

# Räumliches Leitbild Gemeinde Matten bei Interlaken



14. März 2022

Am 11. März 2022 vom Gemeinderat als behördenverbindlich verabschiedet.

## Impressum

Auftrag	Räumliches Leitbild Gemeinde Matten bei Interlaken
Auftraggeberin	Gemeinde Matten, Baumgartenstrasse 14, 3800 Matten bei Interlaken
Auftragnehmerin	Planteam S AG, Laupenstrasse 2, 3008 Bern, 031 / 311 44 00
Projektbearbeitung	Barbara Wittmer, dipl. Geografin, Raumplanerin MAS ETH / FSU barbara.wittmer@planteam.ch  Martin Eggenberger, dipl. Architekt / Raumplaner ETH SIA REG A, Erwachsenenbildner SVEB, martin.eggenberger@planteam.ch  Vincent Hischier, BSc in Verkehrssysteme, MSc ETH in Raumentwicklung, vincent.hischier@planteam.ch  Lydia Gonthier, dipl. Architektin ETH, lydia.gonthier@planteam.ch  Hans Arnet, dipl. Geograf, hans.arnet@planteam.ch
Qualitätssicherung	SQS-Zertifikat ISO 9001
Dateiname	mat_Leitbild_von GR verabschiedet_220314.docx

## Inhaltsverzeichnis

1.	Die Wichtigkeit des räumlichen Leitbilds	4
2.	Was macht Matten aus?	5
3.	Übergeordnete Grundlagen von Bund und Kanton	19
4.	Fünf Zielbilder für Matten	21
5.	Zielbild 1: Die Strassen- und Platzräume in ihrer Eigenart weiterentwickeln	23
6.	Zielbild 2: Den Verkehr zähmen	50
7.	Zielbild 3: Die Siedlungsentwicklung lenken	59
8.	Zielbild 4: Die Natur erlebbarer machen und den Freiraum erweitern	77
9.	Zielbild 5: Den Flugplatz Interlaken strukturieren und gestalten	91
	Anhang	102

## 1. Die Wichtigkeit des räumlichen Leitbilds

Das räumliche Leitbild zeigt die angestrebte Entwicklung von Matten auf. Übergeordnetes Ziel ist der Erhalt resp. die Stärkung der bereits hohen Lebensqualität sowie der wegweisenden, teils sogar einzigartigen Eigenschaften. Es zeigt auf, wie sich die Gemeinde entwickeln soll, ohne dass die Menschen ihr Heimatgefühl, ihr Gefühl von zu Hause sein verlieren sollen: Ich fühle mich hier wohl. Ich lebe hier, dies ist mein Zuhause. Es bedeutet für Aussenstehende auch: Ich möchte ein bisschen länger bleiben. Ich möchte auch wiederkommen.

Eine gut dosierte, räumlich sinnvolle Mischung aus den nachfolgenden Bestandteilen der Wahrnehmung kann dies bewerkstelligen:

- **Aussenraumqualität der Strassen, der Plätze etc:** Damit sich Menschen in einem Raum wohl fühlen, muss der Raum gut proportioniert sein. Der Raum nimmt den menschlichen Massstab auf, seine Möblierung dient den Benutzenden. Die Gestaltung eines Raums sollte alle Aspekte der bewussten und unbewussten Wahrnehmung berücksichtigen (z.B. Querungsmöglichkeiten, Anordnung der Erdgeschossnutzungen / Eingänge, Aufenthaltsqualität, Weglängen, Sitzgelegenheiten, Schattenspender, Spielmöglichkeiten, Ladenöffnungszeiten etc.)
- **Historisch gewachsene und örtliche Eigenheiten** sind Indikatoren, dass der Mensch sich an einem ganz bestimmten, einmaligen und unverwechselbaren Ort befindet. In Matten ist dies insbesondere die Mischung von kleinteiligen historischen Chaletbauten und repräsentativen Hotelbauten. Die über das Dorfzentrum verteilten Brunnen säumen den Strassenraum. Die allgegenwärtigen Sichtbezüge auf die imposante Berglandschaft geben Heimatgefühl und Orientierung.
- **Erfahrung der Räume von Fassade zu Fassade oder von Vorbereich zu Vorbereich:** Wichtig sind die Proportionen der Freiräume und Bauten. Es braucht menschliche Bezugsgrössen in unmittelbarer Umgebung, die bewusste Lenkung der Sichtbezüge auf die gebaute Umgebung und den Horizont.
- **Gut dosierte Mischung mit lokalen akustischen Ausprägungen:** Räume werden auch akustisch gestaltet: Kinderspielplatz und Strassenlärm, Wochenmarkt und Vogelgezwitscher, Ruhe, Blätterrauschen, Wasserplätschern, Kirchenglocken. Die Planung des Verkehrs als akustisch dominierendes Element nimmt deshalb eine wichtige Rolle ein (wo ist eine Verkehrsberuhigung sinnvoll, wie soll der Durchfahrts- / Schwerverkehr gelenkt werden?)
- **Die Materialisierung und Bepflanzung der Strassenräume** hat einen Einfluss auf die akustische, visuelle und haptische Wahrnehmung sowie auf die lokale Temperatur (Auskühlung, Schatten, Wasser etc.)

## 2. Was macht Matten aus?

### 2.1 Der Ort

#### 2.1.1 Matten im ebenen Talboden umgeben von steilen Bergflanken

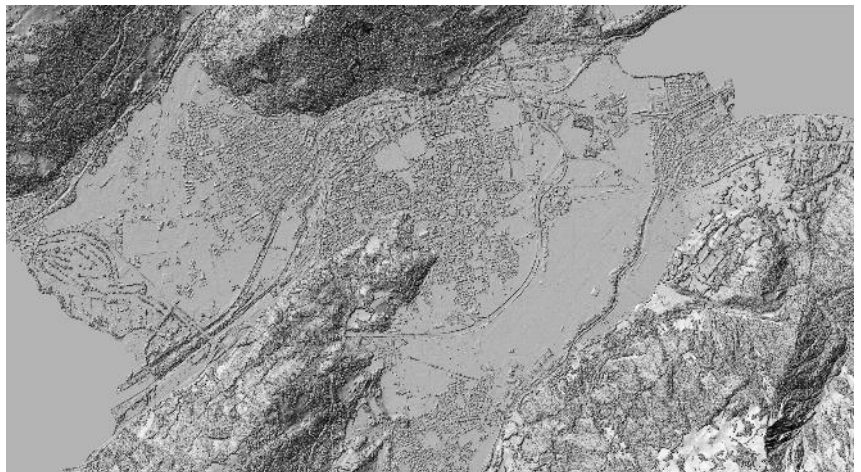


Abbildung 1: Oberflächenmodell LFI, map.geo.admin, 23.11.20

Matten befindet sich auf dem «Bödeli», dem Talboden zwischen Thuner- und Brienersee, umgeben von einer imposanten Bergkulisse mit steil aufsteigenden Bergflanken. Der markante Übergang zwischen der Schwemmebene und den umliegenden Gipfeln ist einmalig – es bestehen Höhenunterschiede von über 1000 m.

Entlang den Hauptachsen – also den historischen Strassenverbindungen – lässt sich die räumliche Entwicklung der Gemeinde gut ablesen.

#### 2.1.2 Matten ist ein Strassendorf

Die historische Entwicklung von Matten lässt sich am Strassennetz ablesen. Es ist ein Strassendorf, welches zwei Hauptachsen in Nord-Süd Richtung und zwei Verbindungsachsen in Ost-West-Richtung aufweist.



- Legende
- Hauptachse Nord-Süd 
  - Verbindungsachse Ost-West 



Abbildung 2: Kartenausschnitt von 1870, Quelle [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch)

Das Strassendorf Matten ist mit dem Strassennetz von Interlaken eng verbunden und zeigt ein gleichmässiges Strassennetz auf. Die Ausfallachsen sind radial zu den Nachbargemeinden angeordnet und schaffen es, eine Verbindung mit Wilderswil und Bönigen trotz der trennenden Wirkung der Autobahn herzustellen.



Abbildung 3: Wichtigste Achsen in und um Matten, Grundlage: [www.map.geo.admin.ch](http://www.map.geo.admin.ch), 27.07.20

### 2.1.3 Matten ist ein bäuerliches Dorf



Abbildung 4: Typischer Holzbau mit Vorgarten im bäuerlichen Dorfzentrum

Bis 1798 bestand Matten aus zwei Armen- und einer Schulgemeinde sowie aus zwei Bäuerten. Letztere waren mit den Bäuerten Aarmühle (heute Interlaken) und Wilderswil in dem Nutzungsverband Matten vereint. Ab dem 16. Jahrhundert erhob sich Streit um die gemeinsamen Wälder und Allmenden; die Ablösung von Wilderswil im Jahr 1633 brachte keinen Frieden. Auf Wunsch von Aarmühle teilten Aarmühle und Matten im Jahr 1810 die Gemeindegüter und trennten sich 1838 in zwei Einwohnergemeinden auf<sup>1</sup>.

Situation heute: ein intakter Ortskern

Über die Jahre konnte sich Matten trotz touristischer Entwicklung seinen Dorfcharakter bewahren, wo man sich kennt und auf der Strasse grüsst. Dies wird von den Dorfbewohnenden geschätzt und soll auch in Zukunft so bleiben.

Das Dorfzentrum weist mit vielen historisch wertvollen Holzbauten und schönen Vorgärten eine hohe gestalterische Qualität auf. Die Gebäude stehen meist nahe beieinander, wodurch der Strassenraum gefasst wird. Sie sind zudem meist giebelständig angeordnet, was die schönen Fassaden in Szene setzt. Einige Gebäude wurden über die Zeit mittels Anbauten weitergebaut. Das führt dazu, dass die historische Entwicklung ablesbar ist und dem Dorfzentrum ein einmaliger Charakter verlieht wird.

Alle diese Merkmale tragen zu einem schönen Strassenraum mit hoher Aufenthaltsqualität bei.

1. Siehe *Historisches Lexikon der Schweiz*: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/000341/2009-10-29/>



*Kupfergasse*



*Metzgergasse*



*Dorfstrasse*



*Aegertenstrasse / Eyacheri*

*Abbildung 5: Zusammengebaute ortstypische Gebäude, google maps, 27.07.20*



*Abbildung 6: Dorfkern, Einmündung in die Kupfergasse*

Es befinden sich im Siedlungskörper von Matten einige Freiräume, welche frei von Bebauung (Grünzone, Landwirtschaftszone oder nicht bebauete Wohn- und Kernzonen) geblieben sind und teilweise als Hofstätten genutzt werden.





Abbildung 7: Unbebaute innere Freiräume (Grünzonen, Landwirtschaftszonen oder nicht bebaute Wohn- und Kernzonen)

Die Dachlandschaft ist mit vielen roten Satteldächern grösstenteils intakt und eine der Qualitäten von Matten. Eine weitere Qualität sind die vielen Brunnen, an denen die Geschichte ablesbar ist und denen ein Themenweg gewidmet ist.

#### 2.1.4 Matten ist ein touristisches Dorf mit einzelnen grossen Bauten

Dank der beeindruckenden Naturkulisse und der Nähe zum Tourismusort Aarmühle (seit 1891 Interlaken) entstanden im bäuerlichen Matten nach 1850 eigene Kurbetriebe, so 1863 das erste Grandhotel mit Ringweg und Molkenrinkhalle am Rugen (seit 1981 Schulungshotel Regina). Gleichzeitig entwickelte sich Gewerbe, darunter ab 1866 die Rugenbrauerei. Wie Interlaken erlebte Matten 1910 seinen demografisch-wirtschaftlichen Höhepunkt, auf den die Krisen der Weltkriegszeit sowie ein Bevölkerungsrückgang folgten.<sup>2</sup>

Die touristischen Grossbauten sind entlang der westlichen historischen Achse zu finden, meistens mit direktem Blick auf das Jungfraumassiv. Sie prägen das Strassenbild und verleihen dieser Achse ihren thematischen Nutzungsschwerpunkt mit touristischer Ausrichtung.

2. Siehe Historisches Lexikon der Schweiz: <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/000341/2009-10-29/>



Abbildung 8: Schulhotel Regina (links) und Hotel Mattenhof (rechts)

Auf der Unspunnenmatte werden seit 1805 die berühmten Alphirtenfeste und die Unspunnenschwinget ausgetragen. Seit 2009 findet die Unspunnenschwinget auf der Höhenmatte in Interlaken statt. Die Tellspiele wurden 1912 erstmals durchgeführt.



Abbildung 9.: Unspunnenfest 1808, Wikipedia, 30.06.2020

## 2.1.5 Matten ist ein Dorf der Agglomeration mit ihren typischen Auffüllungen

Der touristische Neuaufschwung ab 1945 begünstigte das bauliche Zusammenwachsen von Interlaken und Matten durch Auffüllungen mit unterschiedlichen Gebäudetypologien, wie in der Zeitreise unten veranschaulicht. Heute bilden Matten und Interlaken mit Unterseen eine einzige Tourismus- und Wirtschaftsregion mit teilweise gemeinsamer Infrastruktur (z.B. Kunstseilbahn 1979). Der Militärflugplatz wurde 1939-41 teilweise auf dem Gemeindegebiet angelegt.

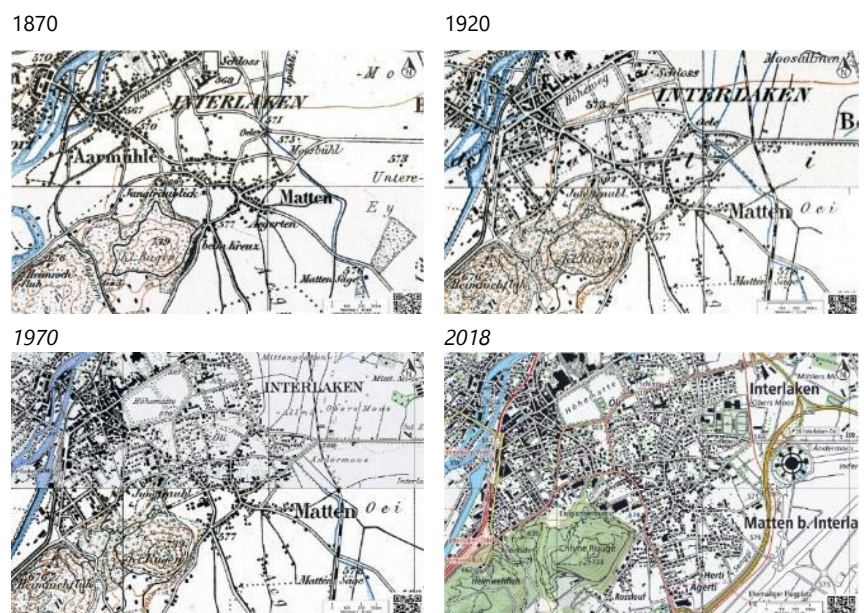
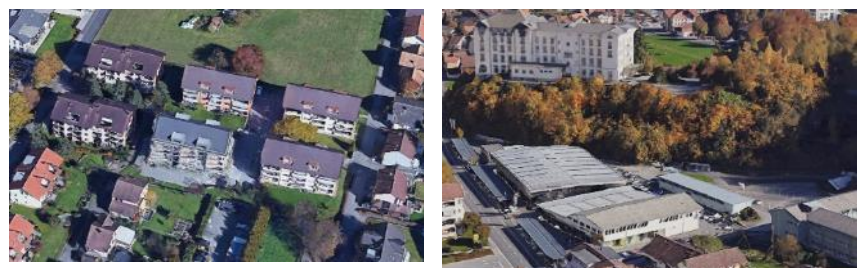


Abbildung 10.: Kartografische Zeitreise, map.geo.admin.ch, 30.06.2020



Mehrfamilienhauszeilen – Mattenstrasse /  
Kreuzackerweg

Grossbauten - Wychelstrasse

Abbildung 11: Beispiele von agglomerationstypischen Auffüllungen, google maps, 27.07.20

## 2.1.6 Matten hat verschiedene Quartiere

Aus den unterschiedlichen vorherrschenden Quartiertypologien lassen sich folgende Gesetzmässigkeiten für Matten ablesen:

- Es gibt einen Ortskern des urbanen Mattens
- Es gibt einen Ortskern des dörflichen Mattens
- Der Ortseingang im Nordwesten mit einigen grossen Gebäuden ist dicht und wirkt nahezu städtisch.
- Die einzelnen MFH-Quartiere liegen etwas verstreut (blaue Flächen im Plan unten)
- Der Grossteil der Quartiere sind wenig dichte Doppel- und Einfamilienhaus-Quartiere (gelbe und grüne Flächen).

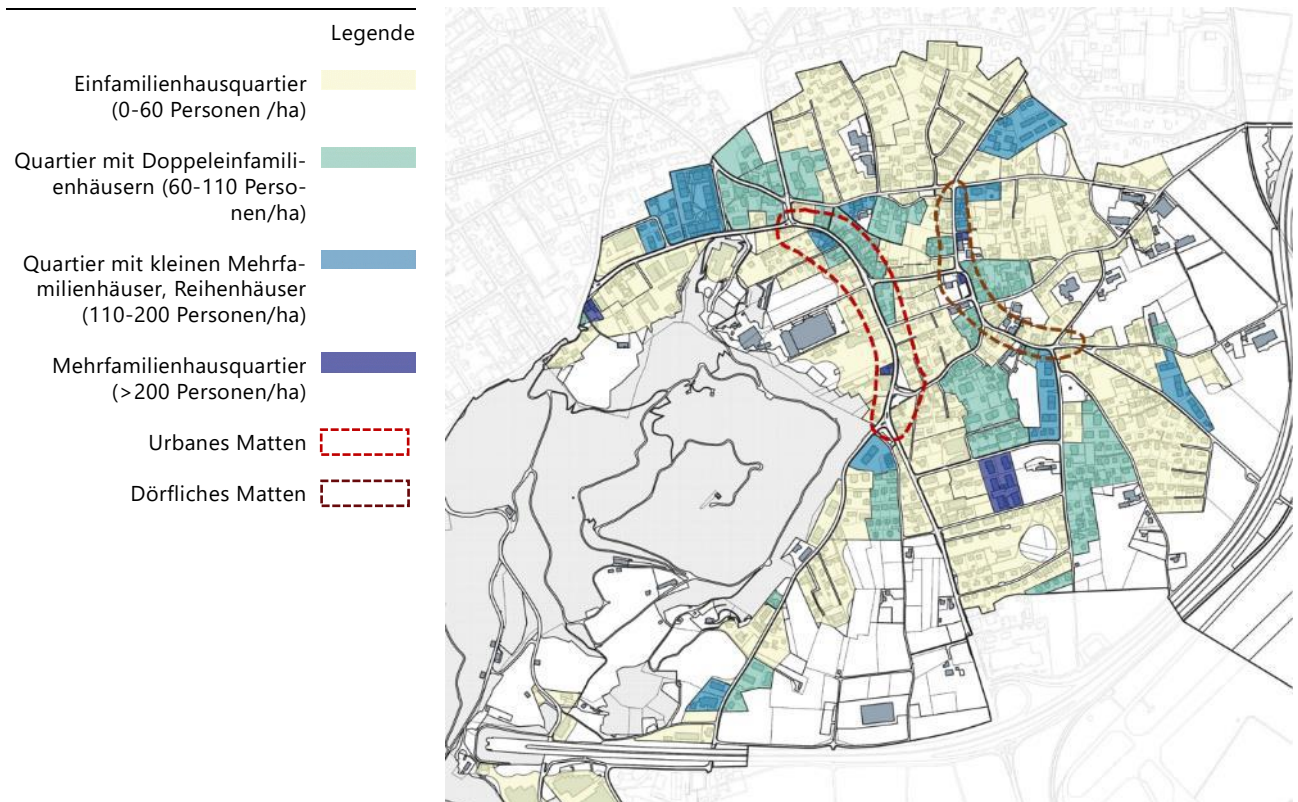


Abbildung 12: Bevölkerungsdichte und Quartiertypen

## Dialog zwischen dörflichem und urbanem Matten

### Das urbane Matten

Zwei historische Hauptachsen in Nord-Süd Richtung prägen Matten. Die westliche Hauptstrasse kann als urbanes Matten bezeichnet werden. Sie bildet die Kontinuität mit Interlaken. Die touristischen Grossbauten sind hier zu finden. Der Strassenraum geht von Fassade zu Fassade. Hier findet das öffentliche und auch das internationale Leben statt.

Bei einer Verdichtung entlang dieser Achse sind höhere Dichten auch durch höhere Gebäude möglich. Diese Höhen sind bereits durch die Ausnutzung der maximalen Gebäudehöhen gemäss rechtskräftigem Baureglement realisierbar. Bei der Gestaltung muss aber auf die Nachbarschaft Bezug genommen werden. Der Verdichtung oder Erneuerung geht eine Durchführung eines qualifizierten Verfahrens zum Ausloten der Möglichkeiten voraus. Anschliessend werden die Resultate in eine Zone mit Planungspflicht und/oder Überbauungsordnung festgehalten.

### Das dörfliche Matten

Die östliche Hauptachse, die Kesslergasse und Dorfstrasse haben einen dörflichen Charakter. Hier sind kaum touristische Nutzungen zu finden. Es ist das beschauliche, gemütliche und heimelige Matten für die lokale Bevölkerung.

Im dörflichen Matten soll nur sanft verdichtet werden. Dies kann beispielsweise durch Anbauten geschehen, die dem Charakter des Dorfkerns entsprechen. Wie im urbanen Dorfkern ist die Durchführung eines qualifizierten Verfahrens zum Ausloten der Möglichkeiten sinnvoll, die in einer Zone mit Planungspflicht und/oder Überbauungsordnung festgehalten werden.



Abbildung 13: Urbanes und dörfliches Matten

## 2.2 Künftige Entwicklung von Matten

### 2.2.1 Matten wächst und wird weiter wachsen

In der Gemeinde Matten leben am 1. Januar 2022 **4'077 Menschen**. Vergleicht man die Bevölkerungsentwicklung der Gemeinde seit 1981 mit derjenigen im Verwaltungskreis Interlaken-Oberhasli oder im Kanton Bern ist ein überproportionaler Zuwachs in den letzten 40 Jahren festzustellen<sup>3</sup>.

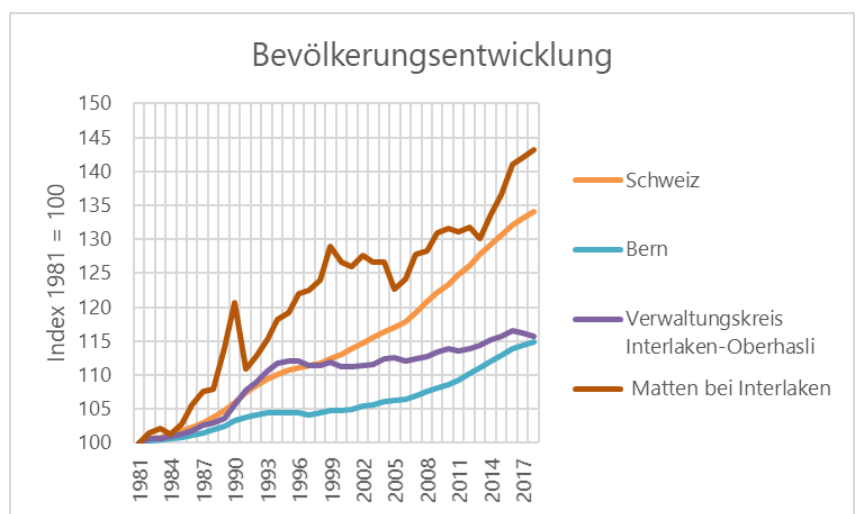


Abbildung 14.: Bevölkerungsentwicklung Matten, Datengrundlage: BFS Mai 2019

### 2.2.2 Wohnbaulandbedarf

Die Bevölkerung von Matten wird aller Wahrscheinlichkeit nach auch in Zukunft zunehmen. Das Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) geht in den urbanen Kerngebieten der Agglomerationen von einem Wachstum von 11% aus. In Matten führt dies zu 540 zusätzlichen Raumnutzenden. Daraus ergibt sich ein theoretischer Wohnbaulandbedarf von zusätzlichen 6.4 ha Bauland<sup>4</sup>.

Das AGR erhebt für jede Gemeinde im Kanton die unüberbauten Bauzonen. Diese sind in der untenstehenden Karte pro Bauzonentyp verortet. In den Wohn- und Mischzonen bestehen derzeit 6.2 ha an unüberbauten Bauzonen (Stand 1.1.20).

3. Die Entwicklung der Altersstruktur, der Beschäftigten und des Tourismus ist im Anhang A3 dargestellt.

4. Vgl. Ermittlung des tatsächlichen Baulandbedarfs Wohnen, AGR

Daraus lässt sich der Schluss ziehen, dass die bauliche Weiterentwicklung resp. Verdichtung im Sinne der Siedlungsentwicklung nach innen innerhalb der bestehenden Wohn- und Mischzonen stattfinden muss.<sup>5</sup>

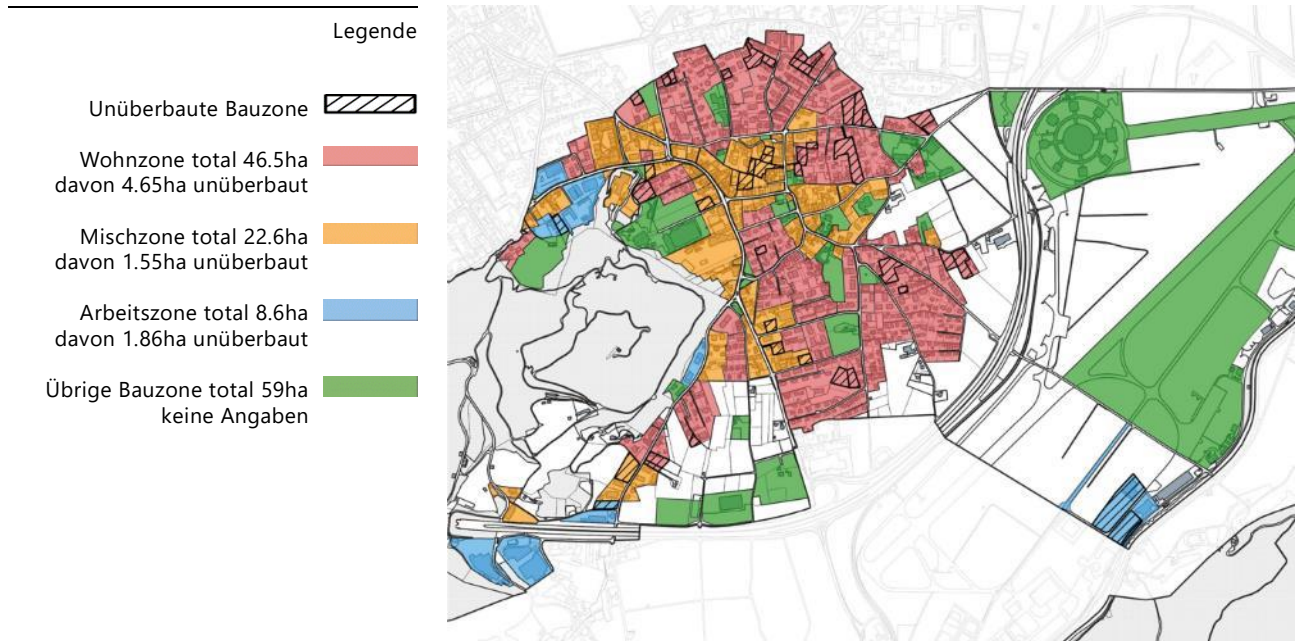


Abbildung 15: Unüberbaute Bauzonen, Datengrundlage: AGR, 1.1.20

5. Der Flächenbedarf Arbeiten ist im Anhang A6 dargestellt.

## 2.3 Matten und seine beeindruckende Naturkulisse

Matten ist umgeben von einer beeindruckenden Naturkulisse mit international bekannten Sehenswürdigkeiten wie dem Thuner- und Brienersee oder Eiger, Mönch und Jungfrau mit dem Jungfrauoch. Aber auch innerhalb des Gemeindegebiets befindet sich eine Vielzahl von Naturelementen, allen voran der Rügen, der von beinahe jeder Stelle in der Gemeinde aus sichtbar ist. Zudem befinden sich unter anderem auf dem Flugplatzareal wertvolle Fruchtfolgefleichen<sup>6</sup>.

Die im Regionalen Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2 aufgeführten Siedlungsbegrenzungslinien und -trenngürtel von überörtlicher Bedeutung sind dem zunehmenden Siedlungsdruck ausgesetzt. Dadurch erhöht sich gemäss RGSK 2 die Gefahr der Zersiedelung und damit die Gefahr einer Reduktion der Landschaftsqualität auf dem Landschaftskorridor Burgseeli-Brienersee-Grosser Ruuge.

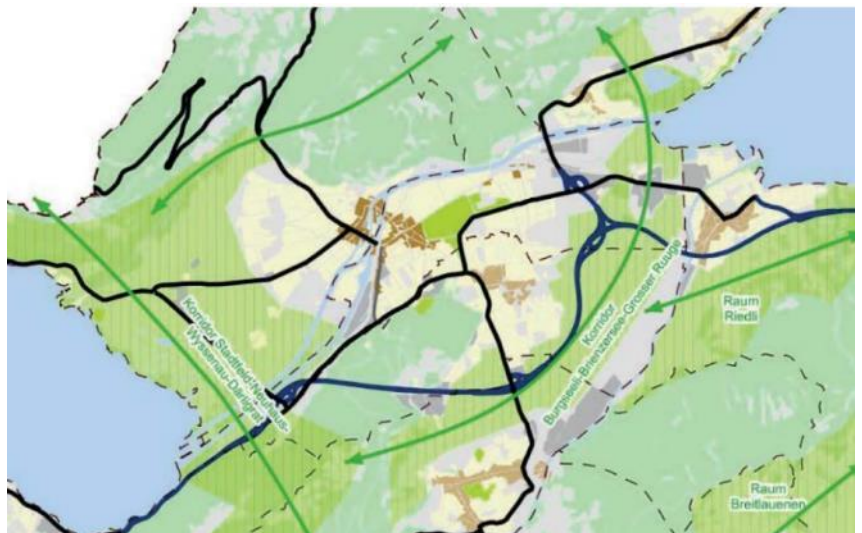


Abbildung 16: Landschaftskorridore um Matten (grüne Pfeile), RGSK II

6. Vgl. [map.apps.be.ch](http://map.apps.be.ch) -> Hinweiskarte Kulturland



## 2.4 Der Verkehr in Matten

### 2.4.1 Gute Anbindungen sind vorhanden

Durch die Nähe zu den Bahnhöfen Interlaken Ost und Interlaken West ist Matten gut an das übergeordnete Verkehrsnetz des öffentlichen Verkehrs angeschlossen.

Innerhalb des Gemeindegebietes sorgen die Buslinien 104 (Unterseen – Interlaken Ost) und 105 (Unterseen – Interlaken West – Gsteigwiler) für die Feinverteilung, wobei die Distanzen vom Siedlungsgebiet zur nächsten Bushaltestelle jeweils kurz sind. Die nördlich gelegenen Siedlungsteile von Matten sind zusätzlich gut durch die Haltestellen im angrenzenden Interlaken erschlossen, welche durch die Linien 60 und 102 bedient werden. Ausserdem verkehrt in den Nächten Freitag/Samstag und Samstag/Sonntag der Nachtbus M41 durch die Gemeinde Matten.

Die Linie 104 verkehrt werktags von ca. 07.00 Uhr bis 19.30 Uhr im Halbstundentakt und bedient die beiden Fernverkehrsbahnhöfe Interlaken Ost und Interlaken West, wo teilweise Anschlüsse auf die Fernverkehrszüge bestehen. Die Linie 105 verkehrt werktags von ca. 06.00 Uhr bis 21.00 Uhr im Halbstundentakt, anschliessend im Stundentakt bis 22.00 Uhr im Winter bzw. 23.00 Uhr im Sommer. Diese Linie bedient den Fernverkehrsbahnhof Interlaken West mit Anschlüssen an die Fernverkehrszüge sowie den Bahnhof Wilderswil mit Anschlüssen nach Lauterbrunnen und Grindelwald. An den Wochenenden verkehren beide Linien mit einem leicht reduzierten Angebot.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) hat direkten Anschluss an die Autobahn A8. Zudem führt die Kantonsstrasse durch Matten. Diese gute Anbindung führt jedoch dazu, dass die negativen Auswirkungen (Lärm, verringerte Aufenthaltsqualität in den Strassenräumen) des MIV in Matten spürbar sind.

