ziel ist es, den Hotelgästen ein komfortables «Basislager» anzubieten, von wo aus die Umgebung erkundet und Ausflüge unternommen werden können. Architektur und Innenausstattung sollen einem hohem Designanspruch genügen.

Zielgruppe
Das Hotelkonzept AVES richtet sich an «Reisegruppen aus aller Welt», und nur vereinzelt an Individual-. touristen. Ein auf die Zielgruppen ausgerichtetes Unterhaltungsangebot, deren Wohlbefinden und ein gutes Preis-Leistungsverhältnis steht im Vordergrund. Die Analysen der AVES zeigen, dass die Nachfrage des Gruppentourismus von November bis Mitte Januar am schwächsten ist. Es wird daher auch in Betracht gezogen, das Hotel in dieser Zeit zu schliessen oder die Kapazität zu reduzieren.

Wirtschaftliche Tragfähigkeit
Das Hotelkonzept AVES zielt auf ein finanziell überschaubares und realisierbares Vorhaben ab, das letztlich an verschiedenen Standorten in wiedererkennbarem Design erstellt werden kann. Sowohl bau- als auch betriebskostenseitig werden die Kosten optimiert, damit das Konzept für Investoren wirtschaftlich tragfähig ist.

Zusammenarbeit
Mit dem Konzept AVES wird bei Dienstleistungsangeboten auf eine enge Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren wie den Gemeinden, Bergbahnen und weiteren Leistungsträgern gesetzt. Damit wird den Hotelgästen ein authentisches Erlebnis geboten und für die Dienstleistungsträger Wertschöpfung geschaffen.

1.2 Standort

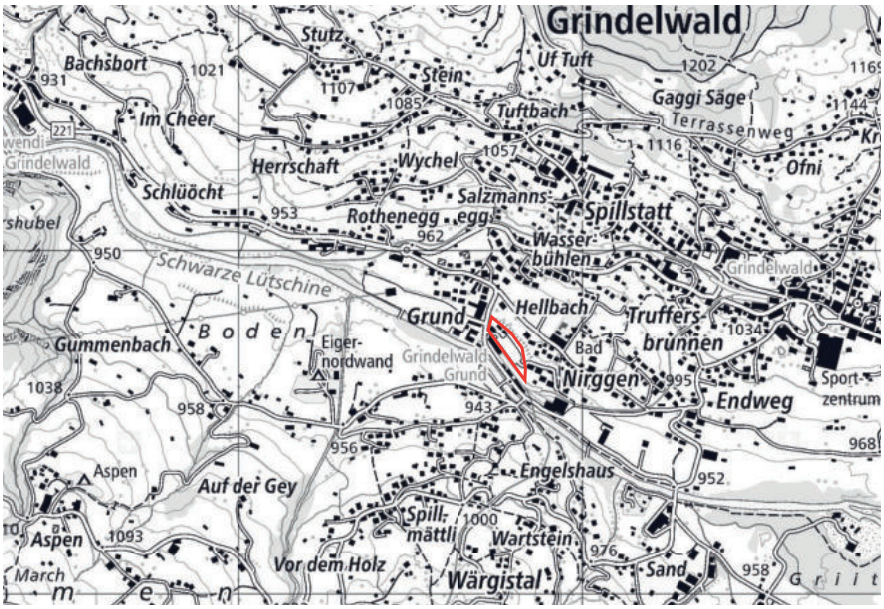


Abb. 1 Landeskarte Grindelwald 1:25'000 (Quelle: Swisstopo)

Das Planungsgebiet befindet sich südlich des Dorfkerns von Grindelwald beim Bahnhof Grund. Es ist idealer Ausgangspunkt für Freizeitaktivitäten wie Wandern, Biken und Skifahren und besticht durch seine Umgebung mit einmaligem Bergpanorama. 2021 wurden in nächster Nähe zum Planungsareal die geplanten V-Bahnen auf den Männlichen und zum Eigergletscher mit Möglichkeit zur Weiterfahrt auf das Jungfraujoch eröffnet. Das Dorfzentrum mit Versorgungsmöglichkeiten wie Restaurants, Detailhandel, etc. ist zu Fuss in etwa 20 Minuten erreichbar. Zwischen Grindelwald Bahnhof und Grindelwald Grund sowie Grindelwald Terminal (Talstation V-Bahn) und Grindelwald Bahnhof verkehrt ausserdem jeweils die Bahn in einem Halbstunden-Takt sowie der Bus (Takt je nach Saison).

Das Gebiet Grund befindet sich im Umbruch (bspw. V-Bahn-Terminal mit Parkhaus, Erweiterung Mountain-Hostel). Das Planungsareal umfasst die Parzellen Nrn. 305 und 5180 soweit sie aufgrund der bestehenden baurechtlichen Grundordnung der Gemeinde Grindelwald der Bauzone (Wohn- und Arbeitszone 3-geschossig) zugewiesen sind und wird heute weitgehend zur Parkierung genutzt. Die bebaubare Fläche misst insgesamt

rund 6'570 m^2. Der gesamte Bearbeitungsperimeter mit den bestehenden Bauten und Anlagen steht zur Disposition. Vorbehalten bleibt die Sicherung der bestehenden Dienstbarkeit (Fahrwegrecht).

Das Planungsareal wird südlich durch das Bahnhofareal Grund mit der erhaltenswerten WAB Remise und westlich durch die Grundstrasse begrenzt. Nördlich grenzt das Areal an das Umgebungsschutzgebiet und der markante mehr als 15 m hohe Hang bildet den Abschluss des Areals. Die Gebäude östlich des Planungsareals liegen gegenüber dem Bearbeitungsperimeter erhöht, in der Wohnzone W3.

Abb. 2 Planungsareal auf den Parzellen Nr. 305 und 5180

Abb. 3 markante Hangkante nord-östlich

Abb. 4 WAB-Remise süd-westlich des Areals

1.3 Problemstellung

Die Parzellen Nrn. 305 und 5180 liegen heute in der Wohn- und Arbeitszone WA3. Bauten des Gastgewerbes sind in dieser Zone nicht zulässig. Für die Realisierung der neuen Hotelanlage ist daher eine Anpassung der rechtskräftigen Grundordnung und der Erlass einer Überbauungsordnung erforderlich. Als Grundlage für die Anpassung der bestehenden Zonenordnung wurde im Rahmen eines qualitätssichernden Workshopverfahrens

mit drei Workshopsitzungen ein Bebauungs- und Erschliessungskonzept (Richtprojekt) ausgearbeitet. Dieses klärt die Lage und Abmessung der zukünftigen Baukörper, die Grundzüge der Gestaltung der Aussenräume sowie die Erschliessung und Parkierung für den motorisierten Verkehr und den Langsamverkehr. Der Erlass einer Überbauungsordnung nach Art. 88 BauG mit Änderung des Zonenplans erfolgt im ordentlichen Verfahren mit Mitwirkung, öffentlicher Auflage und Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung

1.4 Baurechtliche Grundordnung und Planbeständigkeit

Aktuell befindet sich die Gemeinde Grindelwald in der Revision ihrer Ortsplanung. Die noch geltende baurechtliche Grundordnung der Gemeinde Grindelwald stammt aus dem Jahre 1998, womit für diese der Grundsatz der Planbeständigkeit keine Anwendung mehr findet. Die vorliegende Änderung des Zonenplans und der Erlass der Überbauungsordnung sollen der ordentlichen Revision der Zonenplanung vorweggenommen werden. Damit wird dem angestrebten Zeitplan der Projektentwicklerin sowie dem Umstand, dass es sich hier um ein spezifischen Bauvorhaben handelt Rechnung getragen.

1.5 Nutzung Manövrier- und Verladebereich Jungfraubahnen

Die befestigte Fläche der angrenzenden Parzelle Nr. 102 wird heute als Manövrierfläche zum Verlad von Gütern zum Transport in Richtung kleine Scheidegg und Jungfraujoch per Bahn genutzt. Bisher wurde angenommen, dass diese Nutzung auch nach der Erstellung des Hotels im Grund weiterbestehen würde.

2022 haben die Jungfraubahnen die Erarbeitung eines Masterplans für die zukünftige Nutzung des Bahnhofs Grund begonnen.

Dabei steht unter anderem die zukünftige Nutzung der Parzelle Nr. 102 zur Diskussion. Geprüft werden soll, ob auf die Manövrierfläche verzichtet werden kann, da die Güter künftig anderweitig verladen bzw. auf andere Wege in Richtung kleine Scheidegg und Jungfraujoch transportiert werden. Sollte dies künftig der Fall sein, haben sich die Jungfraubahnen bereit erklärt, diese Fläche allenfalls für die private Erschliessung des Gebiets Unter der Furen zur Verfügung zu stellen und so dazu beizutragen, dass die Gesamtsituation rund um den Bahnhof aufgewertet werden kann, indem die befestigte Fläche/Verkehrsfläche verringert werden kann.

Da der Masterplan voraussichtlich nicht vor dem Beschluss der vorliegenden Planung fertiggestellt werden kann, soll die UeO zwar die private Hauszufahrt zu den Grundstücken Unter den Furen sicherstellen, gleichzeitig aber die Möglichkeit einer anderweitigen Nutzung offen lassen.

2. Workshopverfahren und Richtprojekt

2.1 Grundsätze

Die Baulink AG (Kaufrechtsberechtigte) und die Gemeinde Grindelwald haben zwischen November 2018 und März 2019 in einem qualifizierten Verfahren mit drei Workshops das Bebauungskonzept entwickelt.

Ortsbauliche Analyse

Das Areal wird geprägt und begrenzt durch die Hangkante, die Bahnanlagen und durch die drei Plateaus, unten das Gleisfeld, darüber zwei Plateaus mit locker angeordneten Wohngebäuden. Grossräumig wird das Areal durch den Gebirgskranz geprägt. Die Umgebung wird durch die bestehende Remise, weitere gewerbliche Bauten, die Erweiterung des Mountain-Hostels mit Bar an der Grundstrasse, das ca. 1'100 Parkplätze fassende Parkhaus zum Terminal der V- Bahnen und die Promenade entlang der Lütschine geprägt. Rund um den Bahnhof Grund besteht heute nach wie vor ein wesentliches Potential zur baulichen Aufwertung.

Abb. 5 Blick gegen Osten und die Hangkante mit den darüber liegenden Chalets

Der Verlauf der oberen Hangkante ist für die Wahrnehmung der Überbauung von zentraler Bedeutung und entscheidend für die verträgliche Höhe mit einer fünf-geschossigen Bauweise. Der Auftakt an der Grundstrasse ist für die Adressierung und die Einbettung ins Orts- und Landschaftsbild von Bedeutung.

Lösungsansätze

Im Rahmen der Workshops wurden verschiedene Lösungsansätze geprüft. Ausgangspunkt waren jeweils die von der Projektentwicklerin geforderten rund 240 Zimmer in Holz-Modulbauweise, hiervon 30-40 zur hotelinternen Nutzung der eigenen Mitarbeitenden. In Abhängigkeit von der Höhe ergaben sich unterschiedliche Volumen. Dabei zeigte sich, dass der Spielraum

aufgrund der Arealform sowie der erforderlichen Vorfahrt und der Anlieferung beschränkt ist. Es resultiert in jedem Fall eine Zeilenform mit Grundausrichtung parallel zum Hang.

In einem zweiten Schritt wurden vier Varianten vertieft geprüft. Für Reisecars musste eine Vorfahrt mit Wendemöglichkeit und für die Gäste eine minimale Anzahl oberidische Parkplätze nachgewiesen werden.

Variante 1

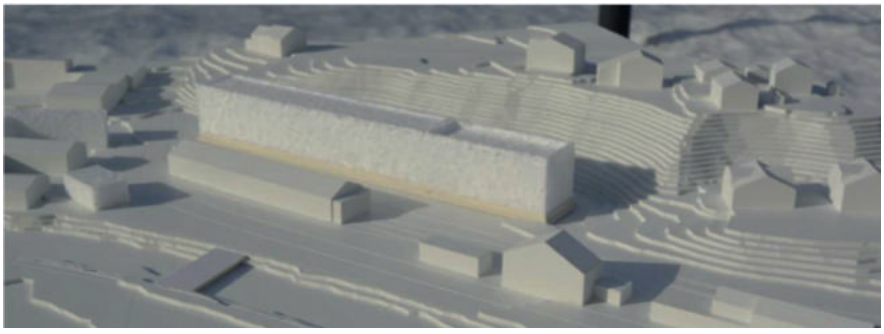


Abb. 6 Ein gerader, 5-stöckiger Baukörper

Der Bau reagiert auf die Remise und die Lütschine, jedoch weniger auf den Hangverlauf. Das Erdgeschoss wird zum Ausgleich der Geländeneigung sowie zum Hochwasserschutz leicht erhöht angeordnet. Der Eingangsbereich mit Vorfahrt und Car-Wendeplatz wird stirnseitig an der Grundstrasse bei der Anfahrt gut wahrnehmbar angeordnet. Die eingeschossigen Serviceräume (Küche, Lager usw.) befinden sich hangseitig mit Anlieferung ab Grundstrasse und fliessen in den Hang hinein. Die Parkierung ist bahnseitig, rechtwinklig zum Gebäude entlang der Erschliessungsstrasse zu den Chalets vorgesehen.

Variante 2

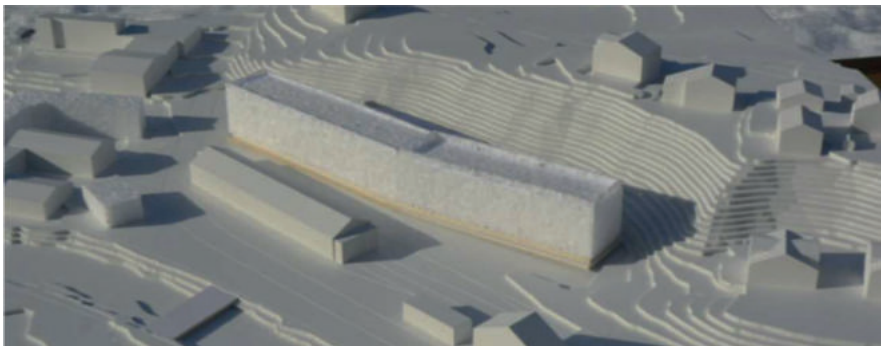


Abb. 7 Ein leicht abgewinkelter, 5-stöckiger Zeilenbau

Variante 2 zeichnet sich durch das Abwinkeln des Gebäudes auf der Höhe des Remisentors aus. Zum Bahnhof hin entsteht vor den Zimmern im Erdgeschoss ein linsenförmiger Freiraum. Die rückwärtigen Zimmer mit Aussicht in Richtung First erleben eine merkliche Qualitätssteigerung. Die Fernsicht der leicht erhöht liegenden Chalets wird weniger tangiert.

Variante 3

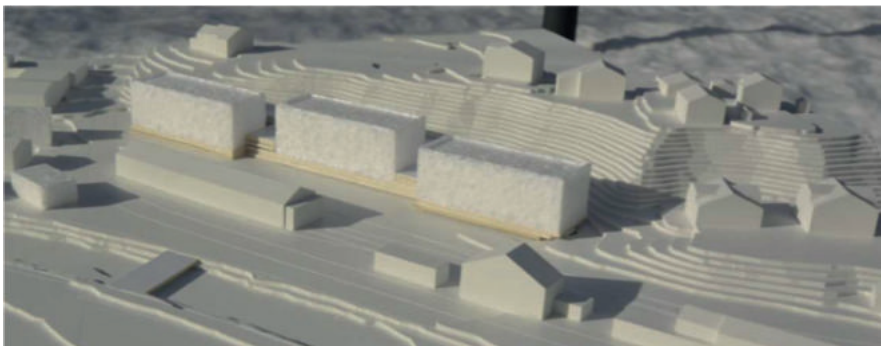


Abb. 8 Ein durchgehendes Erdgeschoss mit drei aufgesetzten, leicht versetzt angeordneten Volumen

Variante 3 sieht eine Aufgliederung der Volumen in drei Baukörper mit durchgehendem Erd- sowie 1. Obergeschoss vor. Durch die Aufgliederung wird das Gebäude länger und der Eingangsbereich ist vor dem zurückversetzten Mittelbau angeordnet. Die einzelnen Volumen sind in der Höhe gestaffelt. Der dreiflügelige «Grand-Hotel»-Typ ist auf die Gebäudemitte konzentriert. Im Umfeld fehlt ein Ansatzpunkt, der diese Situierung rechtfertigen würde. Ein Car kann vor dem Eingang nicht wenden. Das Konzept erfordert zudem ein Untergeschoss und es müssten Zimmer im strassenseitigen Erdgeschoss angeordnet werden.

Variante 4

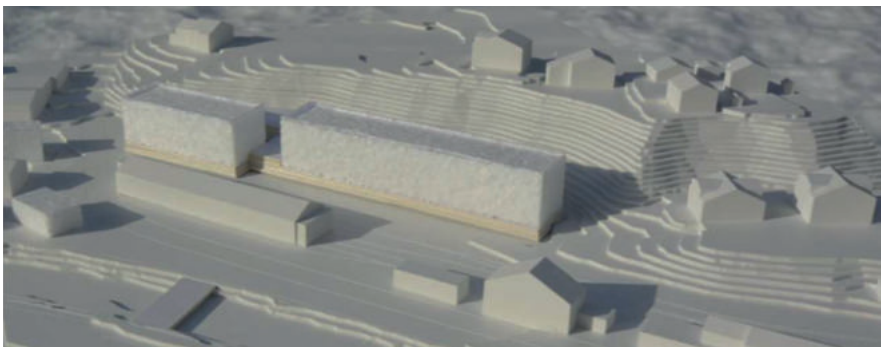


Abb. 9 Ein durchgehendes, leicht versetzt angeordnetes Erdgeschoss mit, zwei aufgesetzten Volumen

Variante 4 zeigt eine zweigliedrige Aufteilung und weist praktisch dieselben Probleme auf, wie Variante 3. Auch hier wäre der Eingangsbereich an der Längsseite zur Remise angeordnet.

Bestvariante und Antrag des Beurteilungsgremiums

Variante 2 wurde einstimmig als Bestvariante beurteilt. Die Variante stellt die ortsbaulich und landschaftlich ansprechendste Anordnung des Baus unter Einhaltung des geforderten Raumprogramms dar. Sie überzeugt ortsbaulich durch ihre Klarheit bezüglich Adressierung und Stellung zum Hang, durch den fliessenden Übergang vom überdeckten Serviceanbau in den Hang, aber auch betrieblich.

Die Gliederung des Gebäudes und das Aufbrechen der Gebäudelänge gelingen durch das Abknicken. Grosses ortsbauliches Potential weist zudem der direkt an der Grundstrasse angeordnete Eingangsbereich auf, der im Detail noch nicht bearbeitet ist. Die räumlich abgewinkelte Bauweise wird als ortsbaulich beste Lösung erachtet, da diese im Eingangsbereich zum Areal sowie gegenüber der benachbarten kleinräumigen Bebauung Bezug schafft und die für die Wahrnehmung des Gebäudes zentrale Hangkante nicht überschreitet.

Weiterbearbeitung zum Richtprojekt

Die Weiterbearbeitung der Variante 2 zum Richtprojekt (vgl. Anhang 1) umfasste die Verschiebung des Gebäudes in süd-östliche Richtung, ein bewusstes Anordnen und Erlebbarmachen des Gebäudeknicks sowie das Aufzeigen der Fassadengliederung, -gestaltung und Aussenräume.

