

EINWOHNERGEMEINDE BRIENZ STUDIENAUFTRAG PARKHAUS BAHNHOF BRIENZ PROGRAMM PRÄQUALIFIKATION

Einstufiger Studienauftrag im selektiven Verfahren

10. Februar 2026



IMPRESSUM

Auftraggeberschaft

Einwohnergemeinde Brienz
Hauptstrasse 204
3855 Brienz

Verfahrensbegleitung

ecoptima ag
Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Industriestrasse 5a, 6210 Sursee
Telefon 031 310 50 80
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung

Danielle Arm, Raumplanerin BSc.
Wolfgang Letsche, dipl. Ing. Raum- und Umweltplanung
Balthasar Marx, lic. phil. Geograf

Abbildung Titelseite: Orthofoto mit Perimeter Parkhaus
(Grundlage: Swisstopo, map.geo.admin.ch, Dezember 2025)

Datei: 08019_Programm-PQ_260210.indd\da/wl

INHALT

1.	AUSGANGSLAGE	5
2.	AUFGABE UND VORGEHEN	8
2.1	Zielsetzung, Aufgabestellung	8
2.2	Dialog an der Zwischenbesprechung	8
3.	VERFAHRENSBESTIMMUNGEN	9
3.1	Art des Verfahrens, Modalitäten	9
3.2	Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung	10
3.3	Jury	11
3.4	Teilnahmeberechtigung	11
3.5	Ausschreibungsunterlagen Präqualifikation	13
3.6	Abgabe Bewerbungsunterlagen Präqualifikation	13
3.7	Auswahlverfahren Präqualifikation	13
3.8	Entschädigung	14
3.9	Beurteilungskriterien Studienauftrag	14
3.10	Weiterbearbeitung Studienauftrag (Folgeauftrag)	15
3.11	Urheberrecht, Vertraulichkeit und Bekanntmachung	15
4.	ABLAUF UND TERMINE	16
5.	PROJEKTANFORDERUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN (PROVISORISCH)	17
5.1	Perimeter und Eingriffstiefe	17
5.2	Erschliessung, verkehrliche und technische Anforderungen	19
5.3	Bedarf Abstellplätze	21
5.4	Bau- und planungsrechtliche Situation	22
5.5	Abwasserkanal	23
5.6	Naturgefahren	23
5.7	Gewässer	24
5.8	Geologie, Baugrube, Foundation, Tragwerk, Konstruktion	25
5.9	Ortsbild- und Denkmalschutz	26
5.10	Frei- und Aussenraumgestaltung	28
5.11	Nachhaltiges Bauen	28
5.12	Umwelt, Natur, Klima und Regenwasser	29
5.13	Wald	29
5.14	Lärm	29
5.15	Nichtionisierende Strahlung (NIS)	30
6.	UNTERLAGEN (PROVISORISCH)	31
6.1	Zur Verfügung stehende Unterlagen (Arbeitsunterlagen)	31
6.2	Einzureichende Unterlagen Zwischenbesprechung	31
6.3	Einzureichende Unterlagen Schlussabgabe	32
7.	GENEHMIGUNG	34

1. AUSGANGSLAGE

Lage Brienz

Brienz BE ist eine Gemeinde im Berner Oberland und liegt auf 574 m ü. M. am nordöstlichen Ende des Brienersee am Hangfuss des Brienergrats / Briener Rothorns. Die nächsten grösseren Orte sind Interlaken und Meiringen. Es leben ca. 3'300 Menschen in Brienz. Der Tourismus spielt eine bedeutende Rolle (Briener Rothorn, Freilichtmuseum Ballenberg, etc.).



Abb. 1 Lage von Brienz am nordöstlichen Ende des Brienersees; Quelle: Swisstopo, map.geo.admin.ch

Übergeordnete Verkehrssituation

Brienz liegt an der Brünigbahn (Zentralbahn) zwischen Interlaken und Luzern und ist per Schiff über die BLS Schifffahrt erreichbar. Die Brienz-Rothorn-Bahn führt auf das Briener Rothorn. Postautos verbinden Brienz mit Schwanden, Hofstetten, Brünig und Axalp. Es besteht ein Anschluss an die Autobahn A8 Spiez - Interlaken - Brünigpass - Sarnen - Luzern. Die Kantonsstrasse 6 führt vom Grimselpass / Meiringen kommend durch Brienz am nördlichen Seeufer entlang nach Interlaken. Über den Grimselpass ist das Goms im Wallis und der Kanton Uri (auch via Sustenpass) sowie das Tessin erreichbar.

Die Gästezahlen sind in den letzten Jahren deutlich gestiegen. 2023 verzeichnete die Region Brienz-Axalp rund 291'000 Logiernächte – rund 50% mehr als vor der Corona-Pandemie. Die Briener Rothornbahn beförderte 2023 ca. 1'800 Personen pro Tag, so viel wie nie zuvor. Der Grossteil der Gäste reist mit dem Auto an (z.B. 72% der Gäste Rothornbahn), vorwiegend über die A8 (Bern, Spiez, Interlaken) oder den Brünigpass aus der Zentralschweiz. Hinzu kommt Verkehr aus dem Haslital. Die Hauptzufahrt erfolgt von Südosten über die Kantonsstrasse; aus westlicher Richtung ist der Verkehr deutlich geringer und vorwiegend lokal. Der durchschnittliche Tagesverkehr liegt bei ca. 6'700 Fahrzeugen.

zu wenig Parkplätze im Ort, Standorte für Parkhaus geprüft und verworfen

Durch die grosse Zahl von Gästen die mit dem Auto anreisen, sind die verschiedenen, kleinteilig verteilten Parkplätze im Ort häufig belegt. Es kommt zu Überlastungen, Suchverkehr und Staus. Das Parkplatzproblem ist seit Jahren präsent. Ein Bedarfsnachweis sowie mehrere Machbarkeitsstudien wurden durchgeführt. Geprüft wurden Standorte wie Kienholz, Flueberg, eine Erweiterung des Parkdecks der Briener Rothorn Bahn und Hobacher/Schulhausplatz – alle erwiesen sich als nicht realisierbar oder wirtschaftlich untragbar.

Parkplatz-Problematik verschärft sich

Durch den starken Anstieg der Individualreisenden in den letzten Jahren, der Schulreorganisation sowie dem Neubau der Trauffer-Erlebniswelt in Hofstetten wurde das Thema dringlicher. Durch den Wegfall von rund 40 Parkplätzen aufgrund der Verlegung der Bushaltekanten am Bahnhof und der geplanten Sanierung der Ortsdurchfahrt wurde das Thema Parkhaus durch die Einwohnergemeinde Brienz erneut angegangen.

Umgestaltung Bahnhofplatz/ Busterminal, neues Potenzial für Parkhaus durch Angebot BBO

Der Bahnhof Brienz befindet sich direkt am Ufer des Sees, am Fuss des steil aufragenden Fluebergs. Die schmale Fläche zwischen den Gleisen der Zentralbahn und der Hauptstrasse wurde zu einem Busplatz umgestaltet (vgl. Abb. 2). Im Zusammenhang mit der Verlegung der Bushaltekanten am Bahnhof und der Erschliessung der Parzellen Nrn.2698 und 2699 östlich des Bahnhofs hat die Grundeigentümerin Bank Brienz Oberhasli AG (BBO) 2023/24 angeboten, diese Flächen für einen Parkhausneubau an die Gemeinde zu verkaufen. Das Projekt würde zudem Teile der Parzelle Nr.3392 der Zentralbahn beanspruchen oder überbauen. Eine Überbauung der Hauptstrasse ist als Option denkbar.

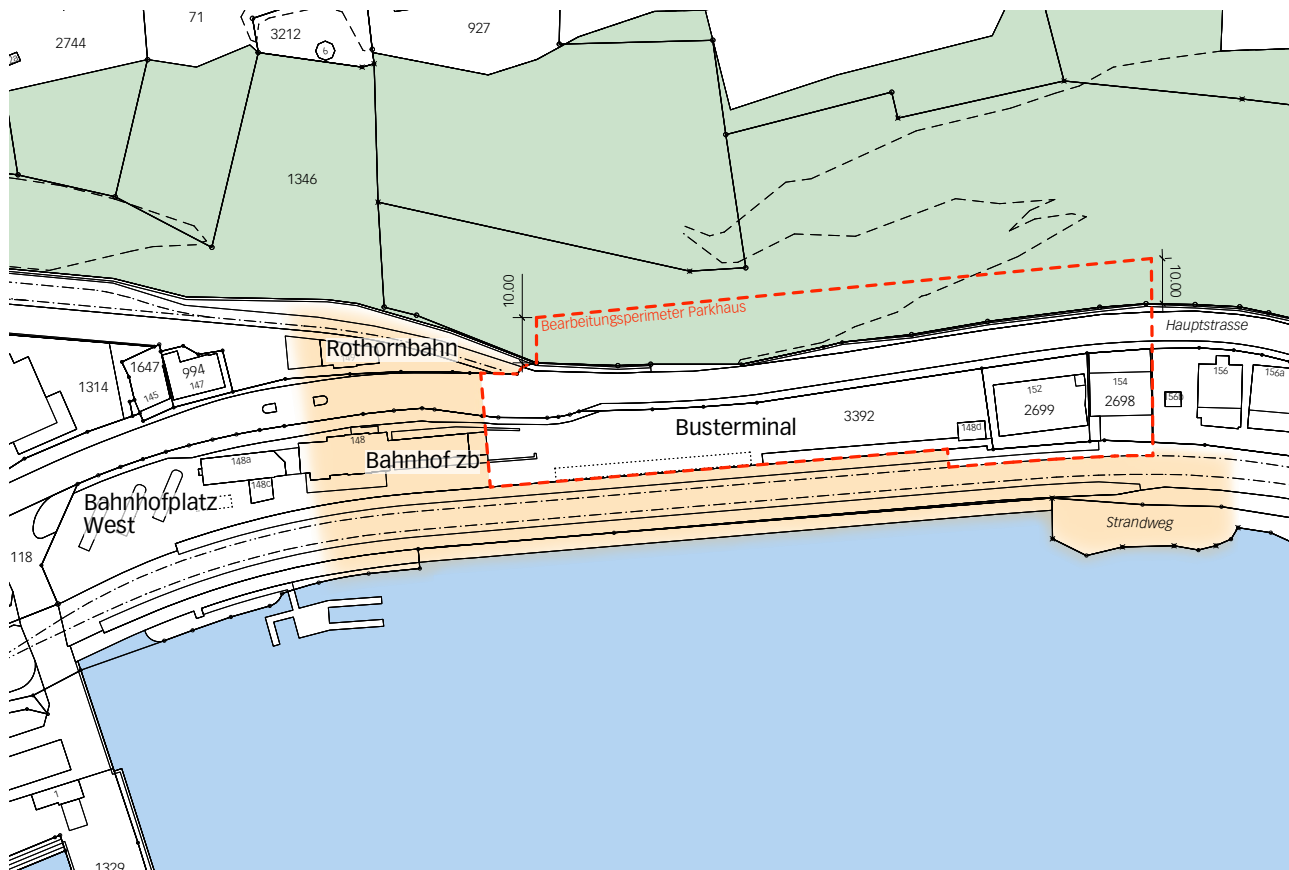


Abb. 2 Ausschnitt amtliche Vermessung mit dem Bearbeitungsperimeter Parkhaus in rot, Ideenperimeter «Anschlussbereiche» orange hinterlegt; Grundlage: Geoportal Kt. Bern, Dezember 2025

Machbarkeit 2024 geprüft und bestätigt: Standort Bahnhof / Wela optimal für neues Parkhaus

Daraufhin liess die Gemeinde im Jahr 2024 in einer zweiteiligen Studie¹ (im Folgenden als «Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela» bezeichnet, vgl. Kap. 5.2.3, Beilagen b) und c)) prüfen, ob der Bau eines Parkhauses an diesem Standort möglich, sinnvoll und wirtschaftlich machbar ist. Das Resultat der Studie war positiv: Die Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela und die Verhandlungen und Abklärungen mit der Zentralbahn sowie dem Kanton haben gezeigt, dass

1 Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela, Schlussbericht Verkehrs- und Hochbauingenieur, Weber + Brönnimann Bauingenieure AG, Bern und Studie Parkhaus Wela Architektur, Piazza Meier GmbH, Bern; beide vom 12. September 2024

dieser Standort optimal für den Bau eines Parkhauses ist. Der Verkehr nach Brienz erfolgt vor allem aus südöstlicher Richtung, von der Autobahn A8 bzw. dem Brünigpass kommend. Der heute vorhandene Parkplatz-Suchverkehr im Ort kann durch eine gezielte Lenkung zum Parkhaus reduziert werden. Am Standort können die Fahrzeuge in Nähe zum Zentrum und zum Knoten des öffentlichen Verkehrs abgestellt werden, wobei Bahn, Schiff, Postauto sowie die Rothorn Bahn direkt und sicher zu Fuss erreichbar sind.

