

Objektyp: **Competitions**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 7

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für Interlaken.

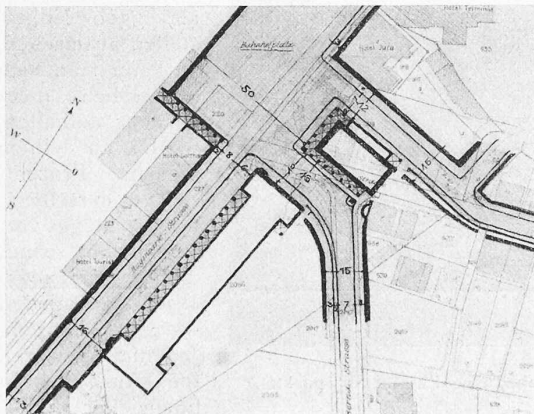
Die Studien für einen Bebauungsplan für Interlaken bieten erhöhtes Interesse wegen den sowohl in wirtschaftlicher wie verkehrstechnischer Hinsicht aussergewöhnlichen und zum Teil sehr schwierigen Verhältnissen, die sich in der Gemeinde vorfinden.

In der Ebene des Bödels zwischen Thuner- und Brienersee gelegen, nördlich begrenzt von der Aare, südlich vom Rugen-Hügel, hat sich das ursprüngliche Dorf zu dem weltbekanntesten Zentrum des Fremdenverkehrs entwickelt, das heute sozusagen ausschliesslich von den Interessen des Gasthofwesens und der damit verbundenen zahlreichen Gewerbe beherrscht wird. Diese Umwandlung kommt in der baulichen Entwicklung der Ortschaft (deren heutiger Stand am deutlichsten im Uebersichtsplan auf Seite 99 zu erkennen ist) offensichtlich zum Ausdruck.

Der alte Dorfkern gruppiert sich im Westen, wo auch die normalspurige Thunerseebahn im Westbahnhof ihr Ende erreicht. Von hier führt die Hauptstrasse über den Zentralplatz und den „Höheweg“ nordöstlich nach dem Ostbahnhof, dem Ausgangspunkt der schmalspurigen

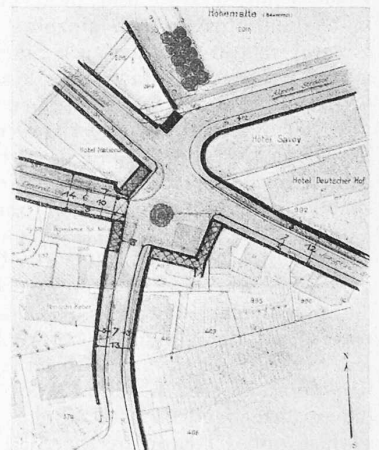
Interlakener Bahnhofverhältnisse noch ungelöst und sie wird es, der hohen Kosten wegen, die ihre Lösung in jedem Falle beansprucht, wohl noch lange bleiben.

Der vorliegende Wettbewerb hatte sich mit ihr nicht zu befassen¹⁾. Seine Aufgabe war vielmehr, Vorschläge für die Erweiterung der verschiedenen „Strassen-Engpässe“ im alten Dorfteil zu bringen, ferner einen Bebauungsplan für das künftige Ostquartier, zweckmässige Strassenbahn-Verbindung West-Ost zur Entlastung des „Höheweg“, alles mit besonderer Berücksichtigung der an einen erstklassigen Kurort zu stellenden Anforderungen. Am „Höheweg“ liegen die grossen Hotels, in der Mitte der Kursaal, während sich nach Süden und Osten die mit Rücksicht auf die wundervolle Gebirgsaussicht mit Bauverbot belegte „Höhematte“ erstreckt, an der natürlich nicht gerührt werden darf. Südlich der „Höhematte“ liegt eine Parkanlage, in der die Kurbäder erbaut werden; zu diesen wurden die Vorschläge ebenfalls auf dem Wege eines Wettbewerbs gewonnen, dessen Ergebnis in Band LXII, S. 102 dieser Zeitschrift bereits zur Darstellung gelangt ist. Die benachbarten Ortschaften Matten im Südosten (vergl. z. B. Lageplan S. 98), sowie Unterseen im Nordwesten jenseits der Aare hängen wohl mit Interlaken zusammen, sind aber selbständige Gemeinden. Auf dieser und den folgenden Seiten ge-



Westbahnhofplatz mit Berna- und Niesenstrasse.

I. Preis. Motto „Beatus“.
Verfasser:
Architekten Meier & Arter, Zürich.
Oben:
Umgestaltung des Zentral-Platzes.
Masstab 1:1000.