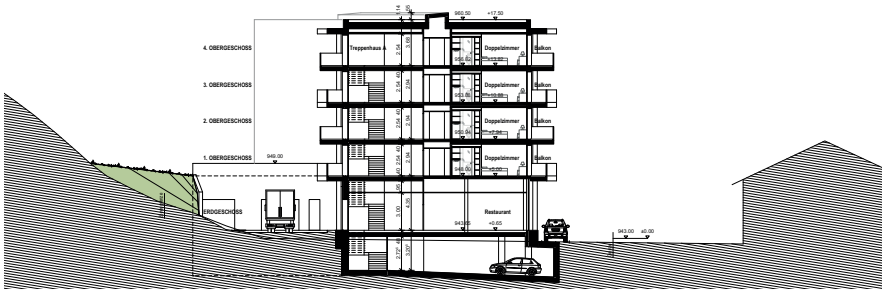


Abb. 10 Schemaschnitt durch das Bauvorhaben zwischen Hangkante, Remise und Lütschine

Voranfrage OLK

Das so erarbeitete Richtprojekt wurde schliesslich bei der Kantonalen Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder (OLK) zur Voranfrage eingereicht. In der Voranfrageantwort der OLK vom 04. April 2019 (vgl. Anhang 2) werden das qualitätssichernde Verfahren und das Projekt gewürdigt und Empfehlungen für die Weiterbearbeitung abgegeben.

Trotz der beachtlichen Längen- und Höhenausdehnung des Gebäudes kommt die OLK zur Einschätzung, dass sich das fünf-geschossige Gebäude durch die Stellung unterhalb der markanten Geländekante gut in das Orts- und Landschaftsbild integriert. Die grosszügige Arealauftaktsituation an der Grundstrasse mit Vorfahrt und auskragendem Vordach wird zur Adressbildung als richtig erachtet.

Folgende Punkte werden von der OLK zur Weiterbearbeitung angeregt:
- Die architektonische Gestaltung soll noch stärker auf den örtlichen Kontext abgestimmt werden,
- die Aussenräume sollen durch eine ausgewiesene Fachperson beplant und attraktiviert werden,
- die Geländemodellierung aus dem Richtprojekt soll wegleitend in die UeO aufgenommen werden,
- die Prüfung der architektonischen Gestaltung sowie der Aussenräume durch eine Fachberatung soll in die Überbauungsvorschriften aufgenommen werden.

3. Überbauungsordnung mit Zonenplanänderung

3.1 Zonenplanänderung

Die Überbauungsordnung «Hotel im Grund» mit Zonenplanänderung bezweckt die Schaffung der planungsrechtlichen Grundlage für den Neubau eines Hotelkomplexes. Mit der auf das Richtprojekt abgestimmten Überbauungsordnung soll das Areal ganzheitlich beplant werden.

Das Areal befindet sich heute in der 3-geschossigen Wohn- und Arbeitszone, in welcher eine Hotelnutzung nicht zulässig ist. Die vorliegende Überbauungsordnung wird somit aufgrund der geplanten Nutzung sowie der angestrebten fünfgeschossigen Bauweise notwendig und ist direkt auf das erarbeitete Richtprojekt abgestimmt.

Da die Überbauungsordnung nach Art. 88 die bestehende baurechtliche Grundordnung ablöst, ist eine Zonenplanänderung erforderlich. Im Zonenplan ist folglich auf den beiden Parzellen Nrn. 305 und 5180, soweit sie bereits heute der Bauzone zugewiesen sind, neu der Perimeter der Überbauungsordnung einzutragen.

Abb. 11 Zonenplanänderung mit Ablösung der Wohn- und Arbeitszone 3-geschossig durch den Wirkungsbereich der Überbauungsordnung

3.2 Überbauungsordnung

3.2.1 Allgemeines

Die vorliegende Überbauungsordnung besteht aus dem Überbauungsplan und den Überbauungsvorschriften. Sie muss einerseits die rechtlichen Anforderungen an eine UeO gemäss kantonalem Recht einhalten und soll andererseits keine Festlegungen enthalten, die eine sinnvolle Weiterentwicklung des Richtprojekts zum folgenden Bauprojekt verunmöglichen.

3.2.2 Überbauungsplan

Für die Lage der Baukörper werden gestützt auf das Richtprojekt der Baulink vom 24. April 2019 Baubereiche festgelegt. Die Baubereiche werden so ausgeschieden, dass alle Balkone im Baubereich liegen und der notwendige Spielraum für die Ausarbeitung des Bauprojekts gewährt bleibt (kleines Zumass). Die Balkone werden in den Baubereich integriert, weil mit der Harmonisierung der Baubegriffe (BMBV) keine über die gesamte Fassadenlänge reichenden vorspringenden Gebäudeteile mehr festgelegt werden können und die Fassadenlinie wie im vorliegenden Fall entlang der Balkone verläuft. Das weit auskragende Vordach im Bereich der Arealzufahrt wird ebenfalls in den Baubereich eingebunden.

Für den Baubereich B wird der Abstand zur Zonengrenze zu Gunsten einer optimalen Setzung des Gebäudes in das Gelände auf 1 m reduziert. Dies entspricht dem vorhandenen Näherbaurecht zur Parzelle Nr. 710 und lässt das Überfliessen des eingeschossigen Anbaus (Baubereich B) durch den Hang zu.

Der Hang weist eine Steigung von 72% auf und ist nicht mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahrbar. Die Bewirtschaftung beschränkt sich auf Tierhaltung (Schafe etc.) oder mähen von Hand bzw. mit dem Handmäher. Der ausgeschiedene Baubereich B mit der überfliessenden Hangkante stellt dabei keine Einschränkung dar.

Zur Sicherstellung der Arealerschliessung und der bestehenden Dienstbarkeit (Fahrwegrecht) zu den Gebäuden «Under der Furen» werden eine durchgehend 3.0 m breite Erschliessungsstrasse sowie eine Wendemöglichkeit festgelegt. Die Strasse wird als private Erschliessungsstrasse erstellt und unterhalten und unterliegt als solche nicht den Vorgaben gem. Art. 6 ff BauV.

Der Bereich nord-westlich des Hotelgebäudes wird als Vorfahrt und Anlieferung bestimmt. Die Bereiche süd-westlich des Hauptgebäudes werden als mögliche Parkierungsbereiche inkl. Zufahrt festgelegt.

Die Projekt- und Höhenlinien, die oberirdischen Fliessgewässer, der Wald und die Uferbestockung sowie abzubrechende und bestehende Gebäude werden hinweisend dargestellt.

3.2.3 Überbauungsvorschriften

Die Überbauungsvorschriften legen den Zweck der vorliegenden Überbauungsordnung fest und enthalten Bestimmungen zu Art und Mass der zulässigen Nutzung in den Baubereichen. Vorschriften zur Gestaltung, zur Erschliessung und Parkierung, zur Entwässerung, zu Naturgefahren sowie zur Qualitätssicherung präzisieren die Vorgaben und Rahmenbedingungen für die geplante Überbauung.

Art und Mass der Nutzung
Die Art der Nutzung im Perimeter der Überbauungsordnung richtet sich nach den Bedürfnissen eines Hotels mit Personalwohnungen. Darüber hinaus sind ausschliesslich touristische Nutzungen zulässig. Unbewirtschaftete Zweitwohnungen sind ausgeschlossen.

Das maximale Mass der Nutzung ergibt sich durch die Baubereiche. Die Hauptbauten sind innerhalb der Baubereiche anzuordnen. Dabei sind die Gebäudelänge und -breite unter Vorbehalt einer minimalen Geschossflächenziffer oberirdisch von 0.6 frei. Die maximale Gesamthöhe ist mit einer Höhenkote für den höchsten Punkt der Dachkonstruktion in Meter über Meer festgelegt und entspricht – gemessen auf die Hochwasserschutzkote – einer maximalen Höhe von 16.85 m im Baubereich A respektive 6.35 m (inkl. Geländer zur Absturzsicherung) im Baubereich B. Die Anzahl Vollgeschosse ist innerhalb dieser Höhe frei. Als massgebendes Terrain wird die Hochwasserschutzkote von 943.75 m ü. M. festgelegt.

Bauten und Anlagen ausserhalb der Baubereiche
Ausserhalb der Baubereiche sind keine vorspringende Gebäudeteile zulässig. Im Aussenraum dürfen zweckdienliche, leicht entfernbare Einrichtungen und Anlagen (bspw. Bänke oder Tische) sowie An- und Kleinbauten mit einer Grundfläche von maximal 40 m², einer Gesamthöhe von maximal 4.0 m und einer addierten Gesamtfläche von max. 100 m² (bspw. überdachte Veloabstellplätze) erstellt werden.

Bau- und Dachgestaltung
Die Gebäude sollen bezüglich Gestaltung mit der Umgebung und den benachbarten Arealen eine gute Gesamtwirkung erzielen und damit zu einer Aufwertung des Ortsteils Grund beitragen. Mit dem aktualisierten Richtprojekt vom 27. April 2020 konnte im Rahmen der Workshops ein Bebauungs- und grobes Umgebungsgestaltungskonzept entwickelt werden, welches diesen Gestaltungsgrundsätzen entspricht.

Für Hauptbauten sind lediglich extensiv begrünte Flachdächer zulässig. Bei An- und Kleinbauten ist die Dachgestaltung frei, sofern dadurch eine gute Gesamtwirkung entsteht. Das Dach des Baubereichs B soll als Aufenthaltsbereich genutzt und entsprechend gestaltet werden.

Aussenraumgestaltung

Der Aussenraum soll funktional ausgestaltet werden, nord-westseitig fliessend in den Hang übergehen und süd-östlich einen Übergang zum Bahnhof und dem Mountain Hostel schaffen. Für die Bepflanzung sind einheimische Bäume, Sträucher und Pflanzen zu verwenden. Im Bereich der Vorfahrt, Anlieferung und Zufahrt zur Einstellhalle wird zur Geländesicherung die Erstellung von Stützmauern erforderlich sein.

Erschliessung und Parkierung

Die Verkehrserschliessung erfolgt ab der Grundstrasse über die neu zu erstellende private Hauszufahrt in Richtung Überbauung «Under der Furen», respektive über den Bereich Vorfahrt und Anlieferung. Die private Hauszufahrt ist heute bereits grundbuchlich geregelt und wird mit der Überbauungsordnung mit geeigneten Massnahmen, wie beispielsweise mittels Markierung oder unterschiedlicher Materialisierung, vom direkt angrenzenden Manövrier- und Lagerbereich für den Bahndienstbetrieb (sofern dieser weiterhin stattfinden soll, vgl. Kap. 1.5) abzutrennen und für die Durchfahrt ständig freizuhalten. An der Grundstrasse wird eine Vorfahrt für Cars und Autos erstellt. Die Anlieferung erfolgt über den Bereich Vorfahrt zum Baubereich B.

Weiter wird festgehalten, dass die private Hauszufahrt im Wirkungsperimeter der UeO verschmälert bzw. abschnittsweise ganz ausgelassen werden kann, wenn diese entsprechend auf der benachbarten Parzelle Nr. 102 erstellt und gesichert werden kann (vgl. Kap. 1.5).

Gemäss Bauverordnung ist gestützt auf den heutigen Projektstand ein Grundbedarf von ca. 130 Parkplätzen zu sichern, respektive nachzuweisen, weshalb von dieser Zahl gestützt auf die Bauverordnung abgewichen werden kann. Gestützt auf das Konzept Parkplatzbedarf und -angebot der B+S AG vom 8. November 2020 ist es sehr wahrscheinlich, dass der Parkplatzbedarf nach VSS-Norm entsprechend dem Betriebskonzept, welches stark auf Gruppenreisende setzt, reduziert werden kann. Wieviele Parkplätze tatsächlich erstellt, nachgewiesen oder über das Parkplatzreglement der Gemeinde Grindelwald abgegolten werden müssen, wird im Baubewilligungsverfahren festzulegen sein. Das vorliegende Richtprojekt lässt gemäss Studie der Baulink eine unterirdische Einstellhalle mit rund 70 Parkplätzen zu. Zusätzlich sollen entlang des Hauptgebäudes im Bereich für Parkierung 10 bis 15 oberirdische, gut zugängliche und auch für den Umschlag nutzbare Autoabstellplätze erstellt werden. Allfällige weitere, gemäss Berechnung nach BauV Art. 49ff. nachzuweisende Parkplätze sind in einer erweiterten unterirdischen Einstellhalle anzuordnen oder auf umliegenden Arealen nachzuweisen. Allfällige Abstellplätze für Motorfahrzeuge auf fremdem Boden sind grundbuchlich sicherzustellen.

Aufgrund der topographischen Lage im Grund kann die Anzahl zu erstellender Veloabstellplätze um bis zu 50% reduziert werden.

Naturgefahren
Der Planungsperimeter befindet sich im Gebiet mittlerer bzw. geringer Gefährdung für Hochwasser, Hangmuren und permanente Rutschungen. Beim Vorhaben handelt es sich um ein Hotel, weshalb es als sensibles Objekt zu betrachten ist.

Die zu treffenden Schutzmassnahmen richten sich nach den Fachgutachten «Hangmuren und permanente Rutschungen» sowie «Hochwasser» der Geotest AG vom 23. bzw. 21. Dezember 2022 (vgl. Anhang Überbauungsvorschriften). So sind beispielsweise Gebäudeöffnungen und Eingänge sofern möglich oberhalb der Hochwasserschutzkote anzuordnen (Schutzmassnahme Hochwasser) und bestimmte Fassadenteile so zu gestalten, dass sie einem Wirkungsdruck von 1 kPa standhalten (Schutzmassnahmen Hangmuren). Des weiteren ist das Gelände so zu gestalten, dass der Übergang vom Hang zum Dach des eingeschossigen Anbaus im Baubereich B mit einem Geländeknick entsprechend dem Richtprojekt versehen wird, und dass nach dem Knick kein Gefälle mehr entsteht (Schutzmassnahmen Hangmuren). Mit diesen Massnahmen können sowohl Bauten wie auch Sitz- und Spielplätze genügend abgesichert werden.

Qualitätssicherung
Zur Qualitätssicherung sollen entscheidende Baugesuche durch unabhängige, in Gestaltungsfragen ausgewiesene Fachpersonen (Fachberatung) beurteilt werden.

4. Auswirkungen (Bericht gemäss Art. 47 RPV)

4.1 Übereinstimmung mit übergeordneten Planungen

Die Überbauungsordnung zur Hotelentwicklung im Grund stimmt mit den Sachplänen und Konzepten des Bundes sowie mit der geänderten kantonalen Gesetzgebung und dem kantonalen Richtplan überein und stellt eine ganzheitliche und verdichtete Überbauung des bisher praktisch nur als Parkplatz und Lagerfläche genutzten Areals sicher.

Das Hotelprojekt «Hotel im Grund» in der vorliegenden Überbauungsordnung entspricht dem kommunalen Entwicklungskonzept Rothenegg-Grund vom 14. Februar 2017, welches eine Verdichtung im Grund vorsieht und für den nord-westlichen Bereich des Wirkungsbereichs der Überbauungsordnung eine Hotel- oder Dienstleistungsnutzung mit mehr als drei Vollgeschossen vorsieht.

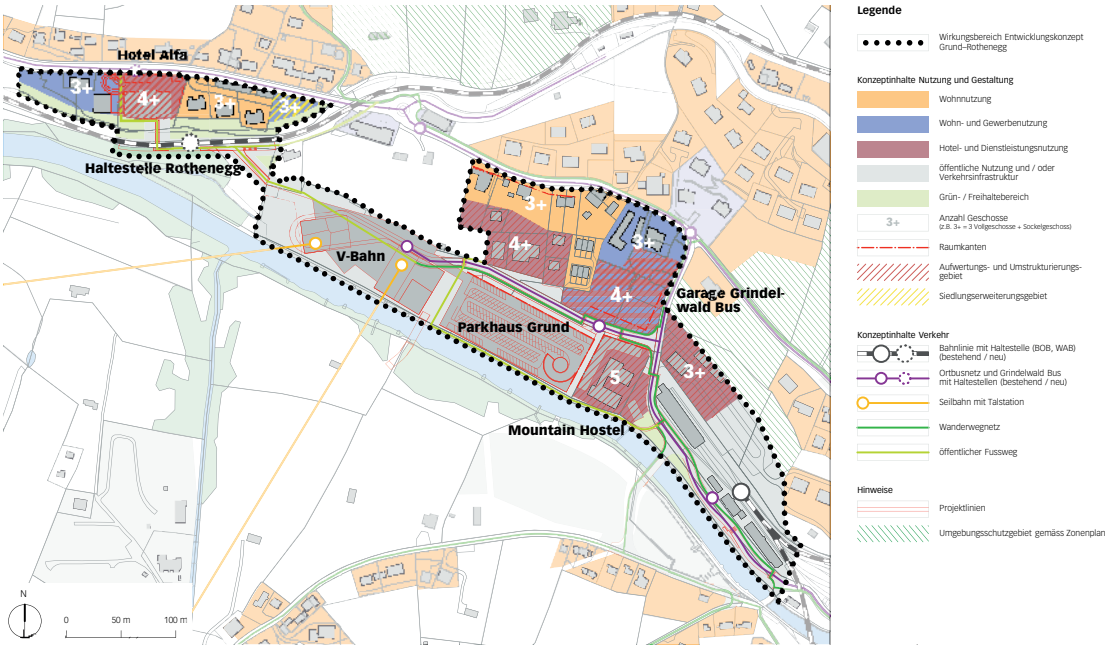


Abb. 12 Konzeptplan kommunales Entwicklungskonzept Rothenegg-Grund

4.2 Mehrwertabgabe

Die vorliegende Planung umfasst eine Umzonung des Areals von der heutigen Mischzone in eine Zone mit Überbauungsordnung. Gestützt auf Art. 142ff. BauG und das Reglement über die Mehrwertabgabe der Gemeinde Grindelwald vom 29. November 2019, wird für die vorliegende Planung der entstehende Mehrwert durch einen Schatzer nach anerkannten Methoden zu bestimmen sein. Die Gemeinde Grindelwald sieht bei Umzonungen eine Mehrwertabgabe von 25 % des durch die Planung entstehenden Mehrwerts vor. Dabei kann ein Freibetrag von Fr. 20'000.– in Abzug gebracht werden.

4.3 Kulturgüter, Ortsbild und Landschaft

Bauinventar

Unmittelbar angrenzend an den Wirkungsbereich der Überbauungsordnung befindet sich die Remise der Wengernalpbahn, welche als Zeitzeuge funktionaler Architektur der 40er und 50er Jahre als erhaltenswertes Objekt eingestuft wird (kein K-Objekt).

Abb. 13 Die alte, im Bauinventar des Kantons Bern verzeichnete Remise der Wengernalpbahn (Quelle: Geoportal des Kantons Bern)

Im Rahmen der Ausarbeitung des Richtprojekts wurde der Remise besondere Beachtung geschenkt und mit der Anordnung der Bauten darauf geachtet, dass die Remise nach wie vor angemessen zur Geltung kommt. Die Setzung der Hotelbaute wurde durch die OLK gewürdigt.