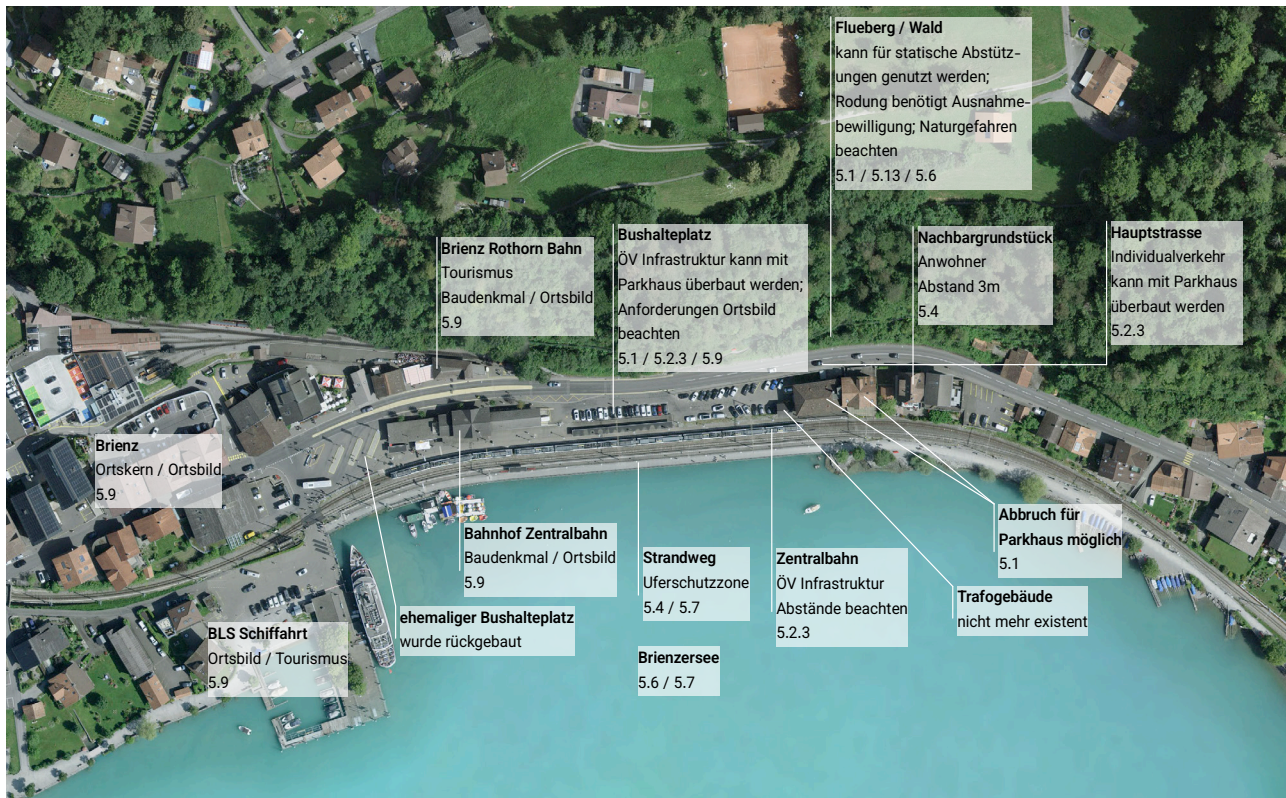


Abb. 3 Umgebung / Rahmenbedingungen Parkhausneubau am Bahnhof, mit Verweis auf betroffene Kapitel gemäss Programm Präqualifikation; Grundlage: Swisstopo, map.geo.admin.ch, Dezember 2025

- | | |
|---|---|
| Planungskredit, Standortevaluation, Bedarfsnachweis | An der Gemeindeversammlung vom Dezember 2024 wurde ein Planungskredit für einen Parkhausneubau am Bahnhof von 490'000 CHF gesprochen. In den ersten beiden Quartalen 2025 wurde eine Evaluation der in den letzten Jahren geprüften Standorte zusammengestellt (Standortevaluation, ecoptima 2025) und der bestehende Parkplatzbedarfsnachweis aktualisiert (Bedarfsnachweis, Theiler Ingenieure 2025). |
| Studienauftrag mit Präqualifikation, Anpassung Uferschutzplanung (Abstimmung Gemeindeversammlung) | Im Rahmen eines qualitätssichernden Studienauftragsverfahrens (Konkurrenzverfahren) soll nun ein Bebauungs- und Gestaltungskonzept für ein Parkhaus am Standort Bahnhof / Wela erarbeitet und der Projektierungsauftrag vergeben werden. Dieses wird anschliessend zu einem Richtprojekt weiterbearbeitet, das als Grundlage für die erforderliche Anpassung der Uferschutzplanung (voraussichtlich mittels Überbauungsordnung, Abstimmung Gemeindeversammlung erforderlich) und das anschliessende Baubewilligungsverfahren dient. |
| Urnenabstimmung, Realisierung | Die Brienzer Stimmbevölkerung kann über den Landerwerb und den Projekt-Gesamtkredit (Projektierungs- und Baukredit) an der Urne abstimmen. Die Realisierung des Parkhauses ist für 2029 geplant. |

2. AUFGABE UND VORGEHEN

2.1 Zielsetzung, Aufgabestellung

Zielsetzung	Ziel ist ein qualitativ hochstehendes, sich gut in das Orts- und Landschaftsbild integrierendes Vorhaben auf dem Areal und die Schaffung einer Grundlage für den Erlass einer Überbauungsordnung und für das Bauprojekt.
Bebauungs- und Gestaltungskonzept für Parkhaus	Im Rahmen des Verfahrens soll ein Bebauungs- und Gestaltungskonzept für ein Parkhaus (140 bis ca. 160 Abstellplätze für Personenwagen, min. 120 Veloabstellplätze) erarbeitet werden. Dazu sind die Volumetrie des Baukörpers, dessen Gestaltung (architektonischer Ausdruck, Fassadengestaltung, Materialisierung, etc.) zu entwickeln. Weiter sind die Erschliessung und Übergänge zum Umfeld aufzuzeigen. Es wird ein effizientes und zweckmässiges Parkierungslayout erwartet, welches einen optimalen und wirtschaftlichen Betrieb des Parkhauses ermöglicht.
Wirtschaftlichkeit	Basierend auf den vorausgegangenen Studien und Abklärungen wurden Varianten, die in den Fels (Tiefgarage im Flueberg) oder in das Grundwasser (Tiefgarage) bauen, qualifiziert als unwirtschaftlich verworfen. Mit Blick auf die Gemeindefinanzen wurde ein Kostenziel von 10 Millionen CHF für die Baukosten des neuen Parkhauses festgelegt.
Qualitätssicherung durch Studienauftrag	Die Gemeinde hat sich zur Sicherung der Qualität der Bebauung und Gestaltung und der guten Eingliederung in das Ortsbild entschieden, ein qualitätssicherndes Studienauftragsverfahren durchzuführen. Damit soll dem im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) verzeichneten Ortsbild und der vom See einsehbaren Lage Rechnung getragen und ein qualitativ hochstehendes Resultat erreicht werden. Mit dem Studienauftrag soll für die nachfolgenden Planungsverfahren aufgezeigt werden, dass das Vorhaben die Erhaltungsziele des ISOS angemessen berücksichtigt (vgl. Kap. 5.9).

2.2 Dialog an der Zwischenbesprechung

sensible Gesamtsituation bedingt Dialog, um optimale Lösung zu gewährleisten	Aufgrund der Komplexität der Rahmenbedingungen und des Vorhabens wurde bewusst ein dialogbasiertes Verfahren gewählt. Das Planungsareal liegt an prominenter Stelle (See, Schiffsanlegestelle, Ortseingang, Hauptstrasse, Bahnhof zb, Busterminal, Rothornbahn). Die Situation ist aufgrund des wertvollen Briener Ortsbildes samt schützenswerten Bauten in unmittelbarer Nähe äusserst sensibel und verlangt eine ortsverträgliche Lösung. Diese wird im Dialog entwickelt, wobei alle Beteiligten eingebunden und die Aufgabenstellung bei Bedarf angepasst wird.
bis Zwischenbesprechung: Fokus auf ortsbauliche Setzung und Verträglichkeit	<p>Die Bearbeitungsteams sollen in einem ersten Schritt bis zur Zwischenbesprechung einen Vorschlag erarbeiten und städtebaulich und konzeptionell ausarbeiten. Es stehen aktuell mehrere Lösungsansätze im Raum (vgl. Machbarkeits- bzw. Architekturstudie 2024), sowohl was die Höhe als auch die Tiefe des Parkhauses anbelangt. Weitere durch die Teams entwickelte Lösungsansätze sind denkbar.</p> <p>Die Anforderungen an die abzugebenden Unterlagen für die Zwischenbesprechung (vgl. Kap. 6.2) werden niedrig gehalten. Der Fokus der Zwischenbesprechung liegt auf den Themen:</p> <ul style="list-style-type: none">• ortsbauliche Setzung und Verträglichkeit mit Orts- und Landschaftsbild (inkl. Erhaltungszielen ISOS)• konzeptionell überzeugender Ansatz• Funktionalität und Effizienz des Verkehrs- und Parkierungslayouts• Lösungsansätze und Ideen zur Anbindung an das Umfeld

nach Zwischenbesprechung: Fokus Architektur und Betrieb

Es werden nach der Zwischenbesprechung vor allem die **konkrete Gestaltung des Parkhauses und der Umgebung mit Anbindung an das Umfeld, der architektonische Ausdruck, die Fassadengestaltung und Materialisierung sowie die betrieblichen und bautechnischen Aspekte** zu präzisieren sein.

3. VERFAHRENSBESTIMMUNGEN

3.1 Art des Verfahrens, Modalitäten

Zur Sicherung der Qualität der Bebauung, Gestaltung und Funktionalität wird **ein einstufiger Studienauftrag (nach SIA 143, Ausgabe 2025, mit Präqualifikation)** als selektives Verfahren gemäss Art. 19 IVöB (Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen) durchgeführt, welcher zugleich zur Vergabe des Projektierungs- und Realisierungsauftrages dient.

Es werden im Rahmen des Studienauftrags **6 Bearbeitungsteams** mit der Ausarbeitung eines detaillierten Bebauungs- und Erschliessungskonzepts (Projektstudie) beauftragt. Das Verfahren ist ein **nicht-anonymes Dialogverfahren mit einer Zwischenbesprechung**.

Ziel des Verfahrens ist es, ein überzeugendes Projekt auszuwählen und das zur Weiterbearbeitung empfohlene Generalplanerteam mit der Weiterbearbeitung zum Richtkonzept (Grundlage für Überbauungsordnung) und bis Bauprojekt sowie der Realisierung zu beauftragen (100% der Teilleistungen).

Präqualifikation

Das Verfahren wird öffentlich ausgeschrieben und teilnahmeberechtigte Anbieter können sich im Rahmen der vorgeschalteten Präqualifikationsphase für die Teilnahme am Studienauftrag bewerben.

Die Jury nimmt anhand der eingereichten Bewerbungen eine Selektion nach Eignung aufgrund definierter Eignungskriterien vor (PQ-Entscheid). Es ist beabsichtigt, 6 Anbieter für die Teilnahme am Studienauftrag zuzulassen (Auswahl Bearbeitungsteams). Bei einer zahlenmässig ungenügenden Bewerberschaft kann die Auftraggeberin das Verfahren abbrechen.

Studienauftrag

Im Rahmen des Studienauftrags reichen die selektionierten Bearbeitungsteams eine Projektstudie ein.

Auswahl bestes Projekt durch Jury

Gestützt auf Beurteilungskriterien wird das beste Projekt ausgewählt und zur Beauftragung empfohlen. Die Auftragserteilung erfolgt durch die Gemeinde Brienz mittels Zuschlagsverföigung und Publikation auf simap.ch.

optional: Bereinigungsstufe

Die Jury kann mit Projekten aus der engeren Wahl den Studienauftrag, falls es sich als notwendig erweist, mit einer optionalen Bereinigungsstufe, die separat entschädigt wird, zwecks Vertiefung verlängern (Art. 5.5 SIA-Ordnung 143, 2025).

Sprache, keine
Anonymität

Die Verfahrenssprache ist Deutsch. Die Ausschreibung auf www.simap.ch erfolgt auf Deutsch und einer Zusammenfassung auf Französisch. Alle Phasen des Verfahrens erfolgen nicht anonym (Dialogverfahren).