### 2.4.2 Lärm

Das Gemeindegebiet wird von der Autobahn A8 durchquert. Der durchschnittliche Tagesverkehr beträgt auf dieser Strasse ca. 7'500 Fahrzeuge an einem Werktag. Dementsprechend liegt die Lärmbelastung entlang der Autobahn über dem Grenzwert für reine Wohnnutzung mit Lärmempfindlichkeitsstufe II (vgl. Abbildung 18).

Mit durchschnittlich 2'500 Fahrzeugen in beide Richtungen an einem Werktag ist die Hauptstrasse innerhalb des Siedlungsgebiets die am zweitstärksten belastete Strasse in Matten. Auch hier liegt die Lärmbelastung entlang der Strasse über dem erlaubten Grenzwert für reine Wohnnutzung.

Weiter weisen die Unterdorfstrasse, Oelestrasse und die Mattenstasse mit über 1'300 Fahrzeugen pro Tag in beide Richtungen höhere Belastungen auf. Die Lärmbelastung auf diesen Strassen liegt jedoch unterhalb des Grenzwerts für reine Wohnnutzung. Hinsichtlich Lärm besteht aus gesetzlicher Sicht entlang dieser Strassen somit kein Handlungsbedarf.

Gemeinde Matten  
**Personenverkehr Strasse -  
 Ausgangslage**  
 1:7000  
 27.05.2020

Durchschnittlicher Tagesverkehr (DTV)

Verwendete Grundlagen  
 - Datensatz Personen-/Güterverkehr Strasse, map.geo.admin.ch  
 - Daten der Amtlichen Vermessung Bodenbedeckung

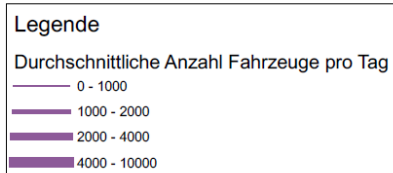


Abbildung 17: Belastung Strassenverkehr, Datengrundlage: map.geo.admin.ch, 06.07.2020

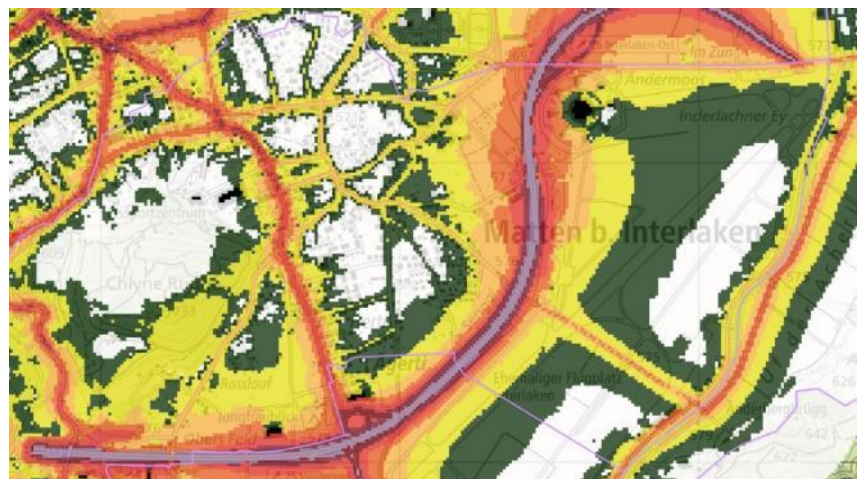
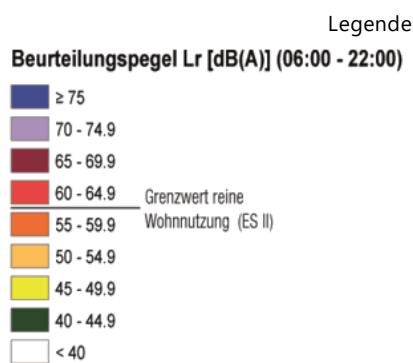


Abbildung 18: Lärmbelastung durch Strassenverkehr tagsüber, map.geo.admin.ch, 06.07.20

### 3. Übergeordnete Grundlagen von Bund und Kanton

Es gibt mehrere übergeordnete Planungen, die für das räumliche Leitbild von Matten relevant sind.

---

Raumkonzept Schweiz

Matten liegt an der Grenze zwischen den Handlungsräumen „Hauptstadtregion Schweiz“ und „Alpine Handlungsräume“ und bildet zusammen mit Interlaken ein kleinstädtisches Zentrum. Die strategischen Stossrichtungen liegen schwerpunktmässig in der besseren Vermarktung der touristischen Gebiete, dem Schutz der Landschaft und der überregionalen Zusammenarbeit.

---

Richtplan Kanton Bern

Massgebend für die weitere Entwicklung von Matten ist u.a. der kantonale Richtplan (Stand 20. November 2019). Er legt räumliche Entwicklungsziele für fünf Raumtypen fest, was Auswirkungen auf den Baulandbedarf Wohnen sowie die Siedlungsentwicklung nach Innen hat. Die Gemeinde Matten ist Teil des Raumtyps «Urbane Kerngebiete der Agglomerationen».

Weiter sind folgende Inhalte in Bezug auf Matten im Richtplan Bern aufgeführt:

- Aktiv bewirtschafteter Kantonaler Entwicklungsschwerpunkt ESP Interlaken Flugplatz
- Matten gehört aufgrund des ESP zu den energierelevanten Gemeinden und soll die Energieversorgung und die räumliche Entwicklung aufeinander abstimmen.
- Geplante neue Haltestelle für den Regionalverkehr ehemaliger Flugplatz Interlaken
- Künftig mögliche Wasserkraftnutzung mit zusätzlichen Anforderungen beim «Stubegrabe»
- Bestehende Trinkwasserfassung von regionaler Bedeutung

---

Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2

Durch das RGSK Oberland Ost wird die Zusammenarbeit der Bördeli-Gemeinden in der Region gefördert und die Bereiche Verkehr und Siedlung besser aufeinander abgestimmt. Das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Interlaken wurde ab 2012 in das RGSK integriert<sup>7</sup>.

---

Verkehrsrichtplan Bördeli

Die Gemeinden Interlaken, Unterseen und Matten haben gemeinsam den Verkehrsrichtplan „Bördeli“ erarbeitet, welcher im Mai 1999 in Kraft gesetzt wurde. Das Grundkonzept basiert auf einer Erschliessung über den Basisring der A8 mit je einer westlichen, südlichen, östlichen und nördlichen Sticherschliessung nach Interlaken, Matten und Unterseen. Aus dem Grundkonzept entstand das Projekt «crossbow», das den «Bördeliweg»

---

7. Die Massnahmen im RGSK, welche die Gemeinde Matten betreffen, sind im Anhang A2 aufgeführt.

und die «Flaniermeile» als Hauptverbindungen für den Fuss- und Veloverkehr zwischen den drei Gemeinden definiert.

Mit dem Projekt werden der Bödeli- und Höhweg vom motorisierten Individualverkehr entlastet und dem Langsamverkehr der gewünschte Raum zurückgegeben. Ziel der Massnahmen ist, die Attraktivität des Zentrums wieder herzustellen, den Suchverkehr zu reduzieren und den Durchgangsverkehr auf die Umfahrungsstrasse zu lenken.<sup>8</sup>

Das Projekt wurde durch den Bund mit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation mitfinanziert und befindet sich derzeit im Abschluss.

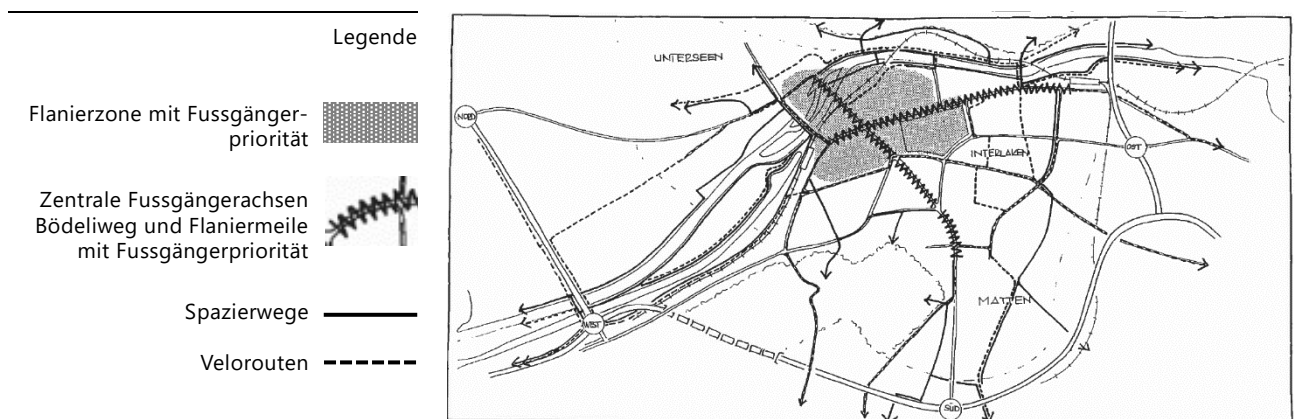


Abbildung 19: Teilrichtplan der Fussweg- und Veloverbindungen des Verkehrsrichtplans Bödeli (<https://www.interlaken-gemeinde.ch/download/pictures/7b/rorfeu3qt582f305vcwycbs5feu8es/verkehrsrichtplan1999.pdf>, 31.08.20)

8. Vgl. Bericht RGSK II, S. 8

## 4. Fünf Zielbilder für Matten

Die Lebensqualität in Matten ist hoch, die Quartiere, die schönen Bauern und Holzhäuser, Hofstätten, Vorgärten und Brunnen, die einmalige natürliche Umgebung, die gute Anbindung ans übergeordnete Verkehrsnetz und eine Vielzahl von Freizeitaktivitäten tragen zu dieser Lebensqualität bei. Dies soll auch in Zukunft so bleiben. Mit den folgenden Zielbildern werden die vorhandenen Qualitäten gestärkt und ergänzt. Matten soll sich entwickeln, gleichzeitig aber seinen dörflichen Charakter beibehalten.

- **Zielbild 1: Die Strassen- und Platzräume in ihrer Eigenart weiterentwickeln**  
Die unterschiedlichen Strassen- und Platzräume verleihen den einzelnen Quartieren ihre Identität. Die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Quartieren soll erhöht resp. weiter gestärkt werden. Gestalterische Prinzipien stellen sicher, dass die verschiedenen Quartiercharaktere auch in Zukunft gewahrt werden.
- **Zielbild 2: Den Verkehr zähmen**  
Der motorisierte Individualverkehr ist verantwortlich für Lärm, Unfälle und Abgasimmissionen und vermindert die Aufenthalts- und Lebensqualität im Dorf. Durch Temporeduktionen und Fahrverbote wird die Durchfahrt für ortsfremden Verkehr durch Matten weniger attraktiv.
- **Zielbild 3: Die Siedlungsentwicklung lenken**  
Die Entwicklung von Matten findet weitgehend innerhalb des gebauten Siedlungskörpers statt. Um die Identität der Quartiere zu bewahren, werden Gestaltungsvorschläge für die Überbauung der unbebauten Bauzonen definiert. Zudem wird dargelegt, wie bebaute Quartiere qualitativ verdichtet werden können ohne, dass sich ihr Charakter verändert.
- **Zielbild 4: Die Natur erlebbarer machen und den Freiraum erweitern**  
Die vielfältigen Naturelemente der Gemeinde werden sichtbarer und zugänglicher gemacht. Bestehende Freiräume werden weiterentwickelt und neue werden geschaffen.
- **Zielbild 5: Den Flugplatz Interlaken strukturieren und gestalten**  
Der Flugplatz in Interlaken ist ein einzigartiges Gebiet und wird von Akteuren mit unterschiedlichen Interessen genutzt. Das Zielbild strukturiert aus gestalterischer Sicht die Gebiete des Flugplatzes im Gemeindegebiet von Matten mittel- und langfristig.

Der nachfolgende Plan zeigt eine Synthese aller Zielbilder, welche in den folgenden Kapiteln erläutert werden.

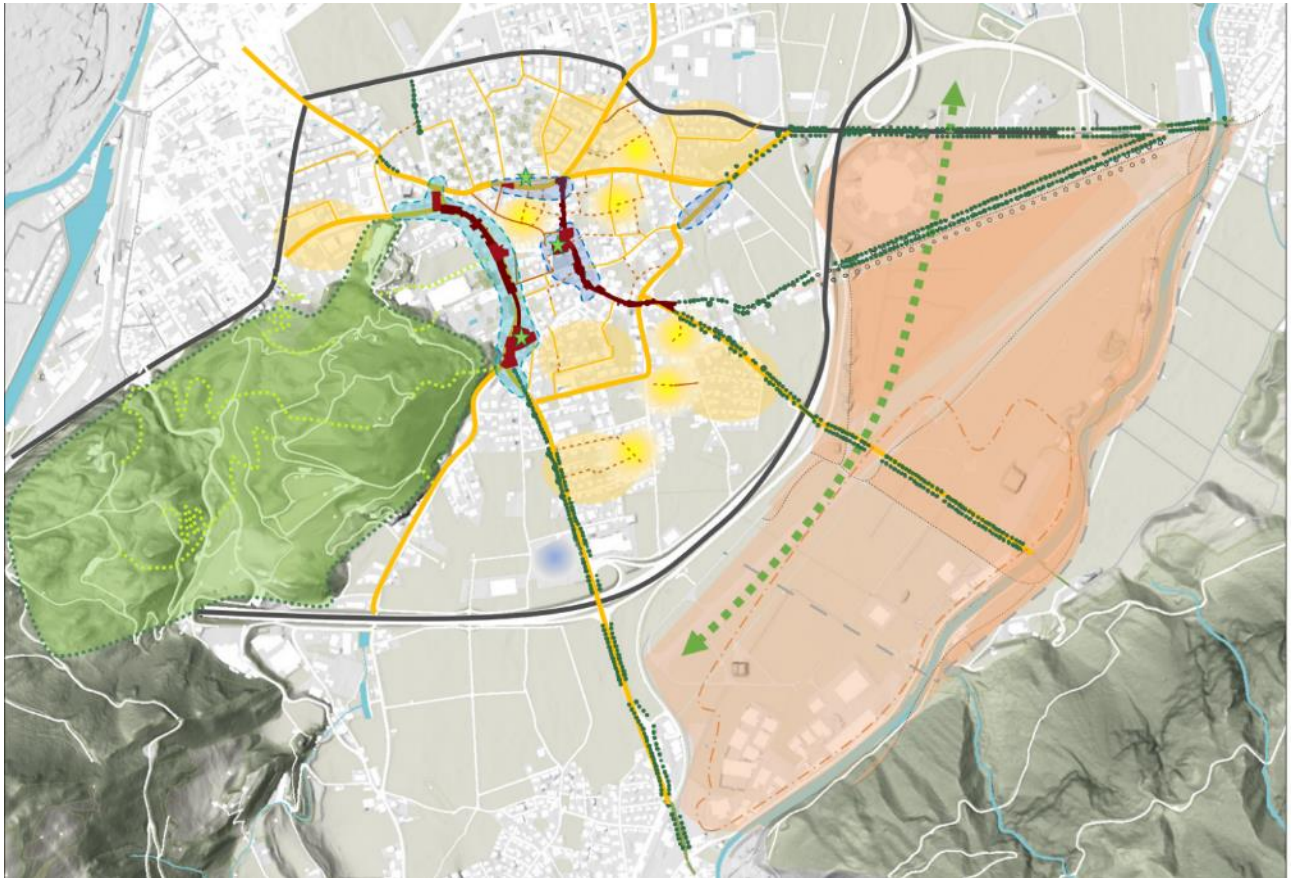









Abbildung 20: Synthese Zielbilder Matten


**Zielbild 1: Die Strassen- und Platzräume in ihrer Eigenart weiterentwickeln**



-  Tempo 30-Zone im urbanen Matten mit Gestaltungsleitlinien für die einzelnen Abschnitte und Plätze
-  Begegnungszone im dörflichen Matten mit Gestaltungsleitlinien
-  Strassen- und Platzraumgestaltung
-  Ein- und Ausfallsachsen
-  Ausbau Hintergartenwegnetz

**Zielbild 2: Den Verkehr zähmen**






-  Übergeordneter Verkehr auf Hauptachsen lenken
-  Verkehrsreduktion MIV und Förderung Fuss- und Veloverkehr

**Zielbild 3: Die Siedlungsentwicklung lenken**



-  Unbebaute Bauzonen entwickeln

-  Quartiere in ihrer Typologie weiterbauen
-  Umnutzung bestehender Bauzonen

**Zielbild 4: Die Natur erlebbarer machen und den Freiraum erweitern**

-  Den Rugen in Szene setzen
-  Ergänzung Wegnetz Rugen
-  Alleen pflanzen
-  Kleine Pärke schaffen
-  Landschaftskorridor Burgseeli-Brienzersee-Grosser Ruoge stärken

**Zielbild 5: Den Flughafen Interlaken strukturieren und gestalten**

-  Entwicklung Flughafen
-  Weiterentwicklung der Arbeitszone Matten

## 5. Zielbild 1: Die Strassen- und Platzräume in ihrer Eigenart weiterentwickeln

Die unterschiedlichen Strassen- und Platzräume verleihen den einzelnen Quartieren ihre Identität. Die Aufenthalts- und Lebensqualität in den Quartieren soll erhöht resp. weiter gestärkt werden. Gestalterische Prinzipien stellen sicher, dass die verschiedenen Quartiercharaktere auch in Zukunft gewahrt werden.

### 5.1 Die unterschiedlichen Platzräume

Die Platzräume beim Hotel Hirschen und beim Hotel Alpina fassen den urbanen Abschnitt der Hauptstrasse. Der Platzraum beim Hotel Sonne verbindet die westliche urbane Achse mit dem dörflichen Matten. Der Dorfplatz bildet das Zentrum des dörflichen Matten.

Jeder Platz hat seinen thematischen Schwerpunkt und kann in diesem Sinne räumlich und gestalterisch aufgewertet werden.

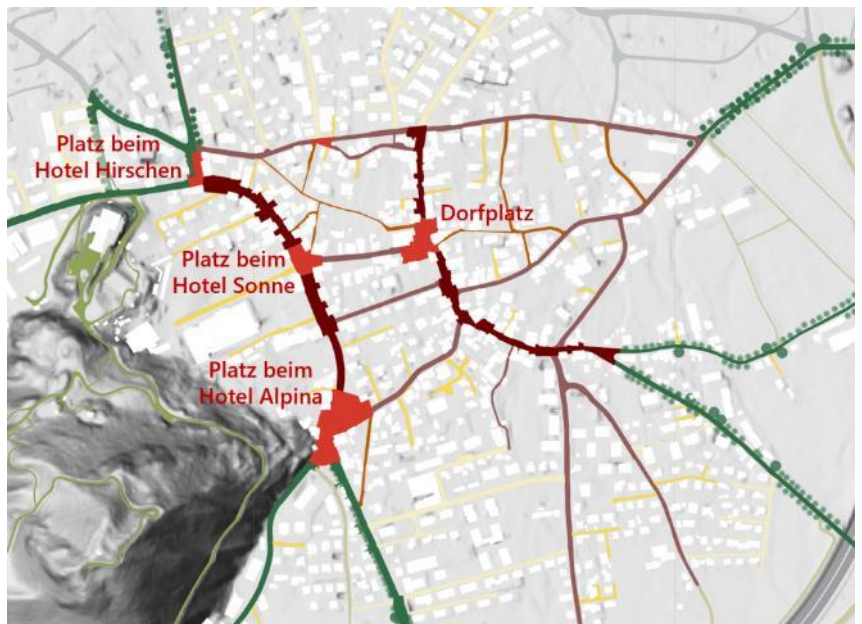


Abbildung 21: Zentrale Platzräume

## 5.2 Die verschiedenen Strassenräume

Wie ein Quartier, ein Ort, eine Gemeinde aussieht und gelebt wird, hängt direkt mit der Gestaltung der Strasse und ihrer Plätze, der Stellung der Bauten zur Strasse (also z.B. strassenbegleitend oder zurückversetzt, trauf- oder giebelständige<sup>9</sup>, aneinandergebaute oder freistehende Einzelbauten), der Gebäudehöhe und nicht zuletzt der Nutzung zusammen. Strassenräume definieren den Charakter von Quartieren. So haben die Quartiere ihre eigenen charakteristischen Strassen- und Platzräume, welche die Gemeinde in unterschiedliche Teile gliedern lässt. Auch die Beschaffenheit der Bodenbeläge, Asphalt, Pflasterung, Flüsterbeläge, erhöhte oder ebenerdige Trottoirs tragen zur Wahrnehmung des Strassenraumes bei. Eine weitere Eigenheit sind die Berge und der Rugen am Horizont der Strassenzüge.

Diese ortsspezifischen, historisch gewachsenen Qualitäten wurden identifiziert, die raumbildenden Elemente benannt und für die künftige Entwicklung gesichert.

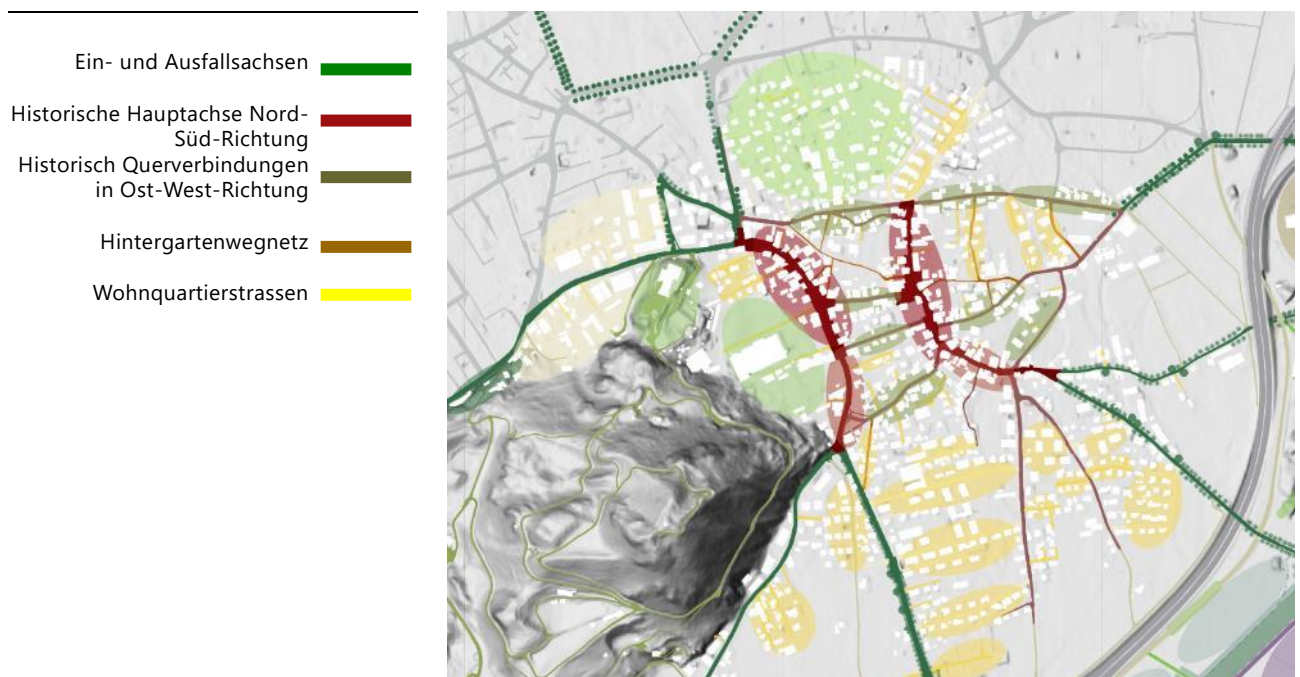


Abbildung 22: Strassentypen definieren die Quartiere

<sup>9</sup> Traufständig = Die Dachtraufe verläuft parallel zur Strasse.

Giebelständig = Der Dachgiebel ist quer zur Strasse, das Gebäude «ist von vorne her» ersichtlich



Die unterschiedlichen Strassenräume lassen sich wie folgt einteilen:

- **Ein- und Ausfallsachsen (Kap. 5.3)**  
Strassenraum durch Baumalleen im Landschaftsraum definiert
- **Historische Hauptachse Nord-Süd-Richtung – urbanes Matten (Kap. 5.4)**  
Strassenraum von Fassade zu Fassade definiert, Platzräume beim Hotel Hirschen, Hotel Sonne und Hotel Alpina
- **Historische Hauptachse Nord-Süd-Richtung – dörfliches Matten (Kap. 5.5)**  
Strassenraum von Fassade zu Fassade definiert, Platzraum beim Dorfplatz
- **Historische Querverbindungen in Ost-West-Richtung (Kap. 5.6)**  
Strassenraum durch Vorgärten und zurückversetzten Bauten definiert
- **Wohnquartierstrassen (Kap. 5.7)**  
Strassenraum je Strasse und Quartier durch spezifische Vorzonen, Vorgärten, Abstandsgrün oder Parkierung definiert. Strassen sind durchgehend vernetzt oder als Sackgasse zu finden.
- **Hintergartenwegnetz (Kap. 5.8)**  
Feines Netz von Fusswegverbindungen, welches im Ortskern die historischen Hauptachsen durch die Hintergärten verbindet.

## 5.3 Ein- und Ausfallsachsen

### 5.3.1 Räumliche Analyse

Die Ausfalls- und Einfallsachsen von Matten sind die erste Visitenkarte der Gemeinde. Die historisch gewachsenen radialen Zugangsstrassen, welche heute noch die Nachbargemeinden erschliessen, sollen künftig mit Baumalleen ein einheitliches Identitätsmerkmal erhalten).



Abbildung 23: Bestehende Baumallee Kupfergasse

### 5.3.2 Allgemeine Gestaltungsleitlinien

- **Allee:** Einseitig oder zweiseitige baumgesäumte Alleestrassen als Ausfalls-/ Einfallsachsen
- **Torsituation:** Alleen als Eingangstor, als Merkmal Weg nach Matten, Matten (und Interlaken) als ausstrahlendes Zentrum auf dem Bördeli
- **Lärmschutz:** gemeinsame Gestaltung und Regelung, Höhe der Einfriedungen und Gestaltung (Materialisierung, Mäuerchen und das darüber) im Baureglement harmonisieren
- **Strassenprofil:** mindestens einseitiges, besser zweiseitiges Trottoir, Radwegmarkierung ist hier auch wichtig.
- **Torsituation Interlaken:** Der Eingang von Matten ist mit Interlaken verschmolzen, bei Bauprojekten entlang dieser Strassenzüge entsprechende Vorgaben sicherstellen.

- **Autobahn Unter- / Überführung und Anbindung an Wegnetzsystem:** Zusammenspiel mit Flugplatzfläche
- **Flugplatzgebiet:** Baumalleen als strukturierendes Merkmal auf dem Flugplatzgebiet, jetzt die strukturierenden Bäume pflanzen, in 40 Jahren bereits von "Altbaubestand" profitieren bei Neubau von Quartieren auf dem Gebiet.

### 5.3.3 Nähere Betrachtung Wychelstrasse

Räumliche Analyse  
Wychelstrasse

In der Wychelstrasse stehen die Bauten strassensüdseitig meist direkt auf der Parzellengrenze, ohne Vorbereiche, strassennordseitig sind Vorgärten zu finden.



Abbildung 24: Wychelstrasse am Eingang von Matten

Gestaltungsleitlinien für die Wychelstrasse

- **Strassenraumbegrenzung:** Vorgarten zu Vorgarten, oder Vorgarten zu Rügen / Gewerbebauten ohne Vorbereiche
- **Gestaltung Vorbereiche strassennordseitig:** mit begrünten oder sichtdurchlässigen Einfriedungen (max. 0.8 m Höhe), strassensüdseitige Parkierung reduzieren.
- **Verkehrsgestaltung:** Tempo 30 ab dem Zugang zum Schulhotel Regina. Die Strassen sind verkehrsorientiert, aber fussgängerfreundlich mit gezielt gesetzten Querungen zu gestalten. Erhöhte Trottoirs sind möglich, wobei die Differenzierung zwischen Fahrspur und Gehbereich von grosser Bedeutung ist, Fahrradstreifen sind wichtig.

## 5.4 Historische Hauptachse Nord-Süd-Richtung – Urbanes Matten

### 5.4.1 Räumliche Analyse

Die historische Hauptachse des urbanen Matten befindet sich zwischen dem Platzraum des Hotel Hirschen und dem Platzraum des Hotels Alpina. Der Platzraum beim Hotel Sonne funktioniert als Scharnier zwischen dem urbanen und dem dörflichen Matten einerseits und als Verbindung zu den Telspielen andererseits.

Dieser Teil von Matten ist geprägt von seinem historischen Ursprung und befindet sich grösstenteils in der Baugruppe des kantonalen Bauinventars (aktuell in Überarbeitung 2020).

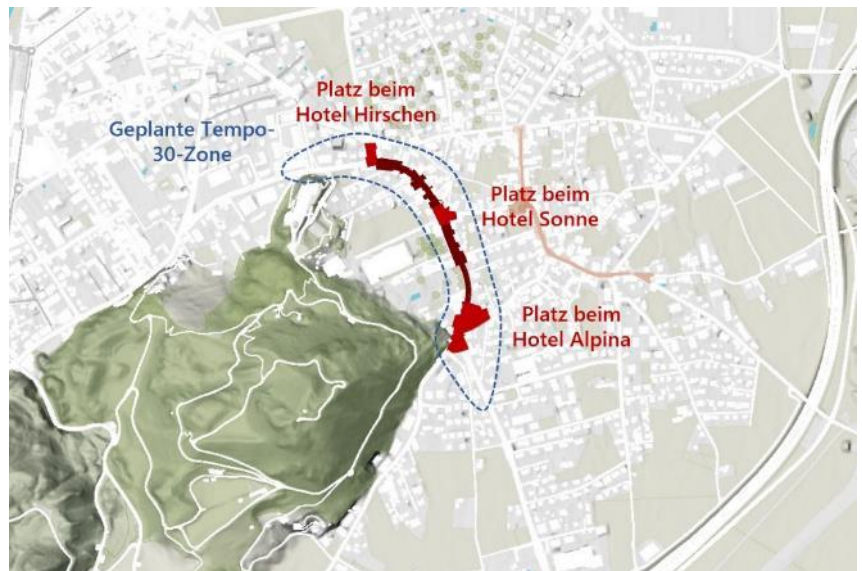


Abbildung 25: Historische Hauptachse - Urbanes Matten – geplante Tempo 30-Zone

Die folgenden Ausführungen sind insbesondere im Zusammenhang mit der geplanten Tempo-30-Zone zu sehen (siehe Zielbild 2). Diese beginnt vor dem Platz beim Hotel Hirschen und endet nach dem Platz beim Hotel Alpina. Durch die Tempo-30-Zone wird die Attraktivität des urbanen Matten für zu Fuss Gehende erhöht. Dementsprechend ist eine fussgängerfreundliche Gestaltung der Platzräume entlang der Achse von grosser Bedeutung.

---

Nördlicher Auftakt mit Platzraum  
Hotel Hirschen

Der Platzraum beim Hotel Hirschen bildet den eigentlichen Auftakt der Hauptachse des urbanen Matten. Er wird durch den Altbau des Hotels und den hochstämmigen Bäumen geprägt. Die Pflasterung teilt den Gehwegbereich in einen privateren und einen öffentlicheren Teil ein.

Die Wychelstrasse resp. der Hubelweg bildet ca. 100 m westlich des Hotel Hirschen den Zugang zum historischen Schulhotel Regina. Dieser Abschnitt ist insbesondere für die zu Fuss Gehenden wenig attraktiv, auch wenn es einer der Hauptzugänge zum Rugen ist. Dieser Abschnitt ist bei den räumlichen Überlegungen zum Platzraum beim Hotel Hirschen mitzudenken.