ISOS lokal
Das Zentrum des Dorfes Grindelwald ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz als Ortsbild von lokaler Bedeutung verzeichnet. Die süd-östlichste Ecke des Wirkungsbereichs der Überbauungsordnung tangiert eine Umgebungszone mit untergeordneter Bedeutung. Die betreffende Umgebungszone dient insbesondere dazu, die ältere Bebauung oberhalb der Hangkante freizuhalten und die Struktur im Grund mit den Bahn- und Werkstattgebäuden zu erhalten. Die an den Wirkungsbereich der Überbauungsordnung angrenzende Überbauung «Under der Furen» sowie die Entwicklung im Grund haben den ursprünglichen Zweck der Umgebungszone bereits stark strapaziert.

Im Rahmen der Entwicklung des Richtprojekts wurde darauf geachtet, dass sich das Gebäude in den bestehenden baulichen Kontext einordnet, die Hangkante unterschreitet und zu einer Aufwertung des gesamten Ortsteils Grund beiträgt. Durch das Unterschreiten der Hangkante wird das Vorhaben vom Dorf aus kaum einsehbar sein.

4.4 Verkehr und Parkierung

ÖV-Netz
Das Planungsareal ist hervorragend mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Die unmittelbar angrenzende Haltestelle der Jungfraubahnen «Grindelwald Grund» bietet im Stundentakt, bzw. zu Spitzenzeiten im

Halbstundentakt Verbindungen zum Bahnhof Grindelwald an, von dem aus weiter talabwärts gereist werden kann. Dieses Angebot wird durch zwei stündliche Buslinien ergänzt. Mit der Haltestelle Grindelwald Terminal in rund 500 m Gehdistanz ,welche im Halbstundentakt bedient wird, bestehen weitere Verbindungen in Richtung Interlaken.

Das ÖV-Angebot wird in den nächsten Jahren mit dem P + R in Wilderswil und dem damit vorgesehenen Viertelstundentakt zusätzlich verbessert. Das P + R erlaubt es Reisenden, mit dem MIV bis nach Wilderswil anzureisen und den letzten Teil der Strecke nach Grindelwald mit dem ÖV zu bewältigen. Mit dem P + R-Angebot, welches ab Winter 2023-34 zur Verfügung stehen soll, verspricht sich die Jungfrauregion eine Senkung der Verkehrsbelastung sowie des Suchverkehrs in Grindelwald.

Parkierung
Die Anzahl zu erstellender Parkplätze richtet sich nach der Berechnung gemäss Bauverordnung des Kantons Bern Art. 49ff. und wird im Baubewilligungsverfahren definiert. Gestützt auf die entsprechenden Artikel kann im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens eine Reduktion der zu erstellenden Parkplätze geltend gemacht werden. Überdies kann für nicht erstellte oder auch abseits des Areals nachgewiesene Parkplätze eine Ersatzabgabe vorgesehen werden.

Verkehr
Betreffend Verkehrsaufkommen kann davon ausgegangen werden, dass das Hotelprojekt im Grund gegenüber dem zu erwartenden Verkehr im Grund nach Realisierung der V-Bahn nur zu einem bescheidenen Mehrverkehr führen wird, da die Hotelgäste fast ausschliesslich Gäste der Jungfraubahnen sind und ohnehin nach Grindelwald fahren würden. Gegenüber anderen Tagesgästen fahren die Hotelgäste überdies azyklisch. Weiter richtet sich das Hotelangebot speziell an Gruppen aus aller Welt, die erfahrungsgemäss überwiegend mit Reisecars anreisen. Daneben ist das Hotel optimal an das öffentliche Verkehrsnetz angebunden.

Der entstehende Mehrverkehr insbesondere durch Anlieferungen und Personal kann durch die Grundstrasse und das übergeordnete Strassennetz aufgenommen werden. Dies umso mehr, als dass mit einer Verschiebung eines Teils des Verkehrsaufkommens gerechnet werden kann, weil die Übernachtungsgäste nicht mehr abends, sondern erst morgens abreisen oder schon abends statt morgens anreisen.

4.5 Lärm und Energie

Lärm
Das Planungsgebiet ist vom Bahnhofareal Grund, der Wohnzone W3 und der Wohn- und Arbeitszone WA3 umgeben. Die Lärmbelastung durch die Wengernalpbahn ist unproblematisch. Für den Wirkungsbereich der

Überbauungsordnung wird die Lärmempfindlichkeitsstufe III der gemischten Zone (Wohn- und Arbeitszone WA3) übernommen. Diese kann mit der vorgesehenen Hotelnutzung eingehalten werden.

Energie
Im Rahmen des weiteren Verfahrens wird ein Anschluss an die Holzwärme Grindelwald AG geprüft. Spezifische, über die Vorgaben der kantonalen Energiegesetzgebung hinausgehende Energievorschriften sind nicht vorgesehen, so dass die kantonale Mindestanforderungen direkt anwendbar sind.

4.6 NIS und Störfall

NIS
Unmittelbarer angrenzend an das Areals befindet sich der Bahnhof Grund. Gemäss Auskunft der Jungfraubahnen vom Januar 2019 wird die Wengernalpbahn mit Gleichstrom betrieben. Der Immissionsgrenzwert gemäss Anhang 2 NISV von < 1 Hz wird erfahrungsgemäss an allen zugänglichen Orten, bereits im Bereich der Perrons problemlos eingehalten. Die Überbauungsordnung ist folglich bezüglich NISV problemlos und ohne spezielle Abstandsbestimmungen umsetzbar.

Störfall
Der Wirkungsbereich der Überbauungsordnung befindet sich in keinem Störfallkonsultationsbereich.

4.7 Gewässer und Naturschutz

Oberflächengewässer
Im Bereich der Überbauungsordnung und in unmittelbarer Umgebung befinden sich keine Oberflächengewässer. Die Lütschine sowie der eingedolte Tuftbach verlaufen in ausreichend grosser Distanz, sodass für die vorliegende UeO diesbezüglich keinerlei Einschränkungen oder Vorgaben resultieren.

Abb. 14 Auszug aus dem Entwurf des Zonenplan Gewässerraum der Gemeinde Grindelwald mit dem Verlauf des eingedolten Tuftbach und den vorgesehenen Gewässerräumen zum Tuftbach und der Lütschine (rot: Gewässerraum dicht überbaut)

Gewässerschutz

Die gesamte Überbauungsordnung «Hotel im Grund» befindet sich im Gewässerschutzbereich A_u. Im Gewässerschutzgebiet A_u dürfen grundsätzlich keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Amt für Wasser und Abfall (AWA) kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird. Falls vorliegend eine Einstellhalle unter dem Hotel erstellt wird, wird diese unter dem mittleren Grundwasserspiegel zu liegen kommen und somit eine Ausnahme des AWA erfordern. Angesichts der umliegenden Bauten, insbesondere des Parkhauses der V-Bahnen kann davon ausgegangen werden, dass der entsprechende Nachweis erbracht werden kann. Im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens wird die Situation durch die Geotest AG detailliert beurteilt werden.

Naturschutz

Für den Wirkungsbereich der UeO sowie unmittelbar angrenzend sind keine schützenswerten Naturgüter oder -objekte verzeichnet.

4.8 Naturgefahren und Altlasten

Naturgefahren

Gemäss Naturgefahrenkarte des Kantons Bern liegt das Planungsgebiet in einem Gefahrenbereich der geringen (gelb) bis mittleren (blau) Gefährdung durch Wasser- und Rutschgefahren.

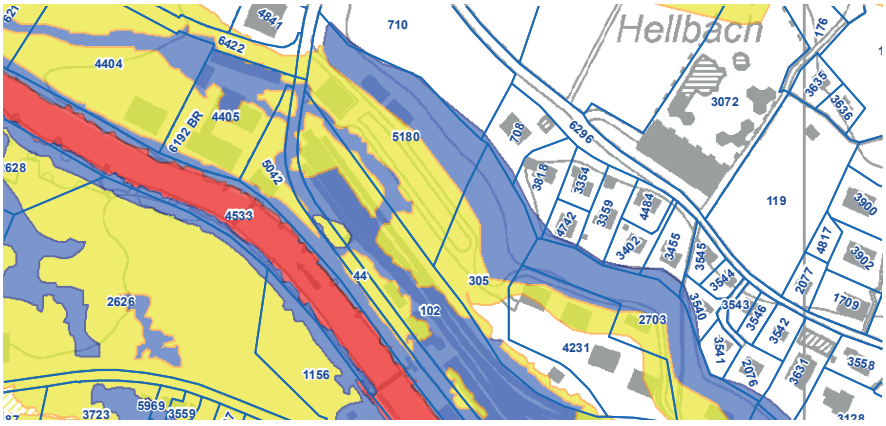


Abb. 15 Gefahrenbereiche auf den Parzelle Nr. 305 und 5180 (gelb: geringe Gefährdung; blau: mittlere Gefährdung) (Quelle: Geoportal des Kantons Bern)

In Gefahrengebieten der mittleren Gefährdung (blau) dürfen Bauten und Anlagen nur bewilligt werden, wenn mit Massnahmen zur Gefahrenbehebung sichergestellt ist, dass Menschen, Tiere und erhebliche Sachwerte nicht gefährdet sind. Im Bereich der geringen Gefährdung (gelb) ist bei besonders sensiblen Bauvorhaben wie auch Hotelanlagen sicherzustellen, dass Menschen und erhebliche Sachwerte nicht gefährdet sind. Im Baubewilligungsverfahren ist nachzuweisen, dass die nötigen Schutzmassnahmen getroffen wurden.

Für die Gefährdungsprozesse Hochwasser und Hangmuren wurden verhältnismässige Objektschutzmassnahmen verbindlich in die UeO aufgenommen. Aufgrund der geringen Intensität der permanenten Hangrutschungen kann gemäss AWN auf spezifische Auflagen zum Schutz vor permanenten Rutschungen verzichtet werden (Telefonische Auskunft Martina Schön, 22.12.2022). Die Prüfung und Umsetzung der im Objektschutzgutachten (vgl. Anhang UeV) vorgeschlagenen Schutzmassnahmen betreffend permanenter Rutschungen wird jedoch empfohlen.

Das Richtprojekt beinhaltet die in der UeO festgelegten Massnahmen bereits weitgehend (Erhöhung des Erdgeschosses um weitere 10 cm erforderlich). Im Rahmen des Bauprojekts sind die aufgeführten Massnahmen nachzuweisen und durch Fachpersonen prüfen zu lassen.

Altlasten

Für den Wirkungsbereich der Überbauungsordnung sind keine Altlast-Verdachtsfälle verzeichnet.

4.9 Kulturland

Die vorliegende Überbauungsordnung beschränkt sich auf die bereits heute rechtsgültig eingezonte Bauzone und ist weitestgehend befestigt. Gemäss Hinweiskarte Kulturland des Kantons Bern betrifft das Vorhaben somit kein Kulturland.

5. Verfahren

5.1 Übersicht und Termine

Der Erlass einer Überbauungsordnung nach Art. 88 BauG mit Zonenplanänderung ist im ordentlichen Verfahren nach Art. 58 ff. BauG durchzuführen. Für das Verfahren zum Erlass der UeO ergibt sich folgender Ablauf:

Oktober 2018 - März 2019	Workshopverfahren mit Entwurf Richtprojekt
März bis Mai 2019	Entwurf Überbauungsordnung
Mai 2019	Bereinigung, Freigabe für Mitwirkung durch Baukommission und Gemeinderat
05. Juni 2019	Orientierungsveranstaltung
Mai - Juli 2019	Mitwirkung UeO mit ZPÄ
Aug. 2019 - Okt. 2020	Mitwirkungsbericht / Bereinigung / Freigabe GR
Nov. 2020 - Aug. 2022	Vorprüfung UeO mit ZPÄ
Sept. - Nov. 2022	Bereinigung nach Vorprüfung
Dez. 2022	Verabschiedung für öffentliche Auflage
Jan. - Feb. 2023	Öffentliche Auflage
März 2023	allfällige Einspracheverhandlungen
Juni 2023	Beschluss Gemeindeversammlung
anschliessend	Genehmigung AGR

5.2 Orientierung

Am 05. Juni 2019 wurde die Bevölkerung über das Vorhaben «Hotelprojekt im Grund» und das geplante Verfahren mit der vorliegenden Überbauungsordnung orientiert.

5.3 Mitwirkung

Die Mitwirkung wurde mit einer öffentlichen Auflage vom 31. Mai bis 01. Juli 2019 gewährt. Am 5. Juni 2019 fand zudem eine öffentliche Informationsveranstaltung zum Vorhaben statt. Im Rahmen der Mitwirkung konnten alle interessierten Personen Eingaben und Anregungen zuhanden der Planungsbehörde einreichen. Im Rahmen des Mitwirkungsverfahrens gingen bei der Gemeinde 10 schriftliche Eingaben ein. Die schriftlichen Mitwirkungseingaben und die Stellungnahmen des Gemeinderates sind im beiliegenden Mitwirkungsbericht zusammengefasst.

5.4 Vorprüfung

Im Rahmen der kantonalen Vorprüfung prüft das Amt für Gemeinden und Raumordnung die Pläne und Vorschriften unter Einbezug weiterer Fachstellen auf ihre Rechtmässigkeit.

Als Ergebnis der Vorprüfung wurden im Anschluss in den Überbauungsvorschriften verschiedene nicht BMBV-konforme Begriffe durch BMBV-konforme Begriffe ersetzt. Dazu wurden neue, detailliertere Naturgefahrengutachten (Stand 21.12.2022 bzw. 23.12.2022) erarbeitet und daraus konkrete Schutzmassnahmen in die Überbauungsvorschriften aufgenommen sowie die Schutzkote mit den zulässigen Gebäudehöhen um jeweils 10cm erhöht. Weiter wurden im Erläuterungsbericht einige Präzisierungen und Ergänzungen (ÖV-Netz, Erschliessungsstrasse) vorgenommen.

5.5 Öffentliche Auflage und Einsprachen

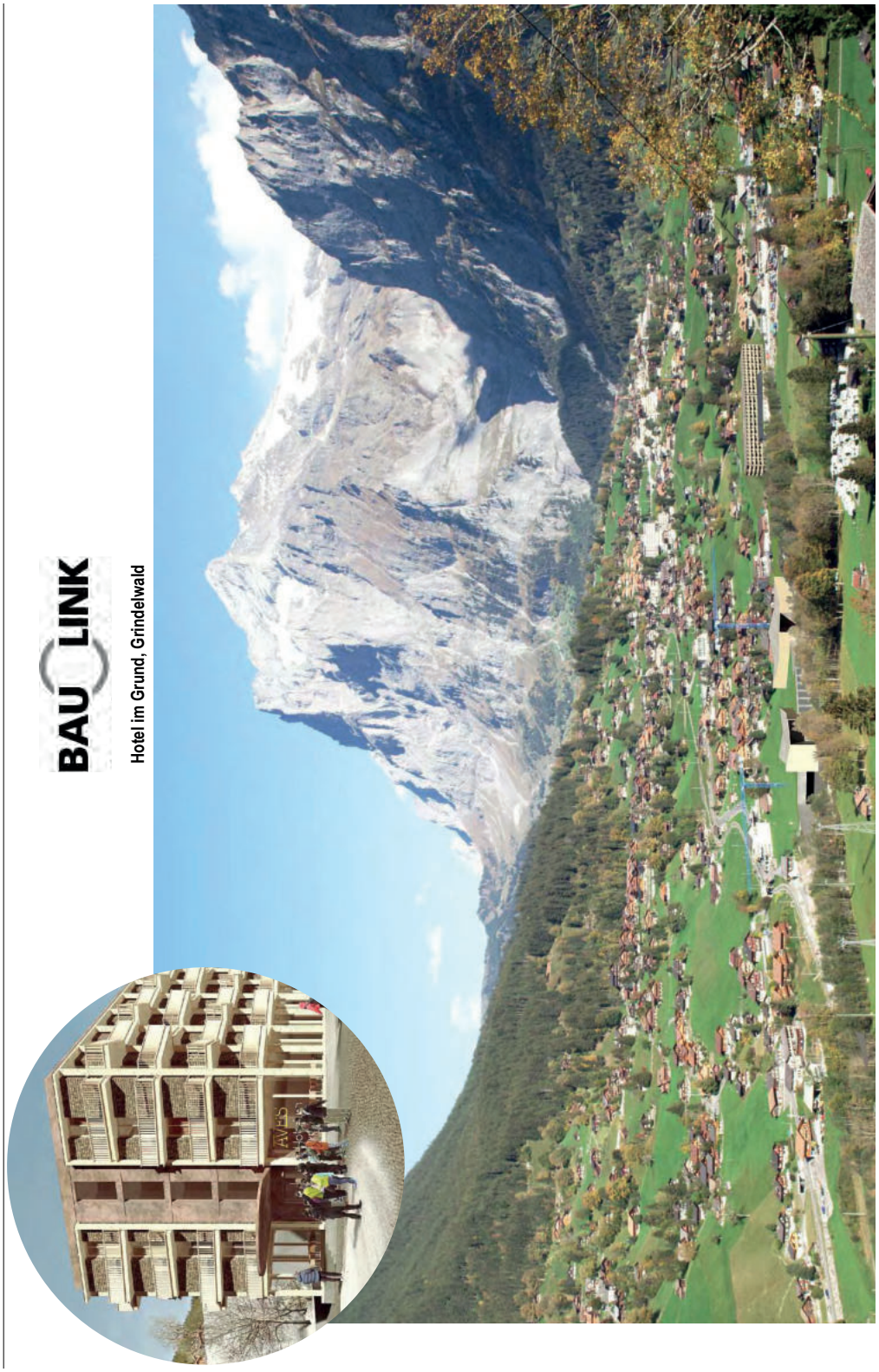
Nach Abschluss der Vorprüfung und Bereinigung wird die Überbauungsordnung gemeinsam mit der Zonenplanänderung während 30 Tagen öffentlich aufgelegt. Während der Auflagefrist kann schriftlich und begründet Einsprache erhoben werden (Art. 60 BauG). Die Einsprachebefugnis richtet sich nach Art. 35 ff. BauG. Allfällige Einspracheverhandlungen werden vor dem Beschluss durch den Gemeinderat durchgeführt.