Rechtsgrundlagen, weitere Bestimmungen

Die zu beschaffenden Leistungen unterliegen dem öffentlichen Beschaffungswesen. Aufgrund des Schwellenwertes wird eine Submission gemäss Art. 19 IVöB durchgeführt. Es gelten die Interkantonale Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen (IVöB) sowie das Gesetz über den Beitritt zur Interkantonalen Vereinbarung über das öffentliche Beschaffungswesen vom 8. Juni 2021 (BSG 731.2, IVöBG) des Kanton Bern und die kantonale Verordnung (IVöBV). Das Verfahren wird gemäss den Bestimmungen im Staatsvertragsbereich (GATT/WTO) durchgeführt.

Es gilt die Ordnung SIA 143, Ausgabe 2025, subsidiär zu den Bestimmungen über das öffentliche Beschaffungswesen.

Das vorliegende Programm der Präqualifikation ist für die Auftraggeberin, die Jury und die Bewerbenden verbindlich. Mit der Einreichung einer Bewerbung im Rahmen der Präqualifikation anerkennen die Bewerbenden die in der vorliegenden Ausschreibung festgehaltenen Bedingungen und Abläufe des Verfahrens sowie die Entscheide der Jury in Ermessensfragen.¹

Die für den Studienauftrag ausgewählten Teams bestätigen ihre Teilnahme innert 2 Wochen. Die Veranstalterin behält sich vor, Ersatzteams zu nominieren.

Für Streitfälle, die nicht gütlich beigelegt werden können, sind die ordentlichen Gerichte zuständig. Gerichtsstand ist Brienz, anwendbar ist ausschliesslich schweizerisches Recht.

3.2 Auftraggeberin und Verfahrensbegleitung

Auftraggeberin und Veranstalterin des Verfahrens ist die **Einwohnergemeinde Brienz, vertreten durch den Gemeinderat**.

Die Vorbereitung, Begleitung und Moderation des Verfahrens erfolgen durch die **ecoptima ag, Spitalgasse 34, 3001 Bern**.

Kontaktperson:
Danielle Arm
+41 31 310 51 15
danielle.arm@ecoptima.ch

¹ Vorabzug Programm Studienauftrag: Das Programm des Studienauftrags, die Fragenbeantwortung und die Erkenntnisse der Zwischenbesprechung sowie der Beurteilungsbericht sind für die Auftraggeberin, die Jury und die Teilnehmenden verbindlich. Mit der Teilnahme am Studienauftragsverfahren anerkennen die Teilnehmenden ausdrücklich die definierten Bedingungen sowie die Entscheide der Jury in Ermessensfragen.

3.3 Jury

Die eingereichten Präqualifikationsunterlagen und die Projektstudien werden durch eine Jury beurteilt, welche sich aus den folgenden stimmberechtigten Mitgliedern zusammensetzt:

- | | |
|--------------------------|--|
| 4 Fachmitglieder | <ul style="list-style-type: none">• Urs Fischer, Dipl.-Ing. Stadtplanung SIA FSU REG A, Städtebau, Vorsitz• Prof. Barbara Holzer, Dipl. Arch. ETH SIA AKB DWB BDA, Architektur• Peter Hutter, MSc Arch. ETH BSA, Architektur• Daniel Meyer, Dipl. Bauingenieur ETH SIA SWB, Bauingenieurwesen |
| Fachmitglieder
Ersatz | <ul style="list-style-type: none">• Heinrich Sauter, Architekt ETH SIA, Architektur, Vertreter Berner Heimatschutz |
| 2 Sachmitglieder | <ul style="list-style-type: none">• Bernhard Fuchs, Gemeinderatspräsident Brienz• Heinz Stadler, Gemeinderat Bau, Planung und Forst, Präsident Baukommission, Brienz |
| Sachmitglieder
Ersatz | <ul style="list-style-type: none">• Christian Locher, Bauverwalter Brienz |

Die Ersatzmitglieder sind nur im Vertretungsfall stimmberechtigt.

beratende
Expert:innen

Folgende Expertinnen und Experten werden mit beratender Funktion (ohne Stimmrecht) eingesetzt:

- Bernhard Jakob, Finanzverwalter Brienz
- Christina Thöni-Kaufmann, Architektur, Vertreterin Uferschutzverband
- Alberto Fabbris, Bauberatung / Ortsbildpflege, kantonale Denkmalpflege (Beratung ausschliesslich zu den Schutzziele der Objekte des kantonalen Bauinventars)
- Stefan Schöni, Tiefbauamt Kanton Bern, OIK I
- Sandra Kümin, Zentralbahn AG
- Florian Gadiant, Weber + Brönnimann Bauingenieure AG (Mitverfasser Machbarkeitsstudie, Experte Verkehr)
- Röne Gebhard, Büro für Bauökonomie AG, Experte Wirtschaftlichkeit / Baukosten

Zur Begutachtung spezifischer Fragen kann die Jury weitere beratende Expertinnen und Experten beiziehen.

- | | |
|---------------------------|---|
| Verfahrens-
begleitung | <ul style="list-style-type: none">• Danielle Arm, ecoptima• Wolfgang Letsche, ecoptima |
|---------------------------|---|

3.4 Teilnahmeberechtigung

Für das Verfahren bewerben können sich Anbietende von Planungsleistungen in den nachfolgend genannten Fachbereichen mit Wohn- oder Geschäftssitz in der Schweiz oder einem Vertragsstaat des GATT/WTO-Übereinkommens über das öffentliche Beschaffungswesen, soweit dieser Staat Gegenrecht gewährt (der Stichtag für den Nachweis der Teilnahmeberechtigung ist der Tag der Ausschreibung des Verfahrens auf simap.ch).

3.4.1 Teambildung und Anforderungen Teilnahme

Um der gestellten Aufgabe gerecht zu werden, hat sich das federführende Architekturbüro mindestens mit Kompetenzen aus dem Fachbereich Bauingenieurwesen (Tragwerks- und Verkehrsplanung) als Generalplanerteam aufzustellen. Der Beizug weiterer Fachleute ist möglich. Mehrfachteilnahmen sind nicht zulässig.

Voraussetzung für die Teilnahme im Fachbereich Architektur und Bauingenieurwesen ist eine abgeschlossene Berufsausbildung ETH/FH/HTL oder Eintrag in das Schweizerische Register A des jeweiligen Fachbereichs. Für ausländische Bewerber gelten sinngemäss gleichwertige Ausbildungsnachweise (Hochschule) und der Nachweis zur Berufszulassung.

Arbeitsgemeinschaften (ARGE) sind zugelassen. Ihre Aufteilung in Planung, Gesamtleitung und Bauleitung ist klar zu definieren und in den eingereichten Unterlagen aufzuzeigen. Spätestens in der Weiterbearbeitung erwartet die Veranstalterin verbindlich ein einzelnes Mitglied, das direkt beauftragt wird; die übrigen Mitglieder der ARGE fungieren dann als Subunternehmer.

Anforderungen
öffentliches Be-
schaffungswesen

Alle beteiligten Firmen müssen die Anforderungen des öffentlichen Beschaffungswesens erfüllen. Bewerbende verpflichten sich gemäss Art. 26 IVöB zur Einhaltung der Arbeitsschutzbestimmungen, der Arbeitsbedingungen, der Lohngleichheit, die an den Orten gelten, wo die Arbeiten ausgeführt werden sowie die am Ort der Leistung geltenden rechtlichen Vorschriften des Umweltrechts. Zudem sind sie verpflichtet, die fälligen Steuern und Sozialversicherungsbeiträge zu bezahlen und auf unzulässige Wettbewerbsabreden zu verzichten.

3.4.2 Vorbefassung

Die Weber + Brönnimann Bauingenieure AG, Bern und das Architekturbüro Piazza Meier GmbH, Bern haben im Vorfeld dieses Verfahrens eine Machbarkeits- bzw. eine Architekturstudie erarbeitet (vgl. Kap. 5.2). Diese Mandate sind abgeschlossen und deren Resultate werden mit dem Programm zum Studienauftrag bzw. mit den Beilagen allen Teilnehmenden zur Verfügung gestellt. Damit verfügen alle Teilnehmenden über gleichwertige Ausgangsbedingungen. Für die zuvor beauftragten Büros besteht keine Vorbefassthheit. Sie können am Verfahren teilnehmen.

3.4.3 Ausschluss von der Teilnahme

Am Studienauftrag darf gemäss Art. 12.3 SIA 143:2025 nicht teilnehmen,

- a) wer bei der Auftraggeberin, einem Jurymitglied oder einer im Programm aufgeführten Expertin oder einem Experten angestellt ist;
- b) wer mit einem Jurymitglied oder einer im Programm aufgeführten Expertin oder einem Experten nahe verwandt ist oder in einem beruflichen Abhängigkeits- oder Zusammengehörigkeitsverhältnis steht;
- c) wer den Studienauftrag begleitet.

Bewerbende müssen bei nicht zulässigen Verbindungen auf eine Teilnahme am Verfahren verzichten.

Die Selbstdeklaration ist von allen Mitgliedern (Firmen) des Bearbeitungsteams unterschrieben zusammen mit der Präqualifikation einzureichen. Die präselektierten Teilnehmenden weisen die nötigen Belege zur Bestätigung der Bezahlung von Steuern und Sozialabgaben innert 2 Wochen nach Bekanntgabe aus. Ebenso erklären die Teilnehmenden mit ihrer Bewerbung verbindlich, dass weder Betreibungen noch gerichtliche Verfahren gegen sie im Gange sind, welche mit der vorgesehenen Aufgabe unvereinbar sind.

3.5 Ausschreibungsunterlagen Präqualifikation

Publikation

Auf <http://www.simap.ch> stehen ab **Freitag, 13. Februar 2026** folgende Unterlagen zum Herunterladen bereit:

- Programm Präqualifikation (PDF)
- Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela, Weber + Brönnimann Bauingenieure AG, 12.09.2024 (PDF)
- Architektur-Studie Parkhaus Wela, Piazza Meier GmbH, 12.09.2024 (PDF)
- Formular E1: Allgemeine Angaben, Firmendossier, Firmenportrait (DOCX/PDF)
- Formular E2: Referenzprojekte (DOCX/PDF)
- Formular E3: Selbstdeklaration (PDF)

Die Formulare sind durch die Anbieter auszufüllen und zu unterschreiben.

Im Rahmen der Präqualifikation werden keine mündlichen Auskünfte erteilt und es findet keine Fragenbeantwortung statt.

3.6 Abgabe Bewerbungsunterlagen Präqualifikation

Die Bewerbungsunterlagen sind mit dem Vermerk «Studienauftrag Parkhaus Bahnhof Brienz – Präqualifikation» bis **Montag, 16. März 2026, 16:00** fristgerecht und vollständig an die Adresse der Verfahrensbegleitung, ecoptima ag, Danielle Arm, Spitalgasse 34, 3001 Bern, zu senden oder persönlich abzugeben. Sollten Eingaben auf dem Postweg erfolgen, ist zur Fristwahrung der Poststempel massgebend.

Alle Bewerbungsunterlagen sind im Format A4 hoch (Formulare) bzw. im Format A3 quer (Firmenportrait und Referenzen) einzureichen, davon ein A3 zur Firma (siehe Formular E1) und ein A3 je Referenz (siehe Formular E2; Referenzprojekte). Die Unterlagen sind in Papierform einzureichen und zusätzlich auf einem Datenträger (USB-Stick) beizulegen.

3.7 Auswahlverfahren Präqualifikation

Auf Basis der eingereichten Dokumente werden durch die Jury die am besten geeigneten Teams ausgewählt. Der Entscheid wird verfügt.

Eignungskriterien (Zulassungskriterien)

Die Eignung für die Zulassung zur Selektion setzt eine **termingerechte und vollständige Abgabe der verlangten Unterlagen** (Formulare E1 bis E3 inklusive Unterlagen gemäss dieser Formulare) sowie die **Teilnahmeberechtigung** voraus.

Eignungskriterien mit Bewertung (Selektionskriterien)

Auf Basis der eingereichten Unterlagen werden durch die Jury die **6 bestgeeigneten Bearbeitungsteams** ausgewählt.

Selektionskriterien, **in der Reihenfolge ihrer Gewichtung** aufgeführt:

- 1a) gute städtebauliche architektonische Qualität der Referenzen, Vergleichbarkeit mit der Aufgabenstellung: Bewertung aufgrund der abgegebenen Referenzen Architektur und der Angaben im Formular E2
- 1b) technisch und funktional gute Qualität der Referenzen, Vergleichbarkeit mit der Aufgabenstellung: Bewertung aufgrund der abgegebenen Referenzen Bauingenieurwesen und der Angaben im Formular E2
- 2) Qualifikation und Erfahrung mit der Projektierung und / oder Realisierung von vergleichbaren Projekten in ihrem Fachbereich: Bewertung aufgrund der Angaben im Formular E1 und des abgegebenen Firmenportraits (A3 zur Firma)

Bei den Referenzen werden insbesondere folgende Aspekte geprüft und bewertet (und sollen daher auch entsprechend dargestellt werden):

- Ähnlichkeit der Referenzen zur Aufgabenstellung (Zweckbaute in landschaftlich und ortsbaulich sensiblem Kontext, Komplexität, Qualität)
- Qualität der Referenzen
- nicht älter als 15 Jahre (realisierte Referenzen werden höher eingestuft als projektierte oder geplante, mindestens 1 realisierte Referenz wird für die Fachbereiche Architektur und Bauingenieurwesen erwartet, nicht zwingend ist die Realisierung eines Parkhauses)

3.8 Entschädigung

Die Teilnahme an der Präqualifikation wird nicht entschädigt.