Abbildung 26: Platz beim Hotel Hirschen, google street view

---

Der Kernbereich des urbanen Matten

Die Hauptstrasse im Kernbereich wird durch historische strassensäumende Bauten definiert, sie begrenzen den Strassenraum. Erdgeschossnutzungen mit öffentlichem Charakter sind auf die Strasse ausgerichtet. Hier ist Flanieren und Schlendern erwünscht. Die meisten Hotels und Tourismusangebote (insb. Adventure-Tourismus) befinden sich in diesem Abschnitt, eine willkommene Kundschaft für die lokalen Geschäfte.

Auffallend in der Baustruktur sind die zusammengebauten, sowohl giebel- wie traufständigen Häuser entlang der Strasse. In die Parzellentiefe sind oftmals eine Reihung von zeitlich unterschiedlich erstellten Anbauten auszumachen.



Abbildung 27: Hauptstrasse, Strassenraum von Fassade zu Fassade

---

Platzraum Hotel Sonne

Der Platzraum beim Hotel Sonne ist heute verkehrsgeprägt und der weitläufige, asphaltierte Strassenraum allgegenwärtig. Dieser übernimmt eine zentrale Vernetzungsfunktion in allen Richtungen und weist diverse Gefahrenstellen auf. Gleichzeitig ist dieser Platzraum der Hauptzugang zu den Tellspielen. Während den Tellspielen hat es hier ein sehr hohes Aufkommen an Besuchenden, hier halten die Shuttlebusse etc. Es hat somit nicht nur ein Gesicht nach innen, sondern ist auch Gesicht nach aussen, nämlich in die ganze Schweiz.



Abbildung 28: Platz beim Hotel Sonne

Südlicher Abschluss mit Platzraum  
Brunngasse

In südlicher Richtung der Hauptstrasse ändert sich die Baustruktur mit einigen von der Strasse abgewandten Einfamilienhäusern, bevor die historische Achse mit dem Platzraum bei der Brunngasse ihren Abschluss findet bzw. den Auftakt in das urbane Matten aus südlicher Richtung bildet.

Der Platzraum beim Hotel Alpina ist ein weit ausgedehnter, verkehrsorientierter Raum mit einigen hochstämmigen Bäumen. Er vermittelt zwischen urbaner Hauptstrasse mit Sicht auf den imposanten Mattenhof und der Quartierserschliessung mit ihrer kleinkörnigen, dörflichen, beschaulichen Bebauung. Der Raum nimmt heute schon mehrere Funktionen wahr:

- Haupterschliessungs- und Feinerschliessungsstrasse (mit Gefahrenstellen für den Fuss- und Veloverkehr durch häufige Tempoüberschreitungen)
- Parkierungsflächen für Autos und Cars
- Sitzgelegenheiten
- Zugang zum Rugen über die Rugenstrasse / Ringweg

Die Orientierung im Raum ist nicht selbsterklärend, die Mehrfachnutzung nicht selbstverständlich. Auf der westlichen Seite gibt es schicke Vorgärten, auf der Ostseite stehen die Bauten direkt im Strassenraum.

Vom südlich gelegenen Quartier Chrützacher ist der Platz unweit entfernt, er bietet für die Bewohnenden jedoch zu wenig Aufenthaltsqualität.



Abbildung 29: Platz beim Hotel Alpina, Blick von Süden (oben), Blick nach Westen (unten)

## 5.4.2 Allgemeine Gestaltungsleitlinien

Folgende Leitlinien sorgen für ein einheitliches Bild des Strassenraums im urbanen Matten. Dies ist im Zusammenhang mit der geplanten Tempo 30-Zone von grosser Wichtigkeit: Sie strukturiert den Zentrumsbereich mit dem hohen Aufkommen an Besuchenden (vgl. Zielbild 2).

- Strassenraumbegrenzung weiterverfolgen: Fassade zu Fassade oder Fassade zu Garten mit Einfriedung (Mäuerchen/Zaun).
- Angrenzende Platzräume mit Brunnen als gesamtheitlicher Strassenraum gestalten («Raumkontinuität»).
- Gestaltung Vorbereiche: Sofern vorhanden als lokale Strassenraumverbreiterung zur Förderung der Aussenraumbestuhlung oder Geschäftsaussenbereich ohne Einfriedung nutzen, Begrenzung Strassenraum grundsätzlich durch Bauten («von Fassade zu Fassade»).
- Verkehrsgestaltung: verkehrsdurchlässig und sehr fussgängerfreundlich mit Tempo 30-Zone und flächiger Querung, ebenerdige Strassenraumprofile, keine erhöhten Trottoirs, Zusammenspiel Bodenbelag und Temporeduzierung Verkehr, keine markante Differenzierung zwischen Fahrspur und Gehbereich.
- Entwicklung in die Höhe bis max. 4 VG gemäss rechtsgültigem Baureglement (ausser historischem Baubestand). Wichtig ist der Erhalt des gleichen Fussabdrucks und die gleiche Stellung der Bauten. So kann die heutige, in sich stimmige Körnung mit vornehmlich schmalen Bauten, erhalten werden resp. in der Fassade weiter zum Ausdruck kommen. Die heutige Parzellenstruktur soll in den Fassaden ablesbar bleiben. Die maximale Gebäudelänge gemäss Baureglement ist nicht strassenseitig umzusetzen, sondern in die Parzellentiefe hinein.





Abbildung 30: Darstellung der Bauten an der Hauptstrasse mit 4 Vollgeschossen gemäss rechtsgültigem Baureglement und in der Fassade erkennbare Parzellenstruktur und schlan-ken Volumen (Bild rechts).

Vermeiden von parzellenübergreifenden durchgehenden Fassaden und Dachvolumina (Bild links).

- Die Stellung und der Fussabdruck der historischen Bauten (Berück-sichtigung der heutigen, historisch gewachsenen Parzellenstruktu-ren) sollen strassenseitig gesichert bleiben.

### 5.4.3 Aufwertungspotenzial Platzraum Hirschen

Potenzial Platzraum Hirschen

Das Potenzial des Platzraums beim Hotel Hirschen liegt in der räumlichen Ausdehnung des qualitativ hochstehenden, bereits bestehenden Boden-belags. Eine Differenzierung des Belags, eine farbliche Ausdehnung über den Strassenraum hinaus könnte den Raum besser fassen und aufwerten, zur Temporeduktion beitragen und die Querung verbessern. Die einsei-tigen, schattenspenden, hochstämmigen Bäume sind zu wahren.

Potenzial Aufgang Schulhotel Regina

Der Aufgang zum Schulhotel Regina ist aufzuwerten und besser in das Wegnetzsystem einzubinden. Der Fussgängerstreifen liegt heute westlich der Jungfraublickallee. Durch eine farbliche Markierung der Strasse oder Schaffung eines zusätzlichen Fussgängerstreifens in der Verlängerung des Hubelwegs kann der Aufgang zum Schulhotel Regina und weiter zum Rugen signalisiert werden.

Der kleine Parkplatz ist wörtlich aus seinem Schattendasein zu holen: Die Äste der Bäume reichen bis in die Parkplätze hinein, die Abschrankung

ist abweisend. Kleinere gestalterische Eingriffe wie das Zurückschneiden der Bäume, ein Ersatz der Abschränkung könnten den Zugang zum majestätischen Schulhotel Regina deutlich stärken.

Überbauung der Parzelle Nr. 540

Die Parzelle Nr. 540 ist der 3-geschossigen Mischzone zugeteilt und befindet sich in Gemeindeeigentum. Bei ihrer Überbauung ist die Ausgestaltung in Richtung Strassenraum von grosser Bedeutung: Sie hat eine hohe Spannung und Aufenthaltsqualität zu erfüllen, so dass die Zentrumswirkung bis hin zum Aufgang des Schulhotels Regina weitergezogen werden kann.

- Legende
- Platzraum- und Bodenbelagsgestaltung █
  - Raumwirksame Bepflanzung █
  - Fussgängerstreifen neu ↔
  - Fussgängerstreifen Bestand ↔



Abbildung 31: Blick vom Schulhotel Regina Richtung Hotel Hirschen, Bildquelle google earth, Bildbearbeitung Planteam S AG

#### 5.4.4 Aufwertungspotenzial Platzraum Hotel Sonne

Mit folgenden Massnahmen wird der Platzraum beim Hotel Sonne – der Zugangsbereich zu den Tellspielen als «nationale Visitenkarte» aufgewertet (siehe Abbildung 32):

- Flächige Querung ermöglichen (Bäckerei, Zugang Rugen, Eishalle, Touristen etc.). Dies kann beispielsweise mittels sanierter Bodenbeläge erfolgen.
- Vorbereiche Läden und Restaurants mit Strassenraum in Verbindung bringen, insbesondere auch mit Kurzzeitparkplätzen vor der Bäckerei entlang der Metzgergasse.

Die Parkplatzsituation vor der Bäckerei ist wegen den Eigentumsverhältnissen und der Zufahrt in die Einstellhalle nicht ganz trivial. Im Idealfall werden sie auf Privatgrund geschaffen. Falls dies nicht möglich, soll eine Lösung bei der Umsetzung der Tempo 30-Zone gefunden werden: So könnten beispielsweise ungefähr zwei Parkplätze auf der Höhe der heutigen Tempo 30-Steile geschaffen werden, da diese mit der Vergrösserung der Tempo 30-Zone versetzt werden.

- Ausstrahlung des sanierten Hotels Sonne auf den Platz erhöhen, z.B. durch zusätzliche Bestuhlung im Trottoirbereich und durch Erhöhung der Sichtbarkeit des hinterliegenden alten Baumbestandes von der Strasse (ehemalige Gartenterrasse), z.B. mittels Aufwertung der Gartenterrasse, Pflege der Pflanzen und des Baumbestandes. Der Umgang mit den bestehenden Parkplätzen inmitten des an die Hauptstrasse angrenzenden Baubestands ist im Rahmen der Hotelsanierung zu klären (im Idealfall Versatz weg von der Strasse).
- Umleitung der Postautos während den Tellspielen über die Unterdorfstrasse – Kesslergasse – Dorfstrasse – Brunngasse wieder in die Hauptstrasse, so dass für die Shuttlebusse ausreichend Platz bleibt und nicht noch mehr Strassenraum für die Erschliessung des motorisierten Verkehrs aufgewendet werden muss.
- Der Zugang zum Eissportzentrum Bödeli resp. weiter zu den Tellspielen ist ein Schaufenster der Gemeinde. Der Tellweg hat heute jedoch eine eher praktische Ausstrahlung. Als Visitenkarte mit schweizweiter Ausstrahlung würde sich eine Flaniermeile anbieten, entlang derer Getränke- und Essenstände zwischen den zu pflanzenden Bäumen aufgestellt werden könnten.  
Mit der Sanierung der Eissportzentrum kann ebenfalls ein Beitrag zur Gestaltung des Tellwegs geleistet werden, Gedankenansätze könnten sein: Nutzung der Infrastruktur für die Tellspele, qualitativ hochwertige Fassadengestaltung, Öffnen der Fassade für Ess- und Getränkestände etc.

- Die Parkplätze zwischen dem Hotel Sonne und dem Eisportzentrum befinden sich in zwei Zonen, der Zone für öffentliche Nutzungen E sowie der Hotelzone. Der Umgang mit den Parkplätzen ist bei Bauvorhaben in der Hotelzone zu klären, im Idealfall werden sie unterirdisch erstellt. Der dadurch gewonnene Platz kann für Erweiterungsbauten genutzt werden und / oder für die Tellschnele.
- Die nicht bebauten Parzellen Nr. 1202 und 91 der Zone für öffentliche Nutzungen im Norden des Tellwegs sind derzeit als Flächenreserve gedacht, es sind keine konkreten Nutzungen vorgesehen.





Legende	
Platzraum- und Bodenbelagsgestaltung	
Raumwirksame Bepflanzung	
Gartenterrasse strassenseitig aufwerten	
Kurzparkplätze Neu	



Abbildung 32: Blick auf Platzraum beim Hotel Sonne, Bildquelle google earth, Bildbearbeitung Planteam S AG

## 5.4.5 Aufwertungspotenzial Platzraum Hotel Alpina

---

### Potenziale Platzraum beim Hotel Alpina

Die vielen Nutzungen, die verkehrlichen Herausforderungen (Geschwindigkeit, Gefahrenstellen) sowie die besondere Lage (Übergang zwischen urbanem und ländlichen Matten) sollen in einem «Platzraum zum Parkraum» mit verschiedenen – teils gleichzeitigen, teils zeitlich versetzten – Nutzungen geklärt werden, insbesondere als Marktplatz mit Sitzgelegenheiten oder Parkplatz.

Bei der weiteren Planung, insbesondere auch bei der Umgestaltung der Hauptstrasse in einer Tempo 30-Zone sind folgende Aspekte vorzusehen:

- Multifunktionale Infrastruktur für Markt-Park-Sitzplatz mit hohem Gestaltungsanspruch vorsehen (Information, Platzbeleuchtung, Elektro- und Wasseranschluss, Sitzgelegenheit etc.),
- Ergänzung schattenspendender Bäume bis zur Fahrbahn hin, Aufwertung bestehende Sitzgelegenheiten,
- Stärkung der bestehenden Vorgärten, die aber heute teils hinter Lärmschutzwänden «versteckt» sind resp. langfristig ist die Zonierung in diesem Abschnitt zu prüfen.
- Die nach Süden verschobene Lage der Bushaltestelle ist in dieser Platzgestaltung mitzudenken, allenfalls bedingt sie weitere Querungsmöglichkeiten.
- Bodenbeläge und Markierungen mit einer Klärung der Grünflächen können den verkehrsorientierten Charakter mindern.
- Die Fussgängerstreifen bei diesem Platzraum sind wichtig, weil sie sich auf einer wichtigen Schulwegverbindung befinden. Sie sind deshalb – auch wenn die Tempo 30-Zone umgesetzt wird, beizubehalten.

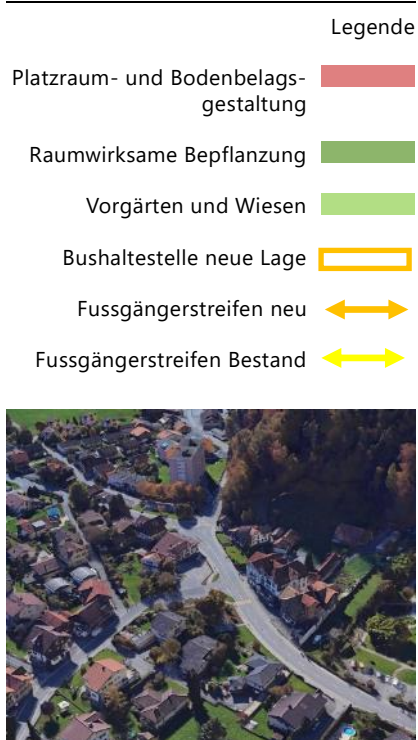


Abbildung 33: Blick auf Platzraum beim Hotel Alpina, Bildquelle google earth, Bildbearbeitung Planteam S AG



Abbildung 34: möglicher Platzraum beim Hotel Alpina, Bildbearbeitung Planteam S AG

## 5.5 Historische Hauptachse Nord-Süd-Richtung – Dörfliches Matten

### 5.5.1 Räumliche Analyse

Die historische Hauptachse des dörflichen Matten erstreckt sich entlang der Dorfstrasse, der Kesslergasse und der Aegertenstrasse. Die Strassenräume werden geprägt durch strassensäumende Bauten. Es entsteht ein stimmiger Strassenraum mit einem hohen Identifikationsfaktor. Die hohe Aufenthaltsqualität im dörflichen Matten wird mit der geplanten Fussgängerzone für die Dorfbewohnenden weiter erhöht (siehe Zielbild 2).



Abbildung 35: Hauptachse – Dörfliches Matten – geplante Begegnungszone

Im Unterschied zum urbanen Matten handelt es sich bei den Bauten in der Kesslergasse und der Aegertenstrasse meist um historische Wohngebäude oder landwirtschaftlich genutzte Gebäude ohne öffentlichen Charakter.



Abbildung 36: Aegertenstrasse

Der Platzraum Dorfplatz ist ein Raumkontinuum zwischen Coop, der alten Bäckerei, dem Tea-Room Brunne und dem Vorplatz der alten Scheune.



Abbildung 37: Dorfplatz



## 5.5.2 Allgemeine Gestaltungsleitlinien

- Strassenraumbegrenzung konsequent weiterverfolgen: Fassade zu Fassade oder Fassade zu Garten mit Einfriedung (Mäuerchen/Zaun).
- Bestehende Dachlandschaft berücksichtigen und stärken mittels trauf- oder giebelständigen Daches
- Vorgartengestaltung mit Mäuerchen/Zaun, wobei die Öffnung max. 1/3 der strassenangrenzenden Länge betragen darf. Parkplätze sind – sofern sie nicht auf dieser Fläche erstellt werden können - rückwärtig zu erstellen.
- Erhalt der Körnigkeit bei Neubauten unter angemessener Berücksichtigung der Siedlungsentwicklung nach innen, zeitgemässen Wohnraumbedürfnissen etc.
- Umgang mit rückwärtigen Anbauten: Berücksichtigung der Gestaltungsrichtlinien für die Kernzone. Dies ist von Bedeutung wegen der Einsehbarkeit dieser Anbauten von anderen Bautiefen her, dem Umgang mit der historischen Bausubstanz etc.
- Festlegen der Grünflächen.

## 5.5.3 Aufwertungspotenzial Platzraum Dorfplatz

In unmittelbarer Nähe zum Dorfplatz besteht eine Grünzone zwischen der Metzgergasse und der Baumgartenstrasse. Diese Grünzone könnte zum Dorfpark werden und als rückwärtige Zweiterschliessung für den Fussverkehr dienen. Diese Parkerschliessung kann auch das Hintergartenwegnetz ergänzen, da unmittelbar an den Dorfplatz das Hobachergässli grenzt.

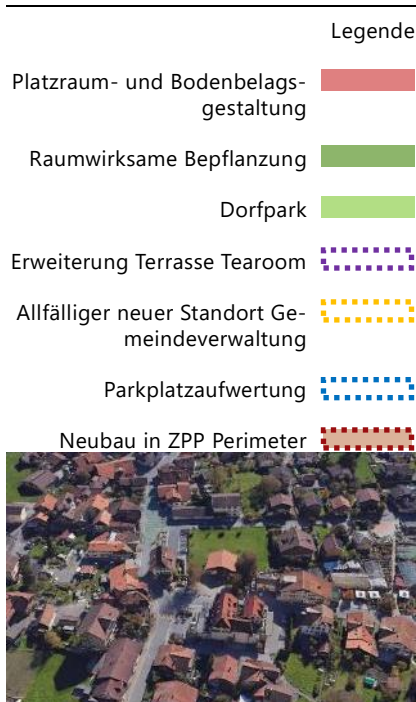


Abbildung 38: Blick auf den Dorfplatz, Bildquelle google earth, Bildbearbeitung Planteam S AG

#### Allfälliger Umzug Gemeindeverwaltung

Die Gemeindeverwaltung prüft, ob sie in den kommenden Jahren in die Kesslergasse umziehen soll. Aus diesem Grund wurde im Sommer 2020 die Parzelle Nr. 895 in die Mischzone Dorf umgezont.

Eine gemeinsame Betrachtung mit der gegenüberliegenden Parzelle Nr. 1205, mit den öffentlichen Parkplätzen und der Parzelle Nr. 533 (ZÖN H mit Bossscheune und Grünzone) ist wichtig. Mit einer «ZPP Dorfpark» über das gesamte Gebiet kann der Platzraum weiter gestärkt und besser gefasst werden (Strassenraumprägende Neubaute anstelle der heutigen Gemeindeverwaltung mit gestalteter Grünzone gegenüber). Wichtig ist der Erhalt der ebenerdigen Kurzzeitparkplätze für die Kunden des lokalen Gewerbes.

Der Vorplatz der Bossscheune kann ebenfalls gestärkt werden, z.B. mit einer Aussenbestuhlung durch das Tea-Room Brunne, Spielgeräten o.ä. In der Bossscheune kann ein behindertengerechtes öffentliches WC-geprüft werden.

#### Zusammenspiel Rütipark West und allfälliger Umzug Gemeindeverwaltung

Östlich der allenfalls künftigen Gemeindeverwaltung befindet sich der Rütipark West. Es ist von grosser Bedeutung, dass die beiden Überbauungen zusammenspielen. Das heisst, dass die Durchwegung funktioniert (Hintergartenwegnetz), das Gebiet Rütipark West auf den Dorfplatz ausgerichtet ist und die Erschliessung gemeinsam über das Rütigässli geführt wird.

---

Bedarf an Parkplätzen

Für den Erhalt des Dorfbilds mit den gestalteten Vorbereichen im Zentrum sollen Parkierungsflächen auf Privatgrundstücken minimiert werden (vgl. Kapitel 5.7.3). Wichtig sind ausreichend öffentliche Parkplätze in Gehdistanz. Es bestehen derzeit verschiedene Lösungsansätze:

- Kurzfristig könnte die Signalisation für die Parkplätze hinter der Coop-Filiale verbessert werden, die oft frei sind. So können diese besser ausgelastet werden, während der öffentliche Parkplatz weniger belegt wird.  
Gleichzeitig sind mehr Veloabstellplätze zur Verfügung zu stellen, so könnten die Autoabstellplätze unmittelbar vor dem Coop durch Veloabstellplätze ersetzt werden. Die Wege sind in Matten kurz genug, um für kleinere Einkäufe mit dem Velo ins Coop zu fahren.
- Auf dem öffentlichen Parkplatz sind Mobility-Fahrzeuge anzustreben.
- Langfristig könnten bei einem Neubau bei der heutigen Gemeindeverwaltung auf der Parzelle Nr. 60 neue Veloabstellplätze sowie eine unterirdische Einstellhalle erstellt werden, die auch öffentliche Parkplätze anbietet.
- In die Bestimmungen zur weiter oben vorgeschlagenen ZPP kann eine Tiefgarage mit öffentlichen Parkplätzen oder Mietparkplätzen vorgeschrieben werden.

## 5.6 Historische Querverbindungen in Ost-West-Richtung

### 5.6.1 Räumliche Analyse

Die verschiedenen Strassen innerhalb des Brunnenwegperimeters sind durch eingefriedete Vorgärten mit teils freistehenden, teils zusammengebauten Chaletbauten geprägt.



Abbildung 39: Metzgergasse

### 5.6.2 Gestaltungsleitlinien für die Querverbindungen mit Vorgärten

- **Erhalt sichtdurchlässige Einfriedungen:** Da der Strassenraum von Vorgärten zu Vorgärten wahrgenommen wird, sind die tiefen (80cm) und sichtdurchlässigen Einfriedungen zu wahren. Die Vorgärten sind – ausser bei den Hausplätzen – grün zu gestalten.
- **Brunnenplätze:** Die Einbindung der Brunnenplätze als platzartige Erweiterung in den Strassenraum ist von grosser Bedeutung.
- **Begegnungszone:** Die räumliche Ausdehnung der Begegnungszone befindet sich mehrheitlich innerhalb des Brunnenweges und soll hier eine flächige Querung ermöglichen.
- **Gestaltung Strassenraum:** Der Strassenraum soll verkehrsdurchlässig und sehr fussgängerfreundlich sein. Die Strassenprofile sollen ebenerdig ausformuliert sein, es sind keine erhöhten Trottoirs erwünscht. Auf eine achtsame Bodenbelagsgestaltung ist zu achten.

### 5.6.3 Gestaltungsleitlinien für die Querverbindungen ohne Vorgärten

Manche Strassenzüge weisen nur strassennordseitig Vorgärten auf, da strassensüdseitig die Gärten nach Süden ausgerichtet sind. Diese sonnenbedingte Freiraumhierarchie soll auch im Ortskern weitergeführt werden. In diesen Fällen ist der Strassenraum von Vorgärten zu strassenbegleitenden Bauten definiert.

## 5.7 Wohnquartierstrassen

### 5.7.1 Räumliche Analyse

Jede Wohnquartierstrasse hat ihren eigenen Charakter, der durch die Gestaltung und Nutzung der Vorbereiche bestimmt ist. Mancherorts sind Vorgärten mit Blumenbeeten zu finden, mancherorts sind Abstandsgrün, unterschiedlich hohe Büsche oder Parkierungsflächen zu sehen.

Nördlich der Unterdorfstrasse sind im Baumschutzperimeter die Strassenzüge zudem von den hochstämmigen Bäumen in den Gärten geprägt.



Abbildung 40: Eigenständiger Wohnquartiercharakter, Beispiel Hortensienweg

## 5.7.2 Gestaltungsrichtlinien für Quartiere mit und ohne Baumschutz



Abbildung 41: Wohnquartiertrasse mit Baumschutz, Klostersgässli

---

ohne Baumschutz

In den Quartieren ohne Baumschutz sind strassenspezifisch die Qualitäten herauszuschälen und zu stärken. So soll jeder Strassenzug eine einheitliche Gestaltung der Vorbereiche haben (dies kann bei der Umgebungsgestaltung im Rahmen von Baugesuchen verlangt werden).

---

mit Baumschutz

In den Quartieren mit Baumschutz sind die Vorbereiche und die Parkierungsflächen, insbesondere beim Altersheim Rosenau, weiter mit Bäumen zu bepflanzen.

## 5.7.3 Minimierung von Parkierungsflächen in den Wohnquartierstrassen

Um die Parkierungsflächen bei den Vorbereichen möglichst gering zu halten, können bei grösseren Überbauungen unterirdische Parkierungsmöglichkeiten in einer ZPP vorgeschrieben werden, die auch von Bewohnenden ausserhalb der Überbauung genutzt werden können.

Bei kleineren Grundstücken könnte im Baureglement vorgeschrieben werden, dass Zugänge, Zufahrten und Hartbeläge höchstens einen Drittel der gemeinsamen Grenze mit der Strasse beanspruchen dürfen.

Die Gemeinde hat in der Folge dafür zu sorgen, dass genügend öffentliche Parkplätze in Fussdistanz zu den Wohnquartieren zur Verfügung stehen.<sup>10</sup>

## 5.8 Hintergartenwegnetz

### 5.8.1 Räumliche Analyse



Abbildung 42: Fusswegnetz im H. Gosteli, Blumen und Gartenbau



Abbildung 43: Hobachergässeli

In Matten ist ein feines Netz von Fusswegverbindungen auszumachen, das im Ortskern die historischen Hauptachsen durch die Hintergärten verbindet. Diese feine, zum Teil kaum sichtbare und verborgene Fusswegerschliessung ist ein wichtiges Identifikationsmerkmal der Gemeinde und ebenso wichtig für die Schulwegsicherheit.

10. Vgl. Factsheet «Überprüfung Parkierungssituation Matten bei Interlaken» vom 26. November 2019

## 5.9 Ergänzung Hintergartenwegnetz

Das Hintergartenwegnetz soll ergänzt werden. Dabei bieten die Entwicklungen von unbebauten Freiräumen die Gelegenheit, dieses auszubauen. Meistens liegen die idealen Netzergänzungen genau in diesen Entwicklungsgebieten. Diese Chance kann mit den Arealentwicklungen genutzt werden. Das Hintergartenwegnetz ergänzt das bestehende Fusswegnetz und trägt zur Lebensqualität und zu einem Matten der kurzen Wege bei.

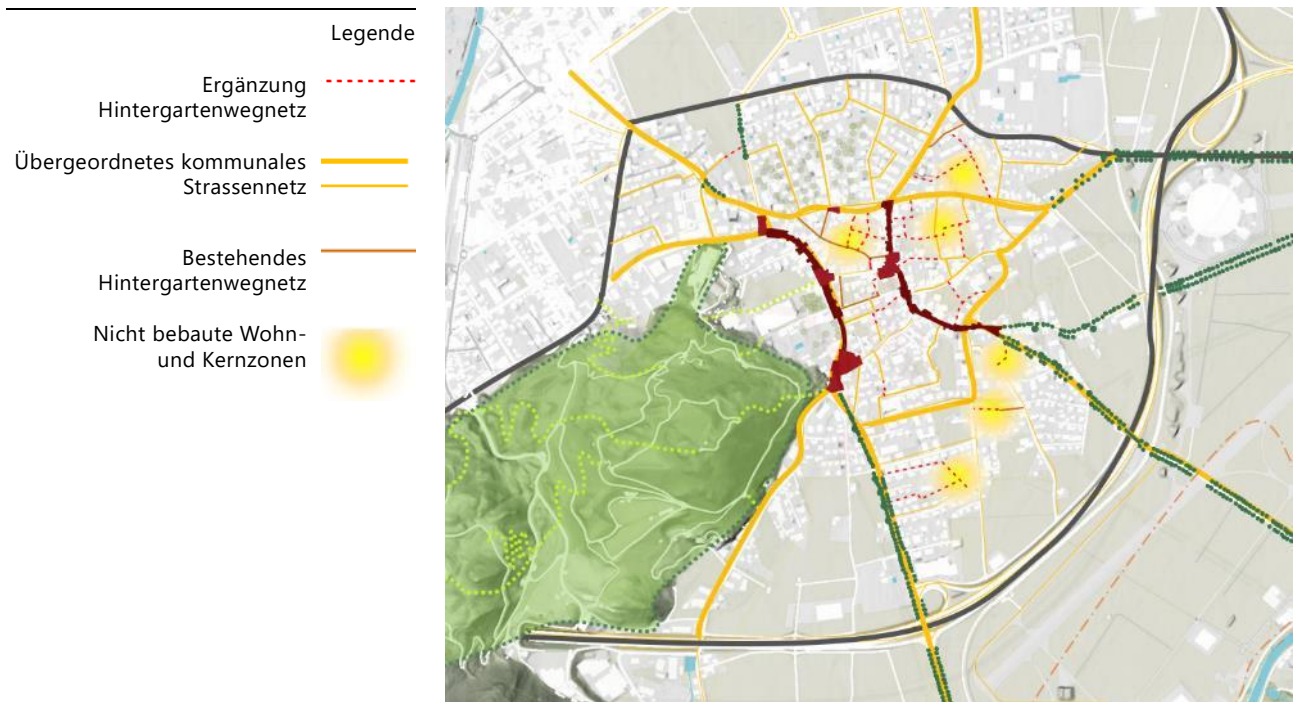


Abbildung 44: Das Hintergartenwegnetz im Kontext mit dem kommunalen Strassennetz



### 5.9.1 Gestaltungsleitlinien für das Hintergartenwegnetz

- **Bestehende Wegnetzverbindungen:** Die bestehenden Wegnetzverbindungen sollen bestehen bleiben. Die Durchgängigkeit für Fussgänger ist in jedem Fall zu wahren und eventuell auch für Fahrräder auszuweiten.
- Eine wichtige Fussweg-Verbindung insbesondere für Bewohner\*innen der Alterswohnungen Rosenau stellt das Hobachergässli und die Querverbindung zur Unterdorfstrasse dar. Das Hobachergässli wird in absehbarer Zeit derzeit saniert. Da wenig Raum für Verweilmöglichkeiten entlang der Gasse besteht, wäre eine Anpassung der ZPP Nr. 5 sinnvoll, die die Erstellung von öffentlichen Sitzmöglichkeiten angrenzend an das Hobachergässli bei Überbauung vorsieht.
- **Erweiterung Fusswegnetz:** Das Fusswegnetzsystem soll wo nötig und möglich geschickt gelegt und ergänzt werden und bei der Bebauung von innenliegenden Freiräumen im Ortskern eine öffentlich zugängliche Fusswegerschliessung im Rahmen von ZPP sicherzustellen (siehe auch Kap. 7.1). Neue Wege sind, soweit sinnvoll, auch für Velos auszugestalten.

Weiter soll das derzeit nicht öffentliche Wegli zwischen der Unterdorfstrasse und dem Kindergarten in der Zone für öffentliche Nutzungen K als öffentlicher Fussweg klassiert werden.

## 6. Zielbild 2: Den Verkehr zähmen

Der motorisierte Individualverkehr ist verantwortlich für Lärm, Unfälle und Abgasimmissionen und vermindert die Aufenthalts- und Lebensqualität im Dorf. Durch Temporeduktionen und Fahrverbote wird die Durchfahrt für ortsfremden Verkehr durch Matten weniger attraktiv.