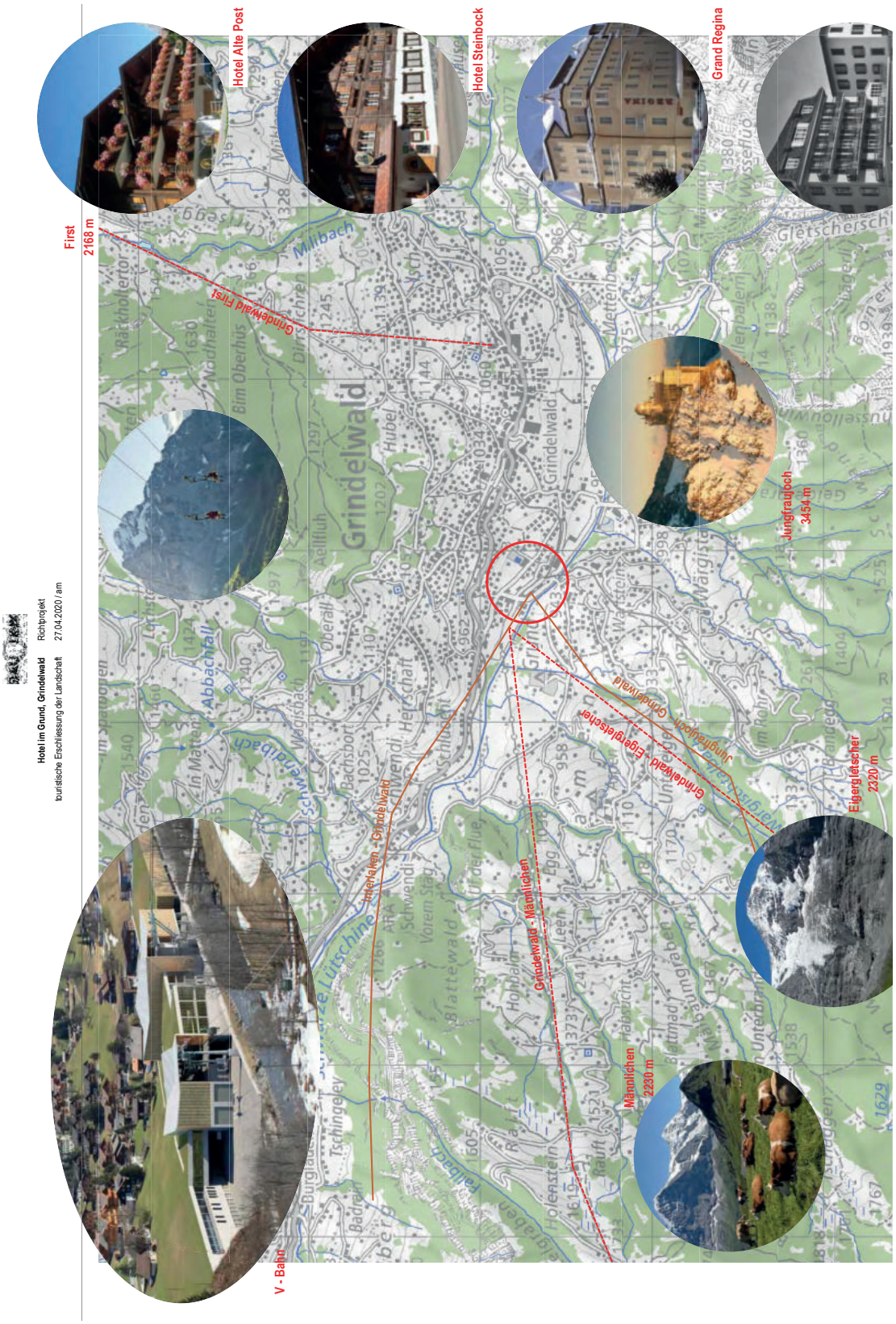
5.6 Beschlussfassung und Genehmigung

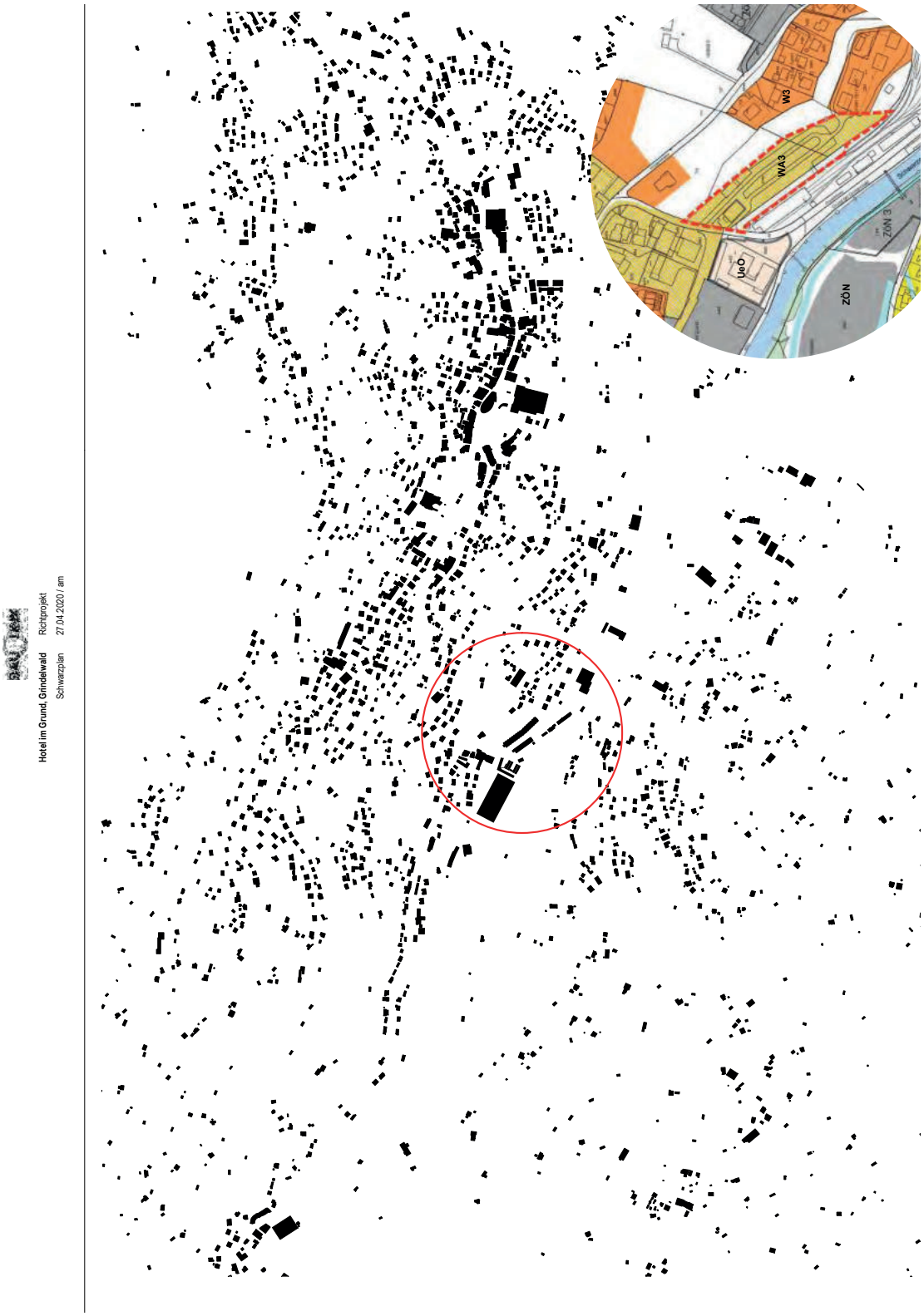
Nach der Beschlussfassung durch die Gemeindeversammlung wird das Amt für Gemeinden und Raumordung im Genehmigungsverfahren über allfällige unerledigte Einsprachen befinden.

Anhang

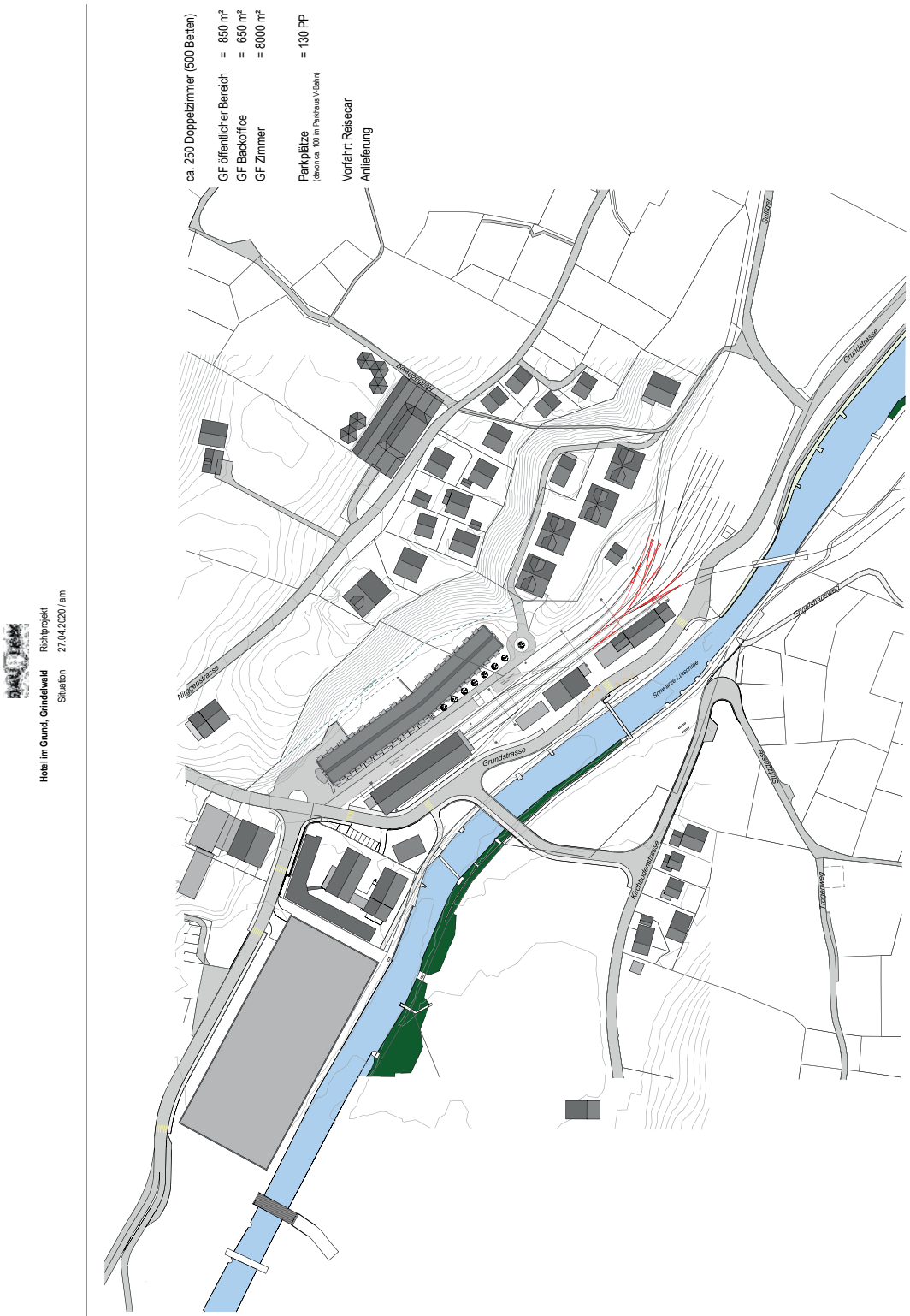
Anhang 1 Richtprojekt vom 27.04.2020

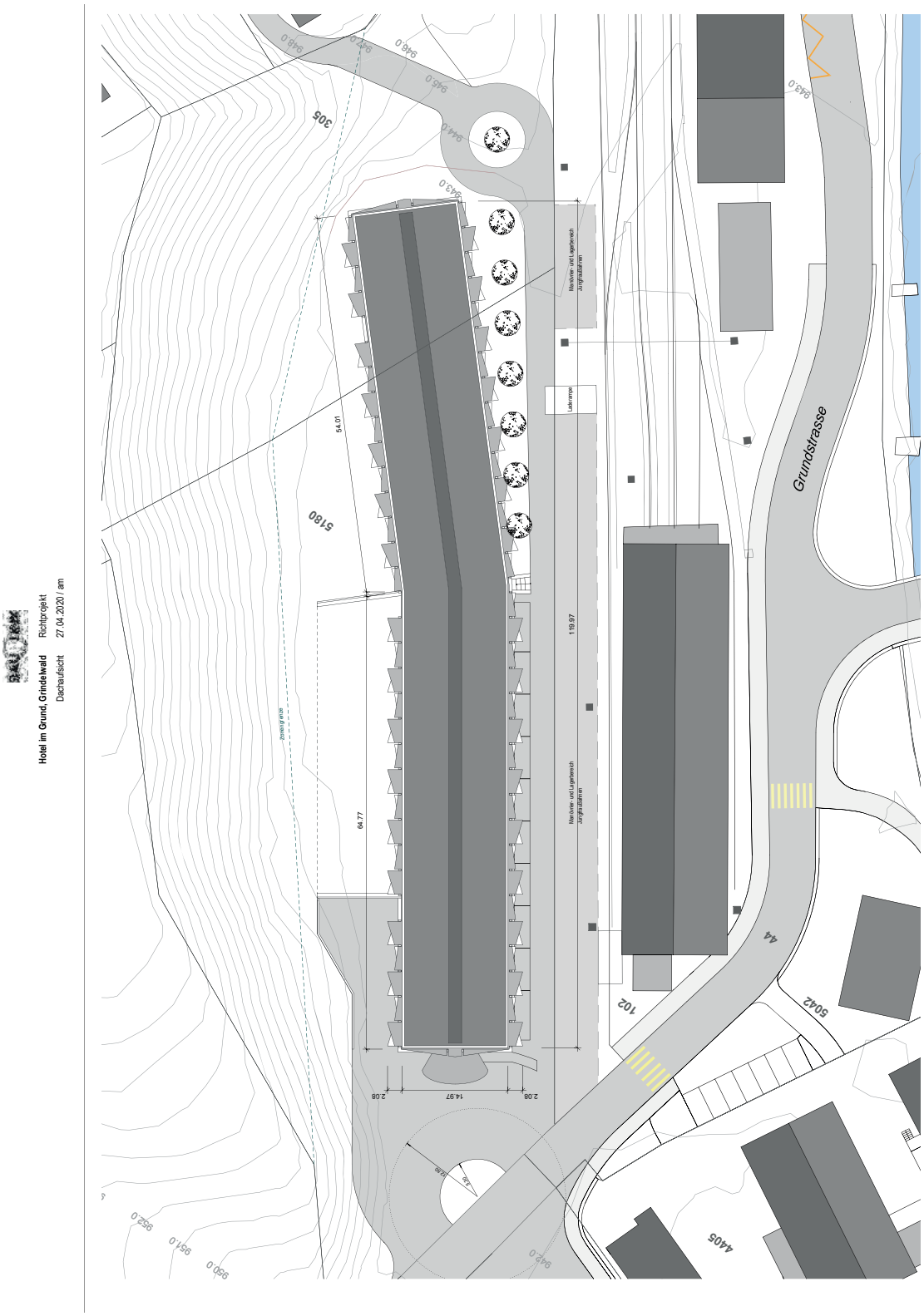


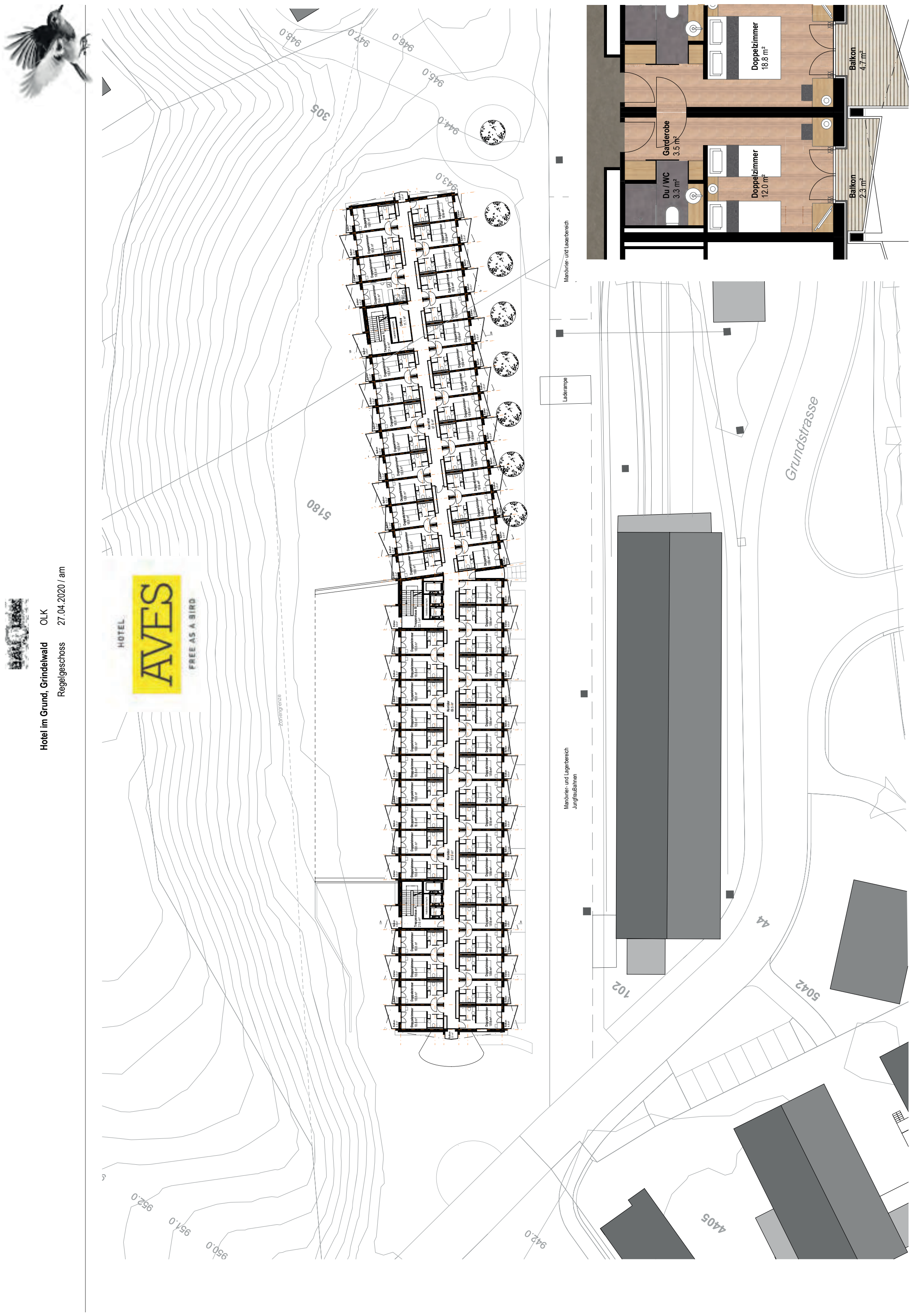

Hotel Alte Post
Hotel Steinbock
Grand Regina
First
2168 m
Grindelwald First
Jungfraujoch
3454 m
Jungfraujoch - Grindelwald
Grindelwald - Eigergletscher
Eigergletscher
2320 m
Interlaken - Grindelwald
Grindelwald - Männlichen
Männlichen
2230 m
V - Bahn
Grindelwald
Hotel im Grund, Grindelwald
touristische Erschliessung der Landschaft
Richtprojekt
27.04.2020 / am


WA3
ZöN 3
UeO
ZÖN
Hotel im Grund, Grindelwald Richtprojekt
Schwarzplan 27.04.2020 / am