Für die Teilnahme an den Veranstaltungen und die fristgerechte Einreichung der gemäss den Bestimmungen des Programms erforderlichen Unterlagen (also einer vollständigen, dem Programm entsprechenden Projektstudie) erhält jedes Team fix eine **pauschale Entschädigung von je 28'000 CHF** (inkl. Nebenkosten, exkl. MWST).

3.9 Beurteilungskriterien Studienauftrag

Die eingereichten Projektstudien werden an der Schlussbeurteilung durch die Jury anhand folgender Kriterien beurteilt:

- **Integration in das Orts- und Landschaftsbild**
- **Städtebau, Architektur**
- **Funktion und Gebrauchswert, betriebliche Anforderungen, Verkehr**
- **Nachhaltigkeit, Umwelt**
- **Wirtschaftlichkeit und Kosten**

Die Reihenfolge entspricht keiner Gewichtung. Die Jury wird anhand der aufgeführten Kriterien eine Gesamtwertung vornehmen.

3.10 Weiterbearbeitung Studienauftrag (Folgauftrag)

Sofern die Jury eine Projektstudie für die weitere Bearbeitung als geeignet befindet, beabsichtigt die Auftraggeberin, das zur Weiterbearbeitung empfohlene Generalplanerteam mit der **Weiterbearbeitung zum Richtkonzept (Grundlage für Überbauungsordnung) und bis Bauprojekt sowie der Realisierung** zu beauftragen (100% der Teilleistungen).

Vorbehalten bleibt eine Einigung über die Honorare und des Zustandekommens eines einvernehmlichen Vertrags sowie die Kreditgenehmigungen der finanzkompetenten Gremien (Gemeinderat, Gemeindeversammlung) sowie der Beschlussfassung und Genehmigung der planungsrechtlichen Sicherstellung (Gemeinderat, Gemeindeversammlung, Amt für Gemeinden und Raumordnung Kt. Bern).

Zusätzliche Fachplaner:innen werden im Rahmen der selbständigen Beschaffung durch das Generalplanerteam bestimmt. Das Generalplanerteam muss in der Lage sein, neben den Planungsleistungen Architektur und Bauingenieurswesen, sämtliche zu erwartenden Planungsleistungen termingerecht abzudecken. Die Auftraggeberin behält sich vor, in begründeten Fällen Einfluss auf die Zusammensetzung des Generalplanerteams zu nehmen.

Es gelten folgende Honorarparameter:

- Schwierigkeitsgrad $n = 1.0$
- Anpassungsfaktor Umfeld $r = 1.2$ (geografische Lage, Platzverhältnisse)
- Faktor Umbau, Unterhalt, Denkmalpflege $U = 1.0$
- Teamfaktor $i = 1.0$
- Faktor für Sonderleistungen $s = 1.0$

Der mittlere Stundenansatz für die weitere Bearbeitung im Generalplanerteam beträgt 135.– CHF (Index 1.1.2026).

3.11 Urheberrecht, Vertraulichkeit und Bekanntmachung

Das Urheberrecht an den Studien verbleibt bei den Verfassenden. Sämtliche eingereichten Unterlagen und das Modell gehen mit Bezahlung der Entschädigung in das Eigentum der Auftraggeberin über.

Sämtliche Grundlagen, Erkenntnisse, Arbeitsergebnisse und dgl. des Verfahrens sind bis zu dessen Abschluss vertraulich zu behandeln.

Die Ergebnisse des Verfahrens werden in einem schriftlichen Schlussbericht der Jury (Beurteilungsbericht) festgehalten, der allen Teilnehmenden abgegeben wird. Die Auftraggeberin wird die Ergebnisse des Verfahrens der Fachpresse bekanntgeben und die Arbeiten nach Abschluss des Verfahrens öffentlich ausstellen.

4. ABLAUF UND TERMINE

Präqualifikation (PQ)

Ausschreibung auf simap.ch (Anmeldung, Dokumente zum Download)	13. Februar 2026
Abgabe der Bewerbungen	16. März 2026
Couvertöffnung, Vorprüfung	ca. 2 Wochen
PQ-Entscheid: Beurteilung der Bewerbungen und Teamauswahl	30. März 2026 (in Bern)
Protokoll, Mitteilung des Resultats der PQ (Verfügung)	April / erste Maihälfte

Durchführung Studienauftrag

(Termine provisorisch)

Versand Programm Studienauftrag (mit Arbeitsunterlagen)	spätestens 22. Mai 2026
Startveranstaltung, Begehung, Modellausgabe	1. Juni 2026 (in Brienz)
Schriftliche Fragestellung	8. Juni 2026 (Beantwortung innert ca. 2 Wochen)
Zwischenbesprechung	14. / 15. September 2026 (in Brienz)
Schlussabgabe Beiträge	30. November 2026
Vorprüfung Schlussabgabe	Dezember 2026 - Mitte Januar 2027
Beurteilung	18. / 19. Januar 2027 (in Brienz)
Publikation des Resultats auf simap.ch, Zuschlagsverfügung	Januar / Februar 2027
Ergebnissicherung, Schlussbericht	Januar / Februar 2027
Kommunikation, Ausstellung	anschliessend

Die Termine des Studienauftrags können sich noch verschieben. Der definitive Ablauf wird mit dem Programm des Studienauftrags bekanntgegeben. Die einzelnen Schritte und Veranstaltungen werden im Programm Studienauftrag detailliert beschrieben.

5. PROJEKTANFORDERUNGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN (PROVISORISCH)¹

5.1 Perimeter und Eingriffstiefe

Bearbeitungs- perimeter	Der Bearbeitungsperimeter für das Parkhaus umfasst die Parzellen Nrn. 2698 und 2699 im Eigentum der Bank Brienz Oberhasli AG (BBO) sowie einen Teil der Parzelle Nr. 3392 im Eigentum der Zentralbahn AG (zb). Die Hauptstrasse kann teilweise überbaut werden (Parzellen Nrn. 125 «Strasse» und 65 «Flueberg»). Vgl. Abb. 2 in Kap. 1 sowie nachfolgende Abb. 4.
Ideenperimeter «Anschlussberei- che»	Der Ideenperimeter umfasst die Anschlussbereiche südlich des Bearbeitungsperimeters bis zum Seeufer / Uferweg und westlich den unmittelbaren Bahnhofsbereich Zentralbahn bis hin zur Rothornbahn (keine flächenscharfe Abgrenzung). Für den Ideenperimeter sollen konzeptionelle Lösungsansätze und Ideen zur Einbindung des Parkhauses in das Umfeld aufgezeigt werden. Vgl. Kap. 5.10.
Betrachtungs- perimeter	Der Betrachtungsperimeter umfasst das weitere Umfeld des Vorhabens: nördlich der bewaldete Hang des Fluebergs bis zur Krete, östlich die anschliessenden Bauten entlang der Hauptstrasse, südlich der Briener See und die BLS Schiffsanlegestelle, westlich der Ortskerns von Brienz (vgl. Ausschnitt gemäss Abb. 3 in Kap. 1). Das gesamte weitere Umfeld ist in der Planung zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf die Verträglichkeit des Vorhabens mit dem Orts- und Landschaftsbild.



Abb. 4 Orthofoto mit Bearbeitungsperimeter Parkhaus in rot, Ideenperimeter «Anschlussbereiche» orange hinterlegt; Grundlage: Swisstopo, map.geo.admin.ch

¹ Die Projektanforderungen und Rahmenbedingungen werden bereits hier im Programm Präqualifikation aufgeführt (als Vorabzug Programm Studienauftrag). Diese Zusammenstellung entspricht dem aktuellen Sachstand, ist aber nicht abschliessend. Die definitive Festlegung folgt mit dem Programm Studienauftrag.



Abb. 5 Foto Gewerbehäuser bestehend Parzelle Nr. 2699, rechts im Vordergrund kleines Trafogebäude (inzwischen abgebrochen) Parzelle Nr. 3392, Zustand 2023 vor Realisierung Velounterstand / Busterminal



Abb. 6 Foto Gebäude bestehend Parzelle Nr. 2698, Zahnarztpraxis / Wohnen

Bestand

Auf den Parzellen Nrn. 2698 und 2699 befinden sich zwei Gebäude des ehemaligen Weber + Lanz Elektromotorenwerks («Wela»), die später von den Nachfolgebetrieben Electro-Univers und Elektromotorenwerk Brienz genutzt wurden. Heute dienen sie als Gewerbehäuser bzw. als Wohnhaus mit Arztpraxis. Auf der Parzelle Nr. 3392 stehen der Bahnhof der Zentralbahn mit dem neuen Busterminal und ein Velounterstand (vgl. Kap. 5.2.2 und 5.9). Das Areal wird im Norden von der Hauptstrasse mit dem dahinterliegenden bewaldeten Steilhang, im Süden von der Bahnlinie und im Westen vom schützenswerten historischen Bahnhofsgebäude begrenzt. Östlich schliesst es an weitere Wohngebäude an.

Eingriffstiefe

Die bestehenden Gebäude auf den Parzelle Nrn. 2698 und 2699 und der Velounterstand auf der Parzelle Nr. 3392 stehen zur Disposition. Die Veloabstellplätze werden im neuen Parkhaus ersetzt und durch zusätzliche Abstellplätze ergänzt.

Das neue Busterminal muss ohne Einschränkungen weiterbetrieben werden können, kann aber überbaut werden (inkl. Setzung von Stützen, Zugang Parkhaus, etc.), sofern im Hinblick auf eine mögliche zukünftige Umstellung auf E-Postautos eine lichte Höhe von 5 m gewährleistet ist (vgl. Kap. 3.6.3, Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela, Weber + Brönnimann AG).

Die Hauptstrasse kann überbaut werden (Anforderungen vgl. Kap. 5.2.3, Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela). Eine Inanspruchnahme des Waldes (Parzelle 65, Flueberg) ist nur möglich, wenn dies durch das Projekt zwingend begründet ist und die Anforderungen gemäss Kap. 5.13, Wald, erfüllt werden. **Das Parkhaus an sich soll weder in den Wald noch in den Hang (Fels) gebaut werden.** Es ist aber möglich, den Hang und ggf. auch den Wald für die statische Abstützung des Parkhauses zu tangieren.

5.2 Erschliessung, verkehrliche und technische Anforderungen

5.2.1 Ortsdurchfahrt Brienz / Kantonsstrassenprojekt

Die Ortsdurchfahrt Brienz soll erneuert werden. Die Umsetzung ist ab ca. 2028 vorgesehen. Entlang des Bearbeitungsperimeters bleibt die Strassengeometrie im Wesentlichen unverändert. Lediglich im westlichen Abschnitt erfolgt eine geringfügige Anpassung. Siehe Beilage d, Stand öffentliche Auflage 2021. Im Bereich des Perimeters gab es seitdem keine Änderungen mehr.

5.2.2 Verlegung Bushaltekanten / neues Busterminal

Um die bestehenden Konflikte mit dem Fussverkehr an diesem zentralen Knotenpunkt zu entschärfen und hindernisfreie Zugänge (gemäss BehiG) zu schaffen, wurde eine Verlegung der Bushaltekanten von der West- auf die Ostseite des Bahnhofs vorgenommen. Das neue Busterminal Ost wurde im Herbst 2025 fertiggestellt und die Buskanten westlich des Bahnhofgebäudes wurden zurückgebaut. Siehe Beilage e.



Abb. 7 Fotos neues Busterminal Ost, Herbst 2025

5.2.3 Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela

Im Vorfeld des Verfahrens wurde im Jahr 2024 die Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela¹ erarbeitet, um die technische, funktionale und wirtschaftliche Machbarkeit und Rahmenbedingungen des beabsichtigten Vorhabens zu evaluieren.

Wichtige Ausgangsparameter waren: Die Ortsdurchfahrt in Brienz wird saniert (vgl. Kap. 5.2.1), gleichzeitig werden die Bushaltekanten auf die Ostseite des Bahnhofs verlegt (vgl. Kap. 5.2.2), um hindernisfreie Zugänge gemäss BehiG zu schaffen. Durch diese Massnahmen entfallen rund 40 Parkplätze. Zudem sind 120 Velo-Abstellplätze im Parkhaus einzuplanen.

