

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 63/64 (1914)  
**Heft:** 7

## **Wettbewerbe**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 21.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Wettbewerb zu einem Bebauungsplan für Interlaken.

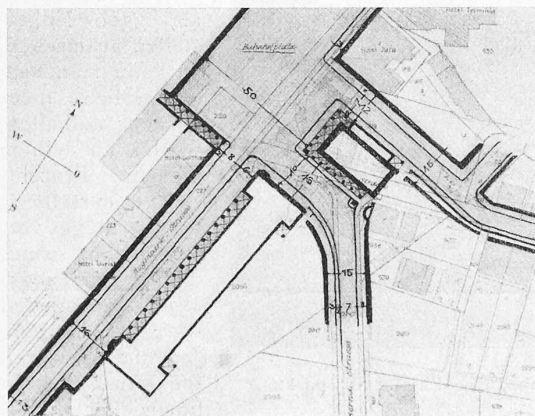
Die Studien für einen Bebauungsplan für Interlaken bieten erhöhtes Interesse wegen den sowohl in wirtschaftlicher wie verkehrstechnischer Hinsicht aussergewöhnlichen und zum Teil sehr schwierigen Verhältnissen, die sich in der Gemeinde vorfinden.

In der Ebene des Bödels zwischen Thuner- und Brienzersee gelegen, nördlich begrenzt von der Aare, südlich vom Rugen-Hügel, hat sich das ursprüngliche Dorf zu dem weltbekannten 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

Interlakenener Bahnhofsverhältnisse 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 befassen<sup>1)</sup>. 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 Kurhäuser 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“.

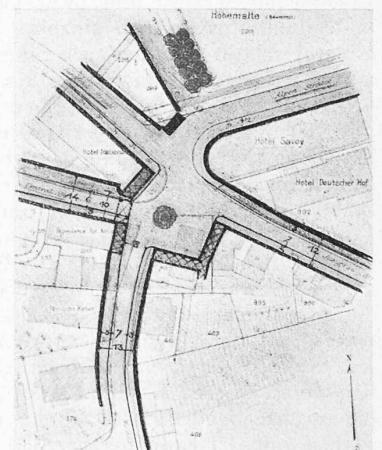
Verfasser:

Architekten Meier & Arter, Zürich.

Ober:

Umgestaltung des Zentral-Platzes.

Masstab 1:1000.



Platzgestaltung beim „National“.

gen Berneroberrand-Bahnen in die Täler von Lauterbrunnen und Grindelwald und in Bälde auch der ebenfalls schmal-spurigen Brienzerseebahn, die ihre direkte Fortsetzung in der Brünigbahn nach Luzern findet. Das Verbindungsgeleise 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

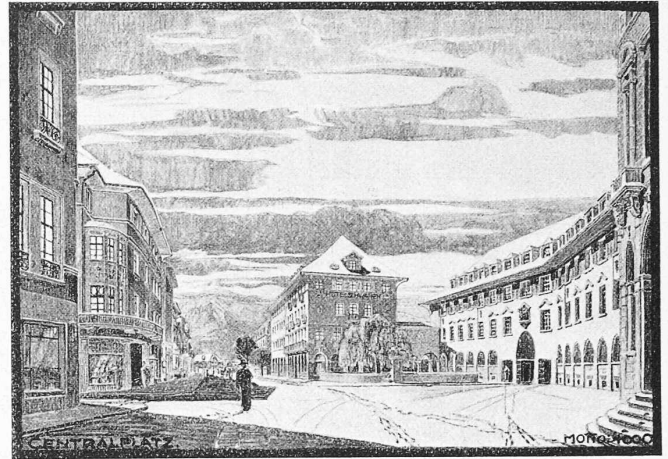
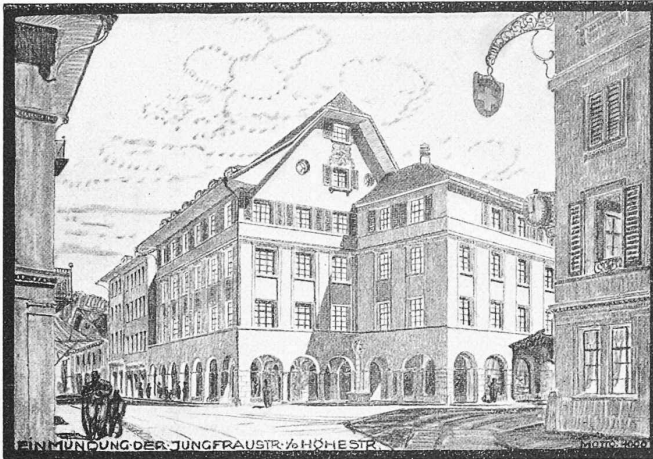
langen neben dem Gutachten des Preisgerichtes die wesentlichen Pläne der vier preisgekrönten Entwürfe zur Darstellung. Dabei sind vom I. und II. Preis neben den Hauptplänen auch einige charakteristische Details der wichtigsten Platzlösungen wiedergegeben, deren Studium vorgeschrieben war, während wir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

<sup>1)</sup> 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. „Aarmühle“; 19. „So oder anders“; 20. „Bödeli“; 21. „Es ischt nütze 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.