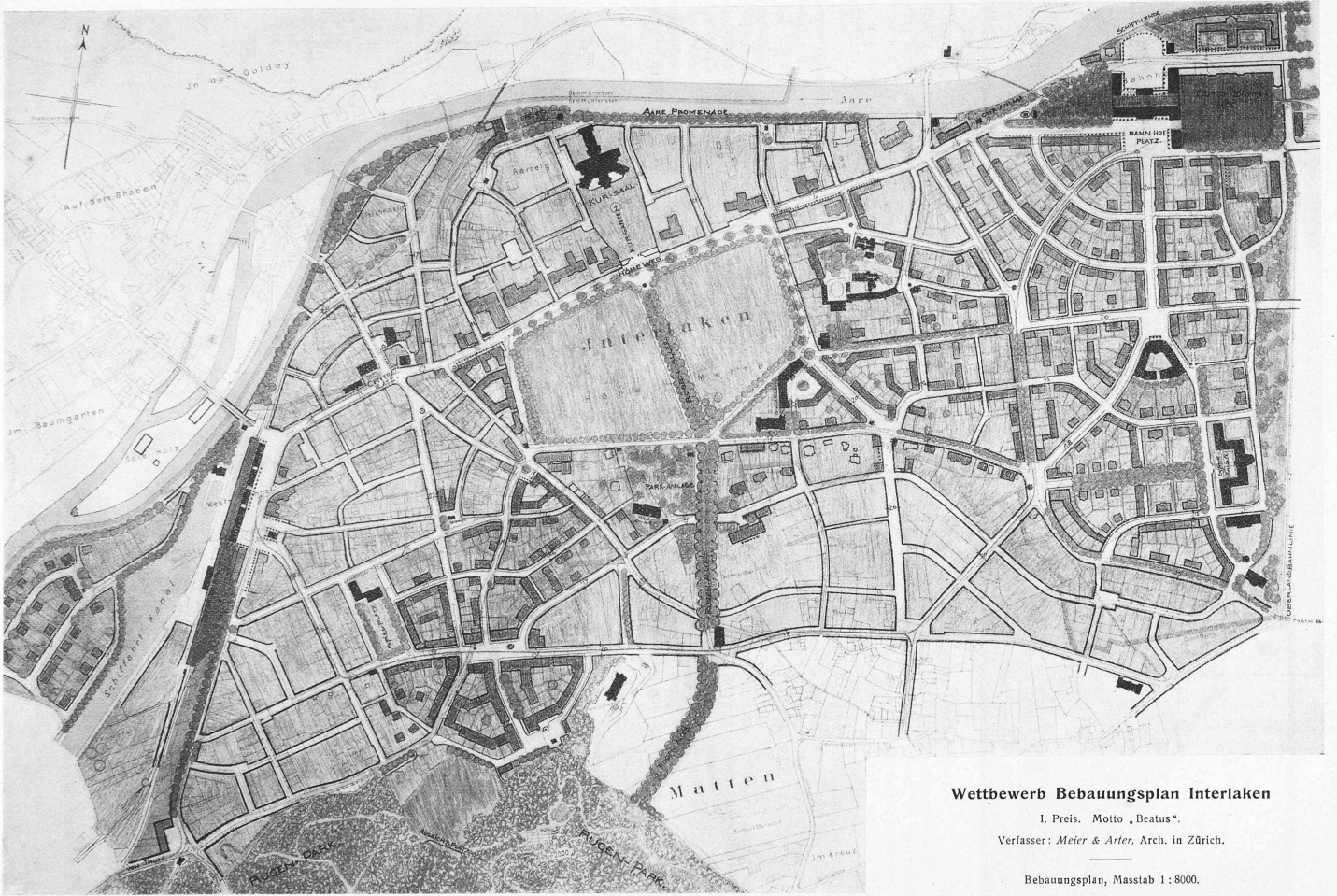
Masstab 1:2500.

Platzgestaltung beim „National“.

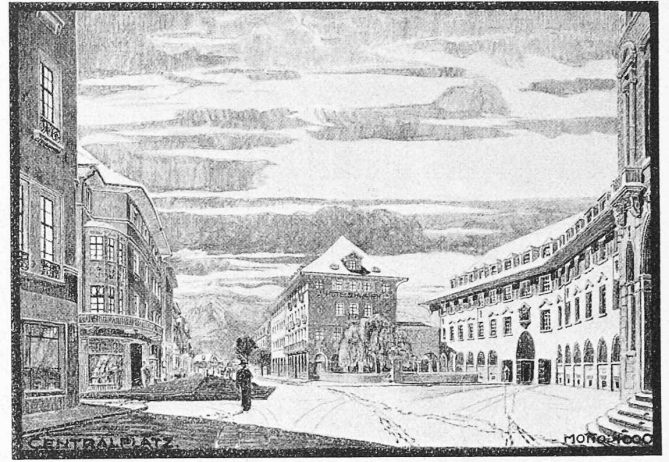
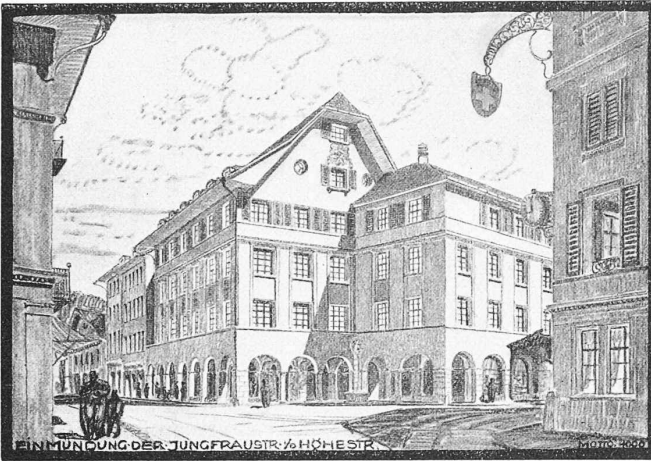
gen Berneroberrand-Bahnen in die Täler von Lauterbrunnen und Grindelwald und in Bälde auch der ebenfalls schmalspurigen Brienerseebahn, die ihre direkte Fortsetzung in der Brünigbahn nach Luzern findet. Das Verbindungsgleise zwischen West- und Ostbahnhof ist zwar normalspurig, übersetzt indessen zweimal die Aare auf Brücken, die für die schweren Hauptbahnlokomotiven nicht fahrbar sind. Trotz langjähriger Studien ist die Frage der wirklich