### 6.1 Den Verkehr besser leiten

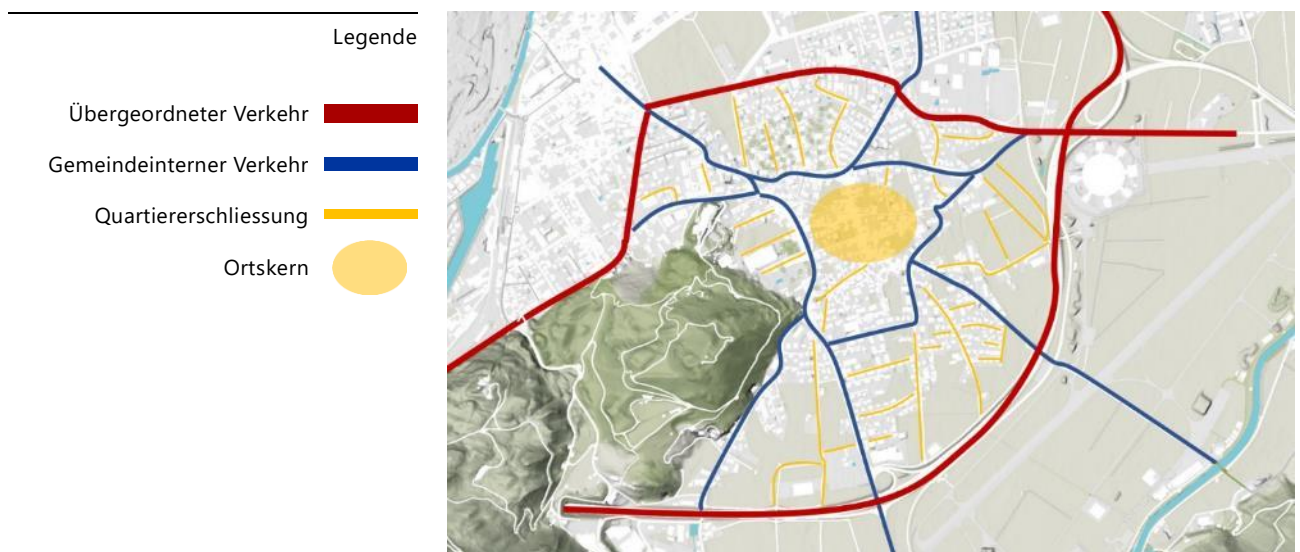


Abbildung 45: Konzeptskizze Verkehr

Die negativen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wie Lärm, Unfallgefahr, Staub und Abgase sind im Dorf zu vermindern. Gleichzeitig ist die Attraktivität und Sicherheit für Velofahrenden und zu Fuss Gehende in der Gemeinde zu erhöhen.

Mit folgenden Leitlinien soll der MIV besser gelenkt werden und insbesondere die Aufenthaltsqualität im Dorfkern und in den Wohnquartieren erhöht werden.

- **Den übergeordneten Verkehr peripher führen:** Der Verkehr, der durch Matten hindurch fährt, also ortsfremd ist, soll möglichst um Matten herumgeführt werden.
- **Im Ortskern den Fuss- und Veloverkehr stärken:** Indem im Ortskern der Fuss- und Veloverkehr priorisiert wird, wird die Attraktivität für den MIV durch den Dorfkern zu fahren gesenkt.

- **Quartierserschliessung quartiergerecht:** Es sollen nur Quartierbewohnenden die Quartierstrassen benützen (Zubringerdienst).
- **Neue Verbindungen:** Zusätzliche Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr fördert diesen und veranlasst im Idealfall, Autofahrende auf das Velo umzusteigen.
- **Mobilitätstrends fördern:** Mit der Förderung von Elektromobilität oder Sharing-Angeboten wie Mobility können die negativen Auswirkungen des MIV weiter reduziert werden.

## 6.2 Umsetzung der verbesserten Verkehrslenkung

Die oben erwähnten Leitlinien werden mit folgenden Massnahmen umgesetzt:

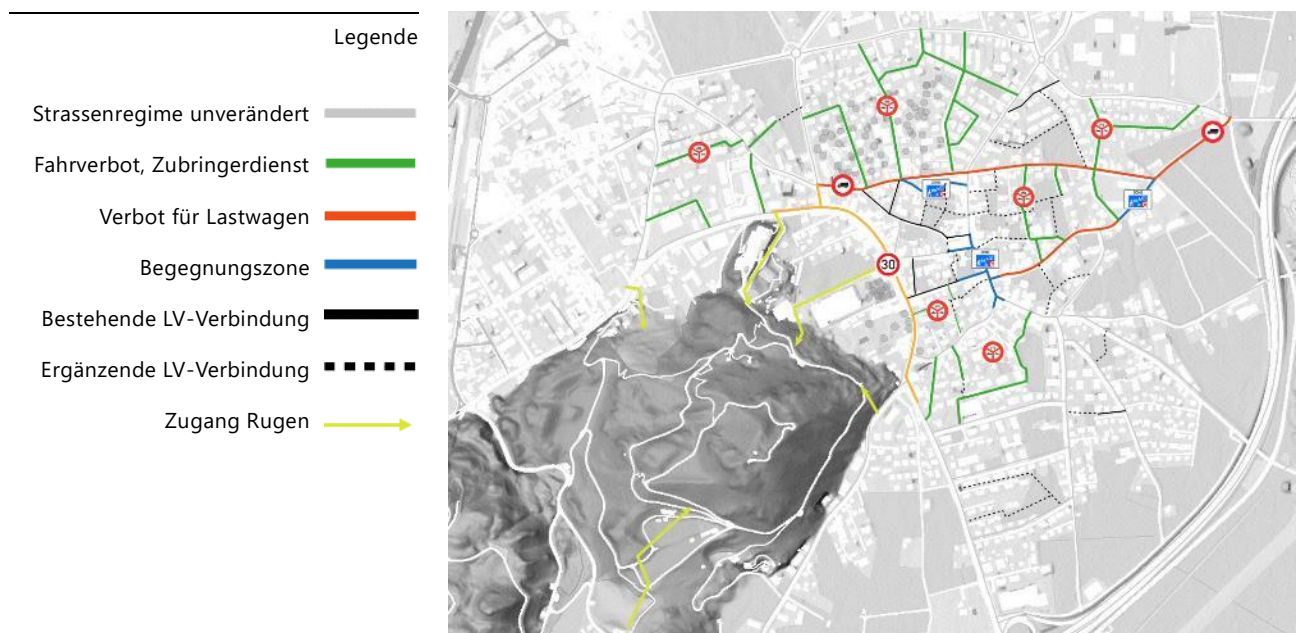


Abbildung 46: Zielbild Verkehrsregime

## 6.2.1 Den übergeordneten Verkehr peripher führen

---

### Tempo-30 Zone Hauptstrasse

Mit der geplanten Tempo-30 Zone auf einem Abschnitt der Hauptstrasse erhöht sich die Aufenthaltsqualität für zu Fuss Gehende und Velofahrende auf dieser Strasse.

Die Tempo-30 Zone beginnt auf der Wychelstrasse ab dem Hubelweg. Hier ist eine Platzgestaltung mit Attraktivierung des Aufgangs zum Ringweg mit allfälliger Überbauung der Parzelle 540 angedacht, hier beginnt das urbane Matten mit seiner Abfolge von Plätzen. Die Tempo-30 Zone endet auf der Gsteigstrasse nach dem Abzweiger in die Rugenstrasse. Gleichzeitig endet hier das urbane Matten mit der Umgestaltung des Platzraums Alpina (siehe Zielbild 1).

Mit dieser Massnahme wird die Attraktivität für den MIV durch Matten hindurchzufahren gesenkt, wodurch der ortsfremde Verkehr abnimmt. Durch die tiefere Geschwindigkeit reduziert sich die Unfallgefahr auf diesem Abschnitt (vgl. Anhang A5). Insbesondere wird die Gefahrenstelle beim Abzweiger in die Rugenstrasse entschärft, da diese Kurve zum schnellen Fahren einlädt. Die Massnahme deckt sich mit den Zielsetzungen des «crossbow»-Projekts, das den Bodeliweg und damit die Hauptstrasse als zentrale Fuss- und Veloverbindung zwischen den Gemeinden stärken will (vgl. Kap. 3).

Bei der Umsetzung der Tempo-30 Zone ist insbesondere auf eine einheitliche Gestaltung des Strassenraums mit seiner Abfolge von Plätzen zu achten, damit das urbane Matten ablesbar ist resp. langfristig weiter gestärkt wird (siehe dazu Zielbild 1).

Das kantonale Tiefbauamt als Strasseneigentümerin ist für die Umsetzung der Tempo-30 Zone auf der Hauptstrasse zuständig. Die Gemeinde und der zuständige Oberingenieurkreis arbeiten diesbezüglich eng zusammen.

---

### Wagnerenstrasse

Die Wagnerenstrasse dient als Umfahrung der Hauptstrasse. Damit dies weiterhin so bleibt, wird das bestehende Temporegime beibehalten, damit der dortige Verkehr nicht auf das Dorfzentrum ausweicht und dieses zusätzlich belastet. Bei Bedarf prüft die Gemeinde, ob bei den Wanderwegen Warnschilder anzubringen sind (z.B. «Achtung (Schwer)verkehr»).

## 6.2.2 Den Fuss- und Veloverkehr stärken

Mehrere Begegnungszonen sollen den Fuss- und Veloverkehr priorisieren. Durch eine Begegnungszone im Dorfkern erhalten zu Fuss Gehende Vortritt und die Höchstgeschwindigkeit der Autofahrenden ist auf 20 km/h begrenzt <sup>11</sup>.

---

### Begegnungszone Im Dorfkern

Die Begegnungszone im Dorfkern besteht aus folgenden Strassenabschnitten; Metzgergasse, Kesslergasse, Dorfstrasse, Baumgartenstrasse, Kupfergasse, Brunngasse und Aegertenstrasse.

Durch die maximale Geschwindigkeit von 20 km/h vermindert sich die Attraktivität mit dem Auto durch den Dorfkern zu fahren. Diese Verkehrsberuhigung erhöht die Aufenthaltsqualität im Dorfkern und bei den zentralen Plätzen, was sich wiederum positiv auf ansässige Geschäfte und Gasthöfe auswirkt.

Wichtig dabei ist die Gestaltung der Begegnungszone, die sich von der normalen Strassengestaltung abheben sollte, beispielsweise durch einen alternativen Belag. Auf die Gestaltung des Dorfplatzes als Zentrum der Begegnungszone soll ein besonderes Augenmerk gelegt werden. Es bietet sich an, den Dorfplatz gemeinsam mit der Begegnungszone zu entwickeln (siehe Zielbild 1).

---

11. Für Begegnungszonen gelten gemäss übergeordneter Gesetzgebung folgende Vorgaben:

*Nur auf Nebenstrassen: Begegnungszonen sind gemäss Signalisationsverordnung SSV Art. 2a nur auf Nebenstrassen zulässig. Nebenstrassen sind alle Strassen, die weder als Haupt- noch als Nationalstrasse klassiert sind.*

*Einheitliches Erscheinungsbild: Das Erscheinungsbild der Nebenstrassen innerhalb einer Begegnungszone soll von möglichst gleichartigem Charakter sein. Dies trifft auf die Begegnungszone von Matten zu, da es sich um das historische Dorfzentrum handelt.*

*Für die Einführung der Begegnungszone muss ein Gutachten eingereicht werden, das ausführt, warum die Geschwindigkeit im betreffenden Bereich kleiner als 50 km/h sein soll. Die notwendigen Bestandteile des Gutachtens werden in der Verordnung über die Tempo-30-Zonen und die Begegnungszonen (SR 741.213.3) umschrieben.*

---



Abbildung 47: Begegnungszone Dorfstrasse

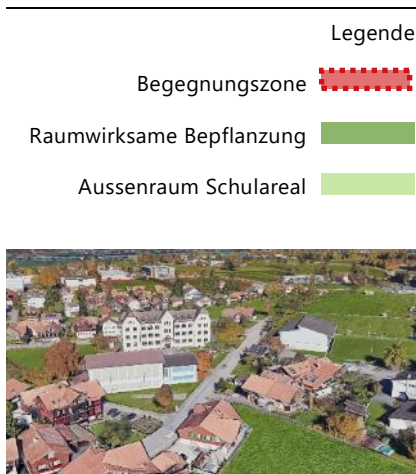


Abbildung 48: B Perimeter Begegnungszone Schulhaus

Begegnungszone beim Schulhaus

Die Schulanlagen (Kindergarten, Schule, Turnhalle, künftig die Tageschule) konzentrieren sich rund um die Kupfergasse. Die Kupfergasse ist heute eine Tempo 30-Zone, hat aber keine Trottoirs und wird von verhältnismässig vielen Lastwagen befahren.



Abbildung 49: Links: Referenzbild Begegnungszone im Dorf Manno, Tessin, [begegnungszone.ch](http://begegnungszone.ch), 15.09.20, rechts: Beispiel: Begegnungszone beim Schulhaus Breitenrain in Bern

Für die Erhöhung der Sicherheit der Schulkinder entlang der Kupfergasse ist auf einem Abschnitt von ca. 130 m eine Begegnungszone einzuführen. So erhalten die Schulkinder auf der Verkehrsfläche Vortritt und es besteht die Möglichkeit, mittels Gestaltungselementen den Verkehrsfluss zu beruhigen. Insbesondere ist mit Gestaltungselementen zu verhindern, dass Eltern, die ihre Kinder im Auto zur Schule bringen, auf dem Areal parkieren und so den Verkehrsfluss behindern. Elterntaxis sind zu unterbinden resp. es sind die Parkplätze beim Herziggässli zu benutzen.

Zusätzlich zur Begegnungszone werden zur Erhöhung der Schulwegsicherheit Fahrverbote für Lastwagen von und nach Bönigen erlassen.

Begegnungszone in der alten  
Unterdorfstrasse

Die geschwungene alte Unterdorfstrasse verläuft parallel zu neuen Unterdorfstrasse und bietet eine attraktive alternative Verbindung für zu Fuss Gehende und Velofahrende durch den historischen Dorfteil von Matten. Mittels einer Begegnungszone erhalten diese Verkehrsteilnehmenden auf der gesamten Alten Unterdorfstrasse Vortritt vor dem MIV. Mit dieser Massnahme wird insbesondere die Gefahrenstelle bei der Ausfahrt in die Unterdorfstrasse entschärft. Gleichzeitig wird der Zugang zum geplanten Park mit Brunnen verbessert (vgl. Kap. 8.3.1).

Für die Querung der Unterdorfstrasse vom Klostersgässli in Richtung Alte Unterdorfstrasse sind wegen den Spazierenden vom Alterswohnheim zusätzliche Verkehrssicherungsmaßnahmen auf der Unterdorfstrasse vorzunehmen.

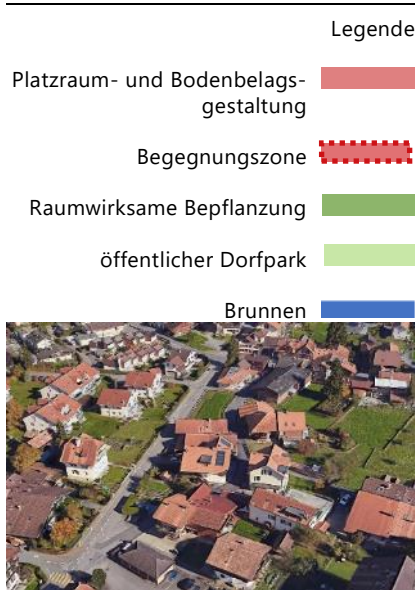


Abbildung 50: Begegnungszone Alte Unterdorfstrasse

### 6.2.3 Quartiergerechte Erschliessung

Fahrverbot mit Zubringerdienst

Durch allgemeine Fahrverbote mit Zubringerdienst werden Quartiere vom MIV entlastet, der Suchverkehr nach Parkplätzen innerhalb der Wohnquartiere wird unterbunden.

Gemäss Strassenverkehrsgesetz Artikel 3 Absatz 2 gibt es verschiedene Gründe, die eine Beschränkung des Verkehrs ermöglichen.<sup>12</sup>

öffentliche Parkplätze

Weiter kann der Suchverkehr innerhalb der Quartiere verkleinert werden, indem die Gemeinde öffentliche Parkplätze zur Verfügung stellt, die in der Nähe der Wohnquartiere liegen.

12. Aus Gründen der Sicherheit und dem Schutz der Bewohner können Beschränkungen auf Strassen insbesondere in Wohnquartieren erlassen werden. Damit kann das Lastwagen-Fahrverbot vom vorangehenden Kapitel begründet werden. Es handelt es sich dabei um ein Teilfahrverbot, welches ausschliesslich für schwere Motorwagen zum Sachtransport gilt (Art. 19 Signalisationsverordnung, SSV). Das allgemeine Fahrverbot mit dem Hinweis «Zubringerdienst gestattet» kann neben der Sicherheit in den Wohnquartieren damit begründet werden, dass mit der Massnahme der Suchverkehr vermindert und damit die allgemeine Verkehrssituation verbessert wird. Mit der neuen Signalisation wird den aus dem Wohnquartier herausfahrenden Fahrzeugen der Vortritt entzogen. Bei Gemeinde- und Privatstrassen verfügt die Gemeinde Verkehrsmassnahmen. Fahrverbote bedürfen zusätzlich der Zustimmung des Tiefbauamts, sofern sie länger als 60 Tage gelten (Art. 44 Strassenverordnung (SV) vom 29. Oktober 2008).



## 6.2.4 Neue Fuss- resp. Veloverbindungen

Verbindung Wychelstrasse – Hauptstrasse

Mit dem neuen Fuss- und Veloweg am Fusse des kleinen Rugen wird eine kurze Verbindung zwischen der Wychelstrasse und der Hauptstrasse abseits der viel befahrenen Kantonsstrasse geschaffen. Auf dieser Verbindung besteht die Möglichkeit, auf den bestehenden Wanderweg Richtung kleiner Rugen abzubiegen. Idealerweise wird bei der Neugestaltung des Aufgangs zum Schulungshotel Regina und der Entwicklung der Parzelle Nr. 540 die neue Verbindung bereits mitberücksichtigt (vgl. Zielbild 1).

Die Umsetzung des Fuss- und Velowegs ist im Rahmen eines Vorprojektes zu prüfen, wobei frühzeitig auf die Grundeigentümerschaften zugegangen wird. Der genaue Verlauf ist anschliessend in der Nutzungsplanung festzusetzen. Auf der Hauptstrasse sollte in der Verlängerung ein Fussgängerstreifen geschaffen werden.

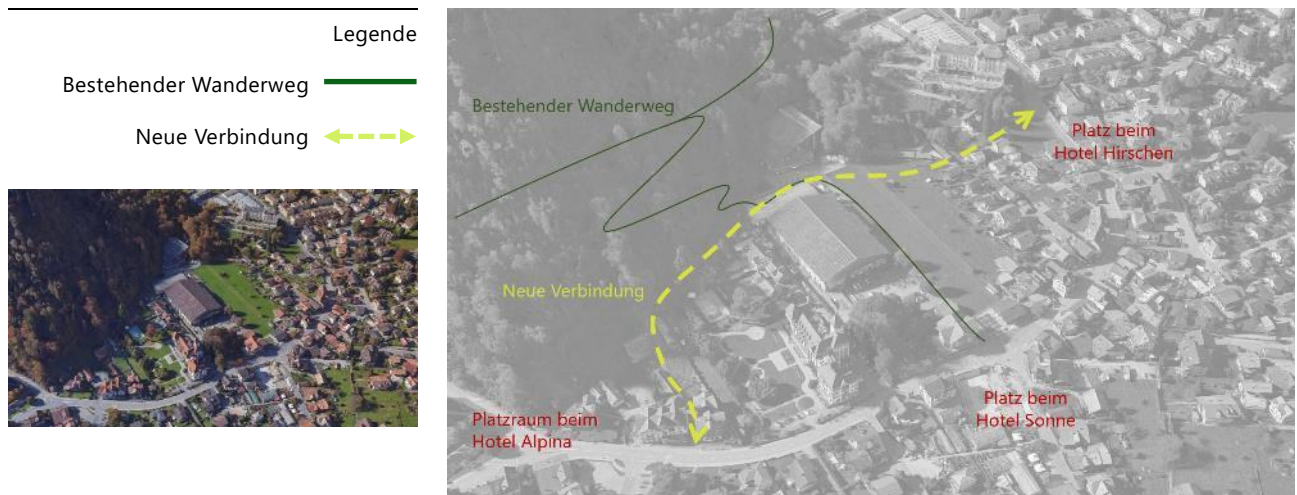


Abbildung 51: Neue Fusswegverbindung Wychelstrasse - Hauptstrasse (schematischer Verlauf)

Verbindungen Fuss- resp. Veloverbindungen im bebauten Gebiet

Die weiteren Fuss- resp. Veloverbindungen innerhalb des bereits bebauten Gebiets sind wegen den Eigentumsverhältnissen schwieriger umzusetzen. Wenn immer möglich sind deshalb Wegverbindungen in Zonen mit Planungspflicht (ZPP) festzuschreiben (siehe dazu Zielbild 3).

## 6.2.5 Mobilitätstrends umsetzen

Eine weitere Möglichkeit zur Senkung der negativen Auswirkungen des MIV, ist die Förderung von der Mobilitätstrends, wie Sharing-Angebote, Elektromobilität oder in Zukunft das autonome Fahren.

Zusätzlich zu den bereits bestehenden Lademöglichkeiten für Elektroautos soll die Bereitstellung von weiteren Lademöglichkeiten bei öffentlichen Parkplätzen oder die Einführung von Mobility-Standorten gefördert werden.

Eine weitere Möglichkeit zur Unterstützung der Mobilitätstrends besteht darin, den Kauf von Elektrovelos zu unterstützen («Strom oder Vignette bezahlen etc.»).

## 7. Zielbild 3: Die Siedlungsentwicklung lenken

Die Entwicklung von Matten findet weitgehend innerhalb des gebauten Siedlungskörpers statt. Um die Identität der Quartiere zu bewahren, werden Gestaltungsvorschläge für die Überbauung der unbebauten Bauzonen definiert. Zudem wird dargelegt, wie bebaute Quartiere qualitativ verdichtet werden können, ohne dass sich ihr Charakter verändert.



Abbildung 52: Konzeptskizze Siedlungsentwicklung lenken

Das Konzept zur Lenkung der Siedlungsentwicklung lässt sich in drei Aspekte unterteilen:

- **Unbebaute Bauzonen entwickeln:** Die unbebauten Bauzonen innerhalb des Siedlungskörpers sollen sich gut in die gebaute Umgebung einfügen und neue öffentlich zugängliche Freiräume schaffen.
- **Die Quartiere in ihrer Typologie weiter bauen:** Die Verdichtung in den bereits gebauten Quartieren soll deren Typologien und identitätsstiftenden Elemente berücksichtigen, um den Quartier-Charakter zu bewahren.
- **Umnutzung bestehender Bauzonen:** Eine weitere Möglichkeit der Verdichtung besteht in der Umnutzung bestehender Bauzonen, die einer dichteren Nutzung zugeführt werden.

## 7.1 Unbebaute Bauzonen entwickeln

### Räumliche Analyse

Innerhalb des Dorfzentrums bestehen heute mehrere unbebaute Bauzonen. Deren Entwicklung bietet die Chance, die Gemeinde an zentraler Lage weiterzubauen und gleichzeitig die vorhandenen Hofstätten als Freiräume zugänglich zu machen. Dadurch finden zukünftige Bewohnerinnen und Bewohner innerhalb des bestehenden Siedlungskörpers Platz. Gleichzeitig können dabei neue öffentliche Freiräume entstehen, die von allen genutzt werden können und die durch neue Wegverbindungen erschlossen sind.

In Matten gibt es einige nicht überbaute Bauzonen. Die wichtigsten Prinzipien werden gebietsweise aufgezeigt.

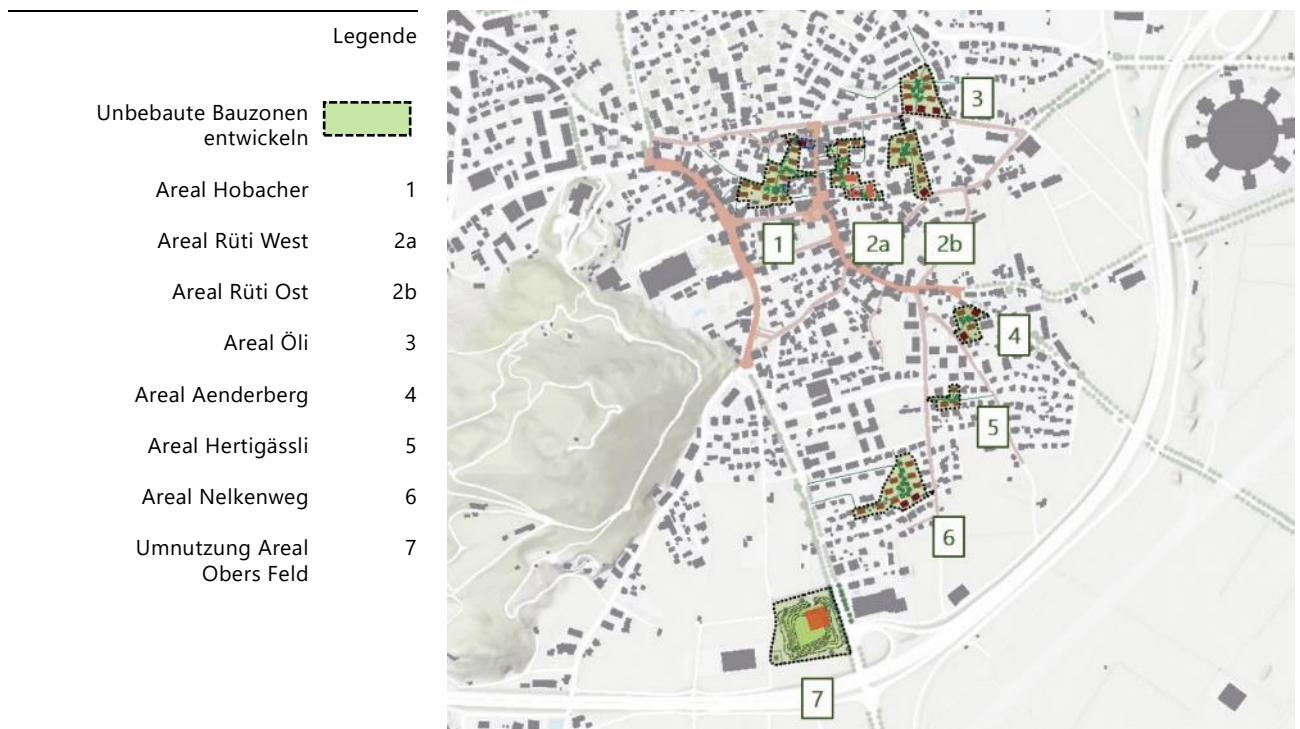


Abbildung 53: Konzeptskizze Unbebaute Bauzonen entwickeln<sup>13</sup>

### Allgemeine Gestaltungsrichtlinien für die unbebauten Bauzonen

Für alle nicht überbauten Bauzonen gibt es mehrere allgemeine Prinzipien:

- **Integration der Neubauten in die Dorfstruktur:** Neubauten haben sich hinsichtlich Anordnung, Körnung und Gestaltung in die bestehende Dorfstruktur einzufügen.
- **Raumdefinierende Strukturen:** Bei der Bebauung der Freiräume im Siedlungskern sind übergeordnete raumdefinierende Strukturen wie

13. Hinweis: Für das Gebiet 1 besteht bereits eine rechtsgültige Zone mit Planungspflicht.

Baumalleen vorrangig, es wird daher zwischen strassenbegleitenden und freistehenden Überbauungen unterschieden.

- **Übergeordnete Baumalleestruktur:** *Ist ein Strassenzug Bestandteil einer übergeordneten Baumallee, sollen Neubauten sich der Baumallee unterordnen und einen angemessenen Strassenabstand aufweisen.*
- **Strassenbegleitende Bauten:** *Die strassenbegleitenden Bauten sollen die Stellung und Ausrichtung (trauf- oder giebelständig) des bestehenden Strassenzuges übernehmen. Die Gestaltung und Dimension der Vorbereiche sollen sich auch an den benachbarten Parzellen orientieren. Die Bauten sollen sich in ihrer Körnigkeit und Ausrichtung auf ihre Nachbarn beziehen.*
- **Bebauung der innenliegenden Freiräume:** Bei der Bebauung der innenliegenden Freiräume soll auf angemessene Abstände zur Randbebauung geachtet werden. Ein Freiraumpuffer soll, wenn möglich, erhalten bleiben. Die Körnung der Neubauten soll sich grundsätzlich am Quartier orientieren. Eine erhöhte Dichte ist jedoch denkbar. Die Ausrichtung der Bauten ist projektabhängig.
- **Hintergartenwegnetz:** Das Hintergartenwegnetz soll ausgeweitet werden. Die Planung von innenliegenden Freiräumen im Rahmen von ZPP bietet die Chance, dieses öffentliche resp. halböffentliche Fusswegnetzsystem weiterzuführen und auszubauen.
- **Markante Gebäude:** Höhere, markante Gebäude innerhalb des Siedlungskörpers sollen vermieden werden und höchstens entlang der Hauptstrasse oder auf dem Flugplatz-Areal errichtet werden.
- **Qualitätssicherung mit zwei verschiedenen Möglichkeiten:**
  - **Umsetzung mittels ZPP:** *Die Umsetzung der Prinzipien und Masse bei den unbebauten Arealen in der Nutzungsplanung kann durch den Erlass von Zonen mit Planungspflicht (ZPP) auf den jeweiligen Arealen vollzogen werden. Dies zieht in den meisten Fällen eine Erstellung einer Überbauungsordnung nach sich, die durch den Gemeinderat erlassen wird.*  
*Aufgrund der Parzellenstruktur, der Grösse der Areale, der besonderen Lage im Dorfkern oder einer abweichenden Dichte ist eine ZPP bei den Gebieten 2: Rüti Ost, 3: Öli und relevant. Dies sind die wichtigsten Gebiete für die Siedlungsentwicklung der Gemeinde.*
  - **Umsetzung in Gestaltungsgremium:** *Als zweite Möglichkeit können die oben beschriebenen Prinzipien und Masszahlen dem Gestaltungsgremium als Leitlinien für die Beurteilung von Bauvoranfragen, Baugesuche sowie Planungsgeschäften dienen.*

## 7.1.1 Umsetzung mittels ZPP

### **Areal 1: Hobacher (ZPP 5)**

Es besteht eine rechtsgültige ZPP (ZPP 5 «Hobacher»), aber keine Überbauungsordnung. Eine Ergänzung der ZPP wäre aus mehreren Gründen sinnvoll:

- Sicherung einer öffentlichen Verweilmöglichkeit entlang des Hobachergässlis (vgl. Kap. 5.8).
- Erhöhung der Dichte gegenüber dem rechtsgültigen Baureglement an dieser zentralen Lage.
- Sicherung der Erschliessung mit einer Einstellhalle, sehr wahrscheinlich von Osten her (Kesslergasse).
- Festlegen der Etappierung der Überbauung, so dass die Eigentümerschaften dann zum gewählten Zeitpunkt ihr Grundstück überbauen.
- Der aktuelle ZPP Perimeter geht quer durch zwei bestehende Bauten. Der Perimeter könnte die Bauten und die Parzelle Nr. 374 ausklammern. Die Parzelle Nr. 185 kann ganz in den Perimeter aufgenommen werden und räumlich auf den neuen Park im Norden reagieren.

Bei der Erarbeitung der Überbauungsordnung sollen der Perimeter der ZPP 5 «Hobacher» und die Ausnutzungsziffer von maximal 0.5 überprüft werden. Allenfalls sind auch die Vorgaben für die ZPP im Baureglement anzupassen. Eine Ausnutzungsziffer von 0.55 bis 0.6 mit grosszügigen Doppelfamilienhäusern oder kleineren Mehrfamilienhäusern mit Geschosswohnungen würden im Zusammenspiel mit der Umgebung eine passende Körnung ergeben.