¹ Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela, Schlussbericht Verkehrs- und Hochbauingenieur, Weber + Brönnimann Bauingenieur AG, Bern und Studie Parkhaus Wela Architektur, Piazza Meier GmbH, Bern; beide vom 12. September 2024

Die Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela besteht aus zwei Teilen:

- **Machbarkeitsstudie, Schlussbericht Verkehrs- und Hochbauingenieur, Weber + Brönnimann Bauingenieure AG**, Bern vom 12. September 2024 (Beilage b). Diese umfasst die massgeblichen technischen Rahmenbedingungen und eine Kostenschätzung der geprüften Varianten.
- **Architektur-Studie, Piazza Meier GmbH**, Bern vom 12. September 2024 (Beilage c). Diese umfasst eine ortsbauliche Analyse des Standorts inkl. Umfeld sowie eine grafische Darstellung inkl. Flächen- und Volumenangaben der geprüften Varianten.

Die beiden Teile der Machbarkeitsstudie bilden eine wichtige Grundlage für den Studienauftrag; ihre Ergebnisse sind ins Programm eingeflossen. Nachfolgend sind die zentralen Erkenntnisse zu Erschliessung sowie verkehrlichen und technischen Anforderungen aufgeführt.

Erschliessung,
Knotensichtweiten

Aus verkehrstechnischer Sicht ist das Parkhaus direkt von der Kantonsstrasse aus zu erschliessen (keine Ein- oder Ausfahrt auf den Busplatz). Die Leistungsfähigkeit für die Erschliessung von Norden ab der Kantonsstrasse ist gegeben. Zu den Vorgaben vgl. Kap. 3.1 und 3.5 der Machbarkeitsstudie Weber + Brönnimann (MBS W+B).

Stauraum im
Parkhaus

Da aufgrund der beengten Platzverhältnisse auf einen Linksabbiegestreifen auf der Kantonsstrasse verzichtet wird, muss parkhausintern ausreichend Stauraum vor der Schrankenlage geschaffen werden, sodass sich kein Rückstau auf die Strasse bildet (Vorgabe Tiefbauamt). Es muss parkhausintern Stauraum für 3 Fahrzeuge vor der Schranke geschaffen werden, also ein Aufstellbereich von mindestens 15 m (ausserhalb des Kantonsstrassenbereichs). Die Schleppkurven der einfahrenden Fahrzeuge sind zu beachten: Je nach Kurvigkeit des Aufstellbereichs ist mehr Platz (Länge) nötig.

interne Verkehrs-
führung, Anordnung
Parkplätze, Wen-
delrampe

Zum Parkleitsystem und der parkhausinternen Verkehrsführung (Fahrgassen und der Rampeanlage) inkl. Anordnung Parkplätze siehe Erkenntnisse und Empfehlungen gemäss Kap. 3.3 und 3.4 MBS W+B. Die Machbarkeitsstudie hat gezeigt, dass mit einer Wendelrampe im Gegenverkehr voraussichtlich am meisten Parkplätze realisiert werden können. Durch die Bearbeitungsteams gilt es im Hinblick auf die Zwischenbesprechung zu prüfen, ob die parkhausinterne Verkehrsführung gegenüber der Machbarkeitsstudie mit anderen Erschliessungskonzepten optimiert werden kann.

Es wurden Abklärungen mit den betroffenen Nachbarn vorgenommen (vgl. Kap. 3.4.1 MBS W+B). Eine punktuelle Einengung des Trottoirs auf minimal 1.2 m entlang der Kantonsstrasse ist möglich. Das Perron der Zentralbahn kann nicht beansprucht werden. Zu den Möglichkeiten einer Auskragung über das Perron sowie die minimalen Abstände zur Gleisanlage aus Sicht Lichtraumprofil und Bahnstrom vgl. Kap. 3.6.2 MBS W+B sowie die Ausführungen unten.

Bautechnische Abstände und weitere Vorgaben gegenüber Nachbargrundstücken gemäss Machbarkeitsstudie¹

Abstände zur Kantonsstrasse (Vorabklärungen),
vgl. Kap. 3.6.1 und 3.7 MBS W+B:

- Fahrbahnbreiten Kantonsstrasse unverändert (Erhalt Bestand)
- Trottoir entlang Kantonsstrasse, durchgehend min. 1.5 m breit, punktuelle Einengung

¹ Zusätzlich sind die baurechtlichen Abstände zu beachten. Auf Grundlage des Studienauftragsverfahrens wird die Uferschutzplanung angepasst und auf das Vorhaben abgestimmte Grenzabstände festgelegt. Vorgaben Studienauftrag: vgl. Kap. 5.4, Bau- und planungsrechtliche Situation.

- minimale lichte Höhe über Trottoir 2.5 m
- minimale lichte Höhe über Strasse: bei Auskragungen 4.5 m, bei strassenüberspannendem Parkhaus 5.0 m (mit Reserve für allfällige spätere notwendige Bauteile wie Beleuchtung, Leitungen, etc.)

Abstände, Vorgaben Zentralbahn

Abstände zur Zentralbahn (vertiefte Abklärungen), vgl. Kap. 3.6.2 MBS W+B: Gegenüber der Gleisanlage sind die Normalprofile der AB-EBV (Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung) / Lichtraumprofil B-230 sowie die Abstände zu den elektrischen Anlagen (Fahrleitungen, Masten) zu beachten. Details vgl. Kap. 3.6.2 MBS W+B inklusive Anhänge. Zusammengefasst:

- Die östliche Perronausdehnung darf nicht verkürzt werden.
- Die östlichsten 23.5 m des Perrons sind im Rahmen Parkhausprojekt auf 2.5 m zu verbreitern.
- Die Perronbreite muss durchgehend 2.5 m betragen; lokale Einengungen für Beleuchtungskandelaber/-masten oder sonstige Masten sind zulässig.
- Die Parkhausfassade kann ab Perronhinterkante angeordnet werden.
- Eine Auskragung über die Gleisanlage ist erst ab ca. 9.0 m über Schienenoberkante möglich.
- Im Bereich des Doppelwendels ist aus Sicht Bahnstrom ein Abstand von 2.05 m zur Gleisachse zulässig, sofern Berührungsschutzmassnahmen (z.B. Maschendrahtzaun, Verglasung) getroffen werden. Ab 3.45 m Abstand zur Gleisachse sind keine Massnahmen zum Bahnstrom nötig.
- Für das Lichtraumprofil muss ein Fassadenabstand von min. 1.98 m eingehalten werden.

Abstände, Vorgaben Busplatz

Parzelle 3392 (Busterminal Ost, künftiger Eigentümer kant. Tiefbauamt), vgl. Kap. 3.6.3 MBS W+B:

- minimaler Fassadenabstand zur Aussenkante Busplatz von 0.5 m (sofern keine Auskragung oder Überbauung über Busplatz, was nicht Teil der Machbarkeitsstudie war)
- Im Falle einer Überbauung des Busplatzes: Einhaltung einer lichten Höhe von 5 m für tragende Bauteile

Für den späteren Betrieb von E-Postautos muss im Parkhaus folgender Platz freigehalten werden:

- 1 x Trafostation: 3.0 m x 6.0 m, Höhe 2.5 m
- 4 x Schaltschrank: 0.8 m x 2.4 m, Höhe 2.5 m, Abstand zu Pantographen (= Stromabnehmer) max. 100 m

5.3 Bedarf Abstellplätze

Das Parkhaus soll folgendes Parkplatzangebot bereitstellen:

- **min. 140 bis ca. 160 Abstellplätze für Personenwagen**
- **min. 120 Veloabstellplätze**

5.4 Bau- und planungsrechtliche Situation

Zonenplan und
Uferschutzplan

Der Bearbeitungsperimeter ist im Zonenplan der Uferschutzplanung und in dieser der Zone mit Planungspflicht (ZPP) «Wela» und dem Sektor Z (Bahnanreal) sowie der Hauptstrasse und dem Wald zugewiesen. Im westlichen Bereich wurde der neue Busplatz erstellt (vgl. Kap. 5.2.2). Im Osten des Perimeters grenzt der Sektor C (Wohn- und Gewerbezone WG3) an.

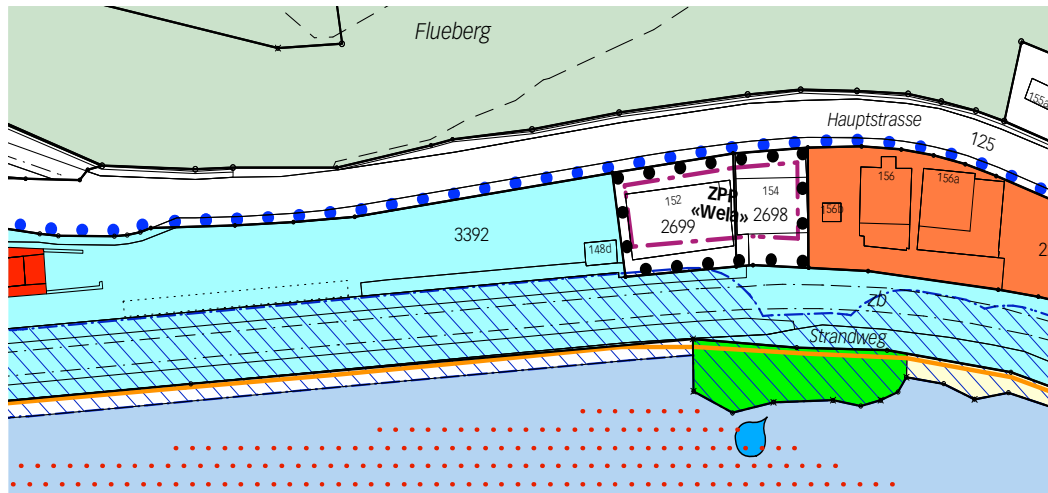


Abb. 8 Ausschnitt Uferschutzplan Nr. 3 mit ZPP «Wela»; blau gepunktet: Wirkungsbereich der Uferschutzplanung; schwarz gepunktet: Perimeter Zone mit Planungspflicht; violett gestrichelt: Baulinie; cyanblau: Sektor Z (Bahnanlage); dunkelorange: Sektor C (Wohn- und Gewerbezone WG3); grün: Sektor F3 (Erholung allgemein); blaue Schraffur: Gewässerraum; orange Linie: Spazierweg am Ufer, bestehend

Anpassung USP
nötig / Abstände
Studienauftrag

Gemäss Uferschutzplanung bezweckt die ZPP «Wela» derzeit eine zentrumsgerechte Erneuerung des Areals mit hoher Dichte. Zulässig sind Wohn- und Gewerbenutzungen, es gilt die Lärmempfindlichkeitsstufe III. Der Bau eines Parkhauses ist somit im Bereich der ZPP «Wela» nicht zulässig. Im Sektor Z (Bahnanlage) sind betriebsnotwendige und standortgebundene Bauten und Anlagen gestattet. Ein öffentliches Parkhaus zur Lösung der Parkplatzproblematik im Zentrumsbereich von Brienz, für Gäste die mit dem Auto anreisen, ist im Sektor Z (Bahnanlage) nicht möglich.

Die Vorgaben der Uferschutzplanung gemäss ZPP «Wela» resp. Sektor Z «Bahnanreal» sind für den Studienauftrag nicht massgebend. Es ist eine Anpassung der Uferschutzplanung und damit verbunden die Festlegung von auf das Vorhaben abgestimmten Regelungen vorgesehen. Bezüglich Gewässerraum siehe Kapitel 5.7.2.

Gegenüber der benachbarten Parzelle 2271 (WG3) ist im Rahmen des Studienauftrags ein Abstand von min. 3 m einzuhalten.

planungsrechtliche
Umsetzung ist noch
offen

Auf welche Weise die planungsrechtliche Umsetzung des Richtprojekts in der Uferschutzplanung erfolgt, ist zurzeit noch nicht abschliessend klar. Folgende Varianten stehen im Raum:

- Umzonung des Areals in eine ZöN
- Umzonung des Areals in eine UeO nach Art. 88 BauG
- Änderung und Erweiterung der ZPP und Erlass UeO zur ZPP

5.5 Abwasserkanal

Im Bereich der Parzellen Nrn. 3392, 2699 und 2698 verläuft eine Hauptkanalisationsleitung (Mischabwasser, Durchmesser 600 mm) der Gemeinde Brienz.

Verlegung des bestehenden Hauptkanals nötig

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie Weber + Brönnimann wurden drei Varianten geprüft: eine Verlegung in den Perronbereich der Zentralbahn, in die Kantonsstrasse sowie der Erhalt der bestehenden Leitung mit lokal optimiertem Verlauf (vgl. Kap. 4, MBS W+B). Als geeignete Lösung gilt der Leitungserhalt, da die Überdeckung von 1.55 bis 2.0m sowie die mit dem Parkhausneubau unveränderte Terrainhöhe dies zulassen. Im Umkehrschluss sind Varianten mit Untergeschossen ausgeschlossen, halbe Untergeschosse sind denkbar bzw. nicht auszuschliessen. Die beiden 90°-Ecken (Parzelle Nr. 2699) gelten als hydraulisch ungünstig; daher wird empfohlen, die Leitung zwischen Schacht 15 und 13 im Zuge des Parkhausbaus anzupassen.