langen neben dem Gutachten des Preisgerichtes die wesentlichen Pläne der vier preisgekrönten Entwürfe zur Darstellung. Dabei sind vom I. und II. Preis neben den Hauptplänen auch einige charakteristische Details der wichtigsten Platzlösungen wiedergegeben, deren Studium vorgeschrieben war, während wir uns für den III. und VI. Preis je auf den Hauptbebauungsplan beschränken.

¹⁾ Vergl. Band LXII, Seite 82, 139, 167 und 353.



Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für Interlaken.



Urteil des Preisgerichts.

Das Preisgericht versammelte sich am 15. und 16. Dezember 1913 in Interlaken zur Beurteilung der 22 rechtzeitig eingelangten und im Schulhause übersichtlich ausgestellten Wettbewerbsprojekte. Dieselben trugen folgende Kennworte: 1. „Ost-West II“; 2. „Grüne Linie“; 3. „Kleinstadt“; 4. „Jungfraublick“; 5. „Hardermannli II“; 6. „Hardermannli I“; 7. „4000“; 8. „West-Ost“; 9. „Ost-West I“; 10. „Ost und West“; 11. „Rameli“; 12. „Unfertig“; 13. „Altes erhalten und Neues gestalten“; 14. „Verkehrsteilung“; 15. „Fiducit“; 16. „Beatus“; 17. „Mattenring“; 18. „Armühle“, 19. „So oder anders“; 20. „Bödeli“; 21. „Es ischt nüme wie alben“; 22. „Allne öppis“. Die Vorprüfung ergab, dass verschiedene Projekte die Programmbestimmungen nicht ganz erfüllten. Es sind dies jedoch Punkte untergeordneter Bedeutung, sodass das Preisgericht beschloss, die Projekte doch zur Konkurrenz zuzulassen. Nur Projekt Nr. 12, Motto „Unfertig“, musste als absolut unvollständig bezeichnet und deshalb von der Beurteilung ausgeschlossen werden.

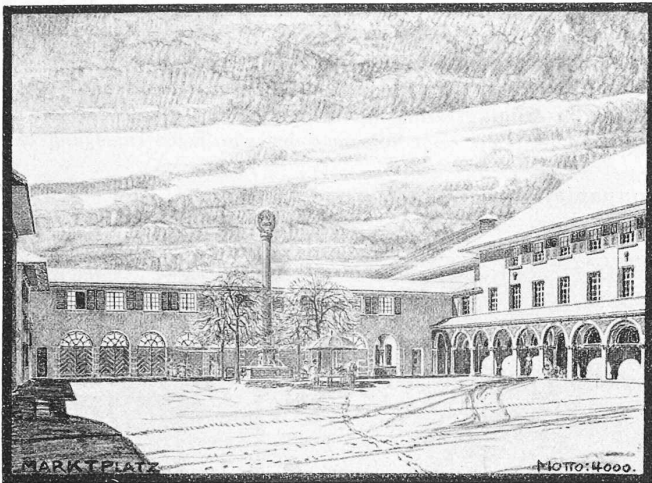
Eine gründliche Ueberprüfung anhand der den Projekten beigegebenen Berichte und eine Besichtigung der wichtigsten Partien des Wettbewerbsgebietes auf dem Terrain führte in einem *ersten Rundgang* zur Ausscheidung folgender 9 Projekte: 1, 2, 3, 4, 6, 15, 19, 21, 22. Diese Projekte erwiesen sich sowohl in verkehrstechnischer, wie ästhetischer Hinsicht als ungenügend. In einigen Punkten waren die Lösungen unvollständige.

In einem *zweiten Rundgang* wurden nachstehende 8 Projekte, die teilweise befriedigende Lösungen aufwiesen, aber doch bei einer Prämiiierung nicht in Frage kommen, ausgeschieden. Es sind dies: Nr. 5, Motto „Hardermannli II“. Doppelte Strassenbahnverbindung West-Ost überflüssig und ungünstig. Ausmündung Jungfraustrasse unwirtschaftlich. Durchschneiden eines Zipfels der Höhematte ohne Grund, Platzlösung beim Bahnhof und Zentralplatz dagegen gut.