Dieses Areal hat sehr viele verschiedene Grundeigentümerschaften. Die Wahrscheinlichkeit, dass sie gemeinsam eine Überbauungsordnung erstellen werden, ist gering. Aus diesem Grund sollte die Gemeinde eine Überbauungsordnung, im Idealfall mit einer Qualitätssicherungsverfahren, mit den wichtigsten Regelungen (v.a. Durchwegung, Grün- und Freiräume, Erschliessung, Bauvolumen) erstellen. So könnten die verschiedenen öffentlichen Ansprüche erfüllt und das grosse Gebiet einer Überbauung zugeführt werden.



Abbildung 54: Übersicht ZPP Hobacher mit Vorschlag Anpassung Perimeter

**Areal 2: Rüti West und Rüti Ost**

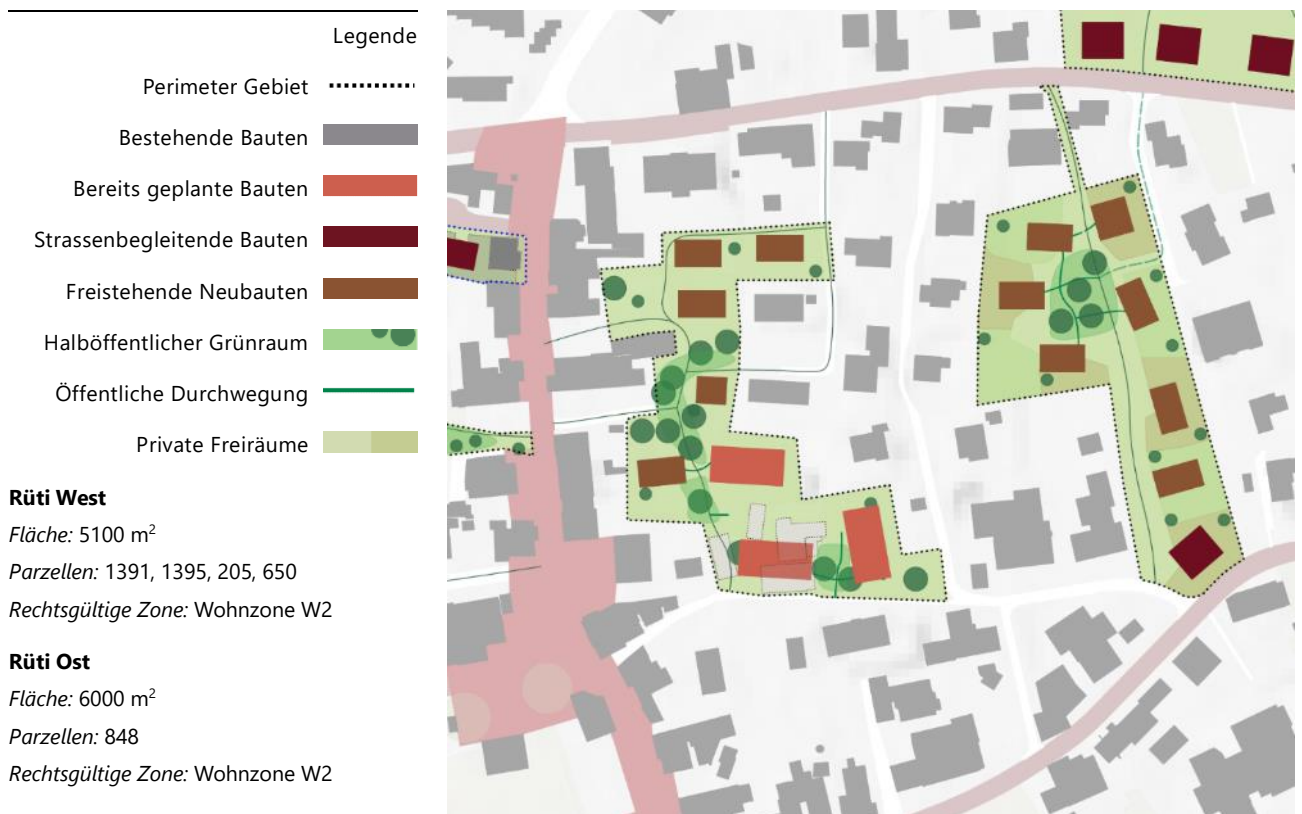


Abbildung 55: Übersicht Gebiete Rüti Ost und Rüti West

## Areal 2a: Rüti West

### Räumliche Analyse Rüti West

Das Gebiet befindet sich in einem rückwärtigen Bereich östlich der Kesslergasse, über die das Areal auch erschlossen ist. Es bildet für die umliegenden Bauten einen grossen Grünraum.

### Gestaltungsleitlinien für das Gebiet Rüti West

- Fusswegverbindungen zwischen Rütigässli, Kesslergasse und Rütistrasse und der allenfalls künftigen Gemeindeverwaltung, weiter in Richtung Dorfzentrum
- Ausrichtung der Gebäude ist projektabhängig
- Körnigkeit und Gebäudehöhen wie benachbarte Gebäude
- Typologie: Punktbauten oder Anbauten an Bestand
- Erhalt der markanten Bäume resp. gleichwertiger Ersatz entlang der Rütistrasse

### Legende

Perimeter Gebiet	.....
Bestehende Bauten	■
Bereits geplante Bauten	■
Strassenbegleitende Bauten	■
Freistehende Neubauten	■
Halböffentlicher Grünraum	■
Öffentliche Durchwegung	—
Private Freiräume	■



Abbildung 56: Detailskizze Rüti West



## Areal 2b: Rüti Ost

---

Räumliche Analyse Rüti Ost
----------------------------

---

Gestaltungsleitlinien für das Gebiet Rüti Ost
---

---

Das Areal Rüti Ost ist ein zusammenhängender Freiraum im Ortskern, er weist vereinzelte Obstbäume im südlichen Bereich auf. Ebenso markant ist die gebogene Strasse zwischen Rütigässli und Kupfergasse.

Die Prinzipien «strassenseitig begleitende Bauten» und im Freiraum freistehende Bauten» gilt auch hier. Die bestehenden Bauten strassensüdseitig folgen ebenfalls der Krümmung der Kupfergasse.

- **Strassenbegleitende Bauten:** Zwei strassenbegleitende Richtungen sind also möglich: Ausrichtung entlang des Rütligässli oder Ausrichtung entlang der Kupfergasse. Die Kupfergasse ist hier die dominantere Richtung. Der strassenbegleitende Bau stellt sich parallel zur Kupfergasse und bildet mit der Westfassade einen räumlichen Abschluss des Rütligässlis. So wie es in Matten oft zu sehen ist.
- **Freistehende Bauten:** Die freistehenden Bauten nehmen möglichst die Körnung und Ausrichtung der Nachbarsbauten auf. Ihre frei anmutende Stellung soll zur Belebung des gemeinsamen halböffentlichen Freiraumes beitragen.
- **Arealerschliessung:** Die Erschliessung des Areals gilt es ebenfalls zu klären. Die Parzelle hat einen ca. 3 m breiten Zugangsweg zur nördlich gelegenen Rütistrasse. Dieser ist für eine durchgängige Fussgänger Verbindung geeignet, weniger für die Arealerschliessung (Breite einer Einbahnstrasse). Die Arealerschliessung für den MIV erfolgt daher von Süden, vom Rütligässli her, in Kontinuität mit dem nördlichen Fussweg.
- **Parkierung:** Der Freiraum soll frei von Parkplätzen bleiben. Eine unterirdische gemeinsame Tiefgarage ist Voraussetzung, auf eine diskrete Rampenabfahrt ist zu achten.
- **Dachformen:** Die strassenbegleitende Baute ist zwingend giebelständig anzuordnen. Bei den dahinterliegenden Bauten ist die Dachform frei wählbar.
- **Freiräume:** Die Freiräume gliedern sich in drei Typen:
  - *Öffentlicher Erschliessungsraum in Nord-Süd-Richtung als zusätzliche Fusswegverbindung*
  - *Halb-öffentlicher zusammenhängender Freiraum im nördlichen Teil*
  - *Private Freiräume analog den Vorgärten im bestehenden Dorfkern.*

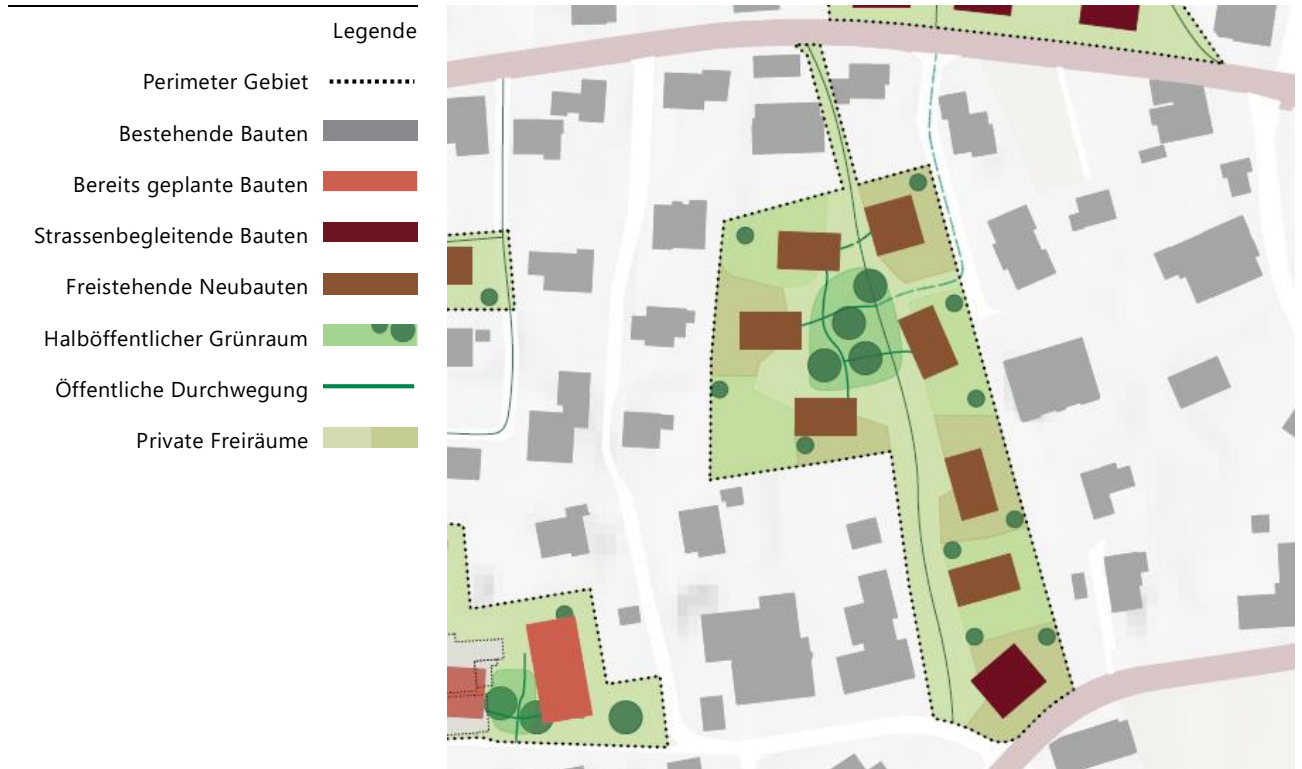


Abbildung 57: Detailskizze Rüti Ost



Blick Richtung Süden



Blick vom Rütigässli Richtung Osten



Blick Richtung Norden



Blick Richtung Nordwesten

Abbildung 58: 3D Visualisierung des Areals Rüti Ost, [https://3d.planteam.ch/matten\\_v1](https://3d.planteam.ch/matten_v1)

### Areal 3: Öli

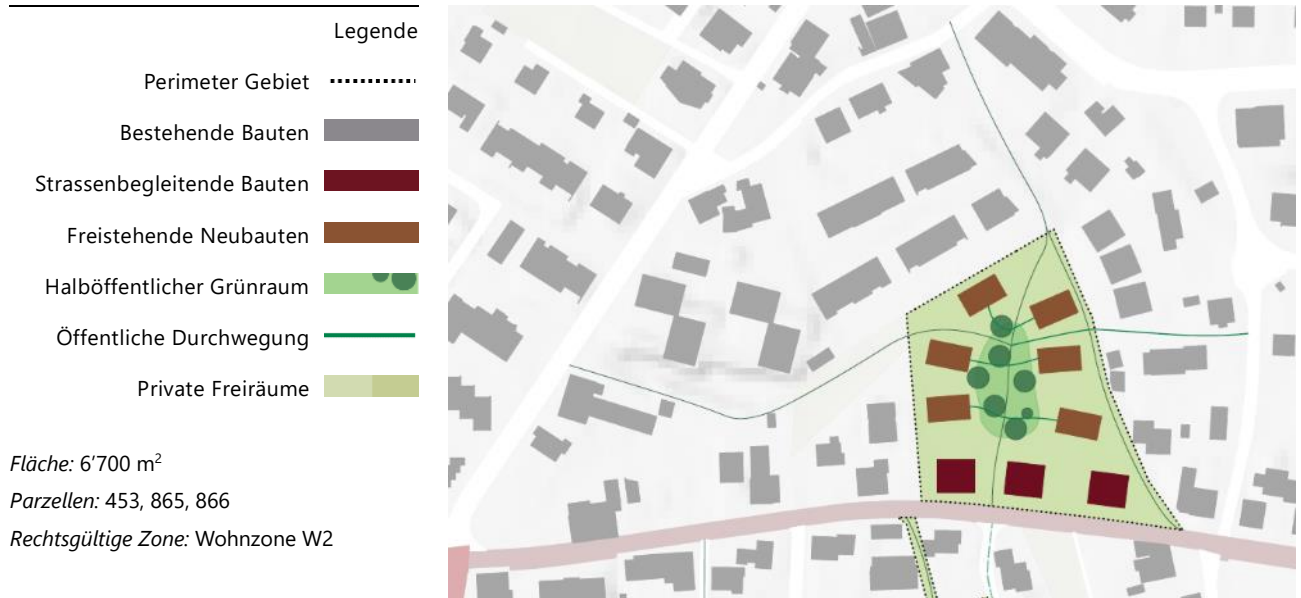


Abbildung 59: Detailskizze Öli

#### Gestaltungsleitlinien für das Gebiet Öli

- Verbindung Bühlstrasse mit Oelestrasse
- Halb-öffentlicher Grosser Freiraum im Zentrum mit Obstbäumen
- Strassenbegleitende Bauten mit Schrägdach, giebelständig mit Vorgarten, Dimensionen Gebäude wohl etwas grösser als die Nachbarbauten hinsichtlich Siedlungsentwicklung nach innen.
- Gebäude in der hinteren Bautiefe: Körnigkeit wie im Quartier vorherrschend (wie die nördlich gelegenen Mehrfamilienhäuser), projektbezogene Ausrichtung, höhere Dichte als bei strassenbegleitenden Bauten möglich.
- Umsetzung in Gestaltungsgremium.

## Areal 4: Aenderberg

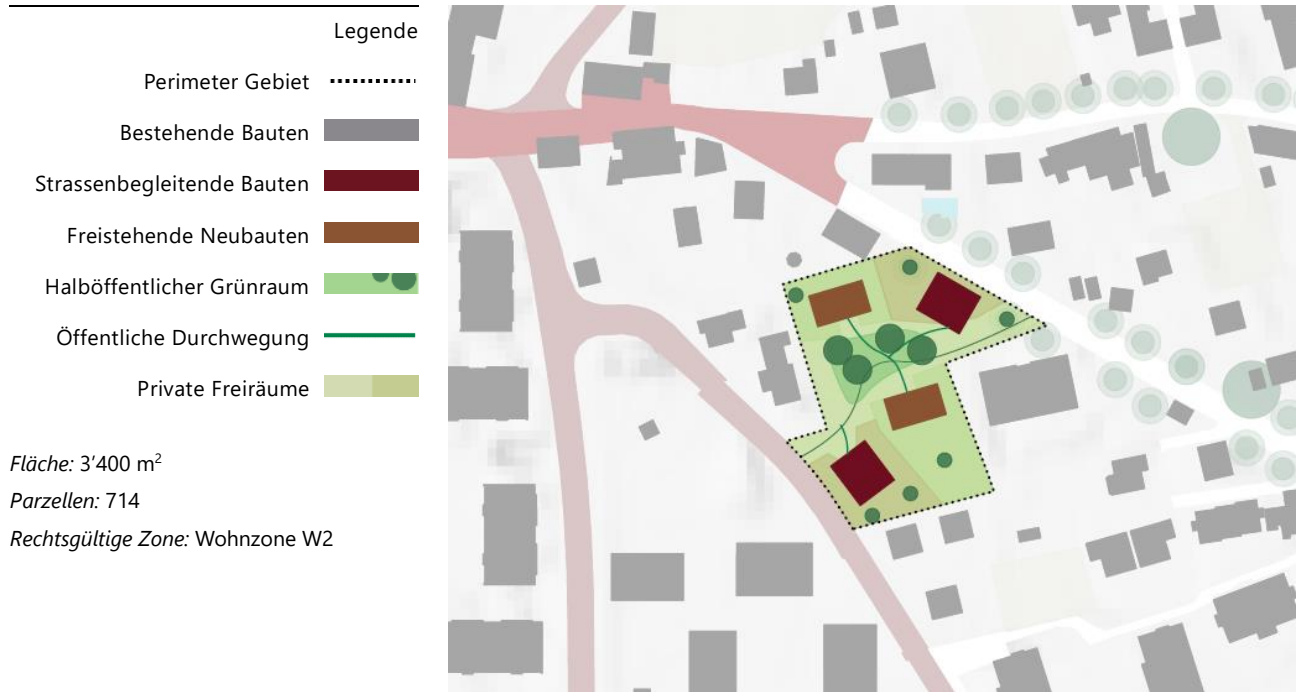


Abbildung 60: Detailskizze Aenderberg

Gestaltungsleitlinien für das Gebiet  
Aenderberg

- Verbindung Senggigässli mit Aenderbergstrasse
- Halb-öffentlicher Freiraum mit Obstbäumen
- Strassenbegleitende Baute im Norden ohne Vorgärten
- Strassenbegleitende Baute im Süden mit Vorgarten.

## Areal 5: Hertigässli

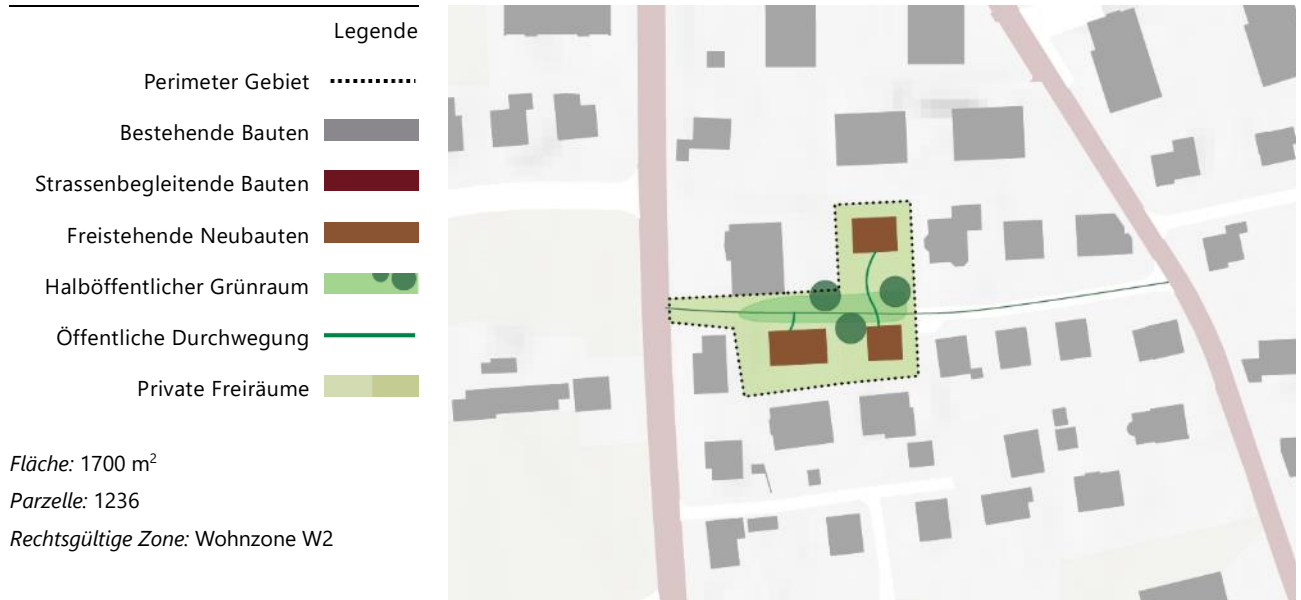


Abbildung 61: Detailskizze Hertigässli

Gestaltungsleitlinien für das Gebiet  
Hertigässli

- Verbindung Hertigässli mit Senggigässli
- Halb-öffentlicher Freiraum im Zentrum
- Körnigkeit Bauten wie im Quartier vorherrschend.

## Areal 6: Nelkenweg

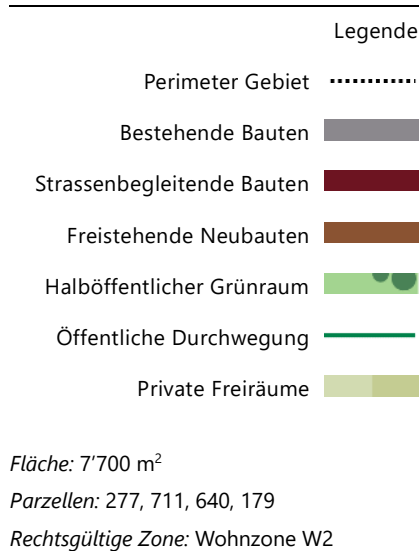


Abbildung 62: Detailskizze Nelkenweg

### Gestaltungsleitlinien für das Gebiet Nelkenweg

- Verbindung Gsteigstrasse mit Hertigässli über Dahlienweg
- Halb-öffentlicher Freiraum im Zentrum mit Obstbäumen
- Strassenbegleitende Bauten mit Vorgärten
- Gebäude in den hinteren Bautiefen: Körnigkeit wie im Quartier vorherrschend, projektbezogene Ausrichtung, höhere Dichte als bei strassenbegleitenden Bauten möglich.
- Die öffentliche Durchwegung ist abhängig von den jeweiligen Wegrechten. Die Wege sind zwar bereits grösstenteils vorhanden, führen jedoch nicht bis ins Areal hinein. Dies ist im Rahmen der Erstellung der ZPP und später der Überbauungsordnung zu klären.

## 7.2 Die Quartiere in ihrer Typologie weiter bauen

In vielen Quartieren von Matten bestehen wegen ihrer tiefen Dichten noch Nutzungsreserven innerhalb des bebauten Gebiets (siehe Kap. 2.1.6). Mit der Aufhebung der Ausnützungsziffer werden die möglichen Volumina deutlich grösser als bisher. Dies lässt eine grosse Verdichtung zu. Deswegen sind qualitative Vorgaben für die Verdichtung von grösster Bedeutung.

Die Umsetzung der Siedlungsentwicklung nach Innen ist anspruchsvoll. Essenziell sind dabei die Kommunikation und Überzeugungsarbeit anhand von Gesprächen mit betroffenen Grundeigentümerschaften und die

Information der Öffentlichkeit. Oft sind bei Planungsvorhaben mehrere Grundeigentümerschaften betroffen. Bei einer schwierigen Parzellenverteilung kann eine Arrondierung der Parzellenteile sinnvoll sein. Es ist wichtig, dass die Gemeinde proaktiv auf die Grundeigentümerschaften zugeht, um Entwicklungsabsichten, Zeithorizont etc. abzuklären. Zur Förderung der Aktivierung von Nutzungsreserven kann die Gemeinde auch eine Beratung der Grundeigentümerschaften anbieten.

Die Möglichkeiten bei der Mobilisierung von Nutzungsreserven in den bebauten Gebieten hängt von der vorliegenden Typologie des Quartiers ab.

---

#### Mobilisierung im Einfamilienhausquartier

Der Grossteil der Einfamilienhäuser nützen die maximal mögliche Ausnützung nicht aus. Eine Überbauung gemäss Baureglement leistet bereits einen grossen Beitrag zur Verdichtung nach innen. Die Aufhebung der Ausnützungsziffer aufgrund der Anpassung an die kantonale Musterbauverordnung lässt weitgehende Verdichtungsmöglichkeiten zu. Weitere quantitative Bauvorschriften sind deshalb nicht nötig.

---

#### Mobilisierung im abgegrenzten Quartier

Bei einem ortsbaulich abgegrenzten Quartier mit Umnützungspotenzial kann eine Ideenwerkstatt mit Grundeigentümern helfen, die Möglichkeiten der Verdichtung aufzuzeigen. Mit einer Testplanung können in der Folge die Entwicklungsziele festgelegt werden. Die Resultate der Planung münden je nach Konkretisierungsgrad in einem Richtplan oder einer ZPP.

In Matten besteht im Nordwesten ein räumlich abgegrenztes Quartier zwischen der Wychelstrasse und der Nordflanke des Rugens mit verhältnismässig städtischem Charakter und unterschiedlich grossen Volumen (Gewerbe- und Wohnbauten). Hier würde sich ein verdichtetes Weiterbauen mit grösseren Gebäuden im Sinne einer Mischzone anbieten.

### 7.3 Umnutzung bestehender Bauzonen, Beispiel Obers Feld

Das Areal des Campings «Tent Village» mit rechtskräftiger Überbauungsordnung Nr. C 1 «Camping Jungfraublick» ist umzunutzen. Die rechtskräftige Überbauungsordnung stammt aus dem Jahr 1993 und entspricht nicht den aktuellen Planungsabsichten. Auf der Grundlage einer neuen Überbauungsordnung und einer Änderung der Grundnutzung sind neue Nutzungen anzusiedeln.

### 7.3.1 Hauptthemen im Gebiet Obers Feld als Leitlinien für die weitere Entwicklung

Die Lage des Gebiets Obers Feld ist herausfordernd: Das Areal befindet sich am südlichen Eingang in die «Bödeligemeinden», ist umgeben von vornehmlich landwirtschaftlich genutzter Kulturlandlandschaft und befindet sich in einem übergeordneten Grünraumkorridor entlang der Autobahn, ist dadurch aber per MIV gut erreichbar. Bei einer Entwicklung ist diesen räumlichen Umständen Rechnung zu tragen. Die Hauptthemen für die weitere Entwicklung sind demnach:

- Ermöglichen einer Arealentwicklung inmitten der Landschaft, da sie zu drei Seiten an Nichtbauzonen grenzt.
- Schaffen einer räumlich starken Allee entlang der Gsteigstrasse inkl. «Stadttor» Matten und weiter nach Interlaken.
- Schaffen eines starken, raumprägenden Vis-à-vis für das gegenüberliegende Oberland-Shopping
- Erhalten und wenn möglich sogar noch stärken der Sichtachsen in Richtung Harder / Augstmatthorn und in Richtung Jungfraumassiv.

Für die Überbauung des Gebiets Obers Feld sind zwei Ansätze denkbar:

1. **Gebaute Landschaft.** Es entsteht eine aufgewölbte, gebaute Landschaft mit oder ohne Stadtfassade.
2. **Baute in der Landschaft:** Es entsteht eine Baute mit maximal fünf Geschossen inmitten der Landschaft. Ihre Fassade ist in alle Richtungen gleichwertig zu gestalten. Beherbergungsbetriebe, touristische Infrastrukturen o.ä. sind möglich.

### 7.3.2 Künftige Nutzung des Areals

Durch seine aussergewöhnliche, periphere Lage im Eingang Mattens, umgeben von Landschaft ist der künftigen Nutzung des Areals besonders Beachtung zu schenken. Das Areal kann eine grosse Signalwirkung entwickeln und einen Beitrag zur Einmaligkeitsstellung der Gemeinde Matten liefern.

Von grösster Bedeutung sind die Nutzungen. Diese sind klar zu definieren. Aus heutiger Sicht können insbesondere folgende Nutzungen ausgeschlossen werden:

- Wohnen / Alterswohnen: Die Lage im Eingang zu Matten ist zu peripher.



- Einkaufen: Es darf keine Konkurrenz zu den Läden im Dorfzentrum entstehen.
- Freizeiteinrichtungen: Eine zweite Einrichtung ähnlich dem Mysterypark ist ausgeschlossen.

Durch seine Lage gleich bei der Autobahnausfahrt und in der Nähe der geplanten Haltestelle der BOB Matten bei Interlaken, bieten sich regionale, publikumsintensive Nutzungen an. Denkbar wäre beispielsweise:

- Ein Tourismuszentrum der Bodeligemeinden.
- Ein Hotel mit regionaler Ausstrahlung, dies wäre v.a. wegen der Aussicht interessant.
- Ein Baumarkt / Gartencenter.

### 7.3.3 Ansatz 1: Gebaute Landschaft

#### **Variante 1: Aufgewölbte, gebaute Landschaft mit Stadtfassade**

Das Areal wird als gebaute Landschaft mit Stadtfassade zur Gsteigstrasse und begrünte Lagerflächen im westlichen Teil gestaltet. Der auslaufende Teil kann auch mit höhengestaffelter Bepflanzung erfolgen. Die Landschaft reicht bis zur Gsteigstrasse hin.



Abbildung 63: Referenzbild: Zentrum Paul Klee in Bern als Beispiel einer aufgewölbten, gebauten Landschaft mit Stadtfassade, <https://www.bering.ch/referenzen/museen/zentrum-paul-klee-bern>, 02.09.20

Bei dieser Variante sind sehr grosse Flächen realisierbar, die keine störende Wirkung im Landschaftsraum verursachen und trotzdem eine Stadtfassade aufweisen. Voraussetzung sind ein gutes Zusammenspiel zwischen Architektur und Landschaftsarchitektur in allen Planungs- und Realisierungsphasen.

Die Grundfläche der unten dargestellten Landschaftsbaute beträgt ungefähr 10'700 m<sup>2</sup>. Bei 1.5 Geschossen resultiert damit eine ungefähre Geschossfläche von 15'000 m<sup>2</sup>.

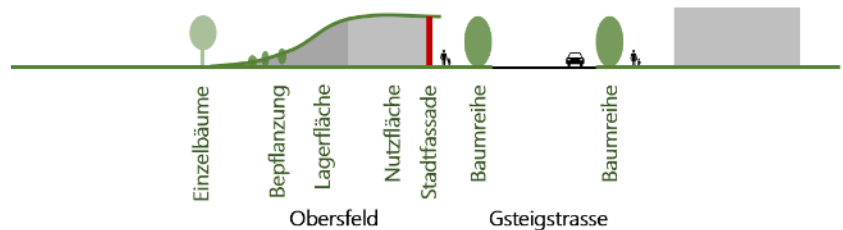


Abbildung 64: Konzeptschnitt gebaute Landschaft mit Stadtfassade

Von Bedeutung ist die Linearität, die die Allee als gliederndes Element festsetzt. Sie spannt sich auf und gliedert die Gsteigstrasse zwischen dem Ortseingang mit der künftigen Baute und dem urbanen Matten.



Blick Richtung Nordwesten

Blick Richtung Süden

Abbildung 65: 3D-Visualisierung Gebaute Landschaft mit Stadtfassade

### Variante 2: Allseitiger Landschaftsbau mit Innenhöfen:

Auch bei dieser Variante ist das Thema Landschaft resp. Baute in der Landschaft das Hauptthema. Eine allseitig aufgewölbte Landschaft kann Nutzungen beherbergen, welche über Innenhöfe belichtet werden. Zur Gsteigstrasse hin besteht die gestaltete Allee und der Erdwall, jedoch keine Fassadengestaltung. Wie bei der Variante 1 beträgt die Geschossfläche ca. 15'000 m<sup>2</sup>.