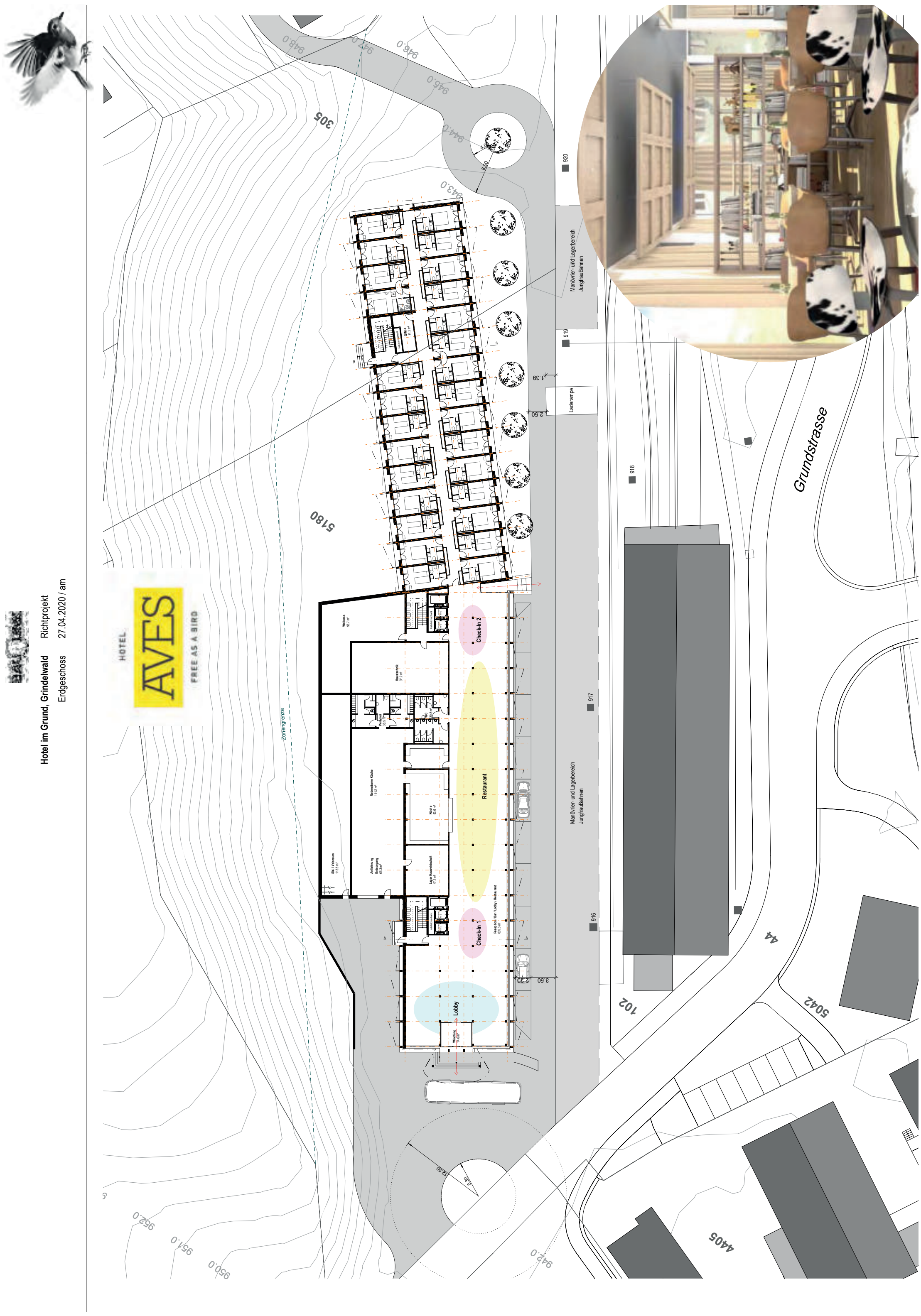
Anhang


Hotel im Grund, Grindelwald
Richtprojekt
Situation
27.04.2020 / am
ca. 250 Doppelzimmer (500 Betten)
GF öffentlicher Bereich = 850 m²
GF Backoffice = 650 m²
GF Zimmer = 8000 m²
Parkplätze = 130 PP
(davon ca. 100 m Parkhaus V-Bahn)
Vorfahrt Reisecar
Anlieferung
Grundstrasse
Grundstrasse
Schwarze Lütschine
Kirchbodenstrasse
Sulliger

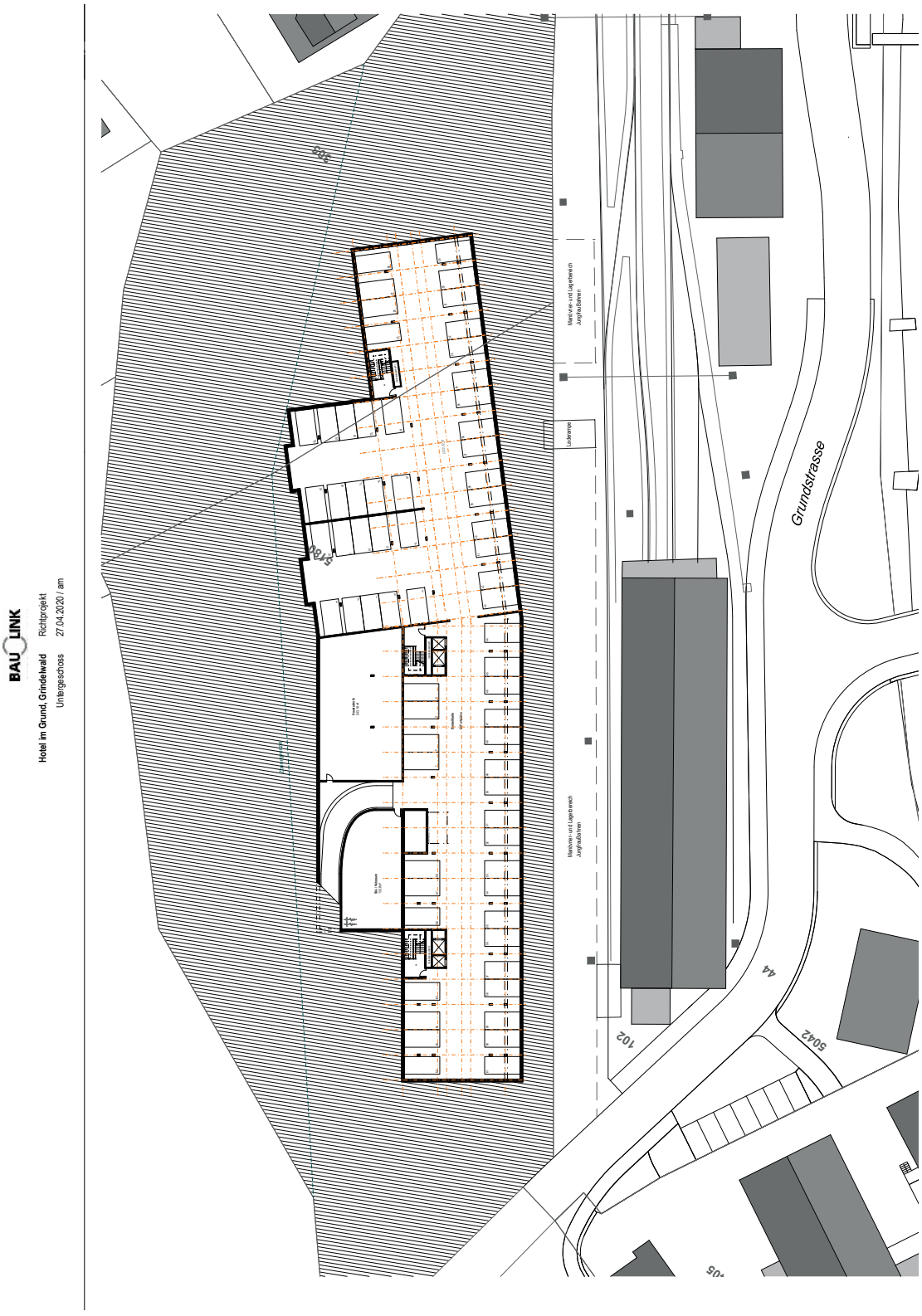

Hotel im Grund, Grindelwald
Richtprojekt
Dachaufsicht
27.04.2020 / am
Grundstrasse
Manöver- und Lagerbereich
Jungfraubahnen
Ladenrampe
305
5180
102
44
5042
4405
64.77
119.97
14.97
2.08
2.08
943.0
944.0
945.0
946.0
947.0
948.0
950.0
951.0
952.0
942.0

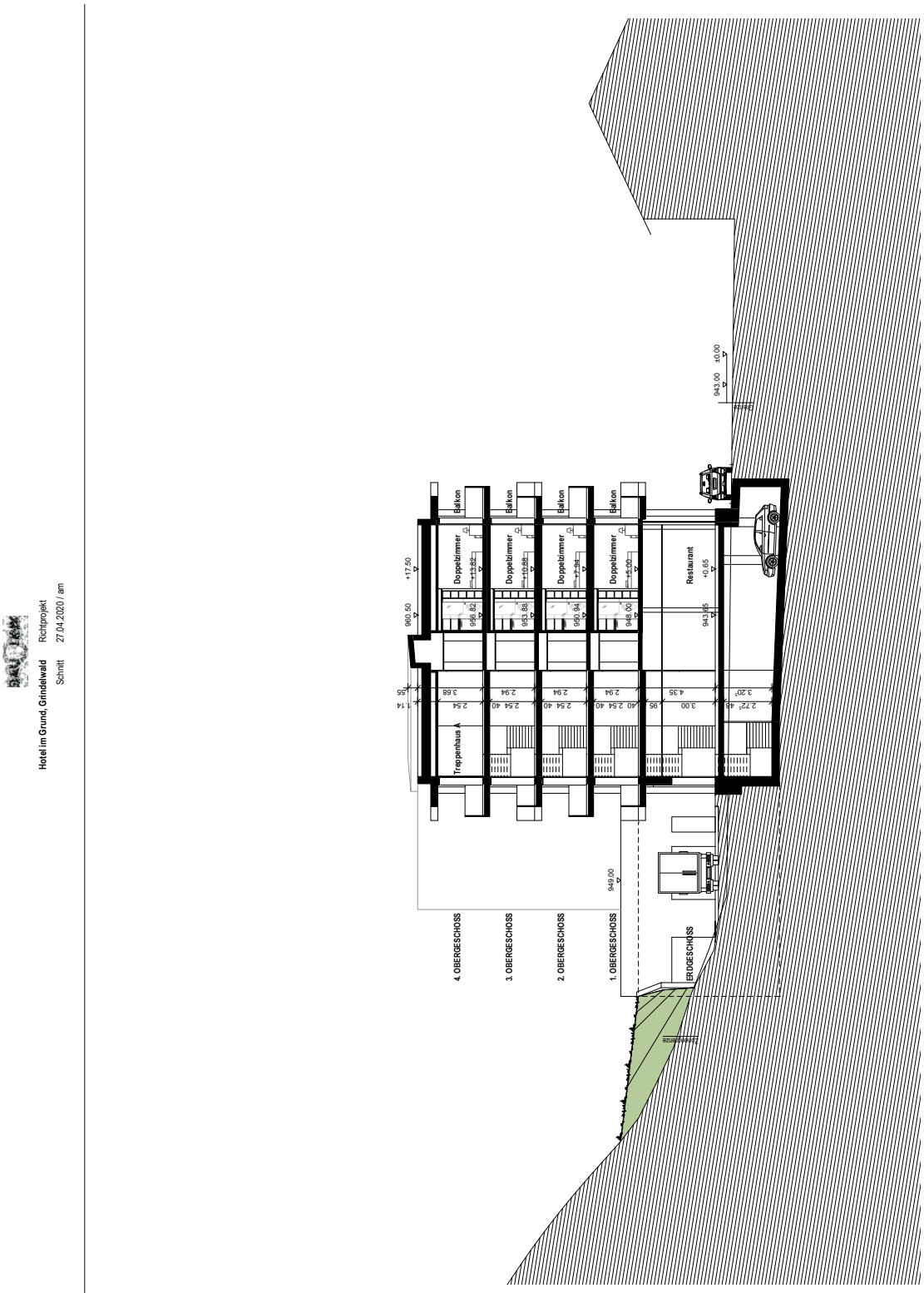

Hotel im Grund, Grindelwald
Regelgeschoss
OLK
27.04.2020 / am
HOTEL
AVES
FREE AS A BIRD
Doppelzimmer 18.8 m²
Garderobe 3.5 m²
Du / WC 3.3 m²
Doppelzimmer 12.0 m²
Balkon 4.7 m²
Balkon 2.3 m²
Grundstrasse

Anhang


Hotel im Grund, Grindelwald
Richtprojekt
Erdgeschoss
27.04.2020 / am
HOTEL
AVES
FREE AS A BIRD
Lobby
Check-In 1
Restaurant
Check-In 2
Grundstrasse
5180
305
102
44
5042
4405

Hotel im Grund, Grindelwald
Richtprojekt
Umgebung
27.04.2020 / am
5180
Zonengrenze
Aufenthaltsbereich
62.6 m²
Treppenhaus B
22.1 m²
Treppenhaus A
21.6 m²
Korridor
67.8 m²
Korridor
69.5 m²
Korridor
61.9 m²
Doppelzimmer
Balkon


BAU LINK
Hotel im Grund, Grindelwald
Untergeschoss
Richtprojekt
27.04.2020 / am
Grundstrasse
5042
102
44


Hotel im Grund, Grindelwald Richtprojekt
Schnitt 27.04.2020 / am
4. OBERGESCHOSS
3. OBERGESCHOSS
2. OBERGESCHOSS
1. OBERGESCHOSS
ERDGESCHOSS
Treppenhaus A
Doppelzimmer
Balkon
Restaurant
949.00
943.00
±0.00
+17.50
960.50
+0.65

Hotel im Grund, Grindelwald Richtprojekt
Visuals 27.04.2020 / am

Hotel im Grund, Grindelwald Richtprojekt
Visuals 27.04.2020 / am

Anhang 2 Voranfrageantwort OLK vom 04. April 2019

Kantonale Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder OLK
Commission cantonale pour la protection des sites et du paysage CPS

12. April 2019

Sekretariat OLK:
Nydeggasse 11/13
3011 Bern

Telefon 031 633 77 30

Mail: olk@jgk.be.ch
www.be.ch/agr

OLK-Geschäft
2019.JGK.2103

OLK-Sekr. Nr.
2019.JGK.2102

4. April 2019

Grindelwald, VA EG Grindelwald, Überbauungsordnung „Hotel im Grund" (Hotelprojekt im Grund)

Grundlagen

- Präsentation und Dossier von der Baulink AG vom 21.03.2019
- Ueberbauungsvorschriften vom März 2019
- Ueberbauungsplan vom März 2019

Ausstandspflicht

- Martin Althaus

Fragestellung
Die kantonale Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder OLK wird ersucht, zum vorliegenden Richtprojekt eine Beurteilung bezüglich folgender Punkte vorzunehmen:

- Einordnung des Bauvorhabens ins Orts- und Landschaftsbild;
- Adressierung und Vorfahrt, der Gestaltungsprinzipien für das Gebäude (Fassadierung) und den Aussenraum (Erschliessung und Umgebung);
- Stellungnahme zur Zweckmässigkeit der Umsetzung mit dem UeO-Entwurf (Beilage Entwurf Überbauungsplan und Vorschriften).

Beschreibung
Das Gebiet Grindelwald Grund erfährt durch die Realisierung des V-Bahn-Terminals mit Parkhaus sowie der Erweiterung des Mountain-Hostels eine augenfällige Umgestaltung. Die Jungfraubahnen beabsichtigen nun auf dem ehemaligen Parkplatz, welcher heute als Lager- und Umschlagfläche genutzt wird, einen Hotelneubau mit 240 Doppelzimmern für den Gruppentourismus zu realisieren.

Die Baulink AG (Kaufrechtsinhaberin) und die Gemeinde Grindelwald haben zwischen November 2018 und März 2019 in einem qualifizierten Verfahren mit drei Workshops das Bebauungskonzept

mit der Projektverfasserin Christoph Sauter, Architekten AG, entwickelt. Das Verfahren mit einem Bearbeitungsteam wurde durch einen unabhängigen Architekten und einen Landschaftsarchitekten begleitet.

Das Areal ist zur Zeit der Mischzone zugewiesen. Das Vorhaben kann nicht im Rahmen der für Bauten des Gastgewerbes zulässigen baupolizeilichen Masse geplant werden, weshalb nun eine Überbauungsordnung zu erlassen ist.

Das schmale, längsgezogene Areal befindet sich zwischen dem sehr steilen rückwärtigen Hang und der Remise der WAB. Die Zufahrt erfolgt von Westen über die Schmalseite der Parzelle.

Der Planungsperimeter ist auf den beiden Längsseiten räumlich begrenzt durch die Hangkante und die Bahnanlagen. Über der Hangkante liegen auf einem Plateau locker angeordnete Chaletbauten. Durch die Lage des Grundstücks an der tiefsten Lage in Grindelwald Grund entfallen die im Ort üblichen Aussichtsqualitäten. Die Bergmassive erzeugen eine eindrückliche Präsenz. Die Umgebung wird künftig durch die bestehende Remise, weitere gewerbliche Bauten, die geplante Erweiterung des Mountain-Hostels an der Grundstrasse und das 1100 Parkplätze fassende Parkhaus geprägt.

Im Rahmen der Workshops wurden verschiedene Lösungsansätze geprüft und liegen der OLK in der Dokumentation vor.

Das nun vorliegende Projekt ist ein langes, schmales, im Grundriss leicht abgewinkeltes, fünfgeschossiges Gebäude. Der Hauptzugang liegt zur Zugangsstrasse an der Gebäudeschmalseite. Die gemeinschaftlichen Räume wie Check-in, Restaurant, Bar und ein kleiner Wellnessbereich liegen im Erdgeschoss beim Eingang. Die zusätzlich benötigten Infrastrukturräume des Erdgeschosses sind als hangseitige Ausstülpung ausgebildet. Die Anordnung der Erschliessungsbereiche erfolgt der Logik der Fluchtwegplanung. Das Hotel verfügt in den Obergeschossen über eine zweispännige innere Raumgliederung mit beidseitig identischen Hotelzimmern. Die einzelnen Einheiten sind vorfabriziert in Holzbauweise gefertigt und verfügen über eine standardisierte Ausstattung. Die wechselweise der Fassade vorgehängten Balkone in Dreiecksform unterschiedlicher Grössen gliedern die hohen Fassaden.

Beurteilung

Einordnung ins Orts- und Landschaftsbild
Der Verlauf der oberen Hangkante und die Lage des Neubaus hinter der langen Bahnremise sind für die Wahrnehmung der Überbauung im Orts- und Landschaftsbild zentral. Das Gebäude verfügt über eine beachtliche Längen- und Höhenausdehnung und beinhaltet ein beachtliches Raumprogramm.
Die Längsausrichtung des Gebäudes mit dem flachen Dach ist eine an diesem Ort selbstverständliche Lösung. Durch die Stellung des fünfgeschossigen Gebäudes unterhalb der markanten Geländekante ist eine gute Integration gewährleistet. Der Gebäudeknick liegt noch unpräzise und erzeugt keine guten Proportionen. Eine durchlaufende gerade Gebäudefront parallel zu den Bahngleisen ist auch denkbar.

Adressierung und Vorfahrt
Der Auftakt und Zugang an der Kopfseite des Gebäudes mit Vordach und Haupteingang ab der Grundstrasse ist für eine angemessene Adressierung richtig. Die Kopffassade soll eine entsprechend aufgewertete Gestaltung erhalten. Die dargestellte Pflästerung verstärkt den gewünschten

Effekt des Ankommens und der klaren Zugänglichkeit. Die Anordnung eines zweiten Einganges in der Gebäudemitte wird aufgrund der Gebäudelänge verstanden.

Gestaltungsprinzipien für das Gebäude
Die vorliegende Gestaltung erscheint in Teilbereichen aufgesetzt und formal. Die Planung mit einer vorgelagerten Balkonschicht, welche ein verspieltes Fassadenbild ergibt, und die Verkleidung des Gebäudes mit Holzschindeln wird verstanden.

Eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Bauen in den Bergen und den entsprechend notwendigen Elementen wird die kontextuelle und kulturelle Integration des Gebäudes verbessern und die regionale Verankerung stärken. Die Anordnung von nicht überdeckten Balkonen aus Holz bewährt sich im alpinen Raum nicht. Die Anordnung eines Vordaches ist architektonisch zu prüfen.