Im Rahmen des Studienauftrags ist im Situationsplan und den Grundrissen die Lage des verlegten Kanals schematisch darzustellen.

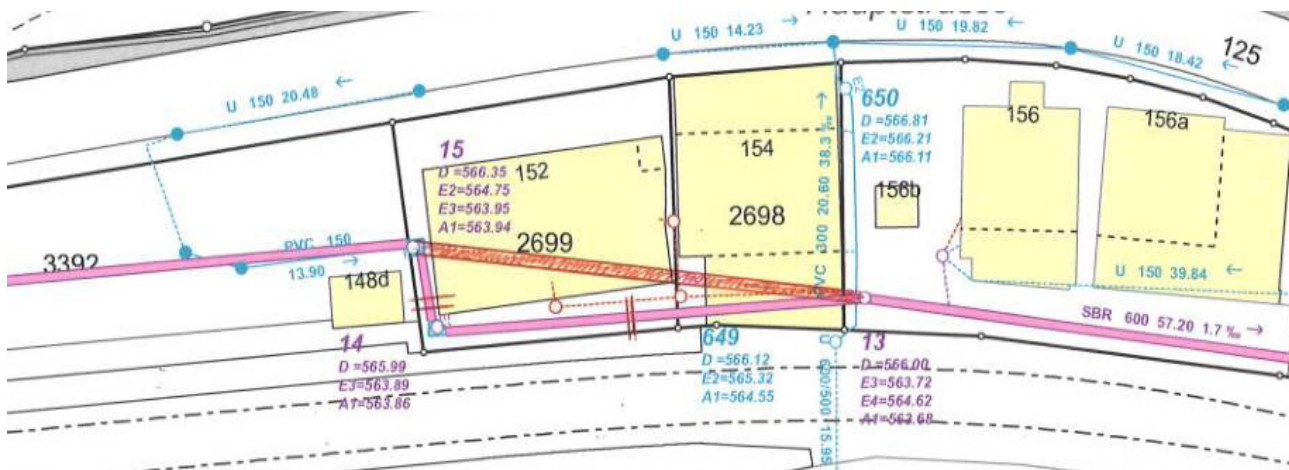


Abb. 9 Verlegung bestehender Kanalisationsleitung; Quelle: Machbarkeitsstudie Weber+Brönnimann Bauingenieure AG

5.6 Naturgefahren

Die kantonale Naturgefahrenkarte, synoptische Gefahrenggebiete, Stand 22. Mai 2025, weist im Bearbeitungsperimeter eine geringe (gelb) respektive eine Restgefährdung (hellgelb schraffiert) Gefährdung aus, die primär vom See (Wassergefahr) sowie vom Flueberg (Sturzgefahr, Restgefährdung) ausgeht. Am nördlichen Perimeterrand besteht eine hohe (rote) Gefährdung durch Sturzgefahren.

Es ist Art. 6 BauG zu beachten: Im roten Gefahrenggebiet dürfen keine Bauten errichtet werden, die dem Aufenthalt von Mensch und Tier dienen. Andere Bauten (wie ein Parkhaus) sind nur zulässig, wenn sie auf eine Lage im Gefahrenggebiet angewiesen sind und Menschen, Tiere und erhebliche Sachwerte nicht gefährdet sind. Es ist nachzuweisen, dass die nötigen Schutzmassnahmen getroffen werden. Im Rahmen des Studienauftrags darf das rote Gefahrenggebiet nicht tangiert werden. Das gelbe Gefahrenggebiet ist für das Vorhaben unkritisch, da ein Parkhaus keine besonders sensible Baute ist.

Gemäss Art. 20 Abs. 5 Baureglement der Gemeinde Brienz ist bei Baugesuchen im Einflussbereich des Brienersees eine Erdgeschosskote von mindestens 567.30 m.ü.M. (inkl. Wellenschlag) einzuhalten oder es sind entsprechende Schutzmassnahmen zu treffen. Für ein darunterliegendes Geschoss sind allenfalls Schutzmassnahmen erforderlich. Insbesondere bei der Anordnung der Gebäudeöffnungen im Perimeter ist zu beachten, dass die geplanten Bauten und Anlagen genügend geschützt werden können. Spätestens im Planerlassverfahrens (Überbauungsordnung) wird der entsprechende Nachweis zu erbringen sein.

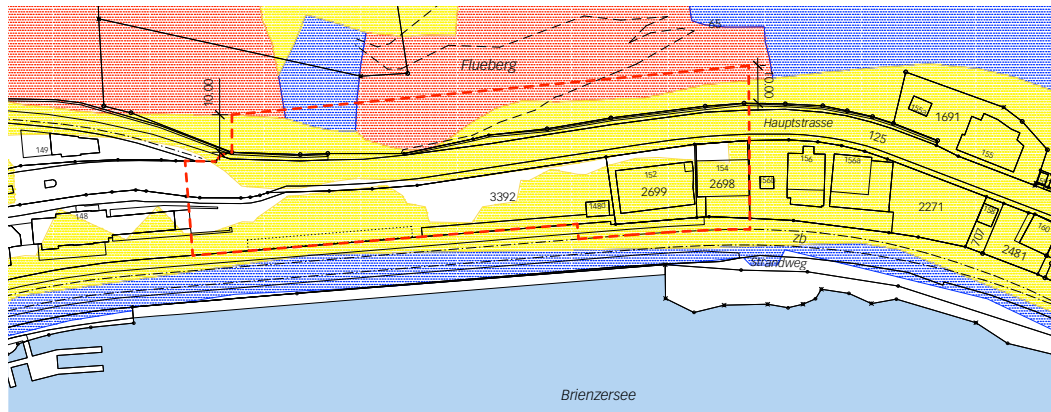


Abb. 10 synoptische Gefahrengebiete gemäss Naturgefahrenkarte, eigene Darstellung, rot = erhebliche Gefährdung, blau = mittlere Gefährdung, gelb = geringe Gefährdung, weiss = Restgefährdung; Grundlage: Naturgefahrenkarte, Geoportal des Kantons Bern

5.7 Gewässer

5.7.1 Gewässerschutzbereich

Das Areal befindet sich im Gewässerschutzbereich A_u (vgl. Geoportal Kanton Bern). Der Gewässerschutzbereich A_u umfasst die nutzbaren Grundwasservorkommen und die zu ihrem Schutz notwendigen Randgebiete.

Im Gewässerschutzbereich A_u dürfen keine Anlagen erstellt werden, die unter dem mittleren Grundwasserspiegel liegen. Die Behörde kann Ausnahmen bewilligen, soweit die Durchflusskapazität des Grundwassers gegenüber dem unbeeinflussten Zustand um höchstens 10 Prozent vermindert wird. In den Gewässerschutzbereichen A_u und A_o dürfen keine Anlagen erstellt werden, die eine besondere Gefahr für ein Gewässer darstellen; nicht zulässig ist insbesondere das Erstellen von Lagerbehältern mit mehr als 250'000 l Nutzvolumen und mit Flüssigkeiten, die in kleinen Mengen Wasser verunreinigen können. Die Behörde kann aus wichtigen Gründen Ausnahmen gestatten.

Der Grundwasserspiegel entspricht im Bearbeitungsperimeter in etwa dem Seepiegel (ca. 3 m unter Terrain). Aufgrund des oberflächennahen Grundwasserspiegels, der engen Platzverhältnisse und der Nähe zur Bahnlinie sind Einbauten unter Terrain aufgrund von kostenintensiven Baumassnahmen und der ungewissen Bewilligungsfähigkeit zu vermeiden (vgl. Machbarkeitsstudie Weber + Brönnimann, Kap. 2.1 und 5.2).

Im Rahmen des Studienauftrags sind **keine unterirdischen Parkgeschosse oder grössere Einbauten unter Terrain** vorzusehen. Lösungen mit Halbgesschen sind unter Berücksichtigung der Naturgefahrensituation resp. Erdgeschosskote (vgl. Kap. 5.6) denkbar bzw. nicht ausgeschlossen.

5.7.2 Gewässerraum

Die Gewässerraumplanung der Gemeinde Brienz läuft derzeit. Die Gemeinde hat damit die Gewässerräume im Gemeindegebiet noch nicht festgelegt. Solange Gemeinden den Gewässerraum nicht festgelegt haben, gelten die Übergangsbestimmungen der Gewässerschutzgesetzgebung, d.h., entlang von Gewässern gilt ein Gewässerraum auf einer Breite von 20 m ab der Uferlinie. Seit der öffentlichen Auflage von 2019 hat die Gemeinde die Gewässerraumplanung grundlegend überarbeitet und wird diese nach Abschluss der Überarbeitung erneut zur öffentlichen Auflage bringen.

Die Gemeinde hat vom AGR im Rahmen der laufenden Teilrevision Gewässerräume eine Stellungnahme erhalten, dass der Quai, im Umfeld des Bearbeitungsperimeters, in Hinblick auf den Uferbereich des Brienzensees, voraussichtlich als «dicht überbautes Gebiet» beurteilt werden kann, so dass im vorliegenden Fall betreffend Gewässerraum **keine Einschränkungen** zu erwarten sind.

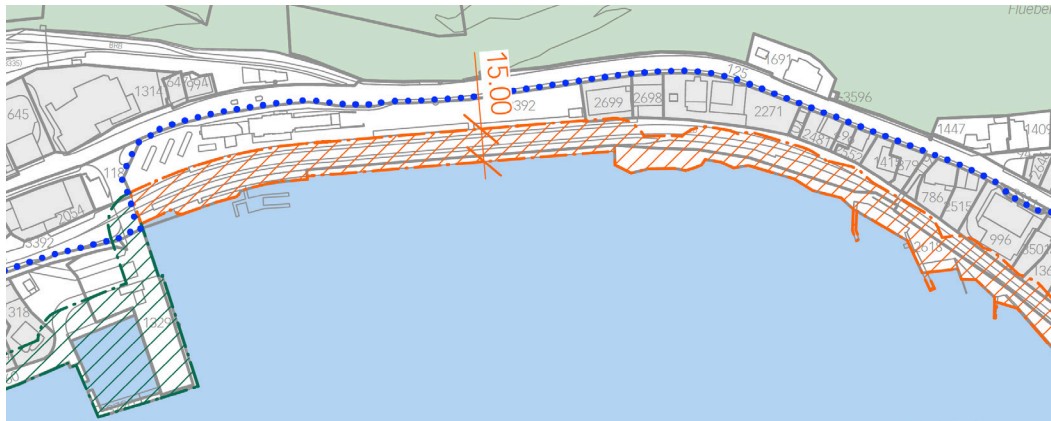


Abb. 11 Ausschnitt Gewässerraumplanung Brienz (in Erarbeitung): orange = Gewässerraum, dicht überbautes Gebiet; grün = Gewässerraum, andere Gebiete (nicht dicht überbaut)

5.8 Geologie, Baugrube, Foundation, Tragwerk, Konstruktion

Die Machbarkeitsstudie Weber + Brönnimann behandelt in Kap. 5 die Themen Geologie, Baugrund Foundation, Tragwerk, Konstruktion, Bauablauf und Sicherheitsmassnahmen. Die wichtigsten Erkenntnisse sind nachfolgend zusammengefasst:

Der Bearbeitungsperimeter liegt in Erdbebenzone Z2, Baugrundklasse C. Die Naturgefahrensituation und die Gewässersituation sind zu beachten.

Foundation	Das Fundationskonzept soll in enger Zusammenarbeit mit einer geologischen Fachperson auf Basis geotechnischer Untersuchungen entwickelt werden. Da sich das Bauvorhaben im Gewässerschutzbereich A_u befindet, ist je nach Fundationsart eine Ausnahmegewilligung notwendig.
Tragwerk	Das Tragwerk wurde noch nicht im Detail geplant. Das Stützenraster ergibt sich aus der Einteilung der Parkplätze und bestimmt die vertikale Lastabtragung. Für die Gebäudeaussteifung und Erdbebensicherheit ist eine ausreichende, durchdachte Anordnung von Wandscheiben notwendig.

Wendelrampe Im Falle einer Wendelrampe im Sinne der Machbarkeitsstudie reicht diese nahe an das Lichtraumprofil der angrenzenden Bahnlinie heran. Daher ist ein Tragwerkskonzept und ein Bauablauf zu entwickeln, der den Bahnbetrieb nicht beeinträchtigt. Im Vordergrund steht ein System mit Stahlstützen, die ausserhalb der Betriebszeiten der Bahn montiert werden. Diese Stützen tragen die Wendelrampe über Auflagerkonsolen und dienen gleichzeitig als Befestigungspunkte für den Sicherheitszaun zur Bahn hin.