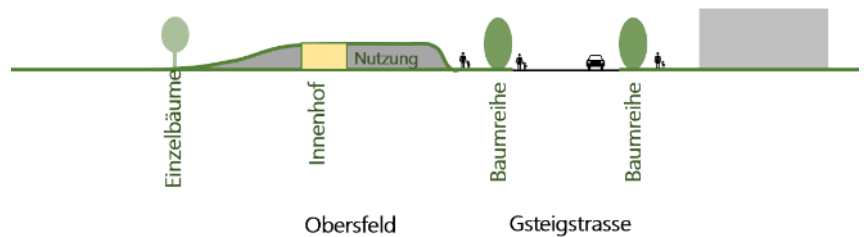


Abbildung 66: Konzeptschnitt zu allseitigem Landschaftsbau mit Innenhöfen

### 7.3.4 Ansatz 2: Baute in der Landschaft

Es wird eine Punktbaute in den Landschaftsraum gestellt.

Die unten visualisierte Punktbaute umfasst folgende Geschossflächen:

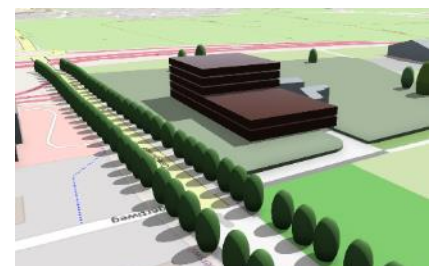
- Zwei untere Geschosse: Ca. 6'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche
- Drei obere Geschosse: Ca. 4'500 m<sup>2</sup> Geschossfläche

Insgesamt beträgt die Geschossfläche der Punktbaute somit 10'500 m<sup>2</sup>.

Die Allee strukturiert auch hier wiederum das Gebiet: Allee – Landschaft – Baute – Landschaft.



Blick Richtung Norden



Blick Richtung Süden

Abbildung 67: 3D-Visualisierung Gebaute Landschaft mit Stadtfassade

### 7.3.5 Nächste Schritte für die Arealentwicklung

Das weitere Vorgehen bei der Planung resp. Überbauung ist wegen der sensiblen Lage und der grossen Raumreserve von grosser Wichtigkeit. Die Gemeinde hat ein öffentliches Interesse am guten Gelingen dieser Arealentwicklung.

Gemäss heutigem Kenntnisstand sind die in der Planungsvereinbarung vorgeschlagenen 20'000 m<sup>2</sup> Geschossfläche an diesem sensiblen Standort zu hoch gegriffen. Dieses Nutzungsmass stimmt nicht mit den Entwicklungsvorstellungen der Gemeinde überein.

Die maximalen Geschossflächen sind in einer späteren Phase, beispielsweise mit einem Studienauftrag nach SIA 143, zu validieren und vertraglich festzusetzen. Die Gemeinde ist sich der Wichtigkeit der Zusammenarbeit mit den Grundeigentümerschaften bewusst.

Für das weitere Verfahren sind folgende Grundsätze von Bedeutung:

- Enger Austausch zwischen der Gemeinde mit den Grundeigentümerschaften resp. zwischen den ihnen sicherstellen mit dem Ziel, eine Einigung zu finden.
- Enger Austausch mit der Region, den Nachbargemeinden und Tourismusorganisationen hinsichtlich Klärung der regionalen Nutzungen.
- Gewissen Nutzungen sind vertraglich auszuschliessen, aus heutiger Sicht sind dies Wohnungen, Alterswohnungen und Läden (um die Läden im Dorfkern nicht zu konkurrenzieren).
- Für alle weiteren Abklärungen (Volumen-, Machbarkeitsstudien etc.) sind qualifizierte Verfahren wichtig, bei einem Areal mit dieser Lage und diesen Dimensionen sollten sie unbedingt den SIA-Bestimmungen entsprechen. Solche begleiteten qualitativen Verfahren sind in den meisten vergleichbaren Fällen Studienaufträge nach SIA 143. Sie bieten diverse Vorteile:
  - *Die Gemeinde kann während dem ganzen Prozess aufgrund der Zwischenbesprechungen Einfluss auf die Lösungsansätze der beteiligten Planungsteams nehmen.*
  - *Es können Lösungsansätze entworfen und wieder verworfen werden, so dass am Ende des Studienauftrags ein von allen unterstütztes Ergebnis zur Weiterbearbeitung vorliegt.*
  - *Liegt das Ergebnis vor, kann ein konkretes Vorprojekt erarbeitet werden, das auf einer soliden Basis steht. Es kann dann in eine grundeigentümergebundene Überbauungsordnung umgegossen werden.*

## 8. Zielbild 4: Die Natur erlebbarer machen und den Freiraum erweitern

Die vielfältigen Naturelemente der Gemeinde werden sichtbarer und zugänglicher gemacht. Bestehende Freiräume werden weiterentwickelt und neue werden geschaffen.

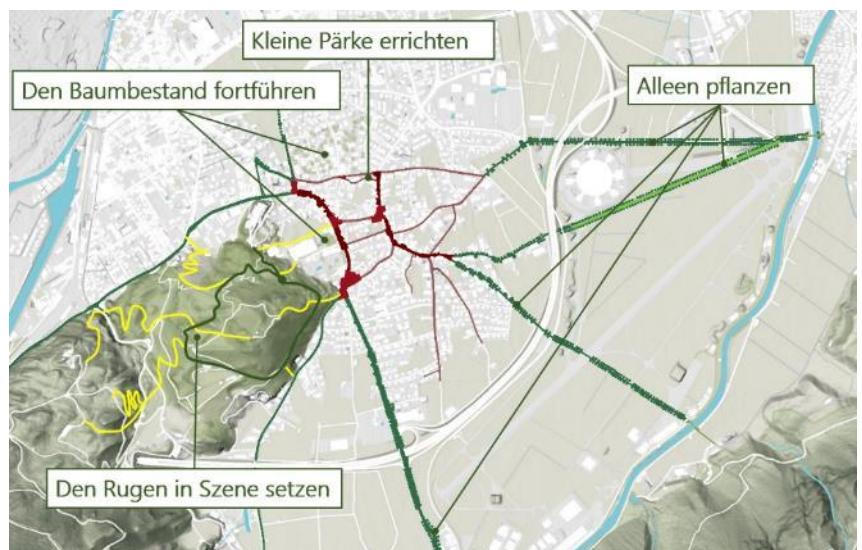


Abbildung 68: Konzeptskizze Natur und Freiraum

Die vielfältigen Naturelemente sollen vermehrt in Szene gesetzt und zugänglicher gemacht werden. So werden die Qualitäten von Matten hervorgehoben und von der Bevölkerung und den Touristen bewusster wahrgenommen.

Die nachfolgenden Themengebiete vertiefen das Konzept zur Erweiterung des Freiraums und zur Erlebbarkeit der Natur und Landschaft:




- Den Rugen in Szene setzen
- Alleen pflanzen
- Kleine Pärke errichten
- Den Baumbestand fortführen.

## 8.1 Den Rugen in Szene setzen

Der Rugen ist ein Bergausläufer des Morgenberghorns, er ragt bis ins Siedlungsgebiet von Matten hinein und vom ganzen Gemeindegebiet gut aus sichtbar.

Die Wagnerenstrasse verbindet Interlaken mit Wilderswil, dort wo der Rugen ein kleines Tal in Nord-Süd-Richtung aufweist. Er besteht also aus zwei Erhebungen, im Osten der kleine Rugen, wo sich der Weg spiralförmig zum höchsten Punkt entwickelt und im Westen der grosse Rugen, wo sich die Heimwehfluh befindet.

Es befinden sich unterschiedliche Freizeitnutzungen auf und um den Rugen. Die Zugänglichkeit zu diesen Nutzungen hat jedoch noch Verbesserungspotenzial.

- Legende
- Bestehendes Wegnetz 
  - Bestehender Ringweg 
  - Ergänzungsnetz 

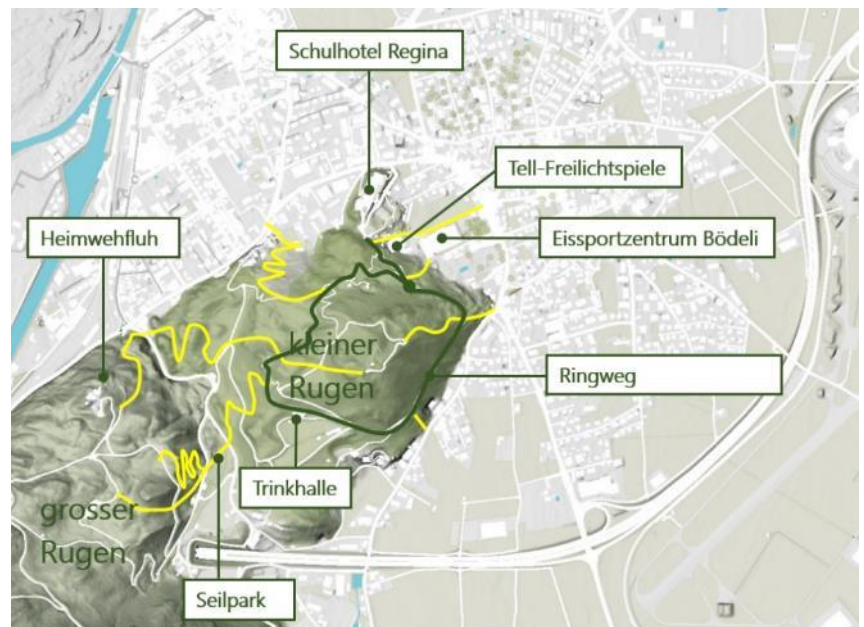


Abbildung 69: Rugen mit Wegnetz und umliegenden Freizeitangeboten

### 8.1.1 Erlebniswald Rugen

Die Nutzung als Hausberg von Matten kann intensiviert werden und thematisch gewichtet werden. Er soll für die lokale resp. regionale Bevölkerung zugänglicher werden und als Naherholungsgebiet besser zur Geltung kommen. Der Rugen ist insbesondere für Individualreisende von touristischer Bedeutung und weniger für Grossgruppen. Die bestehenden und angedachten Angebote eignen sich beispielsweise gut für Familien, die ihre Ferien im Berner Oberland verbringen.

Die bestehenden und künftigen Freizeitangebote sollen unter dem Begriff «Erlebniswald Rugen» zusammengefasst werden. Mit einer besseren Vernetzung untereinander können sie voneinander profitieren und zur Aktivierung des Erlebniswaldes Rugen beitragen: Es sind dies die Heimwehfluh mit historischer Standseilbahn und Rodelbahn, das Schulhotel Regina, die Tellschneise resp. deren Bühne, das Eissportzentrum Bödeli, die Trinkhalle am Kleinen Rugen, der Seilpark Interlaken / Adventure Park und der kürzlich wieder instand gestellte «Trockene Wasserfall».

Im letzten Regionalen Waldplan «Lütschinentäler» wird für den Wald am Kleinen und Grossen Rugen aufgeführt, dass er als Erholungswald zu bewirtschaften sei. In den nächsten Jahren wird eine neue Generation von Regionalen Waldplänen geschaffen. Die Gemeinde Matten wird sich bei der Erarbeitung und der Vernehmlassung einbringen, um den Rugen als Naherholungsgebiet weiterhin zu sichern.

Die Gemeinde kann die nachfolgenden Vorschläge einzeln oder themenweise umsetzen. Es ist aber auch denkbar, dass ein gesamtes «Paket» mit einer Interessensgruppe, einer Investorin etc. geplant werden kann (z.B. wie beim Gurten in Bern). Die Umsetzung erfolgt im engen Austausch mit der kantonalen Waldabteilung Alpen, da die meisten Projekte (z.B. Erweiterung des Wegnetzes oder die Schaffung von Vita-Parcours) bewilligungspflichtig sind.

---

Verbesserung der Infrastruktur zwischen den Einrichtungen

Die Anlagen und Infrastrukturen sollen besser miteinander vernetzt werden.

■ **Bestehendes Wegnetz ergänzen**

- *Fehlende Wege zwischen den Freizeitanlagen ergänzen, z.B. zwischen Hubelweg / Ringweg und Tellschneise und dem touristischen Zentrumsbereich entlang der Hauptstrasse*
- *Anbindung des Ringwegs an den Grossen Rugen / die Heimwehfluh und an den Siedlungskörper*
- *Rutschbahnen in Hanglagen für Kinder, parallel zu den Wegen*

■ **Vernetzung und Sichtbarkeit verbessern**

- *Zugänglichkeit vom Siedlungsgebiet verbessern, z.B. Aufgang zum Schulhotel Regina*
- *Signaletik mit einheitlichem Gestaltungskonzept ergänzen*

---

Branding

Der Rugen hat ein Potenzial zum «Branding». Es bietet sich an, den Kleinen und Grossen Rugen unterschiedlich zu vermarkten. Der Kleine Rugen kann für die Bevölkerung von Matten als Naherholungsgebiet genutzt werden und muss nicht speziell vermarktet werden. Der Grosse Rugen bietet sich für eine Vermarktung mit einer Ausrichtung auf Familien mit Kindern an.

Eine Mitwirkung mit der Bevölkerung und (lokalen) Investoren zur Auffrischung und (Neu-) Ausrichtung der Infrastrukturen wäre sicherlich

interessant. Synergien könnten allenfalls auch mit dem «Adventure-Tourismus» entlang der Gsteigstrasse genutzt werden.

---

Bespielung  
der Verbindungen

Thematische Schwerpunkte können Wegabschnitte oder ganze Routen prägen und sowohl für Kinder als auch für Erwachsene ausgerichtet sein. Die Infrastrukturen sollen in den Wald integriert werden und das Landschaftsbild nicht beeinträchtigen.

Ein Wegnetz mit thematischen Schwerpunkten im Erlebniswald Rugen könnte wie folgt aussehen:

- Geschichtsweg: Stationen zu wichtigen Ereignissen und Traditionen in Matten (z.B. die verschiedenen Disziplinen des Unspunnenfests)
- Spielplatzweg: Waldschaukeln, Rutschbahnen in Steilhängen
- Erlebnisweg: Seilpark
- Lernpfad: Mikroskopweg, Bergspitzenweg, Sternenweg, Beispielwald von Förster Karl Kasthofer (Mitbegründer vom eidgenössischen Waldgesetz)...
- Sinnespfad: Barfussweg, Kneippweg, Akustikspiele, Riechposten...
- Sport: Vita-Parcours, Mountainbike-Trail...
- Gourmetpfad: Vernetzung kulinarischer Angebote der verschiedenen Freizeitinfrastrukturen (Trinkhalle kleiner Rugen, Schulhotel Regina, Heimwehfluh...)

Die thematischen Schwerpunkte können mit Brätlistellen ergänzt werden.

---

Heimwehfluh

Die regional bekannte, etwas in die Jahre gekommene aber historisch wertvolle Heimwehfluh thront in der Berglandschaft über Matten und bietet ein atemberaubendes Panorama auf Eiger, Mönch und Jungfrau. Sie ist mit einer historischen Standseilbahn direkt erreichbar. Hier sollen «aktivere» Aktivitäten möglich sein als auf dem Kleinen Rugen.

Folgende Ideen könnten mit verhältnismässig wenig Aufwand und räumlichen Eingriffen auf der Heimwehfluh umgesetzt werden, wobei der frühzeitige Miteinbezug der Waldabteilung Alpen des Kantons Bern betreffend Bewilligungen etc. selbstverständlich ist:

- Auslichtung des Walds um die Heimwehfluh: Bereits durch das Entfernen einiger Bäume (gemäss Perimeter Hotelzone im Zonenplan) um die Heimwehfluh herum können die bestehenden Gebäude vermehrt in Szene gesetzt und den Ausblick vom Aussichtsturm verbessert werden (vgl. Postkarte unten). Diese Massnahme muss mit dem zuständigen Forstbetrieb besprochen werden.
- Waldhotel Heimwehfluh mit erweitertem Angebot «Glamping» und Hängemattenübernachtung im Wald oder auch Baumhausübernachtungsangebote, dies allenfalls auch im Zusammenhang mit dem Adventure-Tourismus von Matten.



- Potenzial Wald-SPA mit Kleinstarchitekturen / Infrastrukturen im Wald für Waldmassage, Yogaklassen, Meditationskurse, Tipi-Sauna im Wald.

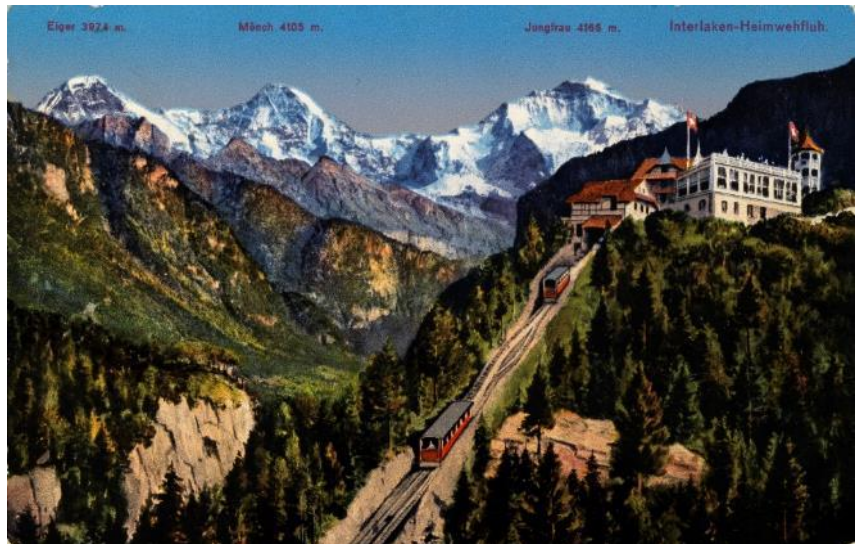


Abbildung 70: Postkarte Heimwehfluhbahn, 1918, Bildquelle ETH Bilderarchiv, 31.08.20

#### Mountainbiking

Das Mountainbiken ist bei weiten Teilen der einheimischen Bevölkerung und bei Feriengästen beliebt. Auf dem Bördeli fehlt aktuell ein entsprechendes, attraktives Angebot. Als Folge davon sieht sich die Region mit der Problematik des illegalen Trailbaus konfrontiert. Gebikt wird insbesondere am kleinen Rugen und am Aenderberg. Um der Problematik entgegenzuwirken und im Sinne einer Angebotserweiterung ist die Etablierung einer Mountainbike-freundlichen Infrastruktur der Gemeinde Matten ein Anliegen. Aktuell bestehen diverse Absichten zur Etablierung offizieller Angebote, denen die Gemeinde Matten grundsätzlich positiv gegenübersteht:

- Anlage im Gebiet des Seilparks Interlaken an der Heimwehfluh.
- Neue Routen im Gebiet Grosser Rugen / Abendberg bis zur Wagnerstrasse, grösstenteils auf bestehenden oder alten Routen.

Aktuell wird von der Tourismus-Organisation Interlaken (TOI) und der Jungfrau Region Tourismus AG zur Thematik ein Masterplan erarbeitet. Die Gemeinde Matten bietet Hand bei regionalen Projekten.

---

Schulhotel Regina

Das Schulhotel Regina bietet durch seine einmalige erhobene Lage auf dem Ausläufer des Rugens einen fantastischen Blick auf Briener- und Thunersee, ist jedoch zurzeit für die Öffentlichkeit nicht zugänglich.

Eine Synergie zwischen Schulung und öffentlich zugänglichen Gastgewerbe kann angestrebt werden, um diesen identitätsstiftenden Bau und die Aussenanlagen einem breiten Publikum zu eröffnen (z.B. während den Schulhotelferien und an Randzeiten, während den Tellingenspielen, Synergie Schulhotel und öffentliches Restaurant als reale Schulungsumgebung).



Abbildung 71: Postkarte 1906, Hotel Regina Jungfraublick, <https://oldthing.ch/>, 31.08.20

---

Tellspiele

Die Tellspiele verfügen über eine einmalige Infrastruktur am Fusse des Kleinen Rugen: eine Freilichtbühne mit ca. 2'300 gedeckten Sitzplätzen bietet ein Freilichtspektakel bei jeder Witterung.

Diese Infrastruktur wird nur im Sommer während einigen Tagen genutzt. Eine Nutzung als Openair-Kino, Theater- oder Konzertsaal ist mit entsprechenden Massnahmen auch in den kältesten Monaten denkbar. Eine Arbeitsgruppe klärt die Möglichkeiten künftiger Nutzungen ab.

## 8.2 Alleen pflanzen

Wie im Kap. 5.3 dargelegt, sind die Einfallsachsen von Matten die erste Visitenkarte der Gemeinde. Mittels Baumalleen bestehend aus standortheimischen Bäumen wird die für das Ortsbild wichtige Tradition des ortsbildprägenden Baumbestands in Matten fortgeführt. Gleichzeitig entsteht eine Eingangssituation, die Besucher und Einheimischen in Matten willkommen heisst. Die Jungfraublickallee ist ein Beispiel, wo das Prinzip der Allee bereits erfolgreich umgesetzt wurde.



*Abbildung 72: Jungfraublickallee, 08.07.20*

Nachfolgend werden die wichtigen Einfallsachsen dargelegt und die Umsetzung der Alleen beschrieben:

## 8.2.1 Aenderbergstrasse



Abbildung 73: Skizze der Allee entlang der Aenderbergstrasse: Richtung Süden

Die geplante Allee befindet sich gänzlich in der Landwirtschaftszone. Mit einer der Landwirtschaftszone überlagerten Fläche mit der Bezeichnung «Allee» kann die benötigte Fläche gesichert werden.

## 8.2.2 Gsteigstrasse

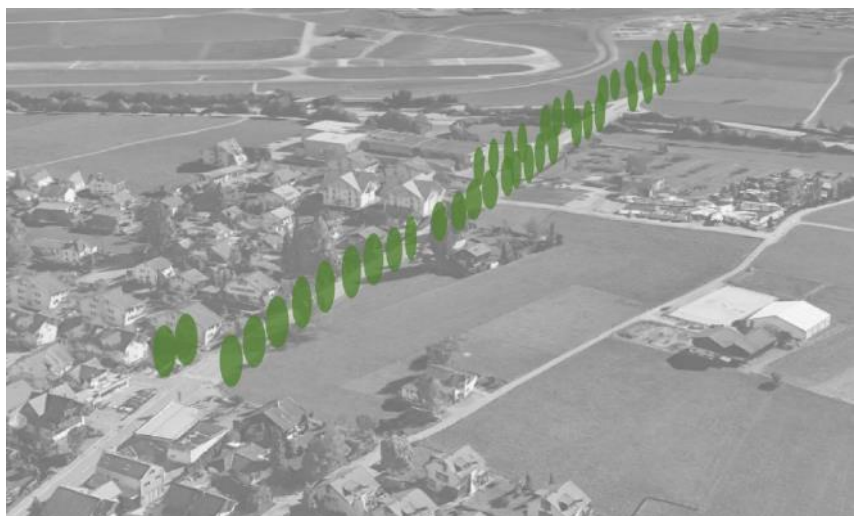


Abbildung 74: Skizze der Allee entlang der Gsteigstrasse: Blick Richtung Süden

Die Pflanzung von Alleebäumen auf dem Areal «Obers Feld» ist in künftigen Überbauungsordnung grundeigentümerverbindlich zu sichern.

Die restlichen Bäume entlang der Gsteigstrasse befinden sich in der Landwirtschaftszone und können wie oben beschrieben im Zonenplan bezeichnet werden.

Um Alleebäume auch auf der westlichen Seite pflanzen zu können, ist das Gespräch mit Wilderswil zu suchen. So würde das Einkaufszentrum Oberland Shopping am Ortseingang von Matten optisch weniger prominent erscheinen.

### 8.2.3 Obere Bönigstrasse

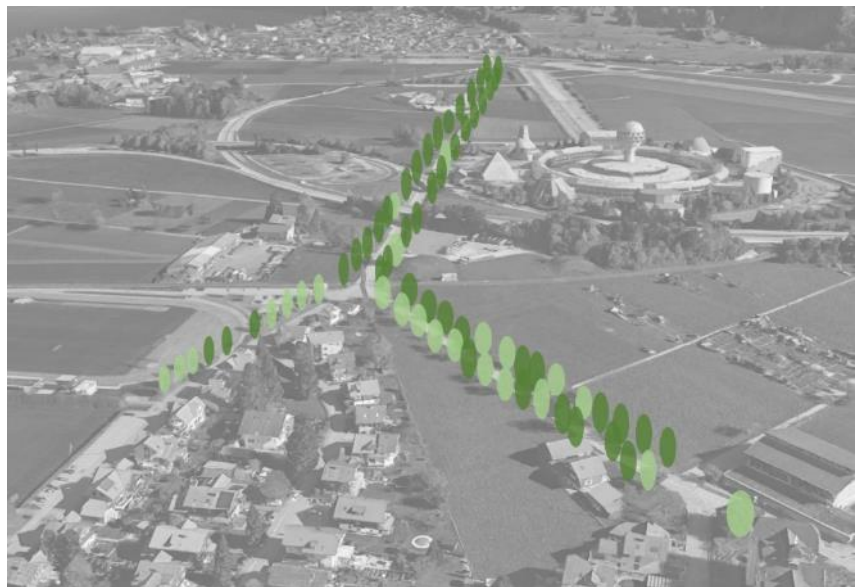


Abbildung 75: Skizze der Alleeeergänzung entlang der Obere Bönigstrasse: Blick Richtung Osten

Entlang der Oberen Bönigstrasse befinden sich bereits einige Bäume. Diese werden ergänzt durch weitere Bäume in der Zone für öffentliche Nutzungen P und in der Landwirtschaftszone durch eine entsprechende Schraffur in der Nutzungsplanung.

Die geplanten Bäume nördlich der Strasse befinden sich auf dem Gemeindegebiet von Interlaken, sie sind mit der Nachbargemeinde zu koordinieren.

## 8.2.4 Parkstrasse

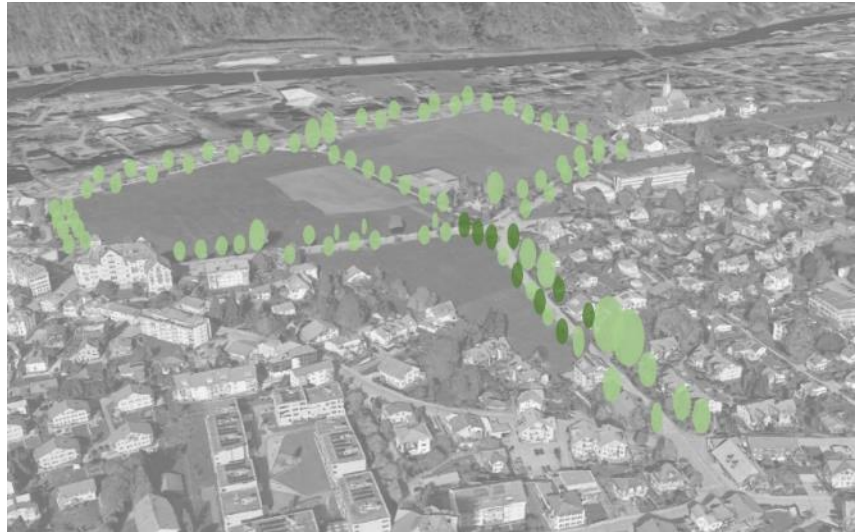


Abbildung 76: Skizze der Allee entlang der Parkstrasse: Blick Richtung Norden

Die Allee entlang der Parkstrasse ist mit der Gemeinde Interlaken zu koordinieren. Auf Mattener Boden können die Bäume in der Grünzone als Alleenergänzung gepflanzt werden.

## 8.3 Kleine Pärke errichten

Im Dorfkern machen kleine Pärke, sogenannte «Pocket Parks», die Natur resp. Grünraum für alle Generationen erlebbarer und laden zum Verweilen und Erholen ein. Ein Beispiel davon ist der kleine Park entlang der Hauptstrasse gegenüber dem Hotel Alpina.

Neben dem Beitrag zur Siedlungs- und Strassenraumgestaltung kann so ein Beitrag zur Siedlungsdurchgrünung und zur Abkühlung des Klimas geleistet werden. Wichtig ist dabei das Pflanzen von heimischer und standortgerechter Vegetation.



Abbildung 77: Pocket Park an der Hauptstrasse

### 8.3.1 Park Unterdorfstrasse

Die Wiese zwischen der neuen und der alten Unterdorfstrasse soll als Park umgenutzt werden.

#### Räumliche Analyse

Die alte Unterdorfstrasse ist historisch gewachsen, die neue Unterdorfstrasse ist als Begradigung und direkte Wegverbindung später gebaut worden. Dies erklärt die Adressbildung der Bauten auf der südlichen alten Unterdorfstrasse. Markant ist auch, dass die Wegverbindungen zwischen der alten und der neuen Unterdorfstrasse rechtwinklig verlaufen.

#### Gestaltungsrichtlinien für den Park Unterdorfstrasse

- **Ausrichtung auf die alte Unterdorfstrasse:** Die Gestaltung und Anordnung der Parkelemente könnten sich auf die alte Unterdorfstrasse zur "Vorderseite" ausrichten und zur neuen Unterdorfstrasse als Rückseite des Parkes auslaufen. Auch schattenspendende Bäume könnten sich entlang der alten Unterdorfstrasse anordnen.
- **Brunnen als Zentrum des Parks:** Bereits heute wird der benachbarte Brunnen von den Kindern als Planschbecken genutzt. Bei einem allfälligen Abriss des gegenüberliegenden Bauernhauses soll das Gebiet als Ganzes betrachtet werden. Der öffentliche Park, der als Scharnier zwischen den beiden Strassen funktioniert, soll Sitzgelegenheiten bieten und Bäume sollen Schatten spenden.
- **Ergänzende Elemente:** Mögliche Elemente des Parks sind Brunnen, ortstypische Bäume (Schattenspenden, Gestaltungselement, Kühlung), Sitz- und Spielmöglichkeiten.

## Vorgehen Park Unterdorfstrasse

Die betroffenen Parzellen sind die Strassenparzelle Nr. 46 und, die Parzelle Nr. 495 (beide im Eigentum der Gemeinde Matten) und die Parzelle Nr. 185 im Privatbesitz.

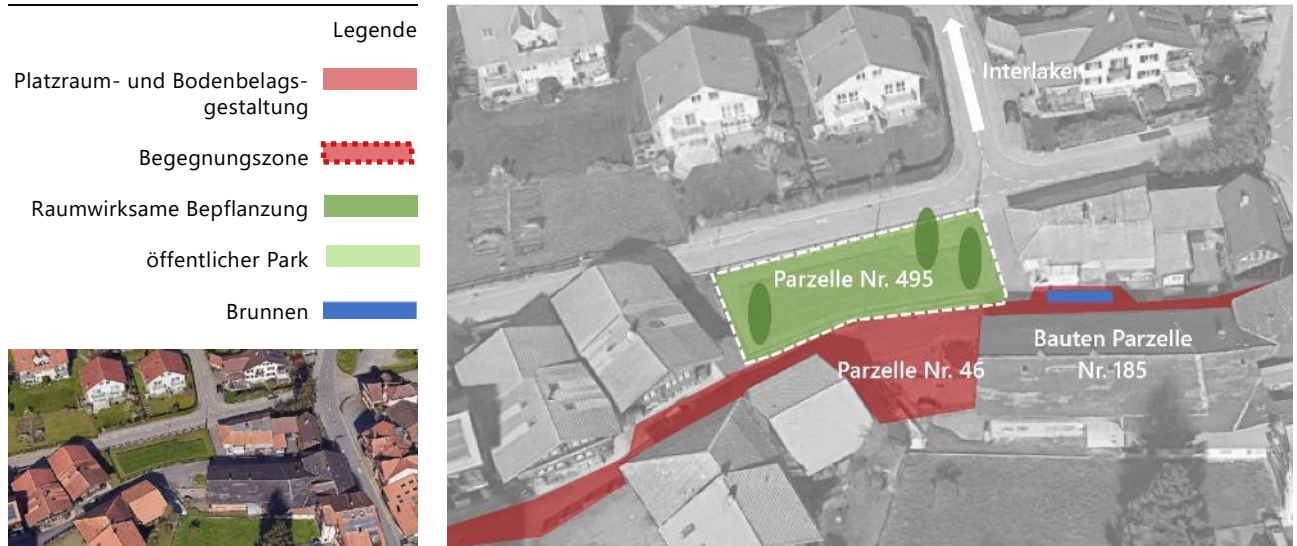


Abbildung 78: Skizze mit betroffenen Parzellen Planung Park Unterdorfstrasse

Es bietet sich an, die Planung in Etappen durchzuführen:

- Der Park kann in der ersten Etappe unabhängig von der Parzelle Nr. 185 auf der Parzelle Nr. 495 realisiert werden. Gleichzeitig sollten die Absichten des Grundeigentümers der Parzelle Nr. 185 abgeklärt werden.
- Falls die Scheune auf der Parzelle Nr. 185 nicht mehr gebraucht würde, könnte sie Teil des Platzes werden oder aber als neue raumprägende Baute ersetzt werden. Bei einer Anpassung des Perimeters der ZPP Nr. 5 «Hobacher» müsste eine Entwicklung im Zusammenhang mit dieser ZPP oder allfälliger Überbauungsordnung stattfinden.
- Anschliessend kann mit der Realisierung eines öffentlichen Platzes auf der Parzelle begonnen werden mit dem bestehenden Brunnen als zentrales Element.
- Falls der Park zum Zeitpunkt der Überbauung resp. deren Planung noch nicht umgesetzt ist, sind im Rahmen der ZPP Nr. 5 «Hochbacher» resp. der darauffolgenden Überbauungsordnung Gestaltungsideen für dessen Umsetzung zu erarbeiten, um so ein gemeinsames Bild für das gesamte Gebiet zu erstellen.