Aussenraum (Erschliessung und Umgebung)
Der Aussenraum ist im vorliegenden Planungsstand stark funktional gegliedert. Hangseitig verläuft der Landschaftsraum bis zur Hotelfassade, was begrüsst wird.

Die Vorfahrt der Reisebusse erfolgt folgerichtig vor der Hauptfassade mit einer Wendemöglichkeit. Vor der Längsfassade des Restaurants sind in minimalem Abstand zur Fassade die Parkplätze angeordnet. Hangseitig erfolgt die Anlieferung für den Betrieb. Im gesamten Konzept sind keine Aufenthaltsbereiche im Aussenraum für Gäste ausgewiesen, was für die Beurteilenden irritierend erscheint, aber allenfalls den Abläufen des Massentourismus entspricht. In der weiteren Planung soll ein ausgewiesener Fachmann die vorhandenen Aussenbereiche qualitätsvoll gestalten.

Stellungnahme zur Zweckmässigkeit der Umsetzung mit dem UeO-Entwurf
In der Überbauungsordnung wird auf detaillierte Gestaltungsbestimmungen verzichtet. Im Gegenzug wird eine Qualitätsscherung mit einer Fachberatung stipuliert und das Richtprojekt bezüglich Positionierung des Baukörpers zur Hangrichtung, dem Bahnhofareal und der Grundstrasse, der Anordnung der Balkone sowie der Fassadengestaltung als wegleitend festgesetzt. Die vorliegenden Bestimmungen sind zweckmässig. Die sorgfältige Geländemodellierung mit dem Anschluss des bestehenden Geländes an den Neubau ist ein zentrales Element der Freiraumgestaltung. Bei den Bestimmungen zum Richtprojekt ist daher die ausgearbeitete Geländemodellierung als «wegleitend» festzulegen. Zudem sollen auch Baugesuche, welche den Freiraum betreffen, der Fachberatung vorgelegt werden müssen.

Antrag
Die OLK Gruppe Oberland empfiehlt die folgenden Planungspunkte vertieft weiterzubearbeiten:

- die architektonische Gestaltung Dach, Balkon und Fassade;
- die Attraktivierung der Aussenräume mit besseren Aufenthaltsqualitäten;
- die Planung der Umgebung durch ausgewiesene Fachperson;
- die Geländemodellierung aus dem Richtprojekt als wegleitend zu benennen und den Geländeverlauf ggf. im Überbauungsplan als Festsetzung ergänzen;
- die Festlegung, dass Baugesuche, welche den Freiraum betreffen, ebenfalls zwingend der Fachberatung vorzulegen sind.
-

Im Rahmen der Vorprüfung UeO ist die Überbauungsordnung mit dem Richtprojekt erneut der OLK vorzulegen.

Kantonale Kommission zur Pflege der Orts- und Landschaftsbilder 4

weitere Bemerkungen
Das Vorgehen der Einwohnergemeinde Grindelwald und der Jungfraubahn Management AG zur Durchführung eines Workshop-Verfahrens als Basis zur Erlangung der Grundlage für die Überbauungsordnung wird ausdrücklich gewürdigt.

Für die OLK-Gruppe Oberland

Der Vize-Präsident

Urs Fischer

Anhang 3 Gutachten Parkplatzbedarf und -Angebot B+S AG vom 08. November 2019

Grindelwald, Hotel im Grund

Parkplatzbedarf und -Angebot

8. November 2019

/ 2-01

B+S AG
Weltpoststrasse 5 | Postfach 313
CH-3000 Bern 15 | +41 31 356 80 80
www.bs-ing.ch

Impressum

Auftraggeber	Ecoptima AG, Bern
Projektleiter	Urs Dubach
Berichtsverfasser	Urs Dubach
Projektnummer	89.2160
Dokument	89.2160 Grindelwald Hotel im Grund Parkplatzbedarf

Änderungsverzeichnis

Version	*Datum*	*Verfasser*	*Bemerkungen*
1-02	28.10.2019	Urs Dubach u.dubach@bs-ing.ch	1. Vollversion
2-01	08.11.2019	Urs Dubach u.dubach@bs-ing.ch	2. Vollversion

Inhaltsverzeichnis

1 Blitz-Zusammenfassung 4

2 Zusammenfassung 5

3 Parkplatzangebot in Grindelwald 7

3.1 Verkehrsrichtplan Grindelwald 2009 7
3.2 Studie Projekt V-Bahnen/Parkierung Grindelwald 2013 7
3.3 V-Bahn Projekt/Zonenplanänderung Grund und Talgietli 2015 9
3.4 Beurteilung des vorgesehenen Parkplatzangebotes 10
3.5 Die Korridorstudie und Verlagerungsmöglichkeiten nach Wilderswil 11
3.6 Zusätzliche Bedürfnisse 11
3.7 Zwischenbilanz 11
3.8 Synergiepotenzial 11
3.9 Plafonierung und Konkurrenz 12
3.10 Fazit zum Parkplatzangebot 13

4 Parkplatzbedarf für das Hotel im Grund 14

4.1 Projekt Hotel Im Grund 14
4.2 Parkplatzberechnung nach Bauverordnung 15
4.3 Parkplatzermittlung nach VSS 15
4.4 Reduktionsgrund Betriebskonzept und Bahnnähe 15
4.5 Ergänzende Erschliessungsthemen 16

5 Lösungsvarianten 17

5.1 Drittprojekte 17
5.2 Szenarien 17
5.3 Normbedarf oder reduzierter Bedarf 17
5.4 Lösungsvariante 1 "auf Grundstück" 17
5.5 Lösungsvariante 2 "Bestehendes Angebot" 18

6 Busproblematik 18

7 Zukunft Grund 19

8 Verzeichnisse 20

Grundlagen- und Quellenverzeichnis 20

Anhänge

A Beilage: Projekt V-Bahnen/Parkierung Grindelwald, 2013 Gde. Grindelwald, Mertron, B+S 21

1 Blitz-Zusammenfassung

Parkplatzangebot Grund

Das Parkplatzangebot in Grindelwald Grund ist für die Bergbahnbedürfnisse dimensioniert.

Mit dem möglichen Park & Ride in Wilderswil würden ca. im Jahr 2025 Plätze für andere Nutzungen frei.

Morgens, abends, in der Nacht und generell ausserhalb der Saisonspitzen könnten die Parkplätze schon heute zusätzlich genutzt werden.

Bedarf

Ob die neuen Parkplatznutzer eigentlich schon in den Überlegungen zum Parkplatzkonzept V-Bahn enthalten sind ist unsicher.

Der Grundbedarf für das Hotel im Grund beträgt 130 Plätze, tatsächlich dürften ca. 60 genügen.

Zusätzlich wären ca. 50 Personalparkplätze an anderer Stelle zu ersetzten.

Lösungsmöglichkeiten

Für Lösungsvarianten sind zwei Szenarien, mit und ohne Park & Ride Wilderswil zu betrachten.

Die Erstellung der Parkplätze auf dem Grundstück ist angesichts des Parkplatzangebotes verkehrspolitisch und wirtschaftlich nicht eine gute Lösung.

Die Integration in die Parkierung Grund ist mit begleitenden Zusatzmassnahmen der bessere Weg.

Rahmenbetrachtungen

Die Busparkierung ist noch zu untersuchen und kann einen Einfluss auf das übrige Parkplatzangebot haben.

Für die zukünftige Entwicklung im Grund wäre eine Strategie bezüglich Nutzung, Parkierung und Aussenraum hilfreich.

Man kann grundsätzlich andere Philosophien wählen, welche nicht auf der Abdeckung von Spitzenwerten sondern auf Managementmassnahmen beruhen und so Kapazitäten schaffen. Das ist aber kaum in kurzer Zeit zu schaffen und braucht den Willen aller Beteiligten.

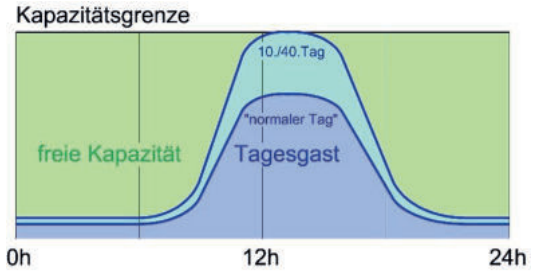
2 Zusammenfassung

Parkplatzangebot Grund

Das Parkplatzangebot in Grindelwald Grund ist für die Bergbahnbedürfnisse dimensioniert. Das Angebot ist Teil der Ausflugsparkierung V-Bahn/First mit 1710 festen und 1300 temporären Plätzen. Die auf der Studie "V-Bahn/Parkierung" der Gemeinde Grindelwald beruhenden Zahlen waren stets Grundlage der Planungen.

Mit dem möglichen Park & Ride in Wilderswil würden ca. im Jahr 2025 Plätze für andere Nutzungen frei. Um die Strassenzufahrten in die Lütschinentäler zu entlasten, ist angedacht Parkplätze nach Wilderswil zu verschieben und ab dort die BOB als Shuttle zu nutzen. Dies könnte ca. 450 Plätze gesamthaft und geschätzt 350 Plätze auf der Grindelwaldseite betreffen. Dieses Projekt ist aber noch nicht definitiv gesichert. Zudem sind die Auswirkungen auf die Zufahrtsstrasse zu beachten, wenn die freiwerdenden Plätze anders genutzt werden.

Morgens, abends, in der Nacht und generell ausserhalb der Saisonspitzen könnten die Parkplätze schon heute zusätzlich genutzt werden.



Bedarf

Ob neue Parkplatznutzer schon in den Überlegungen zum Parkplatzkonzept V-Bahn enthalten sind ist unsicher. Das wäre der Fall, wenn die Skigäste des Hotels im Grund vor allem in Konkurrenz zu anderen/bestehenden Angeboten rekrutiert würden oder wenn die Eintrittsplafonierung von 16'000 Tagesgästen mit wirkungsvoll umgesetzt werden kann.

Der Grundbedarf für das Hotel im Grund beträgt 130 Plätze, tatsächlich dürften ca. 60 genügen. Die Rechnung nach Bauverordnung ergibt 130 Plätze. Das auf Gruppenreisen ausgerichtete Hotelkonzept braucht viel weniger Plätze. Abgedeckt werden muss ein Winterszenario. Hier ist das Potenzial für Asiatische Gäste geringer und für motorisierte Wintergäste recht gross. Leider belegen diese Gäste zum grossen Teil auch die Tagesspitze.

Zusätzlich wären ca. 50 Personalparkplätze an anderer Stelle zu ersetzten. In allen Aufstellungen sind die 110 Personalparkplätze auf dem zukünftigen Hotelgrundstück Teil der Bilanz. Mit geeigneten Massnahmen und unter Berücksichtigung von Mehrfachbelegungen wären noch etwa 50 Plätze zu ersetzen.

Lösungsmöglichkeiten

Für Lösungsvarianten sind zwei Szenarien, mit und ohne Park & Ride Wilderswil zu betrachten. Mit dem Park & Ride Wilderswil werden effektiv Parkplätze im Grund auch zur Tagesspitze frei. Zu beachten ist allerdings, dass die Strassenentlastung durch die neuen Nutzer nicht wieder zu

Nichte gemacht wird. Das wäre dann der Fall, wenn sie mehrheitlich auch mit den Tagesausflüglern an- und abreisen.

Die Erstellung der Parkplätze auf dem Grundstück ist angesichts des Parkplatzangebotes verkehrspolitisch und wirtschaftlich nicht eine gute Lösung. Wird die Hotelparkierung in einem Parkinggeschoss auf dem Grundstück gebau, können die Spitzentage wie geplant abgewickelt werden. Allerdings wird das in Normalzeiten bereits übergrosse Angebot im Grund noch erweitert und die Problematik auf der Zufahrtstrasse verschärft. Auch wird das Potenzial eines eventuellen Park & Ride in Wilderswil nicht genutzt.

Die Integration in die Parkierung Grund ist mit begleitenden Zusatzmassnahmen der bessere Weg. Die Integration von 135 nur zu absoluten Spitzenzeiten benötigten Plätzen scheint in ein Gesamtangebot von über 3000 Plätzen vertretbar. Ein Controlling und Managementmassnahmen inklusive Sanktionen sollten die Ziele der Öffentlichkeit auch in der Zeit vor der Inbetriebnahme eines Park & Ride Wilderswil gewährleisten.

Rahmenbetrachtungen

Die Busparkierung ist noch zu untersuchen und kann einen Einfluss auf das übrige Parkplatzangebot haben. Angedacht ist eine Anlage im Talgietli. Wenn es nur um die Randzeiten/Nachtbelegung geht, fallen keine Parkplätze weg. Wenn zusätzliche Tagesbelegungen gefragt sind müssen bis zu 150 Parkplätze kompensiert werden.

Für die zukünftige Entwicklung im Grund wäre eine Strategie bezüglich Nutzung, Parkierung und Aussenraum hilfreich. Die bisherigen Planungen im Grund gingen von einer reinen Verkehrsdrehscheibe aus. Nun wollen begreiflicherweise Dritte die hohe Standortgunst nutzen. Es bestehen Chancen und Risiken. Bezüglich den Verkehrsthemen stellen wir fest, dass solche Entwicklungen noch nicht genügend berücksichtigt sind. Eine Gesamtstrategie wäre für die Einordnung und Bewertung von Einzelvorhaben sehr hilfreich.

Man kann grundsätzlich andere Philosophien wählen, welche nicht auf der Abdeckung von Spitzenwerten sondern auf Managementmassnahmen beruhen und so Kapazitäten schaffen. Das ist aber kaum in kurzer Zeit zu schaffen und braucht den Willen aller Beteiligten. Das vorliegende Parkplatzkonzept ist auf die Abdeckung des 10. Spitzentages ausgerichtet. Das ist kein Naturgesetz! Es sind andere Ansätze möglich. Wenn beispielsweise die Parkplatzpreise im Grund nachfragorientiert wären, würde dort bestimmt kein Parkplatzproblem existieren.

3 Parkplatzangebot in Grindelwald

In einem ersten Schritt wird das relevante bestehende, respektive geplante Parkplatzangebot ermittelt.

3.1 Verkehrsrichtplan Grindelwald 2009

Der Teilrichtplan R1 Übersicht/Parkierung datiert vor dem V-Bahn-Projekt und bildet deshalb nicht den aktuellsten Planungsstand ab. Insbesondere die Parkplatzzahlen im Grund und der Verzicht auf die Park & Ride Anlage Ortweid sind überholt. Die Unterscheidung von "Tagesausflugsparkierung" und "Parkierung im Zentrum" und der Grundsatz, dass Spitzen mit temporären Parkplätzen abgedeckt werden sollen, wurden aber für die späteren Betrachtungen zum V-Bahn-Projekt übernommen.

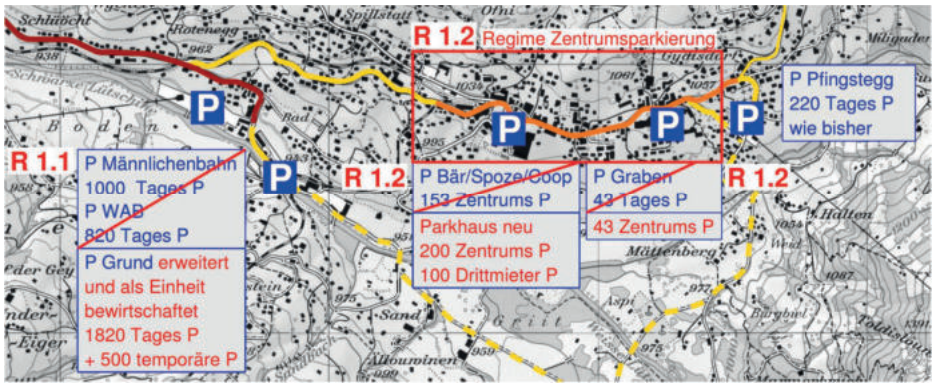


Abbildung 1 Teilrichtplan Parkierung, Ausschnitt

3.2 Studie Projekt V-Bahnen/Parkierung Grindelwald 2013

Die Gemeinde Grindelwald liess 2013 den Parkplatzbedarf im Zusammenhang mit der Erneuerung der Bergbahnen (V-Bahn-Projekt) ermitteln. Die Betrachtungen in der Studie von B+S, Bern und Metron, Brugg beruhen auf folgendem Modell:

- Als relevant für die Parkplatzanzahl wurde auf Grund von Zählungen der Winterbetrieb angesehen.
- Das Gästeaufkommen des 10. stärksten Wintertages der Saison 2012 / 2013 mit 13'750 Erstzutritten (Gäste) in die Skigebiete First und Kl. Scheidegg / Männlichen wird einem Ausgangsszenario als massgebende Bemessungsgrösse zu Grunde gelegt.
- Für ein Ausbauszenario wird das Gästeaufkommen des 10. stärksten Wintertages der Saison 2007 / 2008 als Bemessungsgrundlage genommen. Dies entspricht 16'000 Erstzutritten (Gäste) in die Skigebiete First und Kl. Scheidegg / Männlichen.
- Zur Erhaltung der Pistenattraktivität wird der Zutritt auf maximal 16'000 Personen begrenzt.
- Weiter wurden Annahmen zu Gästeverteilung, Verkehrsmittelwahl, Autobelegungsgrad und Befüllungszeit getroffen. Diese Werte und Annahmen können der Studie entnommen werden.

In Übereinstimmung mit Gemeinde und Jungfraubahnen wurde ein Parkplatzangebot empfohlen, welches:

- den 40. stärksten Saisontag des Ausgangszenarios und den 48. stärksten Tag des Ausbauszenarios mit ordentlichen Parkplätzen, also Einstellhallen- oder permanenten Plätzen vor Ort,
- den 10. Stärksten Saisontag des Ausbauszenarios mit zusätzlichen Winterparkplätzen im Grund und dem Park & Ride Ortweid abdeckt.

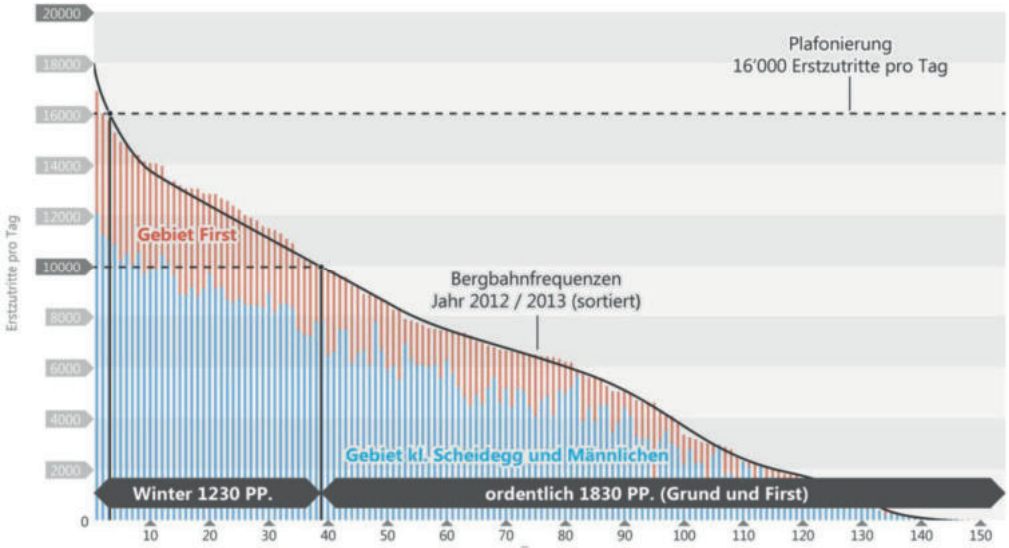


Abbildung 2 Bergbahnfrequenzen und empfohlenes Parkplatzangebot

Diese Parkplatzzahlen sind mit kleinen Anpassungen in die Unterlagen zur Zonenplanänderung Grund und Talgietli eingeflossen, und werden daher im nächsten Kapitel detaillierter dargestellt.

