

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 48 (1961)
Heft: 10: Verkehr und Städtebau

Artikel: Vorschlag für eine Expressstrasse "Süd" in Bern als Variante zum offiziellen Projekt : Prof. P. Waltenspühl, Architekt BSA/SIA, Zürich/Genf, G. Berthoud, Arch. SIA, Genf/Bern

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-37629>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 17.03.2025

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

Vorschlag für eine Expreßstraße «Süd» in Bern als Variante zum offiziellen Projekt

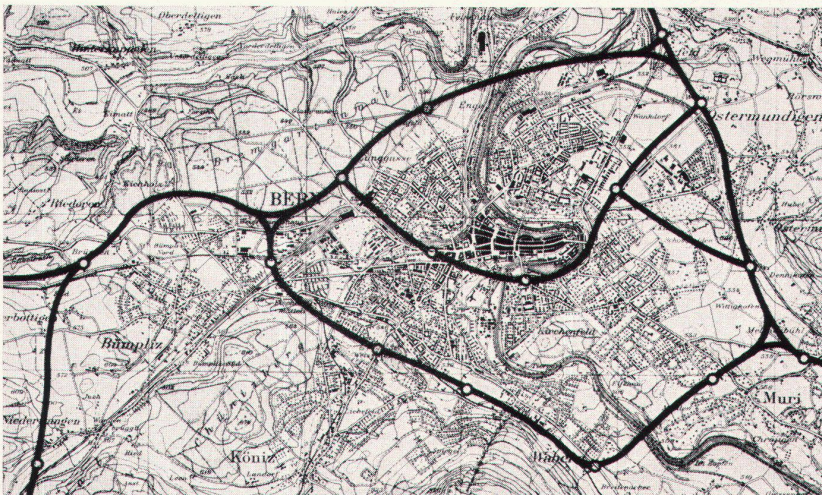
Prof. P. Waltenspühl, Architekt BSA/SIA, Zürich/Genf
G. Berthoud, Arch. SIA, Genf/Bern

1
Vorschlag für die Führung der Expreßstraße Süd durch Bern als erste Etappe
Projet pour le tracé de l'autoroute Sud à travers Berne (première étape)
This project envisages leading the Southern Speedway through Berne as a first phase

2
Expreßstraße Süd und Verbindungstangenten als zweite Etappe
Autoroute Sud et tangentes d'embranchement (deuxième étape)
Southern Speedway and connecting tangents as second phase



1



2

Die aufgetretenen Schwierigkeiten in der Planung der Expreßstraße im Raum Freudenbergerplatz und Nordring in Bern, namentlich in bezug auf die städtebaulichen Auswirkungen, sowie die Kritiken gegen den offiziellen Vorschlag haben uns veranlaßt, im Februar 1960 den Gegenvorschlag Expreßstraße «Süd» auszuarbeiten.

Unser Vorschlag umfaßt ein dreistufiges Expreßstraßensystem, das den festgelegten Autobahnanschlüssen im Westen (Westschweiz), im Norden (Ostschweiz) und im Südosten (Berner Oberland) zur kreuzungsfreien Verbindung dient. Die vorgeschlagene Streckenführung sucht vor allem wenig besiedeltes Gebiet zu beanspruchen, um so ein unabhängiges Erstellen der Expreßstraße zu ermöglichen.

Das Projekt für eine Expreßstraße Süd wurde auf Grund folgender Erkenntnisse ausgearbeitet:

1. Kreuzungsfreie und möglichst direkte Verbindung der drei festgelegten Anschlußpunkte *Wankdorf (Ostschweiz)*
Melchenbühl (Berner Oberland)
Bümpliz (Westschweiz)

2. Die aus vier bis sechs Fahrbahnen bestehende richtungstrennte Expreßstraße teilt das gleichmäßig anschlussberechtigte Stadtgebiet in zwei Hälften, wobei die wichtigsten Entwicklungsgebiete (Niederwangen, Bottigen, Worblaufen, Ostermündigen, Gümligen) ebenfalls tangiert werden.

3. Die Trasseeführung nutzt die örtlichen topographischen Gegebenheiten aus, wobei die bestehenden Grünzonen in keiner Weise nachteilig beeinflusst werden. Die hierfür notwendigen Tunnel- und Kunstbauten vermeiden kostspielige und verzögernde Expropriationen und haben zudem den Vorteil, erstellt zu werden, ohne die bestehenden Verkehrsanlagen zu behindern.

So werden zum Beispiel die «Englischen Anlagen» mit niveauunterschiedlichen Fahrbahnen durchquert, die, auf Pfeiler gestellt und dem Steilhang angeschmiegt, den schönen Baumbestand dieses Aarebords nur wenig reduzieren. Im Gegenteil, hier offenbart sich dem Automobilisten wohl einer der schönsten Anblicke der Bundesstadt.

Die auf der Expreßstraße Süd vorgeschlagenen Anschlußpunkte erlauben ein rasches Erreichen der wichtigsten Verkehrsziele in Bern: Wankdorf (Fußballstadion und Festhalle), Rosengarten (Verwaltungsbauten der Armee und PTT), Kirchenfeld (Museen und Gesandtschaften), Hirschengraben (Bundeshaus und Verwaltungsgebäude Monbijou), Vilette (neue Bahnhofgebäude und Cityerweiterung).

Im Zusammenhang mit der Einzelprojektierung der Anschlußpunkte sind gleichzeitig die Studien für die dringend notwendigen Parkräume mit einzubeziehen.

Als direkte innerstädtische Verbindung ist sie ebenfalls in der Lage, einen wesentlichen Teil des Quartierverkehrs zu übernehmen, ohne die geplanten stadtinternen Verkehrssanierungen (Monbijoubrücke, Westtangente usw.) zu konkurrenzieren.

Diese erste Etappe sollte vorläufig für eine reibungslose Verkehrsabwicklung genügen. Später läßt sich diese einachsige Stadtdurchführung mit dem von uns 1956/57 ausgearbeiteten Projekt der an den Stadtkern gelegten Autobahnverbindungstangenten organisch ergänzen. Hierfür sollten aber schon heute die notwendigen Landreserven geschaffen und entsprechenden Anschlußpunkte mit in die Planung einbezogen werden.

Diese Vorschläge sind Projektgedanken und bedürfen eines vertieften Detailstudiums, um der offiziell ausgearbeiteten Planung gleichwertig gegenübergestellt werden zu können.