## 8.4 Biodiversität fördern

Biodiversität umfasst die verschiedenen Lebensformen (Tiere, Pflanzen, Pilze und Bakterien) und die unterschiedlichen Lebensräume, in denen sie leben. Die Biodiversität ist wichtig für eine gesunde und natürliche Entwicklung aller Lebewesen und Lebensräume<sup>14</sup>.

Die Gemeinde Matten setzt sich für die Förderung der Biodiversität auf dem Gemeindegebiet ein. Sie berät und unterstützt Bauherrschaften und Grundeigentümerschaften bei der Umsetzung der entsprechenden Massnahmen und koordiniert diese.

Im Rahmen der Ortsplanungsrevision werden Festlegungen zur Sicherung naturnaher, unversiegelter und ökologische wertvoller Flächen für den Erhalt artenspezifischer Lebensräume und die Förderung gefährdeter Arten aufgenommen:

- Vorgaben zur Umgebungsgestaltung bei Baugesuchen sowie ZPP und Überbauungsordnungen.
- Rasengittersteine, Grien, Ruderalflächen, Naturhecken und einheimischen Pflanzen fördern anstelle von versiegelten Flächen, Schottergärten, Stein- und Betonzäunen und exotischen Pflanzen. Neophyten, zu hohe Anteile an Schotterflächen etc. sollen im neuen Gemeindebaureglement nicht mehr zulässig sein.
- Mindestflächenanteile verlangen, welche naturnah (z.B. als Magerwiese) ausgestaltet und entsprechend gepflegt werden.
- Berücksichtigung der Lage dieser Gebiete im Hinblick auf ihre Vernetzungsfunktion, vornehmlich für Kleinlebewesen innerhalb des Siedlungsgebiets.
- Lokalisierung der «Biodiversitätshotspots» sowie Umsetzen von Massnahmen zu ihrer Erhaltung und Aufwertung. Raumplanerische Sicherung und Aufwertung der Vernetzungsgebiete.
- Prüfung eines Mindestanteils an Naturschutzgebieten an der Gemeindefläche.
- Nutzung des Potenzials für die Aufwertung von Lebensräumen im öffentlichen Raum, insbesondere bei öffentlichen Grünanlagen und Bauten. Wichtig ist hier auch die fachgerechte Pflege der Lebensräume im öffentlichen Raum.
- Die Gemeinde kann bei Bedarf weitere Vorgaben im Rahmen eines Konzepts, Naturinventars (mit Bestandaufnahme, Pflegemassnahmen, Controlling etc.) o.ä. erlassen.

---

14. <https://www.newsd.admin.ch/newsd/message/attachments/17883.pdf>, download am 7.3.2022

Bevor die Massnahmen zur Förderung der Biodiversität und der ökologischen Aufwertung im Gemeindebaureglement festgelegt werden, kann die Gemeinde ein Merkblatt mit den entsprechenden Massnahmen für Baugesuche erarbeiten. Die Gemeindeverwaltung wird dieses bei Bauanfragen abgeben.

## 8.5 Den Baumbestand fortführen



Abbildung 79: Wiese mit Obstbäumen beim Hobachergässli

Die Obstbäume und andere markante Baumbestände als wichtiges Element der Gemeinde Matten wird in den Konzepten zu den unüberbauten Bauzonen und allfälligen Umnutzungen aufgenommen (siehe Kap. 7). Markante Baumbestände sollen erhalten bleiben und wo möglich erweitert werden. Nicht zuletzt wird dadurch dem Thema des Klimas (Luftströme, Abkühlung, Schatten etc.) Rechnung getragen. Hofstätten resp. Einzelbäume können im Rahmen von Nutzungsplanungen grundeigentümerverbindlich gesichert werden.

## 9. Zielbild 5: Den Flugplatz Interlaken strukturieren und gestalten

Der Flugplatz in Interlaken ist ein einzigartiges Gebiet und wird von Akteuren mit unterschiedlichen Interessen genutzt. Die verschiedenen Szenarien im Zielbild strukturieren aus gestalterischer Sicht den Flugplatz mittel- und langfristig. Allmendnutzungen sollen für die Bevölkerung gefördert werden.

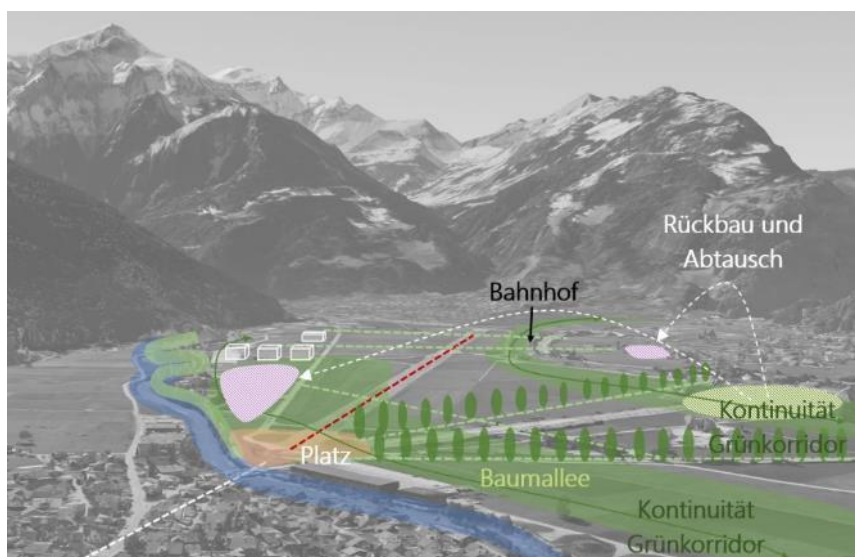


Abbildung 80: 3D-Ansicht des Zielbilds

### 9.1 Der NIRP als Grundlage für die künftigen Überlegungen

Der Richtplan Flugplatz Interlaken vom Oktober 2007 entwirft ein konzeptuelles Bild für die künftige Nutzung und Erschliessung der 85 ha grossen Fläche des Flugplatzes und sichert dieses behördenverbindlich. Im Jahr 2017/2018 wird er aufgrund geänderter Rahmenbedingungen überarbeitet und vom AGR genehmigt (siehe Anhang A1).

Gemäss rechtsgültigem Zonenplan ist ein Teil des Flugplatzareals der Zone für Nutzungen zugeteilt (ZÖN A: militärische Bauten und Anlagen, öffentlichen Infrastrukturen wie Werkhof, Eventhalle etc., ZÖN B: Allmendartige Nutzungen (Anlässe, Fest etc.) sowie Landwirtschaft). Es ist somit heute ein verhältnismässig kleiner Teil bebaubar.

Die nachfolgenden Konzeptideen fokussieren deshalb auf die Strukturierung und Gestaltung des Areal mittels städtebaulicher Leitlinien. Wegen der vielen Unbekannten (politische Akteure, Umgang mit bestehenden

Nutzungen wie dem Jungfraupark etc.) wird in diesem Zielbild mit jeweils zwei Szenarien gearbeitet:

- Erhalt resp. Rückbau des militärischen Erbes auf dem Flugplatz, insbesondere der Rollbahn und der Hangars
- Bestand, Umnutzung oder Rückbau des Jungfrauparks.

Im Flugplatzareal gibt es verschiedene Eigentümerschaften mit ihren entsprechenden Interessen. Die Zusammenarbeit, sei es über den NIRP oder mittels direkter Gespräche, ist für die Gemeinde selbstverständlich. Es werden keine Entscheide vorweggenommen.



Abbildung 81: Beispiel einer Nutzung des Flugplatzes mit Rückbau des Jungfrauparks und Erhalt des militärischen Erbes

## 9.2 BOB-Haltestelle Matten bei Interlaken

Zur besseren Erschliessung des Gewerbegebiets auf dem Flugplatz und des Wohnquartiers Aenderbergstrasse / Flurweg soll auf dem Flugplatz Matten eine neue Bahnhaltstelle errichtet werden. Zudem soll diese mit einer Park+Ride-Anlage ergänzt werden, damit eine gewisse Entlastung der Lütschinentäler vom MIV erreicht werden kann.

Die Gemeinde Matten begrüsst dieses Vorhaben sehr und erachtet die Haltestelle als enorm wertvoll für die Bevölkerung von Matten.

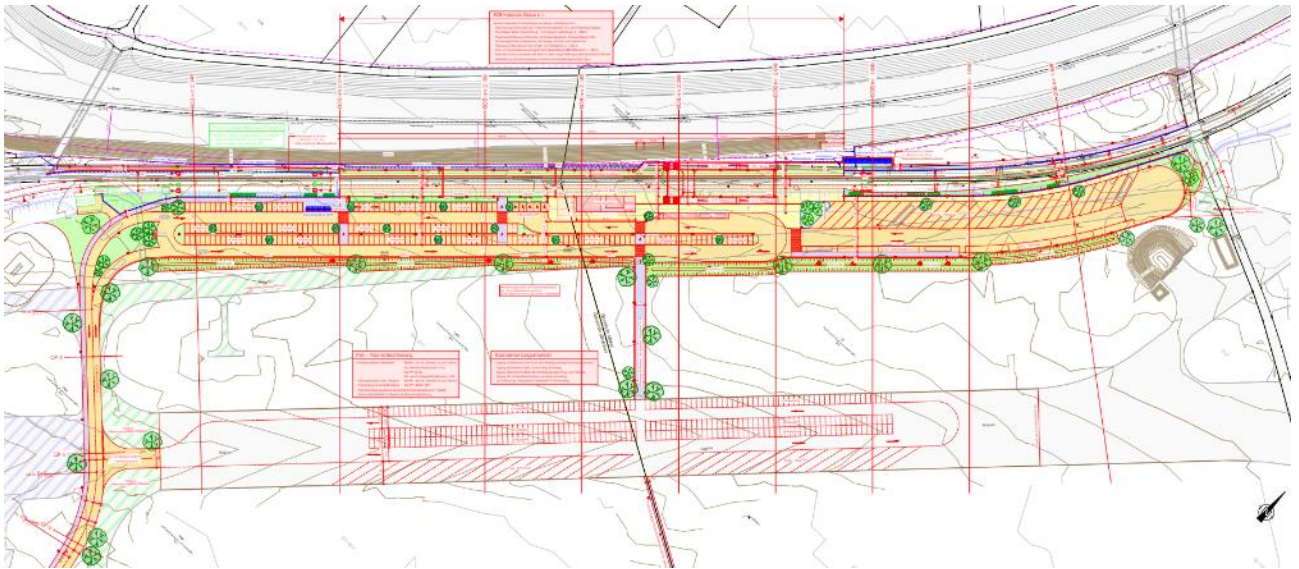


Abbildung 82: Situationsplan BOB Haltestelle Matten bei Interlaken mit P+R, Stand Auflageprojekt 02.06.2020<sup>15</sup>

- Die Erstellung von genügend Veloabstellplätzen direkt an der Haltestelle ist zentral. Aktuell sind 30 Abstellplätze auf der Seite Wilderswil und 60 Abstellplätze auf der Seite Matten (Aenderbergstrasse) geplant.
- Für das Park+Ride werden sehr viele Parkplätze oberirdisch erstellt. Für die Parkplätze in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes wird voraussichtlich eine grosse Fläche vom heutigen Landwirtschaftsland versiegelt.
  - Die Parkplätze sind so zu erstellen, dass das Wasser vor Ort versickern kann und er ausreichend begrünt ist, z.B. mit Rasengittersteinen und mit Bäumen für Schatten und Klimakühlung bepflanzt. Dies ist im aktuellen Projektdossier so vorgesehen.
  - Sollte langfristig das gesamte Flugplatzareal überbaut werden, ist wie im NIRP definiert ein Parkhaus zu erstellen. Dieses kann die projektierten Parkplätze entlang der Haltestelle nicht ersetzen. Eine langfristige Reduktion der zusätzlichen Parkplätze auf dem Rollfeld ist aus Sicht der Gemeinde Matten jedoch wünschenswert.
- Die Ankunftssituation ist wichtig für Einheimische und gleichzeitig die Visitenkarte für bahnreisende Feriengäste. Eine ansprechende Umgebung des Haltestellenareals ist demnach ebenfalls von zentraler Bedeutung.
- Im Projekt sind ein Warteraum und WC-Anlagen vorgesehen. Auf weitere Angebote wurde bewusst verzichtet. Aus Sicht der Gemeinde

15. Das Planungsteam für die neue Bahnhofstabelle setzt sich aktuell aus der Mätzener & Wyss Bauingenieure AG (Oberbauleitung) sowie der Ribuna AG (Projektingenieure) zusammen.

Matten ist jedoch ein Begegnungsort mit publikumsorientierten Bauten zu schaffen. Da weder Laden, Kiosk noch Bistro vorgesehen sind, sind mobile Stände z.B. für Food Trucks zu schaffen.

Die Gemeinde Matten setzt sich dafür ein, das Ausführungsprojekt entsprechend der Anliegen der Gemeinde zu optimieren. Darüber hinaus trägt die Gemeinde Matten zur optimalen Gestaltung und Erschliessung des Haltestellenareals und seiner Umgebung bei. Folgende Punkte sind von besonderer Bedeutung:

- Das Arbeitsplatzgebiet, die Wohngebiete auf der gegenüberliegenden Seite der Autobahn sowie die Naherholungsgebiete sind für den Langsamverkehr zweckmässig mit der Haltestelle zu verbinden. Die Planung weiterer Verbindungen für den Langsamverkehr ist in Abstimmung mit den bereits im Rahmen des Projektes vorgesehenen Verbindungen anzugehen.
- Die neue Haltestelle ist optimal mit dem Bus zu erschliessen. Da auch die Buserschliessung der Rugenstrasse ein Anliegen ist, ist eine Lösung zu finden, die beiden Anliegen gerecht wird. Denkbar ist eine Aufspaltung der Linie 104 mit einem Ast auf den Flugplatz (BOB-Haltestelle, Arbeitsplatzgebiet) und einem Ast in die Rugenstrasse.
- Die bestehende Verbindung zur Oberen Bönigstrasse entlang der Autobahn soll langfristig ebenfalls für den Langsamverkehr ausgebaut werden.

### 9.3 Militärisches Erbe auf dem Flugplatz

Aus räumlicher Sicht besteht das militärische Erbe im Flugplatz aus den Hangars und den Rollfeldern. Der Umgang mit ihnen – Erhalt als Zeitzeuge oder Rückbau – hat Auswirkungen auf die künftige Entwicklung des Areals.

Der diesbezügliche Entscheid ist auf übergeordneter Ebene, also der Region resp. dem Kanton und Bund als Eigentümerinnen zu fällen. Für die Entwicklung des Arbeitsgebiets werden daher zwei Varianten skizziert.

#### 9.3.1 Variante militärisches Erbe sichtbar machen

Das militärische Erbe soll sicht- und erlebbar gemacht werden. Es wird dadurch eine zusätzliche Besuchenden-Attraktion für die Region geschaffen. Besonders markant ist die Flugplatzpiste auf dem Plan. Vor Ort wird diese jedoch erst wahrgenommen, wenn man sich darauf befindet. Von 1941 bis zum Ende des Kalten Krieges wurde zudem eine ganze Reihe verschiedener Unterstand-Typen auf dem Areal errichtet. Die

Bewahrung dieser Typen als wichtiges militärisches Erbe ist eine grosse Chance.<sup>16</sup>

- Die Hangars werden als militärisches Freilichtmuseum, ähnlich dem Ballenberg, genutzt. Sie werden mit Besuchenden-Infrastruktur ergänzt.
- Die Flugpiste soll begleitend in der Strukturierung des Areals sein, sie soll als Zeuge der früheren Nutzung raumbildend für die künftige Entwicklung. Die Rollfelder werden, wie bis anhin, für Freizeitnutzungen erhalten.
  - *Die bestehenden Festivals etc. können im heutigen Format erhalten bleiben.*
  - *Die Flächen, die während der Woche für die Ausbildung des Bundesamtes für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) genutzt werden, werden am Wochenende öffentlich zugänglich gemacht: Velofahren, Drachen fliegen, spazieren etc. sollen auf den Rollfeldern möglich werden.*
- Die Baute mit dem prägnanten Tower und die Werkhalle werden auch zukünftig vom Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL) genutzt.
- Nicht alle militärischen Bauten vornehmlich entlang der Bönigstrasse haben einen architekturgeschichtlichen Wert. Diese werden zurückgebaut.

---

Bebauungsstruktur entlang des Rollfelds

Wird das Rollfeld erhalten, ist es als strukturierendes Element des gesamten Areals zu betrachten. Damit sie räumlich erfahrbar bleibt, sollte sie frei von Bebauungen bleiben. Entlang der Freiraumachse sind seitliche Bebauungen oder Bepflanzungen denkbar.

### 9.3.2 Variante Rückbau der Flugplatzinfrastruktur

Die Bauten und Anlagen werden zurückgebaut, parallel dazu werden allfällige Altlasten saniert.

Die Rollfelder, Bauten und die Hangars werden grösstenteils zurückgebaut. Es ist davon auszugehen, dass die flächenmässigen Zuteilungen der Zone für öffentliche Nutzungen und der Landwirtschaftszone erhalten bleiben. Mit dem Rückbau dieser Infrastruktur bietet sich auf kommunaler Ebene ein flächengleicher Abtausch der Grundnutzungen an:

Ausscheidung von Arbeitsflächen in der Nähe der künftigen BOB-Haltestelle «Matten bei Interlaken», deren gestalterisches Grundraster nach städtebaulichen Prinzipien gelegt werden kann: kurze Wege, hohe

---

16. Vgl. S.28, *Militärische Denkmäler im Bereich der Luftwaffe, armasuisse, 2008*

Aufenthaltsqualität auch für Arbeitsnutzungen, gute Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr, Möglichkeiten für touristische Einrichtungen.

## 9.4 Jungfraupark

Der Jungfraupark ist im Besitz eines Baurechts. Der Baurechtsvertrag läuft bis 2099. Sein Fortbestand ist somit grundsätzlich gesichert. Die bestehenden Bauten und Anlagen stehen jedoch seit geraumer Zeit zum Verkauf.

Auf diesem Areal besteht eine rechtsgültige Überbauungsordnung, gemäss der ein Hotel möglich ist, dies bisher aber noch nicht umgesetzt ist.

Die weitere Entwicklung dieses Areals im Besitz des Bundesamts für Bauten und Logistik (BBL) ist derzeit nicht bekannt. Es werden deshalb nachfolgend zwei Szenarien aufgezeigt, eines mit und eines ohne Fortbestand der Bauten des Jungfrauparks. Über eine Weiterentwicklung dieses Areal ist mit dem Baurechtsnehmer zu verhandeln, wobei der Miteinbezug von Matten als Standortgemeinde unumgänglich ist.

### 9.4.1 Variante Bestand oder Umbau

Der Jungfraupark wird bis zum Ablauf des Baurechtsvertrags beibehalten und wie bisher genutzt.

Oder aber die rechtsgültige Überbauungsordnung wird durch eine neue ersetzt. Der Planungssperimeter bleibt derselbe.

#### **Neue Überbauungsordnung im bestehenden Perimeter**

Eine neue Überbauungsordnung ersetzt die rechtsgültigen Überbauungsordnungen (Jungfraupark und Hotel). Die Überbauungsordnung wird auf der Grundlage eines Qualitätsverfahrens gemäss SIA durchgeführt. Höchste Qualität an dieser herausfordernden Lage ist Pflicht.

Für den Fall, dass die bestehenden Bauten und Anlagen umgebaut oder ersetzt würden, sind folgende ortsbauliche, touristische und verfahrensrelevante Grundsätze von Bedeutung:

---

#### Ortsbauliche Grundsätze

- Integration des Landschaftskorridors Burgseeli-Brienzersee-Grosser Ruuge in die neue Anlage.
- Berücksichtigung der Höhen des gesamten Bödels, so dass die Einsehbarkeit der Bauten resp. deren Integration besser in die (Dach-)Landschaft passt als der heutige Gebäudebestand.



---

Touristische Grundsätze

- Schaffen einer Einrichtung mit (inter-)nationaler Ausstrahlung: Höchste architektonische, städtebauliche, landschaftsgestalterische und ökologische Vorgaben sind deshalb eine Grundvoraussetzung.
- Eine touristische Schlechtwetteroption erscheint eine gangbare Möglichkeit. Die Bedürfnisklärung (Sport, Ausstellung, Shopping, Erlebnis, Beherbergung etc.) und Koordination hat deshalb unbedingt auf regionaler politischer Ebene und den Tourismusanbietern der Region (Tourismus-Organisation Interlaken (TOI), Jungfrau Region Tourismus AG etc.) zu erfolgen.

---

Verfahrensrelevante Grundsätze

- Sicherstellung der langfristigen Rentabilität inkl. eines allfälligen Rückbaus, falls die Einrichtung eines Tages nicht mehr betrieben würde.
- Sämtliche Vorhaben sind auf der Grundlage eines Qualitätsverfahrens nach SIA zu projektieren. Nur so kann sichergestellt werden, dass die Bedingungen erfüllt werden können und dieses Areal eine langfristige Nutzung erhält.
- Anstelle einer neuen Überbauungsordnung kann die Gemeinde auf Wunsch der Eigentümerschaft und / oder Baurechtsnehmerin eine Überarbeitung der bestehenden Überbauungsordnung prüfen, wobei die obigen Grundsätze sinngemäss anzuwenden sind.
- Die Eigentümerschaft soll deshalb im Sinne einer gemeinschaftlichen Planung frühzeitig mit der Eigentümerschaft und der Gemeinde in den Austausch treten.

## 9.4.2 Variante Rückbau

Das gesamte Areal wird wieder der Landwirtschaftszone zugeteilt ohne künftige bauliche Entwicklung. Die ausgezonte Fläche wird an anderer Stelle eingezont. So kann der Landschaftskorridor Burgseeli-Brienzersee-Grosser Ruuge von überregionaler Bedeutung wiederhergestellt werden.

---

Flächengleicher Abtausch

Durch die Auszonung erfolgt eine flächengleiche Einzonung einer Lage innerhalb des Flugplatzareals, beispielsweise als Erweiterung der Flächen des Bundesamtes für Bauten und Logistik (BBL) im Nordosten des Areals oder als Einzonung des Vorranggebiets «Siedlungserweiterung Wohnen» gemäss RGSK II (siehe violette Bereiche im Bild unten). Ein solcher Abtausch ermöglicht die Kontinuität der Grünkorridore bis an den Brienzersee und sichert die Siedlungstrennwirkung. Schliesslich kann so eine Konzentration der Bauzonen im Osten des Flugplatzareals erfolgen.

---

Neue Allee als Verlängerung des  
Juheigässlis

Mit dem Rückbau des Jungfrauparks kann die Erschliessung inkl. der grossen Parkierungsanlage ebenfalls zurückgebaut werden. Dazu soll

aber die Verlängerung des Juheigässlis in Form einer neuen Allee den Flugplatz durchqueren und in die Obere Bönigstrasse münden.



Abbildung 83: Aufzuhebende Parkierungsachse zwischen dem Jungfraupark und Bönigen (links), Skizze der Allee als Verlängerung des Juheigässlis (rechts)

## 9.5 Grundsätze unabhängig der Szenarien

Unabhängig der künftigen Entwicklung gibt es zwei Grundsätze, die bei allen Szenarien zu berücksichtigen sind:

- Zulässigkeit von Allmendnutzungen resp. temporären Nutzungen für die Bevölkerung weiterhin sichern.
- Erhalt der offenen Landschaft und der landwirtschaftlichen Flächen.
- Einzelne Hangars in der Nähe der Autobahn können im Sinne einer Flaniermeile als Atelier, Popup-Restaurant oder Bar in nächster Nähe zur neuen Haltestelle Matten bei Interlaken erhalten bleiben.
- Bei einer so grossen räumlichen Reserve bestehen die Herausforderungen darin, ihre Strukturen so festzusetzen, dass sie für die kommenden Jahrzehnte Bestand haben. Die Grundlagen (Wegnetz, Bauungsstrukturen, Höhen, öffentliche Einrichtungen, wechselnde Nutzungen und sich ändernde Bedürfnisse etc.) sind nur mit einem «Masterplan Flugplatz Interlaken» aufzuarbeiten, der in einem Qualitätsverfahren nach SIA erarbeitet wird. Auf dessen Grundlage können die (Sonder-)Nutzungsplanungsverfahren festgelegt werden.
- Auch der Bund hat ein Interesse, seine Nutzung der Gebäude und des Areals zu sichern. Sämtliche Weiterentwicklungen auf den Parzellen des Bundesamtes für Bauten und Logistik (BBL) haben deshalb in enger Zusammenarbeit mit diesem zu erfolgen.

## 9.5.1 Regelmässige Allmendnutzung für die Bevölkerung

---

### Nutzung der Arbeitszone

Eine grosse Fläche des Flugplatzes wird für Arbeitszonen des Bundes, des Kantons und der Region in Anspruch genommen. Der tatsächliche kurzfristige Flächenbedarf für Arbeitsflächen ist jedoch kleiner, da Teile der eingezonten Arbeitszonen noch unbebaut sind. Hinzu kommt, dass es sich bei der strategischen Arbeitszone des Kantons um Flächen handelt, die erst bei konkretem Bedarf eingezont werden.

---

### Nutzung der Flächen des Bundesamts für Bauten und Logistik

Der nordöstliche Teil des Areals gehört dem Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL) und wird vom Bundesamt für Zoll und Grenzsicherheit (BAZG) zu Ausbildungszecken genutzt. Damit das Areal an Wochenenden im Sinne einer Allmend auch in Zukunft von der Bevölkerung genutzt werden kann, ist das Gespräch mit dem BBL bzw. dem BAZG zu suchen, um eine Vereinbarung zu treffen. Wichtig ist, dass das Areal der Bevölkerung zur Verfügung steht, unabhängig davon, welches der Szenarien eintritt. Eine Aneignung des Flugplatzes durch die Bevölkerung kann für eine weitere Entwicklung (Ansiedlung von Betrieben, Wohnnutzungen etc.) von Vorteil sein, da sich so die künftigen Nutzungen in einem belebten Gebiet befinden.

Es sind diverse Nutzungen denkbar:

- Kunstprojekte
- Gemeinschaftsgärten
- Aussichtspunkte
- Spielplatz mit Möglichkeit der Ausleihe
- Grillplätze / Popup-Restaurant / Bar
- Festivals wie OpenAir-Kino, Truckerfestival, Greenfield
- Modellfliegen
- Diverse Freizeitnutzungen auf der Rollbahn (Skating, Velofahren, Laufen, Windsportarten...)

---

### Flaniermeile

Nördlich der geplanten BOB-Haltestelle tritt eine Häufung von Hangars auf. Diese liessen sich aufgrund der guten Anbindung an das Siedlungsgebiet und die Nähe zur erwähnten Haltestelle im Sinne einer Flaniermeile für Freizeitaktivitäten wie Restaurants, Spielplätze Bars oder Ausstellungsräume nutzen.

---

### Öffentlicher Wettbewerb

Es bietet sich an, einen Wettbewerb öffentlich auszuschreiben, um Ideen zur Bespielung der Fläche bei der Bevölkerung in Matten und bei den umliegenden Gemeinden zu sammeln.

## 9.5.2 Natur und landwirtschaftliche Nutzung im Flugplatzareal

Landschaftsbildgebiet	Die offene Landschaft und der Vernetzungskorridor sind zu erhalten, auch wenn der NIRP an einigen Stellen bauliche Entwicklungen vorsieht. Dieser Zielkonflikt ist aus heutiger Sicht zugunsten der Landschaft zu klären: Zur Sicherung der weiten, offenen Landschaft ist die Landwirtschaftszone mit dem Landschaftsbildgebiet zu überlagern. So können auch die Fruchtfolgeflächen erhalten bleiben.
Naturschutzgebiet	Entlang der westlichen Seite des Rollfelds wird zusätzlich ein Naturschutzgebiet nach Art. 86 BauG ausgeschieden. Dieses Gebiet dient als Puffer zwischen dem Arbeitsgebiet und der offenen Landschaft und soll extensiv bewirtschaftet werden. Zudem dient der Streifen zusammen mit den Landwirtschaftsflächen als Vernetzungskorridor in Nord-Süd-Richtung.
Hochwasserschutz Lütschine	Das Hochwasserschutzprojekt Lütschine wird gemäss kantonalem Vorhaben umgesetzt.





## 9.6 Weiterentwicklung der Arbeitszone Matten

Das Flugplatzareal ist sehr gross und weist heute wenig strukturierende Merkmale auf. Auf dem Flugplatzareal jedoch ist eine lineare Raumschichtung auszumachen, von Matten zur Bergflanke der Schynige Platte hin: Landwirtschaftszone – Autobahn mit Begrünung als Sichtschutz Grünraumkorridor (bis Brienersee) – Rollfeld – Bauzone unbebaut / Bauzone bebaut – Grünraumkorridor, Lütschine.

Diese Logik der sukzessiven linearen Schichtung der Freiraumelemente (Lütschine, Grünraumkorridore) lässt sich auch auf die Baustrukturen (Stellung und Körnung) übertragen. Die Bauten innerhalb der Arbeitszone auf dem Flugplatzareal gliedern sich in drei Typen:

- Wasserbegleitende Bauten (kleine Körnung), da entlang der Lütschine ein Fuss- und Veloweg geplant ist.
- Strassenbegleitende Bauten (mittlere bis grosse Körnung)
- Flugpistenbegleitende Bauten (mittlere Körnung).

Legende

Wasserbegleitende Bauten	
Strassenbegleitende Bauten	
Flugpistenbegleitende Bauten	
Bereich Bauzone	

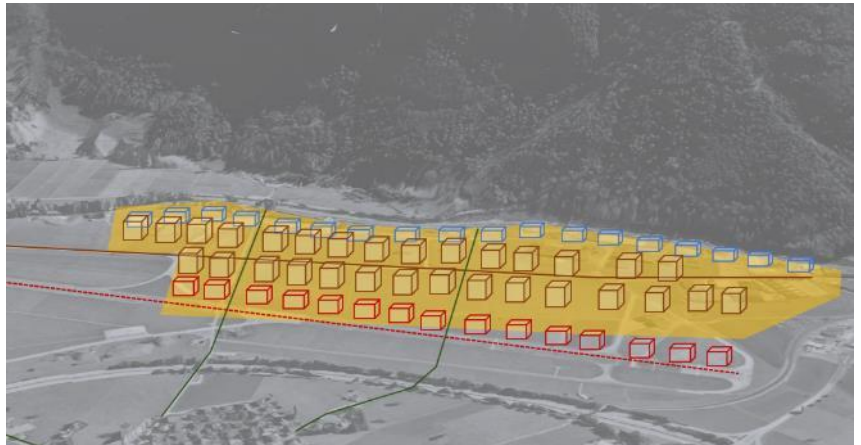


Abbildung 84: Stellung und Körnung der Bauten in der Bauzone

Ausblick weitere Planung Flugplatzareal  
auf übergeordneter Ebene

Eine allfällige Weiterbearbeitung des NIRP in Richtung Abstimmungskategorie «Festsetzung» sollte neben den üblichen Anforderungen an ein Richtplanvorhaben eine städtebauliche Bebauungsstrategie aufzeigen, die den Bedürfnissen der Grundeigentümerschaften und einer übergeordneten räumlichen Vorstellung der Gemeinden Matten, Bönigen und Wilderswil entspricht.