3.3 V-Bahn Projekt/Zonenplanänderung Grund und Talgietli 2015

In den Erläuterungsberichten zur Zonenplanänderung Grund und Talgietli werden die Empfehlungen der Parkierungsstudie ungefähr übernommen. Sie bildeten damit die Ausgangslage für die Entscheide der Grindelwalder Gemeindeversammlung und der Beurteilung des Gesamtvorhabens V-Bahn durch die Behörden. Die folgende Tabelle zeigt diese Parkplatzzahlen.

	Total	Einstellhalle	P befestigt	P temporär	P temp. P&R
Total	**3010**	**1090**	**620**	**1000**	**300**
Total befestigte Plätze	**1710**	**1090**	**620**		
Total Winterparkplätze	**1300**			**1000**	**300**
EH Grund	1090	1090			
P WAB	0		0		
P Talgietli	220		220		
P Talgietli (W)	650			650	
P Kilchboden	120		120		
P Kilchboden W	350			350	
P Sunstar	45		45		
P Pfingstegg	235		235		
P&R Ortweid	300				300
Personal (zusätzlich)	**110**				

Tabelle 1 Parkplatzzahlen

Gemäss dem Modell der Studie sind auch die der Firstbahn dienenden Parkplätze Teil der Bilanz. Insbesondere bezüglich Park & Ride Anlagen sind diese auch nicht unbedingt fest den Gebieten zugeordnet. Der Übersichtsplan im Anhang des Erläuterungsberichtes zeigt die geplante Situation im Grund.

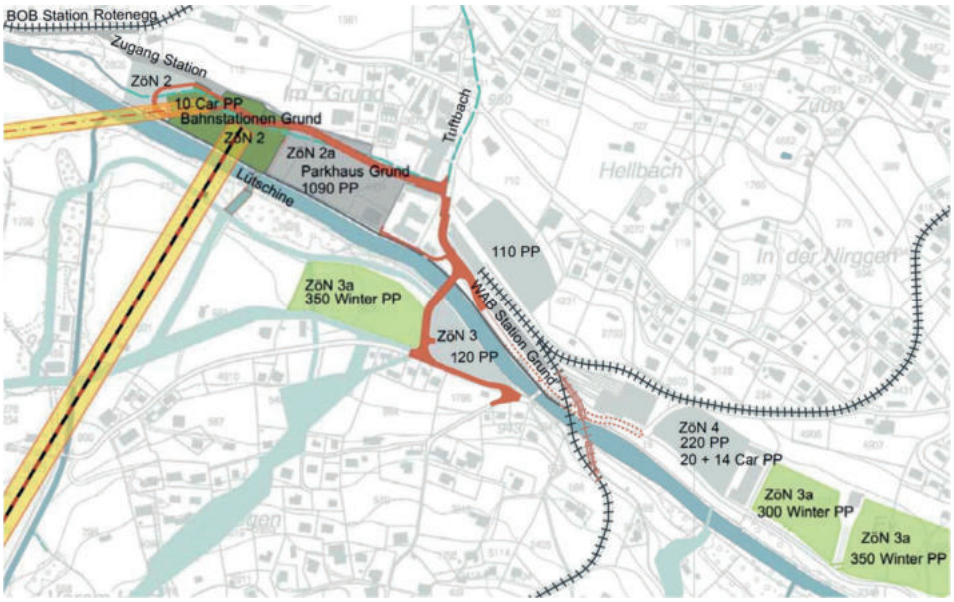


Abbildung 3 Übersichtplan Grund mit geplanten Parkierungsmöglichkeiten

Das komplexe Planverfahren und unterschiedliche Flughöhen, Perimeter und Zuständigkeiten bringen es natürlich mit sich, dass nicht alle Detailzahlen direkt und verbindlich in den Zonenvorschriften und Baugesuchen festgelegt sind. Aber wenn man dem Vorhaben V-Bahn den politischen Willen der Gemeindeversammlung Grindelwald und eine umfassende Prüfung durch die Bewilligungsbehörden voraussetzt, ergibt sich doch ein klarer Rahmen. Er wird im folgenden Kapitel von den Berichtsverfassern interpretiert.

3.4 Beurteilung des vorgesehenen Parkplatzangebotes

Bauliche Sanierungen der Anlagen Pfingstegg und Ortweid sowie Unschärfen bei den Winterparkplätzen und bei Parkplatzmarkierungen mögen ganz kleine Differenzen zur vorgehenden Aufstellung ergeben. Sie sind aber keinesfalls relevant und wir setzen darum diese Zahlen als Zustand bei Inbetriebnahme der V-Bahn voraus.

Die folgende Beurteilung erfolgt zwar aus Sicht der Verkehrsplanung, berücksichtigt aber auch planungsrechtliche Grundsätze und Kenntnisse über den vorangegangenen politischen Prozess in Grindelwald. Dabei handelt sich um die Einschätzung der Verfasser. Behörden oder die Stimmbürger von Grindelwald könnten auch eine leicht andere Sichtweise haben. Die wesentlichen Punkte aus unserer Sicht:

- Bei den 3'010 geplanten Parkplätzen handelt es um ein Angebot für den Tagestouristen. Andere Nutzungen waren bisher nicht vorgesehen. Die gesamte Planung V-Bahn Grund ist auf einen Zu- und Umsteigeknoten für die Bergbahnen ausgerichtet und nicht auf einen neuen multifunktionalen Ortsteil von Grindelwald oder ein Resort. Auch die zu Grunde liegende Studie Metron/B+S ermittelt den Bedarf alleine in Funktion der Bedürfnisse der Bergbahnen.
- Die gesetzlichen Vorgaben definieren die erforderliche Anzahl Parkplätze und nicht deren Qualität. Für die Bewilligungsbehörden ist daher in erster Linie die Gesamtzahl von ca. 3'000 Plätzen im Winter und die Bereitstellung eines genügenden Angebotes für den Sommer massgebend. Unter Berücksichtigung dieser Grössen wären Änderungen der Aufteilung zwischen festen, Winter- und Park & Ride-Parkplätzen wohl bewilligungsfähig.
- Das Parkhaus mit gut 1'000 Plätzen ist integraler Teil des Bauprojektes. Es ist auf ausdrücklichen Wunsch der Gemeinde Grindelwald entstanden. Daraus und aus der Planungsgeschichte im Grund allgemein lässt sich ableiten, dass die Qualität der Parkplätze und damit die Aufteilung in die einzelnen Kategorien nicht nur das Resultat wirtschaftlicher Überlegungen, sondern auch des politischen Willens der Gemeinde Grindelwald ist. Die Lage und Qualität der Parkplätze haben einen Einfluss auf die Erreichbarkeit und das Ortsbild und damit auf die Attraktivität von Grindelwald. Damit ist noch keine Wertung verbunden, sondern die Anforderung, dass die Gemeinde einer wesentlichen Änderung der Aufteilung zwischen festen und provisorischen Plätzen und der Verlagerung von Parkplätzen zustimmen muss.
- Die 110 Personalparkplätze auf dem Grundstück des zukünftigen Hotelprojektes waren immer Teil der Aufstellungen und Pläne im Zusammenhang mit dem V-Bahn Projekt und sind deshalb zu berücksichtigen.
- Das Angebot fasst die Bedürfnisse aller Bahnen in Grindelwald zusammen. Die Parkplätze Pfingstegg und Firstbahn sind Teil der Betrachtung. Nicht berücksichtigt ist das Parkhaus Bär, welches vor allem dem Ortszentrum dienen soll. Die Tagesspitze ist hier am späteren Nachmittag zu erwarten. Es dürfte trotz seiner Tarifstruktur einen gewisse Anzahl Tagesgäste sufnehmen.

3.5 Die Korridorstudie und Verlagerungsmöglichkeiten nach Wilderswil

Schon mit Abschluss der Parkierungsstudie wurde klar, dass die vorgesehene Befüllungszeit des Skigebietes von drei Stunden zu Kapazitätsengpässen auf der Strasse Wilderswil-Grindelwald führen wird. Im Auftrag der Jungfraubahnen erstellte Metron eine entspreche Korridorstudie, welche sich in ihren Empfehlungen gegen einen Strassenausbau und für einen Shuttlebetrieb der BOB ab einem Park & Ride auf dem Flugplatzareal Interlaken aussprach.

Die Park & Ride Haltestelle Wilderswil wurde ins Bahninfrastrukturprojekt STEP des Bundes aufgenommen. Zurzeit wird der Flugplatzanschluss an die Autobahn gemäss diesem Projekt realisiert. Die Plangenehmigung für die notwendige Erweiterung der Doppelspur ist in Aussicht. Die Jungfraubahnen gehen davon aus, dass das Park & Ride im Zeitraum 2021 bis spätestens 2025 erstellt sein wird. Ab ca. 2025 könnte während den Spitzenzeiten ein provisorischer Viertelstundentakt gefahren werden. Damit könnte gemäss Metron Studie 450 Parkplätze nach Wilderswil verlagert werden. Metron berechnet die Unterdeckung der Strassenkapazitäten Seite Grindelwald/Seite Lauterbrunnen etwa 4/1, so dass mit einer Bedarfsreduktion in Grindelwald von bis ca. 350 Plätzen gerechnet werden kann.

3.6 Zusätzliche Bedürfnisse

Neben der Bedarfsreduktion sind aber eventuell auch zusätzliche Bedürfnisse zu berücksichtigen. Falls auf dem Parkplatz Talgietli ein zentraler Busparkplatz realisiert werden sollte, müssten je nach Grösse bis zu 220 PW-Parkplätze ersetzt werden. Eine Grobabschätzung zeigt, dass der Wegfall von bis zu ca. 100-150 Plätzen in Betracht gezogen werden muss.

Falls das Hotel im Grund erstellt wird, sind die dortigen Personalparkplätze zu ersetzen. Durch geeignete Massnahmen könnten die Jungfraubahnen den Bedarf gemäss eigenen Angaben von 110 auf 60 senken.

3.7 Zwischenbilanz

Die vorgesehenen Parkplätze im Grund sind für den Ausflugstourismus bereitgestellt. Es werden Tagesspitzen an Spitzentage abgedeckt. Ab 2025 könnten ca. 350 Plätze nach Wilderswil verlagert werden. Auf der anderen Seite besteht ein eventueller zusätzlicher Bedarf von rund 200 Plätzen. Damit ergäbe sich unter Beibehalt der Winterparkplätze eine freie Kapazität von 100-200 Plätzen. Allerdings ist noch die Situation auf der Zufahrtstrasse zu prüfen. Wenn im Zusammenhang mit dem Park & Ride Wilderswil keine Reduktion der Winterparkplätze stattfindet, ist das Ziel des Parkierungskonzepts mit Verlagerung eventuell gefährdet. Nur wenn die frei werden Parkplätze antizyklisch zu den Tagesparkplätzen angefahren werden ist die angestrebte Verkehrsreduktion in den Spitzenzeiten gewährleistet.

3.8 Synergiepotenzial

Tagesgäste füllen die Parkplätze am Morgen und fahren im Verlaufe des Nachmittags/Abends wieder ab. Das vorgesehene Angebot deckt die Tagesspitze ab. Am Morgen, am späteren Nachmittag und vor allem in der Nacht bestehen also freie Kapazitäten, welche insbesondere von Hotelgästen mit einer Übernachtung genutzt werden könnten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass dazu wohl eher das Angebot an festen Parkplätzen in Frage kommt. Damit besteht aber immer noch ein sehr grosses Synergiepotenzial von bis zu 1'700 Plätzen. Um die effektive Kapazität zu kennen, müsste man die zeitliche Streuung der beiden Gruppen kennen. Aber auch eine Halbierung des Potenzials wird die Nachfrage der Eintagesgäste der beiden geplanten und möglicherweise weiterer Hotel- oder Resortprojekte im Grund sicher befriedigen.

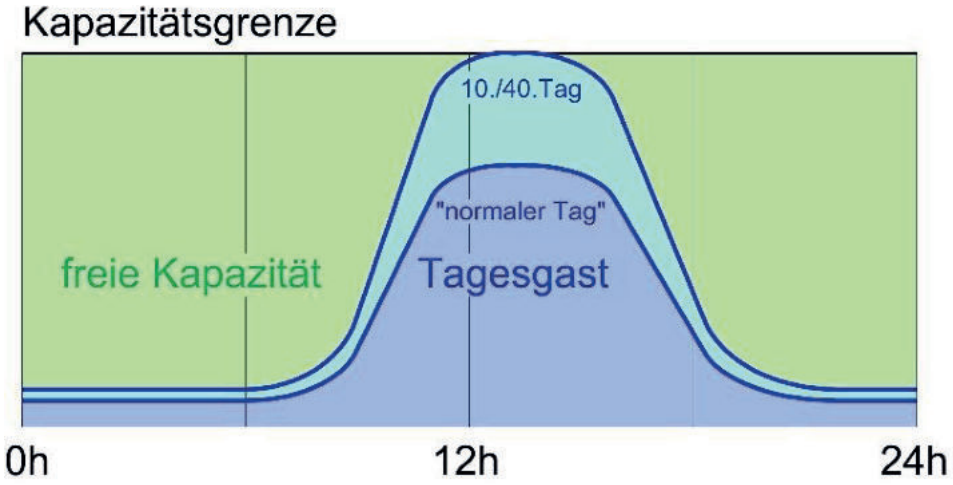


Abbildung 4 Synergiepotenzial

Gäste, welche den Tag in Grindelwald verbringen, wie beispielsweise Skifahrer bringen kein Synergiepotenzial. Sie belasten die Spitzenstunde ausserdem am Mittag. Bezüglich Personalparkplätzen sollten Morgen-, Abend-, und Nachtschichten berücksichtigt werden. Wie dargestellt, besteht dieses Problem nur an Spitzentagen, aber auf solche (10. bis 40/48.Tag) sind die Parkplatzabdeckungen im Rahmen des V-Bahnprojektes halt ausgerichtet worden.

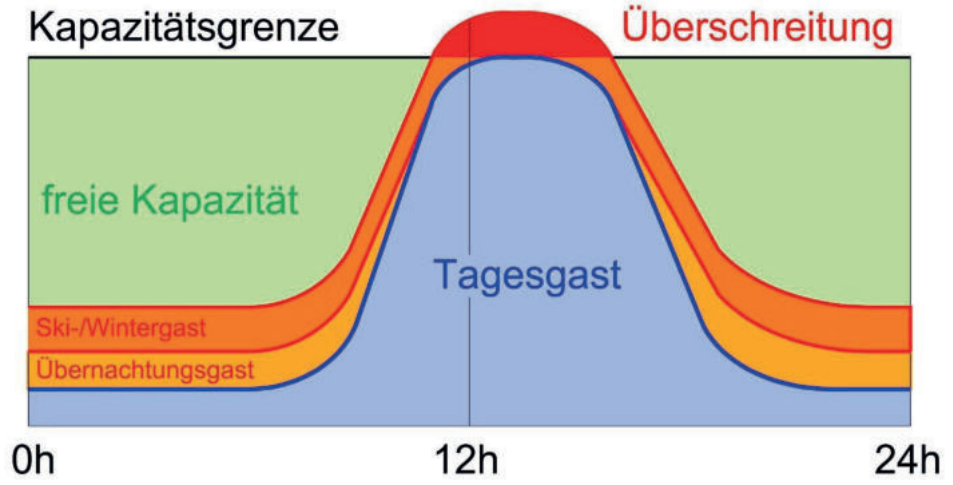


Abbildung 5 Überlagerung mit zusätzlichen Hotelgästen

3.9 Plafonierung und Konkurrenz

Eine wichtige Frage ist, ob beispielsweise ein Skigast aus einem Hotel im Grund nicht schon in der ursprünglichen Nachfrageberechnung enthalten ist. Diese Frage hat zwei Aspekte. Erstens, was bedeutet die geplante Plafonierung der Skigebietszutritte? Und zweites, sind die Hotels im Grund eine Konkurrenz zu anderen Angeboten im Ort oder eine Ergänzung, welche neue Kundengruppen anspricht?

Die Plafonierung würde das geplante Parkplatzangebot auch mit Skigästen aus Hotels gewährleisten. Sie wird voraussichtlich aber nicht über geschlossene Drehkreuze an den Talstationen der Bergbahnen erreicht, sondern funktioniert eher indirekt, beispielsweise über Information, erschwerte Reisewege oder tarifliche und Marketingmassnahmen für Spitzentage. Konkret haben die Jungfraubahnen ein entsprechendes Informationskonzept in Auftrag gegeben. Die Plafonierungsabsicht wird kaum 1:1 wirksam werden, darf aber in die Betrachtungen mit einbezogen werden.

Ob neue Märkte erschlossen oder bestehende Märkte in Konkurrenz bearbeitet werden, ist schwierig vorauszusagen und schon gar nicht zu garantieren. Die ganze Logik der Parkplatznachweise ist momentan noch sehr vorhabenorientiert aufgebaut. Die Argumente, die Parkplatznachfrage mittels solcher Überlegungen zu reduzieren, dürften einen schweren Stand haben und wir erachten die diesbezüglichen Prozessrisiken als hoch.

3.10 Fazit zum Parkplatzangebot

Die geplanten Parkplätze im Grund decken den Bedarf von Tagesgästen ab. Für Hotelgäste mit einer Übernachtung und für einen kleineren Teil der Personalparkplätze bestehen Synergien. Für andere Bedürfnisse gibt es ab 2025 ein mögliches Angebot von ca. 200-300 Parkplätzen, welches aber noch nicht gesichert ist. Auch die geplante Plafonierung von Zutritten könnte Raum für Drittnutzer schaffen.

4 Parkplatzbedarf für das Hotel im Grund

Unabhängig vom vorhandenen Angebot wird der Parkplatzbedarf für das Vorhaben Hotel im Grund ermittelt. Der Ermittlung nach Bauverordnung ohne Reduktion, werden Berechnungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation in Grindelwald/Grund und der Positionierung des Hotels am Markt gegenübergestellt.