Nr. 8, Motto „West-Ost“. Zu grosstädtische Auffassung des Ostquartiers. Gute Lösungen Zentralplatz und Einführung der



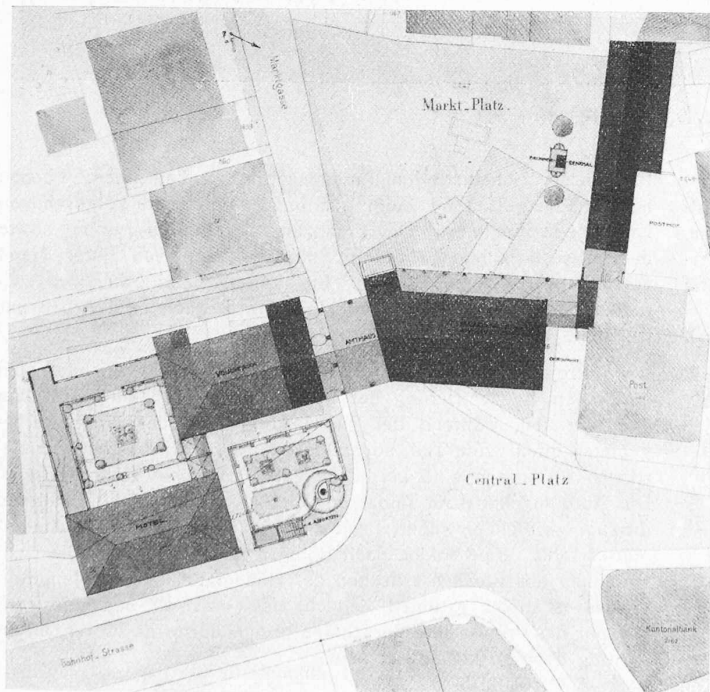
II. Preis. Motto „4000“. — Verfasser: Fritz v. Niederhäusern, Arch. B. S. A., Olten; Mitarbeiter Arch. A. Strässle in Verbindung mit Geom. H. Rahm, Olten. Oben: Schaubilder. — Unten: Bebauungsplan, Masstab 1:12000.



Bernastrasse und Niesenstrasse auf den Bahnhofplatz sowie Erweiterung beim Hotel du Nord. Zu verurteilen ist der Vorschlag zur Abänderung der Bepflanzung der Höhematte, sowie Zerschneidung des südlichen Zipfels der Höhematte. Der Vorschlag für Bebauung des Baublockes südlich der verlängerten Gartenstrasse wird beanstandet.

Nr. 9, Motto „Ost-West I“. Zentralplatz und Bahnhofplatz nicht gut gelöst. Aufteilung des Ostquartiers nicht befriedigend, weil zu eintönig. Strassenkreuzungen verwerflich.

Nr. 10, Motto „Ost und West“. Parallelstrasse zum Höweg kann nicht als eine Verkehrsentlastung desselben betrachtet werden. Eine derartige Parallelstrasse beeinträchtigt die ruhige Wirkung der Höhematte als das Ideal Interlakens. Eine Tramführung in dieser Strasse ist verwerflich. Westbahnhofplatz bringt ästhetisch unbefriedigende Strasseneinmündungen. Anlagen vor dem Schlossplatz nicht empfehlenswert. Platzanlage am Ostbahnhof zu gross. Unsicherheit in Auffassung der Tramfrage. Im Uebrigen sorgfältig

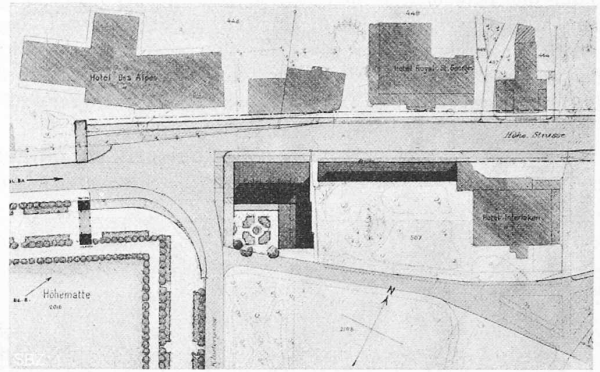


Umgestaltung des Zentral-Platzes. — Masstab 1:1000.

bearbeitetes Projekt. Finanzierungsvorschlag für die Sanierung beim „du Nord“ sehr beachtenswert. Nördliche Entlastungsstrasse mit vorgesehener Verlegung der Eisenbahnlinie empfehlenswert.