Von Bedeutung sind folgende Elemente: Bebauungsränder, -höhen und -arten, Abgrenzung der Bauzone, Baufelder und ihre Etappierung im Zusammenhang mit der Infrastruktur und Erschliessung. Sie sind zudem mit übergeordneten Freiraumthemen wie Grünraumkorridore, Naherholungsnutzungen etc. in Einklang zu bringen.

## Anhang

### A1 Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP) vom 29. Januar 2020

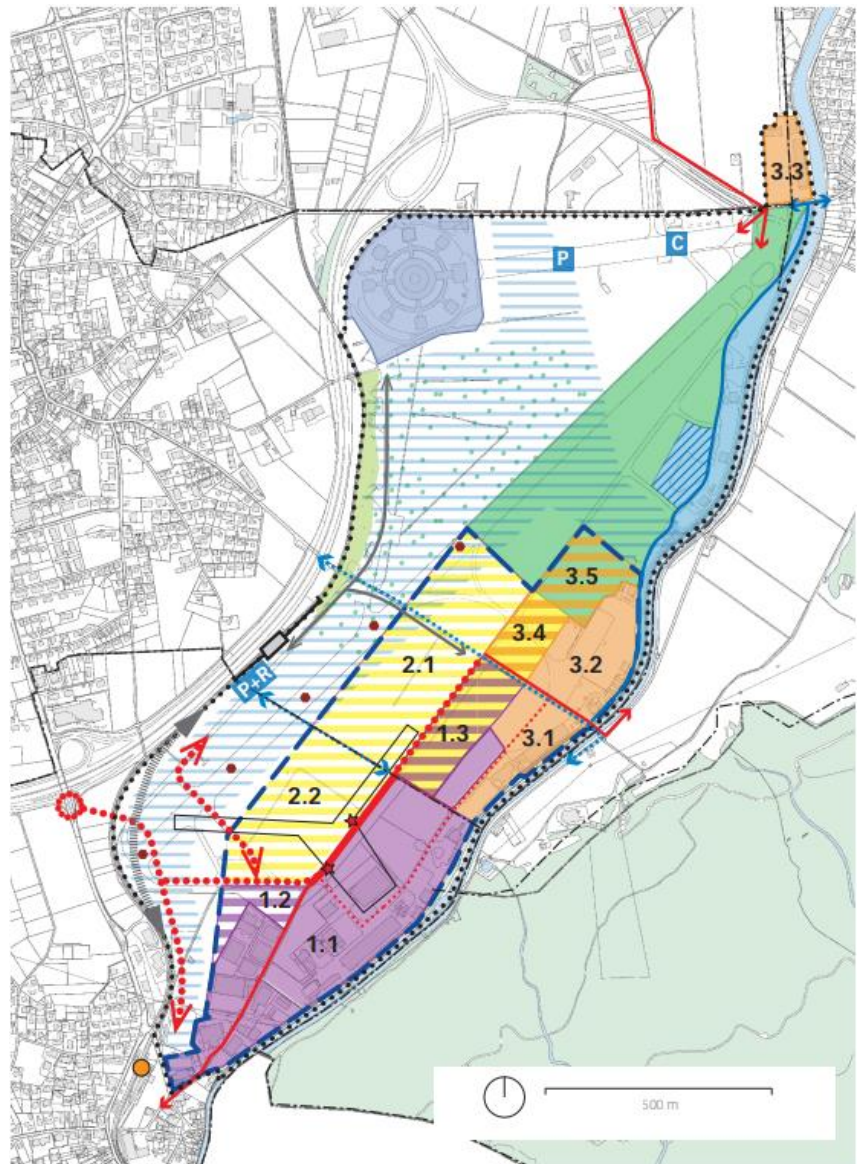


Abbildung 85: Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP), Richtplan-karte. Legende auf der nächsten Seite<sup>17</sup>

17. Regionalkonferenz Oberland Ost (2020): Nutzungs- & Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP). Richtplanbericht, -karte, beschlossen am 26. Juni 2019 / 16. Oktober 2019, genehmigt vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) am 29. Januar 2020, Seite 25.

### Legende

#### Inhalte

		M	KS			M	KS
<b>Perimeter</b>				<b>Erschliessung &amp; Verkehr</b>			
.....	Perimeter Richtplan			<b>Bestehend</b>			
— — — —	Perimeter ESP			— — — —	Basiserschliessung motor. Individualverkehr (mIV)		
<b>Nutzungen</b>				— — — —	Detailerschliessung mIV		
	ESP-Arbeiten (TZ 1)	1.2	FS	★	Ampelanlage		
	Strategische Arbeitszone (TZ 2)	1.3	ZE	— — — —	Erschliessung Fuss- und Veloverkehr (LV)		
	Strategische Zone Bund (TZ 3)	1.4/5	FS/ZE		Parkierungsanlage Freizeit/Tourismus		
	Freizeit, Tourismus	3.1/2	FS/VO	<b>Neu</b>			
	Grossveranstaltungen	2.3	FS	.....	Basiserschliessung mIV (inkl. Direktanschluss, Umfahrung, Zufahrt P+R)	4.1.a/b	FS/FS
	eingezont			.....	Detailerschliessung mIV (langfristig)	4.1.c	VO
	Potenzial				Park + Ride	4.4.a	FS
	Teilzonen (TZ)				prov. Car-Parkierung	4.4.b	ZE
<b>1-3</b>				.....	Erschliessung Fuss- und Veloverkehr (FVV)	4.3.a	FS
<b>Landschaft und Natur</b>				— — — —	interne ÖV-Anbindung JungfrauPark & ESP (z.B. mittels autonomen Shuttles)	4.2.b 3.3	VO/ VO
	ökologischer Aufwertungsraum	5.2.e	FS		neue Haltestelle BOB	4.2.a	FS
	Raum Ersatzstandorte Landschaftsbildgebiet Matten und Vernetzungskorridore	5.2.b/c	ZE		gestreckte Linienführung BOB	4.2.a	ZE
					Rückbau Rollbahn / Umnutzung im Rahmen P+R (bei Realisierung SAZ)	5.2.f	ZE

#### Hinweise

— · — · —	Gemeindegrenze
	Abflugkorridore REGA
	Bahnhof Wilderswil (Bahn- und Bushaltestelle)
	Zukünftiger Raumbedarf der Lüttschine inklusive Rückbau bestehender Anlagen
	kommunales Schutzgebiet Kies-Aue
	Hochwasserschutz-Korridor

M = Massnahmennummer  
KS = Koordinationsstand

Abbildung 86: Nutzungs- und Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP), Legende<sup>18</sup>

18. Regionalkonferenz Oberland Ost (2020): Nutzungs- & Infrastrukturrichtplan Flugplatz Interlaken (NIRP). Richtplanbericht, -karte, beschlossen am 26. Juni 2019 / 16. Oktober 2019, genehmigt vom Amt für Gemeinden und Raumordnung (AGR) am 29. Januar 2020, Seite 26.

## A2 Regionales Gesamtverkehrs- und Siedlungskonzept RGSK 2

Durch das RGSK Oberland Ost wird die Zusammenarbeit der Böödéli-Gemeinden in der Region gefördert und die Bereiche Verkehr und Siedlung besser aufeinander abgestimmt. Das Agglomerationsprogramm Verkehr + Siedlung Interlaken wurde ab 2012 in das RGSK integriert. Folgende Massnahmen im RGSK betreffen die Gemeinde Matten:

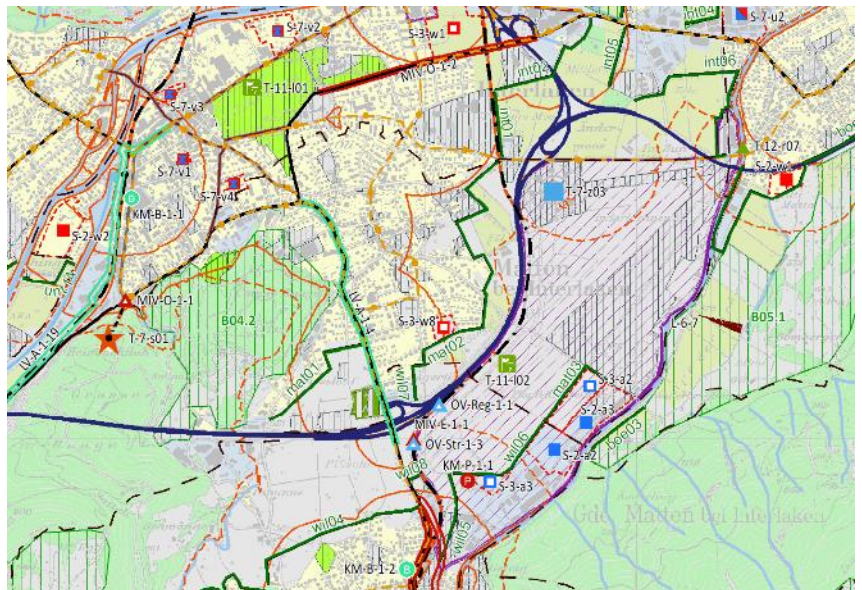


Abbildung 87.: Richtplankarte RGSK II, Ausschnitt Matten. Beschrieb Massnahmen unten

### Massnahmenpaket Siedlung:

- Realisierung Regionaler Arbeitsschwerpunkt Matten, Flugplatzareal (S-2-a3)
- Potenzieller Standort für Vorranggebiet für regionale Siedlungserweiterung Wohnen: Matten, Sengi (S-3-w8)
- Potenzieller Standort für Vorranggebiet für regionale Siedlungserweiterung Arbeiten: Matten, Flugplatz Halle 1 (S-3-a2)
- Siedlungsbegrenzungslinien und –trenngürtel von überörtlicher Bedeutung:
  - a) Abgrenzung Landschaftskorridor Burgseeli-Brienzersee-Grosser Ruuge, Pufferzone entlang Autobahn (Lärmschutz), S-4-mat01/02
  - b) Abgrenzung kommunales Landschaftsschutzgebiet, Landwirtschaftsgebiet / regionaler Arbeitsplatzschwerpunkt gemäss Planung NIRP, Landschaftskorridor Burgseeli-Brienzersee-Grosser Ruuge, Freihaltung Überlastkorridor Hochwasserschutz Böödéli – Lütschine (S-4-mat03)



#### Massnahmenpaket Verkehr:

- Einzelmassnahmen strassengebundener öffentlicher Verkehr und MIV: Matten / Wilderswil, ÖV-Erschliessung und MIV Direktanschluss an A8 des Gewerbegebiets Flugplatz (ÖV-Str-1-3 bzw. MIV-E-1-1)
- Einzelmassnahmen Mobilitätskonzept: Interlaken / Matten / Unterseen, Parkplatzkonzept (MIV-W-3-16)
- Einzelmassnahmen Ausbau Langsamverkehr: Matten – Därligen, Führung Velofahrende auf A8 (LV-A-1-13)
- Einzelmassnahmen Park & Ride: Matten, Wilderswil, Lütschinentäler: Erstellung einer P+R-Anlage im Bereich der neuen Haltestelle Flugplatz (KM-P-1-1)

#### Massnahmenpaket Landschaft:

- Erhalt Landschaftsschongebiet Kleiner Rugen: Bewaldeter „Hausberg“ am Rand der Agglomeration Interlaken, wertvolles Naherholungsgebiet (B04.2)
- Ausscheidung Siedlungsprägender Grünraum Ruugematte (L-2-g2)

#### Massnahmenpaket Tourismus:

- Entwicklungsmöglichkeiten Hotellerie durch Hotelzonen (T-3)
- Ausflugsstationen und Ausflugsziele: Jungfraupark, Heimwehfluh (T-7-z03, T-7-s01)
- Hänggleiter-Landeplatz von regionaler Bedeutung: Matten, Flugplatz (T-11-I02)

### A3 Bevölkerung und Arbeitsplätze

#### Quartierweise unterschiedliche Raumnutzerdichte und Bauperioden

Im Schnitt beträgt die Dichte in überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen in den Berner Gemeinden des Typs „Urbane Kerngebiete der Agglomerationen 85 Raumnutzer pro Hektare. (Quelle: Kantonaler Richtplan Bern). Ein Grossteil der Quartiere in Matten liegen unterhalb dieses Schwellenwerts. Die gelb und grün markierten Quartiere auf der Karte würden sich unter diesem Gesichtspunkt am ehesten für eine Verdichtung anbieten.

Gemeinde Matten  
 Raumnutzerdichte  
 1:7000

25.03.2020

Herleitung

Die Darstellung zeigt die Raumnutzer pro Hektare in den überbauten Wohn-, Misch- und Kernzonen.

Raumnutzerdichte = (Personen im Gebäude + Beschäftigte) / Bezugsfläche.

Verwendete Grundlagen

- Gebäude- und Wohnungstatistik (GWS)
- Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT)

Legende

Raumnutzerdichte [Raumnutzer/ha]	
	0 - 50
	50 - 100
	100 - 150
	150 - 300
	> 300

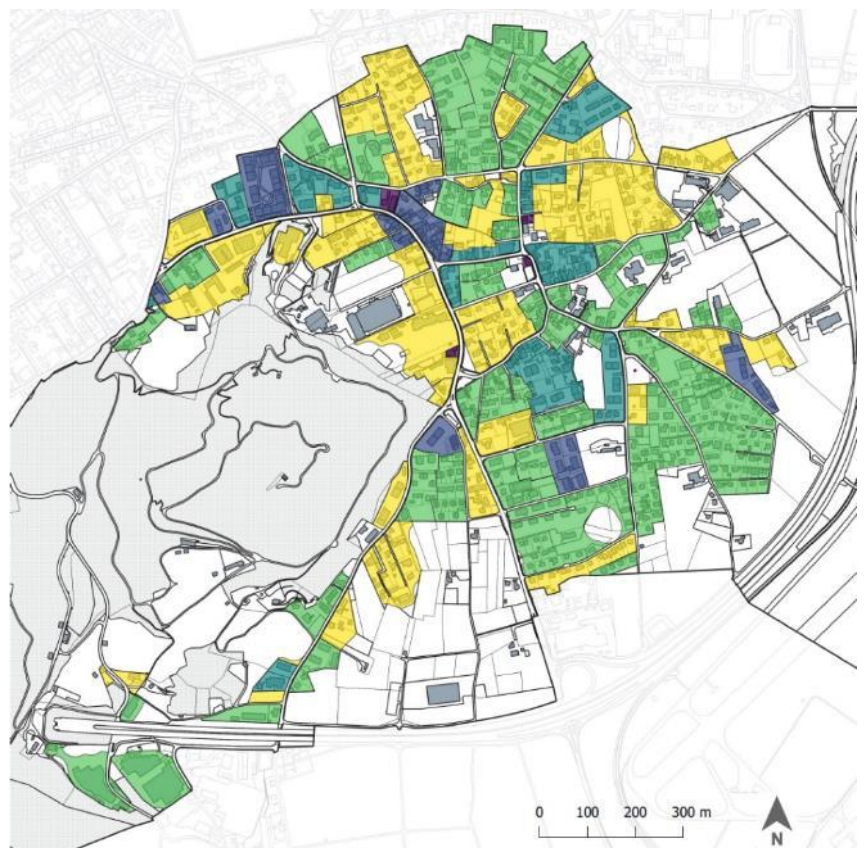


Abbildung 88.: Raumnutzerdichte Matten

Gemeinde Matten

## Bauperiode

1:7000

26.03.2020

### Herleitung

Die Darstellung zeigt die am häufigsten vorkommende Bauperiode pro Teilfläche.

Verwendete Grundlagen  
- Gebäude- und Wohnungsstatistik (GWS)

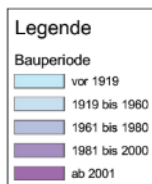


Abbildung 89.: Gevierte kategorisiert nach Bauperioden

### Relativ konstante Demografie

Die Altersstruktur der Gemeinde lag im Jahr 2010 ungefähr im Schweizer Mittel mit etwas mehr Personen über 65 Jahren und etwas weniger jungen Menschen. Seither hat sich das Verhältnis weiter verschoben in Richtung Alterung der Bevölkerung. Der Anteil älterer Personen hat um 4 Prozent zugenommen, der Anteil der jungen Generation um 3 Prozent abgenommen. Auch hier liegt die Vermutung nahe, dass sich dieser Trend fortsetzen wird.

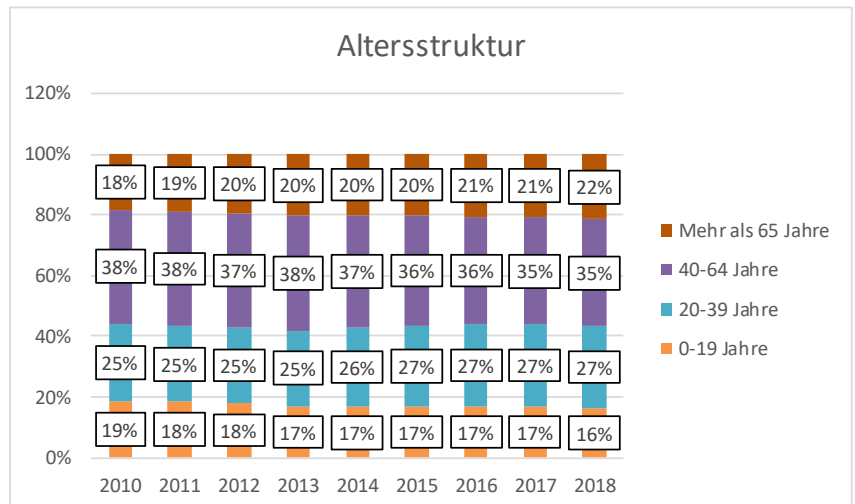
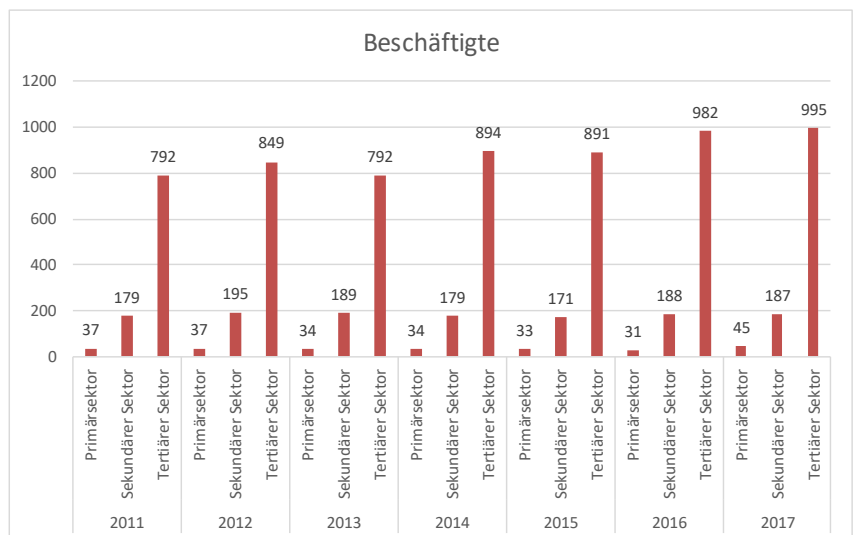


Abbildung 90.: Altersstruktur der Bevölkerung, Datengrundlage: BFS 2018

### Zunahme der Beschäftigten

Die Anzahl der Beschäftigten in der Gemeinde Matten hat in allen Sektoren über die Jahre zugenommen. Das Verhältnis blieb dabei immer etwa gleich mit einem hohen Anteil Personen, die im Dienstleistungssektor tätig sind und einem kleinen Anteil an Beschäftigten im produzierenden Gewerbe sowie im Primärsektor (Landwirtschaft, Forstwirtschaft etc.). Dieses Verhältnis entspricht in etwa dem Schweizer Durchschnitt.



Flugplatz Interlaken

Auf dem Areal des ehemaligen Militärflugplatzes Interlaken entsteht derzeit ein neues Arbeitsplatzgebiet. Zudem besteht auf dem Areal ein Vorranggebiet für regionale Siedlungserweiterung Arbeiten von 5 ha.

Pendlerstatistik

Im Jahr 2014 gab es 1117 Beschäftigte in Matten. Etwa die Hälfte davon waren Zupendler, die meist aus der Region Berner Oberland anreisen.

1701 Personen wohnen in Matten, arbeiten aber ausserhalb der Gemeinde, vor allem in Interlaken, Unterseen und Wilderswil.

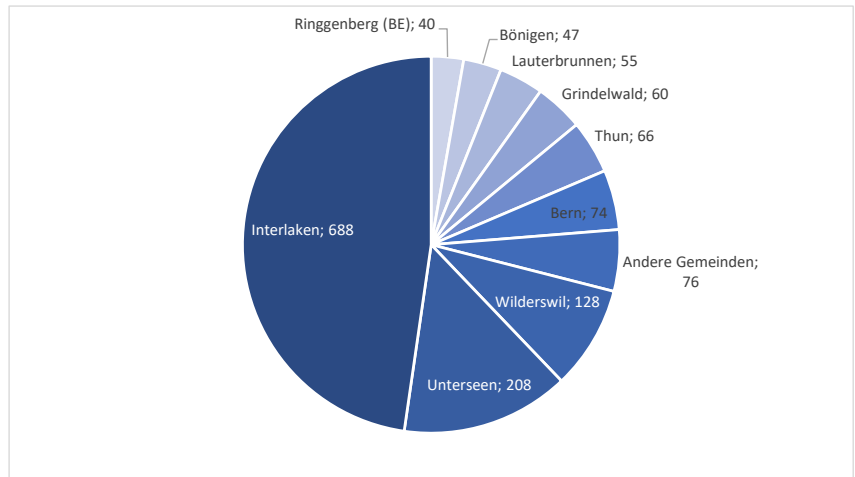


Abbildung 91.: Wegpendler, Datengrundlage: BFS 2014

### Tourismus ist für Matten wichtig

Matten besitzt eine vielfältiges touristisches Angebot. Zum einen bestehen vielfältige Übernachtungsangebote verschiedener Preisklassen von Hotels über Backpacker Angebote bis hin zu Ferienwohnungen und Bed and Breakfast-Angebote von Privaten. Im Schulungshotel Regina mit Internat finden ganzjährig Fachkurse im Bereich Hotellerie statt. Das Hotel befindet sich auf einer Anhöhe und ist von weit her sichtbar. Für die Hotels befinden sich auf Hotelzonen, wo ausschliesslich gastgewerbliche Nutzungen zugelassen sind.

Hotels	Hostels	Camping
Alpina Hotel	Balmer's Herberge	The Tent Village
Gasthof Hirschen	Funny Farm	
Hotel Sonne		
Waldhotel		
Unspunnen		
Mattenhof Resort		

Tabelle 1: Beherbergungsbetriebe in der Gemeinde Matten

Grossanlässe

Zum anderen finden unterschiedliche Anlässe auf Mattener Boden statt wie das Greenfield Festival, das Internationale Trucker & Country Festival oder die Tellspiele, die auf einer grossen Freilichtbühne gezeigt werden.

Heimwehfluh und Rugen

Die Heimwehfluh mit Restaurant, Rodelbahn und Seilpark ist ein beliebtes Ausflugsziel und ist über eine Drahtseilbahn erreichbar. Der kleine Rugen mit seinem Rundwanderweg zum Thema der Künstlerin Clara von Rappard ist ein beliebtes Ausflugsziel der einheimischen Bevölkerung. Im

Dorf erzählt der Brunnenweg die Geschichte der vielen Brunnen in Matten.

Adventure Tourismus	In den letzten Jahren hat sich um das Balmers Hostel eine Art Hub für Adventure Angebote wie River Rafting, Canyoning, oder Paragliding gebildet, die über das ganze Jahr verteilt Touristen anziehen. Diese Angebote verdrängten das lokale Gewerbe durch steigende Mietpreise entlang der Hauptstrasse.
Eissporthalle	Die örtliche Eissporthalle wird im Winter für die Sportarten Hockey, Curling und Eislauf genutzt, im Sommer kann sie für verschiedene Anlässe gemietet werden.
Jungfraupark	Der Jungfraupark, ehemals Mystery Park ist ein Freizeitpark mit sieben Themenpavillons und Wechselausstellungen. Seine bauliche Struktur ist in die Jahre gekommen, seine Zukunft ungewiss. Auch das ehemalige 4-Sterne Hotel Mattenhof befindet sich in einem schlechten Zustand und wird derzeit vorwiegend als Backpacker Hostel genutzt. Weiter ist das Restaurant auf der Heimwehfluh sanierungsbedürftig und vermittelt ein schlechtes Bild von Matten.
Tent Village	Neben dem Gelände des ehemaligen Campings soll eine neue Nutzung gefunden werden. Derzeit finden Gespräche zwischen den Eigentümern statt.

## A4 Natur

### Einzelne innere Freiräume

Die Ruugematte im Norden ist ein prägendes Naturelement und von weit her sichtbar. Sie ist im rechtsgültigen Zonenplan als Grünzone ausgeschieden.

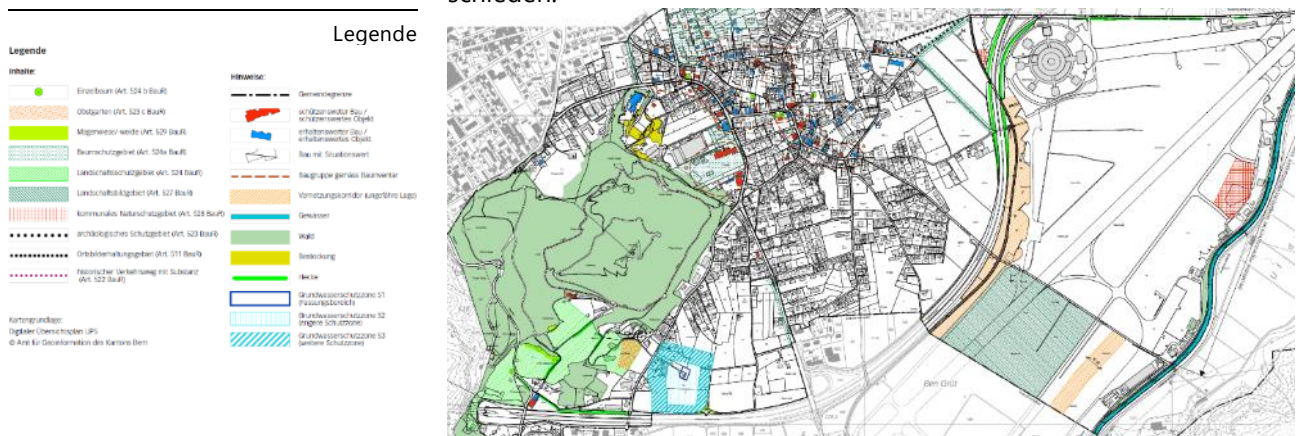


Abbildung 92: Rechtsgültiger Zonenplan 2, ecoptima

Zudem bestehen in Matten einige ortsbildprägende Bäume, die durch Baumschutz zonen geschützt sind.

## Naturgefahren

In Folge der Klimaerwärmung (Rückgang von Gletschern und Permafrost, Zunahme von Starkniederschlägen, Rutschungen und Murgängen) nehmen die Naturgefahren in der Region aller Wahrscheinlichkeit nach in Zukunft zu.

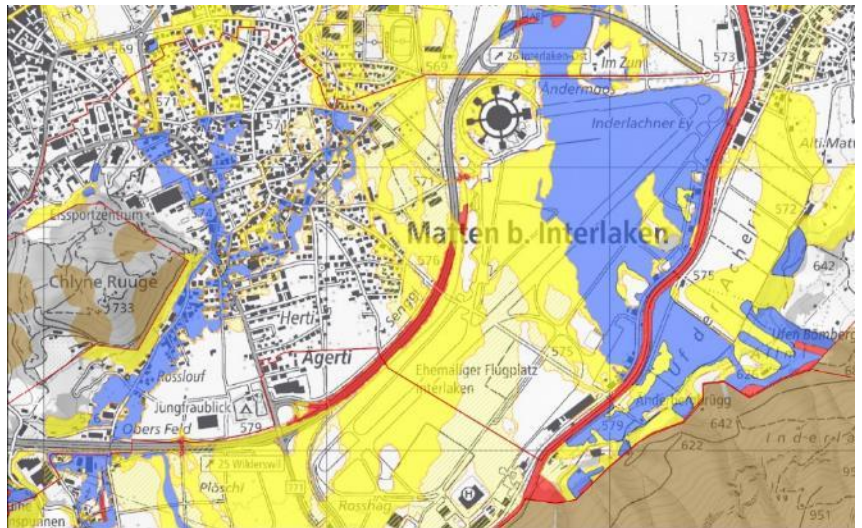


Abbildung 93: Synoptische Gefahrenkarte, Geoportail Kanton Bern, 07.07.20

## A5 Unfälle

Die Standorte der Unfälle mit Personen- und Motorradbeteiligung konzentrieren sich auf die Hauptstrasse und die Unterdorfstrasse. Unfälle mit Fahrradbeteiligung ereignen sich verteilt auf das ganze Dorf und bilden die häufigste Unfallkategorie.

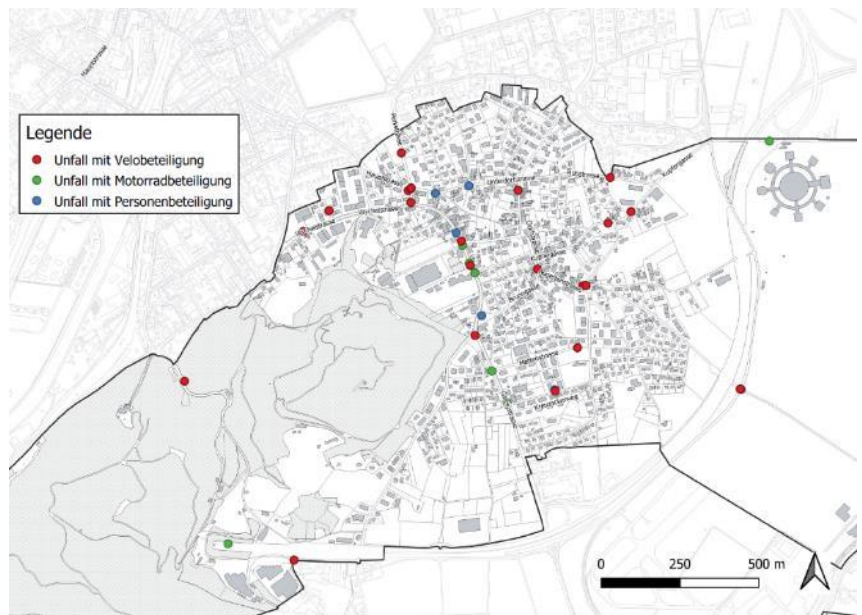


Abbildung 94: Unfälle kategorisiert nach beteiligtem Verkehrsmittel, Datengrundlage: map.geo.admin, 06.07.20

## A6 Flächenbedarf Arbeiten

Derzeit bestehen gemäss der Erhebung des AGR 1.86 ha an unüberbaute Arbeitszonen in Matten. Das sind 22 Prozent der gesamten Arbeitszonen.

Im Kanton Bern wird die Entwicklung von Arbeitszonen schwerpunktmässig auf die kantonalen Entwicklungsschwerpunkte, die strategischen Arbeitszonen sowie die regionalen Arbeitsschwerpunkte gelenkt.

Mit dem ehemaligen Flugplatzareal besteht in Matten sowohl ein kantonal als auch ein regionaler Entwicklungsschwerpunkt. Der Richtplan Flugplatz Interlaken sieht eine Erweiterung der bestehenden Arbeitszone im Südosten vor. Damit soll der Bedarf an Arbeitszonen für die Gemeinden Matten, Bönigen und Wilderswil für die nächsten 15-20 Jahre gedeckt werden.

Abschliessend kann festgehalten werden, dass die Zahl der Arbeitszonen für den Bedarf der Gemeinde ausreichend ist.