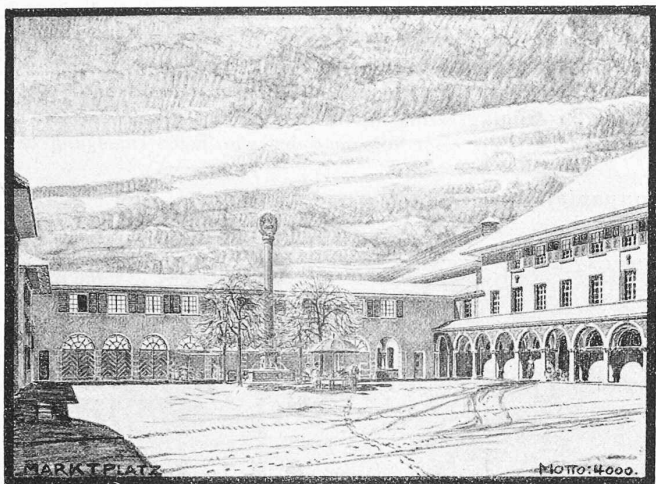
In einem *zweiten Rundgang* wurden nachstehende 8 Projekte, die teilweise befriedigende Lösungen aufwiesen, aber doch bei einer Prämiiierung nicht in Frage kommen, ausgeschieden. Es sind dies:

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



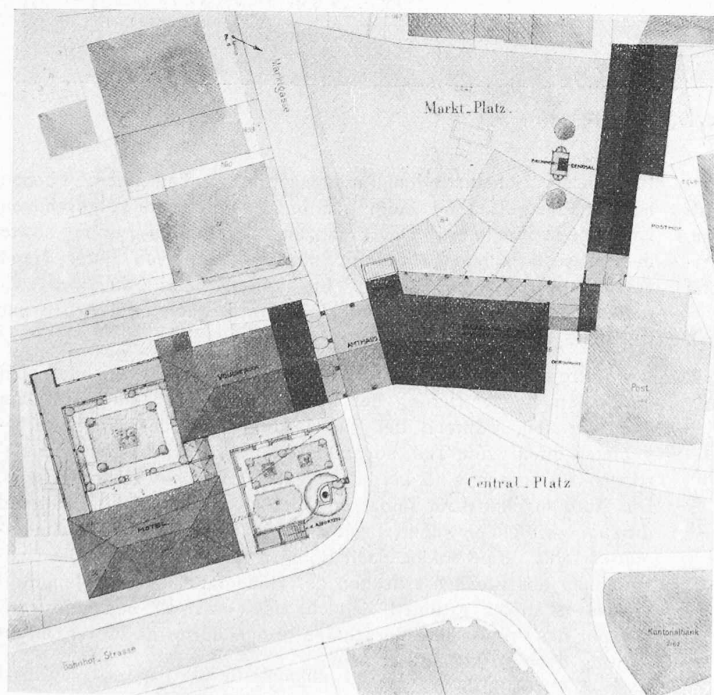
II. Preis. Motto „4000“. — Verfasser: Fritz v. Niederhäusern, Arch. B. S. A., Olten; Mitarbeiter Arch. A. Strässle in Verbindung mit Geom. H. Rahm, Olten. Oben: Schaubilder. — Unten: Bebauungsplan, Masstab 1:12000.



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 Verkehrsentslastung 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

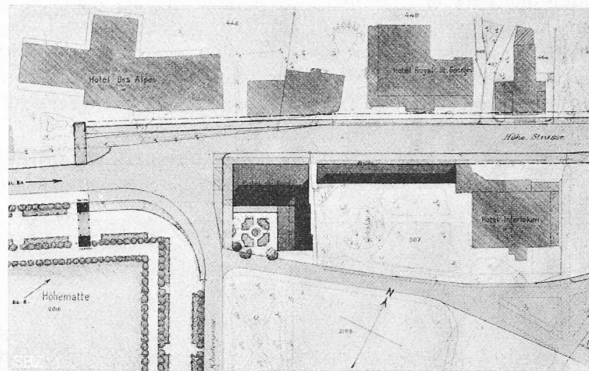


Umgestaltung des Zentral-Platzes. — Masstab 1:1000.

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“.



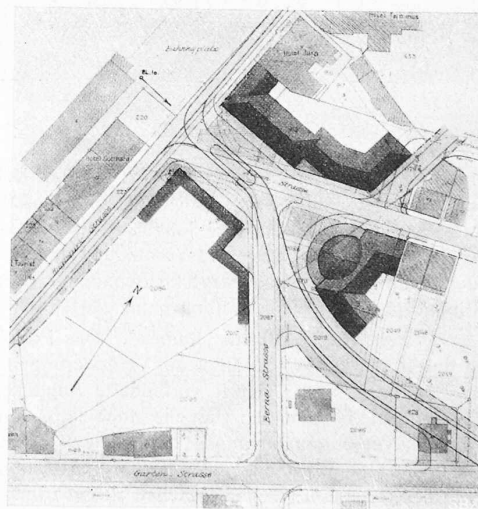
Umgestaltung beim Hotel „Du Nord“. — 1:2500.