4.1 Projekt Hotel Im Grund

Das Projekt Hotel im Grund befindet sich auf dem Gelände des heutigen Intersports und des ehemaligen Personalparkplatzes, in Mitten der Parkierungsanlagen im Grund. Wesentliche Fusswegdistanzen ab dem geplanten Haupteingang:

- Zum geplanten Parkhaus: 150 m
- Zu den Parkplätzen Kilchboden: 150 m
- Zum Parkplatz Talgietli 400 m
- Zur Station WAB 150 m
- Zur Station der V-Bahn: 250 m
- Zur neuen Haltestelle der BOB 500 m

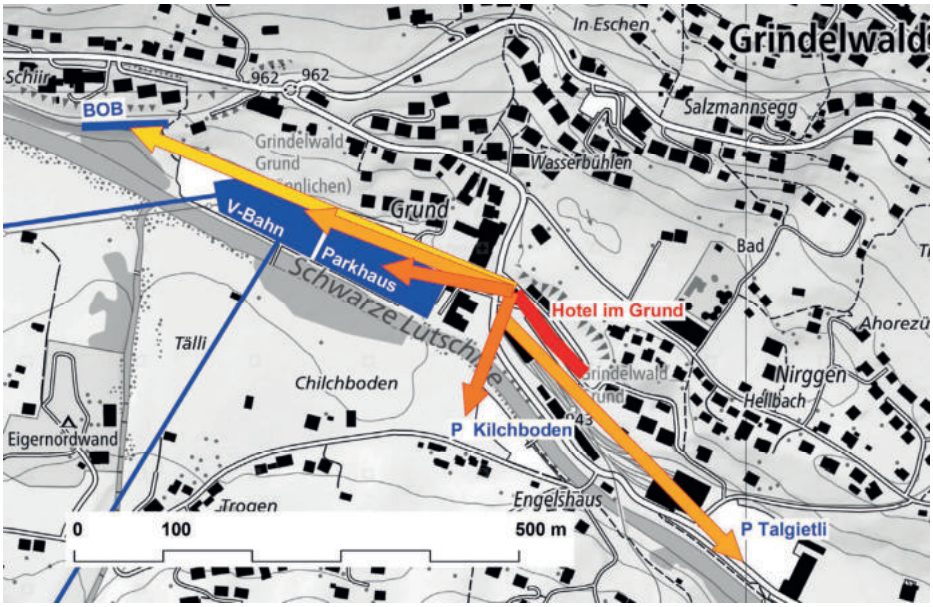


Abbildung 6 Hotel im Grund, Situation mit wichtigen Zielen

Das Hotel ist mit 260 Doppelzimmern, also gut 500 Betten geplant. Das Hotelkonzept "AVES" soll insbesondere die Zielgruppen «Reisegruppen aus aller Welt», «urbaner Kurzurlauber» und «aktive Familien» ansprechen. Die Jungfraubahnen sind als starker Vermarktungspartner vorgesehen.

Zur Illustration dieser Vermarktungskonzepte hat der vorgesehene Betreiber Katag zwei Diplomarbeiten der Hotelfachschule Luzern zur Verfügung gestellt. Beide Konzepte haben vor allem Gruppenreisen aus dem Asiatischen Raum im Fokus. Individualgäste sollen helfen die Auslastung zu optimieren. Gemäss diesem Konzept wird der Fokus auf die Anreise mit dem Bus gelegt. Der aktuelle Planungsstand zeigt denn auch eine prominente Busvorfahrt und nur 10 oberirdische Parkplätze auf dem Areal.

4.2 Parkplatzberechnung nach Bauverordnung

Der Generalunternehmer Baulink hat den Parkplatzbedarf nach Art. 53 BauV korrekt errechnet:

- Geschossfläche 9565 m2
- N Hotel 30
- Grosses Vorhaben (0.25*Geschossfläche/n)+50
- Ergibt 130 Parkplätze

Diese Berechnung zeigt die obere Limite für das Parkplatzangebot. Sie berücksichtigt weder die konkrete Lage des Objekts noch das geplante Marketingkonzept. Nach Art. 53. Abs 4 und 54 BauV kann in besonderen Fällen begründet vom Grundbedarf abgewichen werden. Dabei ist nachzuweisen, dass das Vorhaben ein unterdurchschnittliches Verkehrsaufkommen aufweist.

4.3 Parkplatzermittlung nach VSS

Die Ermittlung nach VSS geht vereinfacht ausgedrückt von einem Ausgangsbedarf von einem Parkplatz pro Doppelzimmer aus und berücksichtigt dann zwingend die Reduktionsgründe.

Da es sich in Grindelwald um ein touristisches System mit einem grossen Verkehrsaufkommen handelt, ist gemäss VSS-Norm 40 281 "Angebot an Parkfeldern für Personenwagen" eine Anpassung des Parkplatz-Angebots für einzelne Nutzungen auf Grund des gesamten Systems durchzuführen. Zu diesem Zweck werden die Massgebenden Betriebszeiten und Ganglinien der einzelnen Parkplätze, die angrenzenden Strassen- und ÖV-Kapazitäten, allfällige Verbund- und Verlagerungs- und Mitnahmeeffekte durch neue Nutzungen im Vergleich zum bestehenden System analysiert und in die Berechnung der erforderlichen Parkplatzzahl einbezogen. Unsere folgenden Betrachtungen folgen diesem Modell.

4.4 Reduktionsgrund Betriebskonzept und Bahnnähe

Laut dem Betreiber soll der Grossteil der Gäste mit dem Bus anreisen. Es soll hier nicht untersucht werden, ob und wie er darauf verpflichtet werden kann, sondern welche Szenarien vernünftigerweise auch noch mit zu berücksichtigen sind.

Eine totale Abkehr vom Konzept ist unseres Erachtens nicht in Betrachtung zu ziehen. Eine Hauptausrichtung auf motorisierte Individualtouristen wäre wohl nur in einem völlig veränderten Umfeld denkbar oder notwendig. Ein solches Umfeld würde die gegenwärtigen Planungsgrundsätze für Grindelwald und den Korridor Lütschinentäler allgemein in Frage stellen.

Hingegen ist aus zweierlei Hinsicht ein Augenmerk auf die Wintersaison zu werfen. Ersten ist dann die Parkplatzproblematik im Grund am akutesten und zweitens ist dann auch das Potenzial für Asiatische Reisegruppen am kleinsten. Die Diplomarbeit "Gate 3818" nimmt nach vier Betriebsjahren eine Auslastung des Hotels von 65% an. Die hauptsächlichen Märkte sind Indien, China und Südkorea. Das Reiseverhalten dieser Hauptsegmente führt laut ihrer Studie für die Monate November bis März zu einer Hotelauslastung um die 30%. Ein Szenario in dem direkt neben der V-bahn Wintersportler angesprochen werden ist deshalb als realistisch anzusehen. Wenn man davon ausgeht, dass man mit diesbezüglichen Vermarktungsanstrengungen ebenfalls in die Nähe der Zielauslastung kommen würde, hätten wir im Winter ungefähr gleich viel sportorientierte Individualgäste wie Gruppenreisende, an Spitzentagen sogar mehr.

Reiseverhalten Hauptsegmente												
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember
Gäste aus China	11'000	13'000	15'000	21'000	26'000	29'000	38'000	36'000	25'000	29'000	14'000	13'000
Gäste aus Korea	8'000	5'000	7'000	8'000	9'000	9'000	12'000	13'000	12'000	13'000	6'000	6'000
LN GATE3818	4050	3310	4496	5886	7313	7977	10533	10297	7527	8875	3870	3831
GATE3818 Auslatung	30%	28%	35%	46%	55%	60%	79%	77%	58%	66%	31%	30%

Tabelle 2 Reiseverhalten Hauptsegmente, Tabelle aus Diplomarbeit "Gate 3818"

Insbesondere Skitouristen sind hoch motorisiert. Tagegäste reisen zu 80% mit dem Auto an. Speziell an Wochenenden ist mit vielen Kurzurlaubern mit einem hohen Motorisierungsgrad auszugehen. Auf Grund der guten Bahnerschliessung wird ein etwas grösserer Anteil mit dem Zug anreisen als andernorts und auch die Vermarktung für Busreisen ist eventuell möglich.

Wir treffen für einen Spitzen Winter Samstag die folgenden Annahmen:

- Zimmer 260
- Betten 520
- Gruppebelegung 30% (Betten)
- Individualreisende 50% (Betten)
- Davon Individualreisende 60%
- Autobelegungsgrad 2
- Parkplatzbedarf Gäste 78
- Angestellt am Mittag 18
- Davon mit MIV 6
- Parkplätze Total 84

Unter Berücksichtigung von Managementmassnahmen wie Mitarbeitertaxi an Spitzentagen ergäbe dies ein Bedarf von ca. 80 Plätzen.

Der Grossteil der Winteräste mit Auto wird durch den Tag ohne dieses unterwegs sein. Ein kleiner Teil wird nur über Nacht bleiben oder beispielsweise zum Schilthorn fahren. Unsere Annahme ist, dass dadurch über die Mittagsspitze 10 Plätze weniger gebraucht werden. Weiter gibt es auch natürlich auch Skigäste welche eine Übernachtung mehr als Skitage buchen, beispielsweise am Morgen direkt abreisen. Unsere finale Annahme ist daher, dass 60 Plätze über die Mittagsspitze gebraucht werden und 20 nur in den Randzeiten. Das ist wie gezeigt, eine Betrachtung auf Grund für uns plausibler Annahmen. Es ergibt sich daraus kein direkter Rechtsanspruch.

4.5 Ergänzende Erschliessungsthemen

Die Gruppenreisen werden zu vermehrten Busfahrten und zu einem Zusätzlichen Bedarf an Busstellflächen führen. Diese sind aber im gesamten Busaufkommen zu relativieren. Die Gemeinde Grindelwald will diese Problematik in Zusammenarbeit mit den Bahnen lösen. Die Busvorfahrt vor dem Hotel ist nachgewiesen.

Auf die Nähe zu Bahnstation/V-Bahnstation und Parkierungsanlagen wurde bereits hingewiesen. Die entsprechenden Fusswegverbindungen mit vielen Querungen sind teilweise noch wenig attraktiv vorgesehen. Das REK zeigt Ergänzungen zur bewilligten Planung auf, es ist aber eine Vertiefung und Konkretisierung notwendig.

Den Zufahrten zu Parkplätzen, Nachbarüberbauung und Güterumschlag mit den diesbezüglichen gegenseitigen Behinderungen ist bei der weiteren Planung Beachtung zu schenken.

Die Belastbarkeit der Grundstrasse und die Lärmproblematik sind nach Vorliegen des konkreten Parkplatzangebotes zu überprüfen.

5 Lösungsvarianten

Für Lösungsvarianten sind zwei Szenarien, mit und ohne Park & Ride Wilderswil zu betrachten. Diese sind fast entscheidender für die Lösungsfindung als die Berechnungsmethode des Hotelbedarfs. Nur mit dem Park & Ride Wilderswil werden effektiv Parkplätze im Grund auch zur Tagesspitze frei.

5.1 Drittprojekte

Die Grindelwald Grund Infrastruktur AG (Parkhaus) haben dem Projekt Mountain Hostel 35 Parkplätze zugesichert (10 fest und 25 täglich vorreserviert) zusätzlich sollen 25 Plätze von 14h bis 2h zur Verfügung gestellt werden.

5.2 Szenarien

Für Lösungsvarianten sind zwei Szenarien, mit und ohne Park & Ride Wilderswil zu betrachten. Mit dem Park & Ride Wilderswil werden Parkplätze im Grund zur Tagesspitze frei. Zu beachten ist allerdings, dass die Strassenentlastung durch die neuen Nutzer nicht wieder zu Nichte gemacht wird. Das wäre dann der Fall, wenn sie mehrheitlich auch mit den Tagesausflüglern an- und abreisen. Wir gehen davon hier vorerst davon aus, dass bei Inbetriebnahme des Park & Ride Wilderswil auch die Grindelwalder Busstandplatzproblematik im Grund gelöst würde. Der allfällige Wegfall von Bustagesstandplätzen im Grund durch das Pak & Ride Wilderswil ist hier noch nicht berücksichtigt, da nicht bekannt.

Szenario 1 "Planstand" Angebot Grund, kein P&R Wilderswil, kein Carparking Talgietli

Szenario 2 "P&R Wilderswil" in Betrieb, mit erweitertem Carparking Talgietli

	Total	Grund Tag	**Grund frei**	Kompensation Busplätze	P&R Wilderswil
Szenario 1	**3110**	3110	**0**	0	0
Szenario 2	**3460**	2760	**200**	150	350

Tabelle 3 Szenarien und Platzangebot im Grund

5.3 Normbedarf oder reduzierter Bedarf

Der Grundbedarf für das Hotel nach BauV beträgt 130 Plätze. Alleine Touringäste, welche im Hotel nur übernachten, oder Ausflugsgäste mit Zusatzübernachtung belegen die Tagesspitze im Parkhaus nicht. Für Wintergäste und Personal wären also ca. 110 zusätzliche Plätze notwendig. Zudem sind die 50 Personalparkplätze der Bahnen zu ersetzen. Es bestünde also ein Bedarf von 160 zusätzlichen Plätzen. Angesicht des Betriebskonzeptes erachten wir den Grundbedarf als zu hoch. Das Angebot würde Anreize für die Vermarktung für Automobilisten schaffen und eventuell die Zufahrtsproblematik an Spitzentagen verschärfen. Man sollte aus Umwelt-, Verkehrs- und Wirtschaftlichkeitsgründen von einem realistischen Szenario wie in Kapitel 4.4 dargelegt ausgehen, also einem Bedarf zur Mittagsspitze von 60 Plätzen.

5.4 Lösungsvariante 1 "auf Grundstück"

Bein Szeanrio 1, ohne Park & Ride Wilderswil müsste die Hotelparkierung mit 60 Plätzen auf dem Grundstück gelöst und zusätzlich ein Ersatz für die Personalparkplätze gefunden werden. Auch die 35 festen Plätze für das Mountain Hostel wären auf dessen Grundstück anzuordnen. Die 110 Plätze "Hotel im Grund" plus "Personal" ergäben bei vorgesehenen 10 oberirdischen

Abstellmöglichkeiten eine Halle von 100 Plätzen. Der Platzbedarf würde die Grundfläche des Hotels überschreiten, wäre aber in einem Untergeschoss lösbar. Nebenräume müssten in ein, in Lütschinennähe aufwändiges zweites Untergeschoss ausgelagert werden.

Mit dem Szenario 2, also bei Inbetriebnahme des Park & Ride Wilderswil und einer Erweiterung des Busterminals wären diese Plätze dann nicht mehr unbedingt notwendig, respektive es würden weitere Reserven geschaffen.

Wir machen hier keine betriebswirtschaftlichen Überlegungen. Erstellungskosten, Mietkosten, Kompensationszahlungen sind separate Betrachtungsfelder. Aber wir glauben, dass in einem Umfeld von 3000 Parkplätzen mit allen Modellunschärfen der Bedarfsermittlung und in Anbetracht der angedachten Plafonierung des Skigebietes, der Zufahrtsproblematik sowie des Konzeptes Wilderswil die Erstellung von zusätzlichen 110 Plätzen für den Spitzenbedarf einfach keinen Sinn ergibt. Auch für die Öffentlichkeit sehen wir die Risken von falschen Verkehrsanreizen grösser als die von zusätzlichen Tagen mit nicht ausgewiesener Bedarfsabdeckung.

5.5 Lösungsvariante 2 "Bestehendes Angebot"

Der ausgewiesene Bedarf von 60 Plätzen für das Hotel im Grund, 50 Personalparkplätzen sowie die 35 Plätze Mountain Hostel wird durch das bestehende/geplante Angebot gedeckt. Mit den sicher sinnvollen 10 oberirdischen Plätzen ergibt das 135 Plätze, welche in das Angebot der rund 3000 integriert werden müssen. Dies sind knapp 5%.

Wir machen hier keine betriebswirtschaftlichen Überlegungen. Aus verkehrsplanerischer Sicht sollte grundsätzlich Kostenwahrheit gelten, sich aus der andersartigen Bereitstellung des Parkplatzangebotes zur Spitzenzeit also kein Vorteil ergeben. Die Randzeitsynergien dürften berücksichtigt werden. Dies ist auch die wirkungsvollste Managementmassnahme.

Das Parkleitkonzept der Jungfraubahnen/Jungfrauregion muss Instrumente zur Einhaltung der geplanten Plafonierung bereitstellen. Ein Controlling sollte ergeben ob die angestrebten Ziele bezüglich Abdeckung von Spitzentagen noch erreicht werden. Allenfalls sind Sanktionen vorzusehen. Zu prüfen ist, welche provisorischen Angebote für zusätzliche Park & Ride bereits vor der definitiven Inbetriebnahme von Wilderswil möglich wären. Dagegen ist wegen der Zufahrtsproblematik von der Kompensation durch zusätzliche Winterparkplätze vor Ort eher abzusehen.

Bein Szenario 1, ohne Park & Ride Wilderswil sollten diese Massnahmen die Ziele der Öffentlichkeit mit tragbaren Risiken gewährleisten. Mit dem Szenario 2, also bei Inbetriebnahme des Park & Ride Wilderswil und einer Erweiterung des Busterminals könnte die Hotelnachfrage inklusive Personalparkplatzersatz und Bedarf Mountainhostel sowieso befriedigt werden.

6 Busproblematik

Die Busparkierung ist noch zu untersuchen und kann einen Einfluss auf das übrige Parkplatzangebot haben. Angedacht ist eine Anlage im Talgietli. Wenn es nur um die Randzeiten/Nachtbelegung geht, fallen keine Parkplätze weg. Wenn zusätzliche Tagesbelegungen gefragt sind müssen bis zu 150 Parkplätze kompensiert werden.

7 Zukunft Grund

Für die zukünftige Entwicklung im Grund wäre eine Strategie bezüglich Nutzung, Parkierung und Aussenraum hilfreich. Die bisherigen Planungen im Grund gingen von einer reinen Verkehrsdrehscheibe aus. Es ist ein gutes, funktionell durchdachtes Projekt entstanden. Nun wollen Dritte die hohe Standortgunst nutzen. Das ist verständlich und kann zu einer gewünschten Entwicklung führen. Es bestehen einfach Chancen und Risiken. Bezüglich den Verkehrsthemen Parkierung und Aussenraum stellen wir fest, dass solche Entwicklungen noch nicht wirklich berücksichtigt sind. Es wird ja wahrscheinlich auch nicht bei den beiden vorliegenden Projekten bleiben. Eine Gesamtstrategie wäre für die Einordnung und Bewertung von Einzelvorhaben sehr hilfreich. Das Entwicklungskonzept Rothenegg Grund geht zwar in diese Richtung, es bräuchte aber noch eine deutlich tiefere Auseinandersetzung mit der Aufgabe.

Man kann grundsätzlich andere Philosophien wählen, welche nicht auf der Abdeckung von Spitzenwerten sondern verbreitet auf Managementmassnahmen beruhen und so grosse Kapazitäten schaffen. Das ist aber kaum in kurzer Zeit zu schaffen und braucht den Willen aller Beteiligten. Das vorliegende Parkplatzkonzept, ausgearbeitet von der Gemeinde unter Mitwirkung der Bahnen, ist Grundlage der V-Bahn. Es ist auf die Abdeckung des 10. Spitzentages ausgerichtet. Das ist kein Naturgesetz, sondern eine Konvention zwischen Betreiber, Gemeinde und das Gesetz auslegenden Behörden. Es sind ganz andere Ansätze möglich. Ein Beispiel soll genügen: Wenn wir anlog dem Fliegen oder Road Pricing die Parkplatzpreise im Grund nachfragorientiert steuern, werden wir dort bestimmt nie ein Parkplatzproblem haben.

8 Verzeichnisse

Grundlagen- und Quellenverzeichnis

Verkehrsrichtplanung Grindelwald, 2009. Gemeinde Grindelwald, B+S

Projekt V-Bahnen/Parkierung Grindelwald, 2013 Gde. Grindelwald, Mertron, B+S

Korridorstudie Lütschinentäler, 2013, BOB, Metron

Zonenplanänderungen «Grund» und «Talgietli» 2015, Gemeinde Grindelwald, Ecoptima

Überbauungsordnung «Hotel im Grund», Mitwirkung, 2019 Gde. Grindelwald, Ecoptima

Diplomarbeiten SHL, Teams 1 und 2, 2019