Nr. 13, Motto „Altes erhalten, Neues gestalten“. Allzu radikale Lösungen im Innern der Ortschaft. Zu weit abgelegener

II. Preis. — Motto „4000“.



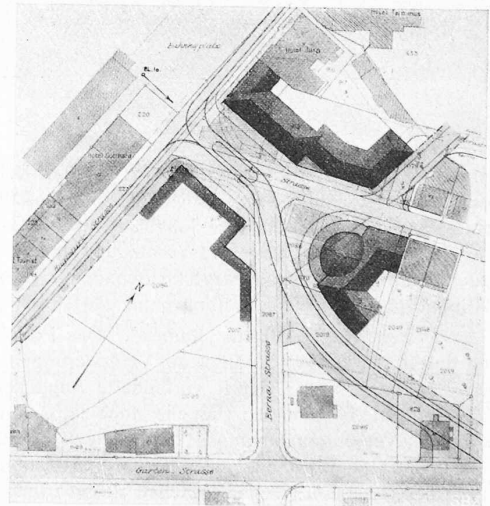
Umgestaltung beim Hotel „Du Nord“. — 1:2500.

Marktplatz. Vorschlag eines Sportplatzes mit Park auf der Mitten-grabenallmend beachtenswert.

Nr. 14, Motto „Verkehrsteilung“. Strassen beim Rugenquartier. Richtung West-Ost gut. Knotenpunkt beim National bedenklich. Erweiterung der Bahnhofstrasse schwer durchführbar. Nördliche Verkehrsstrasse greift auf den Bahnkörper über. Unreifer Vorschlag für die Umgestaltung des Zentralplatzes. Die beabsichtigte Verkehrsteilung ist anerkennenswert.

Nr. 17, Motto „Mattenring“. Ausmündung der grossen Ringstrasse im Westen entspricht nicht der Wichtigkeit des Strassenzuges. Marktplatzfrage ungelöst. Dekoration der Höhematte überflüssig. Die Bebauungsvorschläge am „Mattenring“ werden beanstandet. Umgestaltung des Schlossplatzes unverständlich.

Nr. 18, Motto „Aarmühle“. Schafft eine Kommunikation südlich der Höhematte auf Kosten der bestehenden Bepflanzung und unter Benachteiligung des Schlossareals. Durchwegs ungünstige Lösungen der Strassenkreuzungen. Vorgeschlagene Lösungen für



Einführung der Berna- und Niesenstrasse in den Westbahnhofplatz. — 1:2500.

II. Preis. — Motto „4000“.

Verfasser: Fritz v. Niederhäusern, Arch. B. S. A., Olten.
Mitarbeiter Architekt A. Strässle in Verbindung mit Geometer Hermann Rahm im Olten.

Zentralplatz und „du Nord“ unschön. Marktplatz fehlt. Aufteilung des Ostquartiers beachtenswert. Der Vorschlag für ein Gemeindehaus ist in Anbetracht der unschönen Umgebung nicht empfehlenswert.

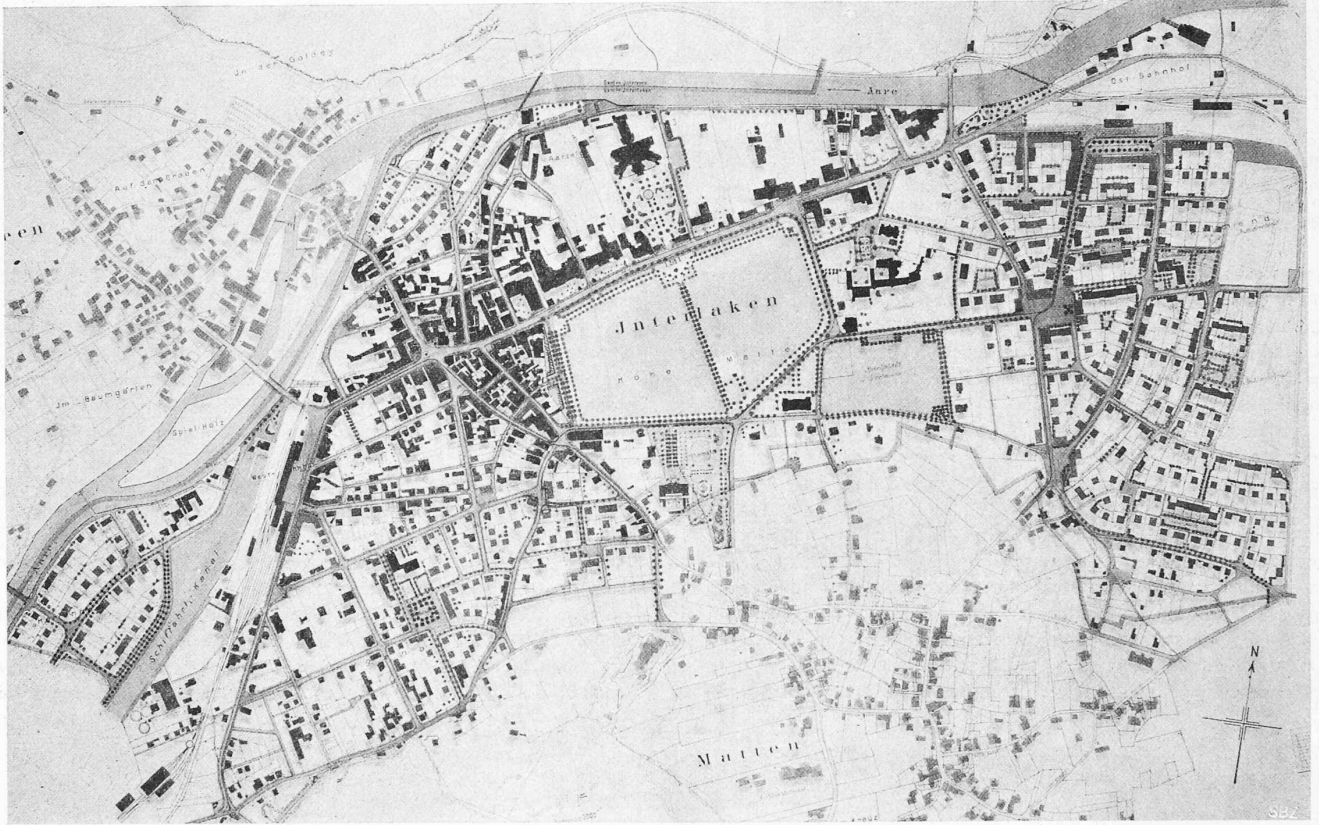
Es verbleiben damit *in engster Wahl* die Projekte Nr. 7, 11, 16 und 20. Zu diesen wird Folgendes bemerkt:

Projekt Nr. 7, Motto „4000“. Die Idee einer südlichen Parallelstrasse zum Höheweg ist bestimmend für das ganze Projekt. Eine Einführung derselben in den Westbahnhofplatz ist sehr gut gelöst, während im weitem Verlauf ein Teil der südlichen Höhematte unliebsam durchschnitten wird; für die Weiterführung befriedigt die Variante durch die Turnhallestrasse besser. Eine nördliche Entlastungsstrasse fehlt. Das Strassennetz der Mittengrabenallmend

als sehr glücklich zu bezeichnen. Die Strassenbahnführung trifft nicht das Wesentliche, die westliche Umgehung ist zu weitläufig. Anlage des Ostquartiers ist beachtenswert, wogegen das Quartier mit geschlossener Bauweise am Fusse des Nordabhanges des Rugens, weil zu schattig, ungünstig ist. Einführung der Berna- und Niesenstrasse in den Westbahnhofplatz, sowie der Zentralplatz weisen gute Lösungen auf. Der Vorschlag der gänzlichen Umlegung des

Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für Interlaken.

III. Preis. Motto „Bödeli“. — Verfasser: J. & Ad. Rüegg, Arch. in Zürich, und J. Allenspach, techn. Bureau in Gossau.



Bebauungsplan. — Masstab 1:12000.

befriedigt nicht (Nord-Südstrassen bei offener Bebauung). Tramverbindung Ostbahnhof-Matten sowie Westbahnhof-Matten via Zentralstrasse gut. Einmündung der Jungfraustrasse in die Höhestasse, sowie Zentralplatz-Lösung und Verbindung mit Marktplatz ausserordentlich interessant und reizvoll. Bebauungsvorschlag beim Hotel National gesucht. Umgestaltung beim „du Nord“ gut.

Projekt Nr. 11, Motto „Rameli“. Das Projekt zeichnet sich aus durch sorgfältiges Studium der Veränderungen an der bestehenden Bebauung, sowie durch vorteilhafte Angliederung von Grünflächen an die Höhematte: südliche Höhematte und Spielplatz beim Schloss. Verkehrsentlastungen des Höheweges nicht einwandfrei gelöst. Strassenverbindung mit Matten von Ost- und Westbahnhof durch Zentralstrasse gut, längs Höhematte überflüssig. Bei Behandlung des Ostquartiers ist die Ausscheidung von Industrieland zu loben. Einführung der Berna- und Niesenstrasse auf den Bahnhofplatz zu schmal. Umgestaltung des Zentralplatzes, weil zu weit nach Norden gezogen, ungünstig. Einmündung Jungfraustrasse sieht gegenüber dem Gemeindevorschlag keine Verbesserung vor. Annehmbarer Vorschlag für Verbesserung beim Hotel „du Nord“. Kostspielige Lösung des Platzes beim „National“ ohne ein Äquivalent bietende Vorteile.

Projekt Nr. 16, Motto „Beatus“. Das Projekt sieht in grosszügiger Weise die Verbindung der Höhematte mit dem Rugenpark durch eine Promenadenstrasse vor. Weitere Alleen verbinden die Höhematte mit dem Ostquartier, das gegen die Bahnlinie durch ein Wäldchen abgegrenzt wird. Längs der Aare ist ebenfalls eine Promenade vorgesehen. Die Vorschläge für die Verkehrsentlastung des Höheweges sind, wenn auch im Süden etwas weit ausgreifend,

Baublockes Höhematte-Jungfraustrasse ist zu begrüßen. Ebenso ist die Platzgestaltung beim „National“ durch die vorgesehenen Lauben beachtenswert. Die Ergänzung der Schlossgruppe, sowie des alten Schulhauses durch Anbauten kann von guter Hand vorzügliche Lösungen zeitigen. Erweiterung beim „du Nord“ zu radikal. — Das Projekt ist eine ausserordentlich reife Arbeit mit weitsichtigen Ideen.