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:





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 „

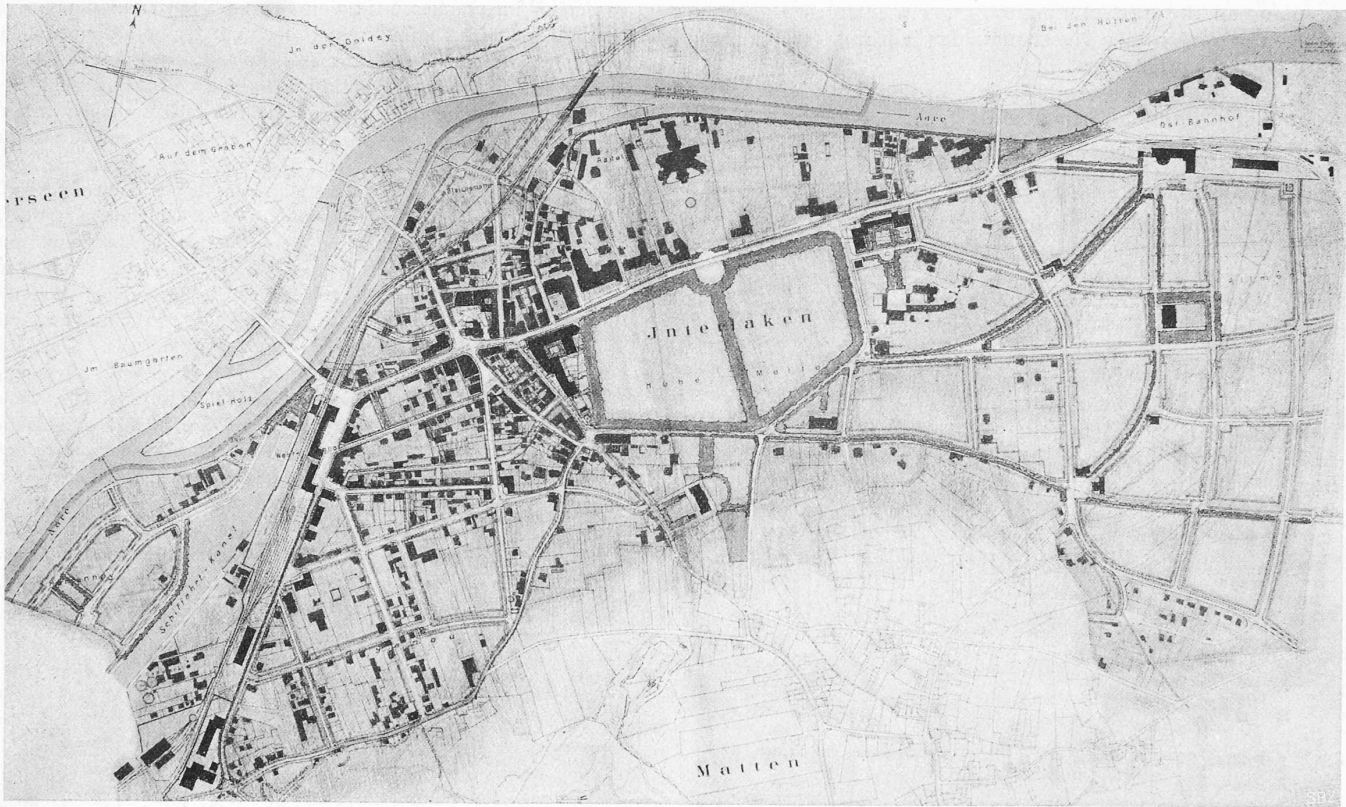
Die hierauf erfolgte Eröffnung der Briefumschläge ergab folgende Verfasser:

2. Es sind folgende Tramverbindungen vorzusehen:

- a) Westbahnhof, Zentralplatz, durch Zentralstrasse nach Matten.
- b) Ostbahnhof-Matten. Eine annähernd gradlinige Strassenbahn-Verbindung der beiden Bahnhöfe ist nicht empfehlenswert.
- c) 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.

- I. Preis Projekt Nr. 16 „Beatus“: Meier & Arter, Arch., Zürich.
- II. Preis Projekt Nr. 7 „4000“: Fritz von Niederhäusern B. S. A., Mitarbeiter Arch. André Strässle in Verbindung mit Hermann Rahm, Grundbuchgeometer, Olten.
- III. Preis Projekt Nr. 20 „Bödeli“: J. & Ad. Rüegg, Arch., Zürich und J. Allenspach, technisches Bureau, Gossau.
- IV. 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 Kursaal Eingang zu verbinden.

5. Eine durchgreifende Neugestaltung des zwischen Höhematte und Jungfraustrasse liegenden Baublockes im Sinne des erstprämiierten 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 erstprämiierten 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.