Überbrückung Kantonsstrasse Für die Überbrückung der Kantonsstrasse ist es denkbar, die Fundamente auf beiden Seiten unter einspuriger Verkehrsführung vorzubereiten. Die eigentliche Brückenkonstruktion soll anschliessend in Elementbauweise während einer möglichst kurzen Totalsperre eingebaut werden. Nach Umsetzung der nötigen Sicherheitsmassnahmen kann der Aufbau des Tragwerks erfolgen, während der Verkehr auf der Kantonsstrasse wieder freigegeben wird. Vgl. auch Systemskizze Überbrückung, Abb. 12, Kap. 5.3, Machbarkeitsstudie Weber + Brönnimann.

5.9 Ortsbild- und Denkmalschutz

ISOS Die Gemeinde Brienz ist im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS, siehe Beilage h) verzeichnet und weist zahlreiche inventarisierte Bauten auf.

Der östliche Teil des Perimeters liegt in der Baugruppe Flueberg mit Erhaltungsziel B «Erhalt der Struktur» (0.5, bäuerlich-gewerbliche Bebauung in der Fortsetzung des Bahnhofbereichs). Der Gebäudekomplex Druckerei (0.5.1, würfelförmiger Kopfbau der Baugruppe, um 1960) innerhalb des Wirkungsbereichs der UeO ist als Hinweis vermerkt.

Der westliche Teil des Perimeters, also der Teil der auf dem heutigem Bahnhofsgebiet / Parzelle Nr. 3392 liegt, ist der Umgebungszone Bahnhofquartier mit Erhaltungsziel a «Erhalt der Beschaffenheit als Kulturland oder Freifläche» zugeteilt (IX, Bahnhofquartier, Umsteigestation auf Schiff und Bergbahn). Der Gebäudekomplex Bahnhof (0.0.25, Station Brünigbahn, verschindelter Ständerbau auf massivem Sockel, auf feinen Eisensäulen abgestützte Perronhalle, Güterschuppen, 1888, Kioskanbau mit Flachdach, E. 20. Jh.) ist hinweisend eingetragen.

Im Rahmen des Studienauftrags ist das ISOS als massgebliche Grundlage zu berücksichtigen und es ist durch die Teams aufzuzeigen, wie die Zielsetzungen und Vorgaben des ISOS in den entwickelten (Zwischen-)Ergebnissen erfüllt werden. Es ist Aufgabe der Jury, die genügende Berücksichtigung zu beurteilen und die Einhaltung der Vorgaben des ISOS sicherzustellen. Es ist höchstens eine geringfügige Beeinträchtigung der Erhaltungsziele möglich.

Nach Abschluss des Verfahrens wird ergänzend ein Gutachten der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission (ENHK) eingeholt. Das Resultat des Studienauftrags (d.h. die Variantenstudien und deren Beurteilung sowie das ausgewählte Projekt) soll dabei eine massgebliche Begründung für den Umgang des Vorhabens mit dem Orts- und Landschaftsbild und dessen Genehmigungsfähigkeit liefern.

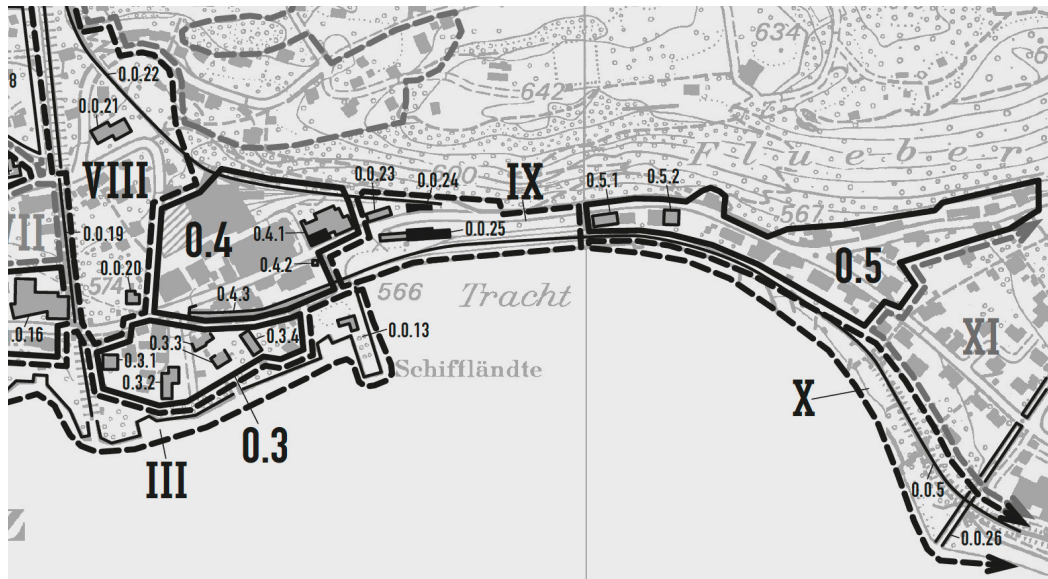


Abb. 12 Ausschnitt Aufnahmeplan des ISOS

Bauinventar

Der Bearbeitungsperimeter liegt in keinem Ortsbildschutzgebiet und in keiner Baugruppe gemäss kantonalem Bauinventar. Weiter befinden sich im Bearbeitungsperimeter keine erhaltens- oder schützenswerten Objekte. Im unmittelbaren Umfeld des Bearbeitungsperimeter befindet sich weiter westlich zwei schützenswerte Gebäude / K-Objekte (Bahnhof ehemalige Brünigbahn, Bahnhof Brienz Rothornbahn).



Abb. 13 Ausschnitt Bauinventar, rot: schützenswerte Objekte

Die sorgfältige Eingliederung in das Orts- und Landschaftsbild unter Berücksichtigung der im Umfeld liegenden Inventarobjekte ist im Rahmen des Studienauftrags aufzuzeigen und sicherzustellen. Die Beurteilung bezüglich Schutzziele der Objekte des kantonalen Bauinventars erfolgt durch die kantonale Denkmalpflege.

5.10 Frei- und Aussenraumgestaltung

Im Rahmen des Verfahrens sind bezüglich Frei- und Aussenraumgestaltung insbesondere die Übergänge zu den umgebenden öffentlichen Aussenräumen (Hauptstrasse, Busplatz) sowie die Gestaltung der Zugänge aufzuzeigen. Für den Ideenperimeter (vgl. Kap. 5.1) sollen konzeptionelle Lösungsansätze und Ideen zur Einbindung des Parkhauses in das Umfeld aufgezeigt werden. Vorschläge zu Aufwertungsmassnahmen (z.B. Uferpromenade) sind denkbar. Optimalerweise funktioniert die Einbindung des Parkhauses auch ohne Anpassungen im Umfeld.

Die Zentralbahn plant westlich des Bahnhofsgebäudes den Bau einer Personenunterführung unter den Gleisen (vgl. Varianten gemäss Machbarkeitsstudie c+s ingenieure ag, 12.12.2024, Arbeitsunterlage i). Die Lage der neuen Querung wird sich aus Platzgründen an diesem Ort befinden müssen. Die Ausgestaltung der Personenunterführung ist aber noch offen, da der definitive Variantenentscheid noch nicht getroffen wurde. Der Uferweg wird im Bereich der Personenunterführung neu angelegt. Unabhängig von diesem Projekt wird voraussichtlich im Herbst 2026 der bestehende Bootssteg ersetzt, wobei der Zugang zum Bootssteg (Rampe) bestehen bleibt.

Die Vorgaben zum Gewässerraum (Kap. 5.7.2) und die Abstände zur Zentralbahn (Kap. 5.2.3) sind zu beachten. Die Flächenversiegelung ist auf das funktional notwendige Minimum zu beschränken.

5.11 Nachhaltiges Bauen

Es gelten die heutigen Anforderungen des nachhaltigen Bauens. Es werden ressourcen- und klimaschonende Projekte erwartet, welche sich an einer gesamtenergetischen Betrachtung gemäss «SIA-Effizienzpfad Energie» orientieren. Zudem gelten die Forderungen für eine hohe Funktionstüchtigkeit der Gebäude, die mit einfachen baulichen und technischen Systemen erstellt, betrieben und unterhalten werden können. Es wird eine energieeffiziente Bauweise erwartet. Ein hoher Holzanteil wird angestrebt. Nachhaltige Materialien sind zu bevorzugen.

Folgende Massnahmen helfen, die Anforderungen zu erreichen:

Ressourcenaufwand Erstellung

- grosse und kompakte Baukörper mit einem günstigen Oberflächen-Volumen-Verhältnis
- Reduktion der Flächen und effiziente Anordnung der Bauteile unter Terrain
- einfaches Tragwerk mit angemessenen Spannweiten
- ressourcenschonende Bauweise, massvoller Einsatz von Glas- und Metallfassaden, hoher Anteil aus heimischem Holz (Der Einsatz von gemeindeeigenem Holz durch die Bereitstellung von Rund- und Bauholz ist vorzusehen.)
- Systemtrennung für Zugänglichkeit und Auswechselbarkeit von Bauteilen unterschiedlicher Nutzungsdauer

Ressourcenaufwand Betrieb

- gut strukturierte Grundrisse mit einfacher Medienführung
- optimale Tageslichtnutzung
- weitgehende Deckung des Energiebedarfs durch erneuerbare Energie
- Eigenproduktion von Energie am Standort: Es ist eine Photovoltaik-Anlage auf dem Dach oder an der Fassade vorzusehen. Diese muss mindestens 10% der anrechenbare Gebäudefläche umfassen (Energiegesetz EnG Art. 45a, Kantonale Energieverordnung KEnV Art. 31a).

5.12 Umwelt, Natur, Klima und Regenwasser

Es werden keine Naturschutzgebiete oder -objekte von der Planung tangiert. Auch sind keine Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) betroffen. Es bestehen keine besonderen Rahmenbedingungen im Hinblick auf die Themen Umwelt- und Naturschutz.

Im Rahmen des Studienauftrags sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- geringer Energieaufwand und geringe Umweltbelastung in Erstellung (inkl. Materialisierung) und Betrieb
- biodiverse, klimafreundliche Aussenraumgestaltung, Grünflächen schaffen, möglichst unversiegelte Bodenbedeckung, sickernsfähige Beläge verwenden
- Dächer und Fassaden begrünen
- Gebäude und Flächen beschatten

Mit Regenwasser ist so umzugehen, dass Verschmutzungen möglichst verhindert werden. Regenwasser ist möglichst weitgehend im Areal zurückzuhalten, so dass es von Pflanzen aufgenommen wird, versickert und verdunstet. Somit bleibt der natürliche Wasserhaushalt weitgehend erhalten. Die Mehrfachnutzung von Versickerungs- und Retentionsflächen erhöht deren Attraktivität. Dem gewässerschutz- und klimafreundlichen Umgang mit Regenwasser soll möglichst frühzeitig Nachdruck verliehen werden.

5.13 Wald

Falls das Parkhaus die Hauptstrasse vollständig überbaut, wird zumindest die Fundation den bestehenden Wald auf der Parzelle 65 «Flueberg» beanspruchen.

Rodungen sind gemäss Waldgesetz grundsätzlich verboten. Eine Ausnahmegewilligung nach Art. 5 Abs. 2 WaG kann nur erteilt werden, wenn nachgewiesen werden kann, dass für die Rodung wichtige Gründe vorliegen, welche das Interesse der Walderhaltung überwiegen und zudem die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- das Vorhaben muss im öffentlichen Interesse liegen und auf den vorgesehenen Standort angewiesen sein,
- das Vorhaben muss die Voraussetzungen der Raumplanung sachlich erfüllen,
- die Rodung darf zu keiner erheblichen Gefährdung der Umwelt führen und dem Natur- und Heimatschutz ist Rechnung zu tragen (v.a. Orts- und Landschaftsbild).

5.14 Lärm

Für das Bahnareal (Parzelle 3392) ist keine Lärm-Empfindlichkeitsstufe ES festgelegt. Die Parzellen 2698 und 2699 sind der ES III zugeordnet. Mit der planungsrechtlichen Umsetzung des Parkhauses in der Uferschutzplanung wird voraussichtlich unverändert eine Lärm-ES III festgelegt. Eine Lärmbeurteilung der Gartenmann Engineering AG vom 3. August 2022 im Zusammenhang mit Abklärungen zu einem Wohnbauvorhaben hat ergeben, dass es am Standort zu keiner Überschreitung der Grenzwerte der ES III kommt.