Projekt Nr. 20, Motto „Bödeli“. Das Projekt zeichnet sich aus durch Konzentrierung der geschlossenen Bebauung auf dem alten Ortsteil, während der ganze übrige Teil des Wettbewerbsgebietes offen, zum Teil sogar locker bebaut wird. Die Umänderungen im Innern sind bei meist guten Lösungen zu weitgehend. Die Nordumgehung für Entlastung des Höheweges fehlt, während die südliche nicht einwandfrei gelöst ist. Tramverbindung Ostbahnhof-Matten fehlt. Eine solche nach Bönigen ist überflüssig. Die Neueinteilung des Blockes zwischen der Höhematte und der Jungfraustrasse ist nicht rationell, jedoch als Vorschlag beachtenswert. Obwohl das Projekt gute Vorschläge bringt, dürfte es in der Durchführung doch zu kostspielig sein.

Schlussfolgerungen.

Der nochmalige Vergleich der vier letzterwähnten Projekte hinsichtlich deren Vor- und Nachteile ergab folgende Rangordnung:

1. Projekt Nr. 16 „Beatus“
2. „ „ 7 „4000“
3. „ „ 20 „Bödeli“
4. „ „ 11 „Rameli“

Das Preisgericht beschliesst die Erteilung von vier Preisen, wobei die Wertschätzung der Projekte durch die Höhe der Preise zum Ausdruck kommt, wie folgt:

I. Preis	2200 Fr.	III. Preis	1400 Fr.
II. „	1600 „	IV. „	800 „

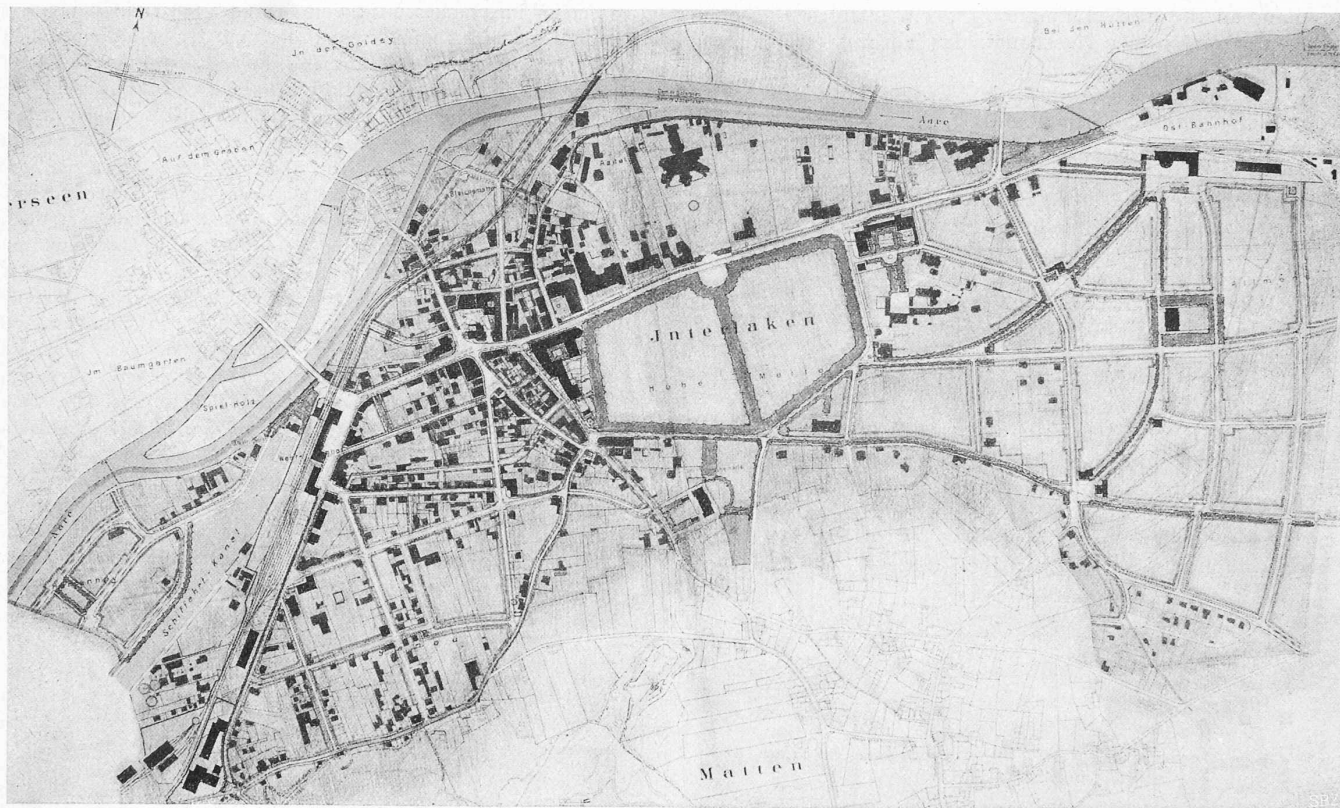
Die hierauf erfolgte Eröffnung der Briefumschläge ergab folgende Verfasser:

2. Es sind folgende Tramverbindungen vorzusehen:

- Westbahnhof, Zentralplatz, durch Zentralstrasse nach Matten.
- Ostbahnhof-Matten. Eine annähernd gradlinige Strassenbahn-Verbindung der beiden Bahnhöfe ist nicht empfehlenswert.
- Verbindung dieser beiden Linien in der Gegend der Gemeindegrenze Matten-Interlaken.

Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für Interlaken.

IV. Preis. Motto „Rameli“. — Verfasser: Architekten *Niggli & Rufer* und Geometer *Ernst Blatter* in Interlaken.



Bebauungsplan. — Masstab 1:12 000.

- Preis Projekt Nr. 16 „Beatus“: *Meier & Arter*, Arch., Zürich.
- Preis Projekt Nr. 7 „4000“: *Fritz von Niederhäusern* B. S. A., Mitarbeiter Arch. *André Strässle* in Verbindung mit *Hermann Rahm*, Grundbuchgeometer, Olten.
- Preis Projekt Nr. 20 „Bödeli“: *J. & Ad. Rüegg*, Arch., Zürich und *J. Allenspach*, technisches Bureau, Gossau.
- Preis Projekt Nr. 11 „Rameli“: *Niggli & Rufer*, Architekten und *Ernst Blatter*, Geometer, Interlaken.

Veranlasst durch einige gute Einzellösungen, deren Besitz für die Gemeinde von Wert sein könnte, beantragt das Preisgericht den Ankauf der Projekte Nr. 8 „West-Ost“ und Nr. 10 „Ost und West“ zu der im Programm hiefür vorgesehenen Summe von je 500 Fr., bei Projekt 8 wegen seinen guten Platzlösungen bei dem Westbahnhof und bei dem Zentral- mit Marktplatz, und bei Projekt 10 wegen der nördlichen Entlastungsstrasse und wegen dem im Detailplan und Erläuterungsbericht niedergelegten Vorschlag zur Sanierung der Passage beim „du Nord“. Es wird aber ausdrücklich hervorgehoben, dass der Ankauf dieser beiden Projekte sich nur empfiehlt mit Rücksicht auf die gute Lösung der angeführten Punkte; im Uebrigen wird auf die vorstehende Beurteilung verwiesen.

* * *

Das Preisgericht kommt auf Grund der verschiedenen Projekt-Lösungen und deren Vergleich resümierend zu folgenden positiven Vorschlägen:

1. Es ist daran festzuhalten, dass zur Entlastung des Höhenweges durch Fuhrwerkverkehr eine nördliche und eine südliche Umgehungsstrasse angelegt werden sollen.

3. Der schlichte Charakter der Höhematte, die offenen Wiesen mit den Baumallee-Einfassungen, soll keine Veränderung erfahren.

4. Bei der vorgeschlagenen Entlastung des Höhenweges ist weder eine Verbreiterung der Fahrbahn noch eine Trottoiranlage auf der Nordseite derselben notwendig; immerhin scheint uns angezeigt, das nördliche Trottoir vom Ostbahnhof bis „Bavaria“ mit demjenigen vom Hotel „Des Alpes“ bis zum Kursaalengang zu verbinden.

5. Eine durchgreifende Neugestaltung des zwischen Höhematte und Jungfraustrasse liegenden Baublockes im Sinne des erstprämierten Projektes ist sehr zu empfehlen.

6. Als staub- und geräuschkämpfender und doch nicht zu kostspieliger Belag ist nach den bis heute gemachten Erfahrungen Asphalt-Makadam zu empfehlen.

Damit dieser ganze Wettbewerb nicht erfolglos verlaufe, empfehlen wir für die weitere Behandlung der sich nunmehr ergebenden neuen grösseren oder kleineren Bauaufgaben, des Alignementsplanes, allfälliger Umänderungen an der Umgebung des Schlosses usw., die Mitwirkung der Verfasser des erstprämierten Projektes, die auch über neue Disposition für Bedürfnisanstalten, Kiosk, Plakatsäulen, Plakate und dergl. zu Rate gezogen werden sollten, um eine einheitliche, ästhetisch befriedigende Durchführung von Erneuerungen und Ergänzungen dieser für die Ortschaft und den Fremdenverkehr so wichtigen Hilfsmittel herbeizuführen.

Interlaken, Bern, Basel und Zürich, den 16. Dezember 1913.

Das Preisgericht:

Ed. Joos, Architekt, *Hans Bernoulli*, Architekt, *V. Wenner*, Ingenieur, *Th. Wirth*, Gemeinderat, *Fr. Dauwalder*, Bauinspektor.