Darüber hinaus: Da das Parkhaus keine lärmempfindlichen Räume gemäss LSV (also keine Wohnräume und keine Betriebsräume, in denen sich Personen regelmässig und während längerer Zeit aufhalten) enthalten wird, sind die Lärmgrenzwerte ES III nicht massgeblich. Es sind keine besonderen Massnahmen hinsichtlich Lärmimmissionen, die auf das Parkhaus einwirken, erforderlich.

5.15 Nichtionisierende Strahlung (NIS)

Das Areal grenzt unmittelbar an die zb-Bahnlinie mit Stromleitungen (Fahrleitungen), welche nichtionisierende Strahlungen¹ erzeugen (elektrische und magnetische Felder). Es handelt sich um eine Wechselstrom-Anlage mit 16.7 Hz. Das Vorhaben sieht keine Orte mit empfindlichen Nutzungen (OMEN) vor, lediglich Parkierungsnutzung ohne dauernden Aufenthalt von Menschen. Die Belastung nimmt mit zunehmendem Abstand von der Bahnlinie ab.

¹ populär als «Elektrosmog» bezeichnet

6. UNTERLAGEN (PROVISORISCH)¹

6.1 Zur Verfügung stehende Unterlagen (Arbeitsunterlagen)

Zu Beginn des Studienauftrags werden den Teams folgende Arbeitsunterlagen abgegeben:

- a) Programm Studienauftrag
- b) Machbarkeitsstudie Parkhaus Wela, Weber + Brönnimann AG, 12.09.2024
- c) Architektur-Studie Parkhaus Wela, Piazza Meier GmbH, 12.09.2024
- d) Hauptstrasse (Ortsdurchfahrt / Kantonsstrassenprojekt)
- e) Busplatz (neues Busterminal Ost)
- f) Zonenplan, Baureglement
- g) Uferschutzplanung
- h) ISOS
- i) Personenunterführung Zentralbahn
- j) Formular Mengendecklaration, Büro für Bauökonomie AG
- k) Amtliche Vermessung, Höhenkurven Gelände, Höhenkoten Dächer, Bearbeitungsperimeter, Orthofoto
- l) Vier hochauflösende Fotos als Grundlage für die Visualisierungen, mit Koordinatenangaben, Carolina Piasecki Fotografie
- m) Gipsmodell 1:500, Wenger Modellbau

6.2 Einzureichende Unterlagen Zwischenbesprechung

Themen, Ziele

Bei der Zwischenbesprechung sind eine Analyse des räumlichen Kontextes (Orts- und Landschaftsbild, Nachbarschaft) und der Aufgabenstellung samt daraus abgeleiteten Zielen vorzustellen und zu erläutern.

Die Bearbeitungsteams sollen Varianten für ein Parkhaus prüfen sowie mindestens einen Lösungsvorschlag **städtebaulich und konzeptionell** ausarbeiten und mit einem funktionierendem, effizientem Verkehrs- und Parkierungslayout plausibilisieren. Die Variantenprüfung sowie insbesondere die Verträglichkeit mit dem Orts- und Landschaftsbild ist darzulegen.

Die Präsentation erfolgt anhand von Skizzen, Plänen und dem Modell (Beamerpräsentation ist auch möglich). Die Teilnahme aller beteiligten Fachrichtungen an der Präsentation ist erwünscht. Das Modell (Arbeitsmodell ausreichend) ist von den Teams an die Zwischenbesprechung mitzubringen (ganzes Modell inkl. Modellgrundlage).

Unterlagen

An der Zwischenbesprechung sind folgende Unterlagen in Papierform sowie elektronisch als pdf-Dateien in guter, aber handhabbarer Auflösung abzugeben (via USB-Stick oder Download-Link per E-Mail):

- Pläne zur Analyse inkl. abgeleiteter Ziele, Variantenprüfung sowie zur städtebaulichen und konzeptionellen Idee.
- Entwurf Situationsplan (Dachaufsicht mit Umgebung) sowie der zum Verständnis erforderlichen schematischen Grundrisse und Schnitte.

¹ Die Unterlagen Studienauftrag werden bereits hier im Programm Präqualifikation aufgeführt (als Vorabzug Programm Studienauftrag). Diese Zusammenstellung entspricht dem aktuellen Sachstand, ist aber nicht abschliessend. Die definitive Festlegung folgt mit dem Programm Studienauftrag.

- Vier einfache Visualisierungen integriert in die abgegebenen Fotos (Beilage k), Blickpunkte vom See von Osten und von Westen, Hauptstrasse dorfeinwärts und dorfauswärts. Format A3 quer.
- Weitere einfache räumliche Darstellungen in freier Form (Stimmungsbilder, Skizzen, Ansichten, etc.).
- Schema mit Erläuterungen zum Verkehrs- und Parkierungskonzept.
- A0 quer (max. 4 Pläne, nicht gefaltet), mit Nordpfeil und Massstab
- zusätzlich: 5 Plansätze als Verkleinerung A3.

6.3 Einzureichende Unterlagen Schlussabgabe

Abgabe

Die einzureichenden Unterlagen (exkl. Modell) müssen bis am **Montag, 30. November 2026, 16:00** bei der Verfahrensbegleitung abgegeben werden. Die Unterlagen können persönlich (oder per Kurier) gebracht oder per Post geschickt werden (Datum und Zeit Poststempel massgebend). Die Unterlagen sind mit dem Vermerk «Studienauftrag Parkhaus Bahnhof Brienz, Schlussabgabe» und dem Namen des Teams sowie einem Projektkennwort zu kennzeichnen. Die Schlussbesprechung / Beurteilung erfolgt ohne Präsentation durch die Teams.

Alle Unterlagen sind gemäss nachfolgenden Angaben in Papierform sowie zusätzlich elektronisch als pdf-Dateien in guter, aber handhabbarer Auflösung und, sofern nachfolgend angegeben, weiterverarbeitbarem Dateiformat einzureichen (via USB-Stick oder Download-Link per E-Mail).

Die Abgabe für das Modell ist ca. 1 Woche vor der Beurteilung in Brienz. Zeit, Ort, Modalitäten werden den Teams rechtzeitig im Voraus mitgeteilt. Das Modell ist mit dem Vermerk «Studienauftrag Parkhaus Bahnhof Brienz, Schlussabgabe» und dem Namen des Teams sowie einem Projektkennwort zu kennzeichnen.

Unterlagen

Auf den Plänen sind folgende Inhalte darzustellen:

- Ortsbauliche Analyse (Schwerpunkt ISOS-Erhaltungsziele) und daraus abgeleitete Ziele, Gesamtkonzept mit Erläuterungen.
- Schwarzplan 1:2500 mit geeignetem Ausschnitt für die Darlegung der ortsbaulichen Analyse.
- Situationsplan (Dachaufsicht mit Aussenraum) 1:500 mit Hinweise zur Adressbildung/erschliessung Auto-/Velo- und Fussverkehr, Umgebungsgestaltung, Bepflanzung Umgebung/Dach/Fassade.
- Grundrisse 1:200. Darstellung des Erdgeschosses sowie der wichtigsten Regel- und Spezialgeschosse mit Bezeichnung der Zugänge in die Umgebung und den wichtigsten Höhenkoten. Alle Räume sind mit Raumbezeichnungen und den projektierten Raumflächen zu beschriften (Abkürzungen sind möglich). Im Erdgeschossgrundriss ist die Gestaltung der Umgebung darzustellen (mit Höhenkurven des neu gestalteten Terrains).
- Schnitte und Fassadenansichten 1:200. Alle zum Verständnis notwendigen Fassadenansichten und Schnitte mit Angaben zum gewachsenen und des neu gestalteten Terrains.
- Schema zum betrieblichen Konzept (Verkehr und Parkierung), mit Erläuterungen.
- Schema zu Konstruktion und Bautechnik, mit Erläuterungen.
- Fassadenaufbau 1:50. Ein Fassadenschnitt mit Fassadenansicht 1:50, vom Untergeschoss bis zum Dach, der über den konstruktiven Aufbau aller relevanten Schnittstellen und die beabsichtigte Materialisierung des Projektes Auskunft gibt. Die Materialien und Dimensionen der einzelnen Konstruktionsschichten sowie des Gesamtaufbaus sind zu beschreiben.
- Erläuterungen auf den Plänen mit Aussagen zu Orts- und Landschaftsbild, Städtebau, architektonischem Konzept, allfälligen Etappierungs- oder Erweiterungsmöglichkeiten.

- Vier Visualisierungen integriert in die abgegebenen Fotos (Beilage k), Blickpunkte vom See von Osten und Westen, Hauptstrasse dorfeinwärts und dorfauswärts. Format A3 quer.
- Zusätzliche Visualisierungen in freier Form.

Weitere abzugebende Unterlagen, Modell:

- Ausgefüllte Mengendeklaration in Papierform, als Excel- und pdf-Datei
- Schemas Flächen- und Volumenkenzzahlen: Nachweis (grafisch und rechnerisch) der Geschossflächen und des Gebäudevolumens nach Nutzungen, in Papierform, als dwg- und pdf-Datei in hochauflösender Form mit farbig dargestellten Flächen und Volumen nach SIA 416, ergänzend zur Mengendeklaration.
- Modell 1:500. Kubische Darstellung des Projektvorschlags auf der abgegebenen Modellgrundlage. Bestehende und vorgesehene Vegetationselemente sind unterschiedlich darzustellen.
- Couvert mit Angaben zu den Projektverfassenden (Verantwortliche und alle beteiligten Mitarbeiter:innen sowie alle beigezogenen Fachleute).

Abgabeform und Darstellung

- Kennzeichnung sämtlicher Unterlagen mit Name der projektverfassenden Büros und dem Vermerk «Studienauftrag Parkhaus Bahnhof Brienz, Schlussabgabe» sowie einem Kennwort (selbst gewählter Projektname)
- Es dürfen maximal 6 Pläne im Format A0 quer (118.9cm x 84.1cm, keine Überlänge) abgegeben werden. Die Pläne werden voraussichtlich zweireihig übereinander aufgehängt (ggf. Hängeschema beilegen).
- Varianten sind bei der Schlussabgabe nicht zulässig.
- Alle Unterlagen (sämtliche Pläne, Mengendeklarationen und Schemas) sind 3-fach in Papierform einzureichen (2x für die Vorprüfung, 1x für die Beurteilung), mit Ausnahme des Modells, des Verfassercouverts und der elektronischen Abgabe.
- zusätzlich: 5 Plansätze als Verkleinerung A3
- Ausrichtung: Alle Pläne sind nach Möglichkeit zu norden.
- Sämtliche Pläne sind so darzustellen, dass sie gut reproduzierbar sind.
- Es ist ein Nordpfeil und ein grafischer Massstab darzustellen.
- Die Höhenangaben sind in m.ü.M. anzugeben. Das gewachsene und das neu gestaltete Terrain ist in allen Schnitten und Ansichten darzustellen.
- Alle Pläne sind ungefaltet abzuliefern. Sie dürfen nicht auf feste Materialien aufgezogen werden.

7. GENEHMIGUNG

Die vorliegende Ausschreibung ist durch die Auftraggeberin und die Jury genehmigt worden:

Für die Auftraggeberin

Brienz, 9. Februar 2026



Bernhard Fuchs
Gemeinderatspräsident



Linda Stauer
Gemeindeschreiberin

Für die Jury

Bern, 9. Februar 2026

Sachmitglieder:

Bernhard Fuchs,
Gemeinderatspräsident



Heinz Stadler,
Gemeinderat Bau, Planung & Forst
Präsident Baukommission



Christian Locher,
Bauverwalter Brienz



Fachmitglieder:

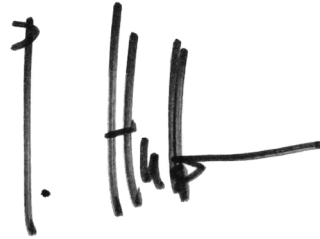
Urs Fischer, Vorsitz,
Dipl.-Ing. Stadtplanung,
dipl. Ing. FH Raumplanung,
SIA FSU REG A



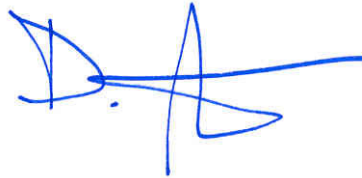
Barbara Holzer,
Dipl. Arch. ETH,
SIA AKB DWB BDA



Peter Hutter,
MSc Arch. ETH,
BSA



Daniel Meyer,
Dipl. Bauingenieur ETH,
SIA SWB



Heinrich Sauter,
Berner Heimatschutz,
Dipl. Arch. ETH, SIA



Die SIA-Kommission für Wettbewerbe und Studienaufträge hat das Programm geprüft. Es ist konform zur Ordnung für Studienaufträge SIA 143, Ausgabe 2025. Die Honorarvorgaben im Programm sind nicht Gegenstand der Konformitätsprüfung nach der Ordnung SIA 143.