

**Zeitschrift:** Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

**Herausgeber:** Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

**Band:** - (1995)

**Heft:** 1

**Artikel:** Die Verknüpfung mit der Geometrie der Stadt

**Autor:** Thormann, Fritz

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-957528>

### **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:** 16.07.2025

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

## Die Verknüpfung mit der Geometrie der Stadt

### ► Atelier 5, Fritz Thormann

#### “Schweizer Standard”

Für die Bieler Autobahn sei halt nach typischem “Schweizer Standard” vorgegangen worden. “Leider wurde aber zu wenig berücksichtigt, dass die Schnellstrasse und die Anschlüsse nicht auf dem Land draussen, sondern mitten in einer Stadt errichtet werden”, bemängelt Hüsler. “Das Stadtbild wird dadurch sehr stark beeinträchtigt.” Das Generelle N5-Projekt sei gross, zum Teil grosszügig, auch luxuriös, technisch schwierig, nicht unbedingt schön, aber sicher sehr teuer, fasst der Stadtplaner seine Kritik zusammen. “Es könnte auch einer Stadt mit 300'000 Einwohnern dienen. Hat es aber den Massstab von Biel und seiner ländlichen Umgebung? Sechs vollwertige Autobahnan-schlüsse auf einer Länge von neun Kilometern, zwei unterirdische Zufahrtsstrassen mit Lokalan-schlüssen: können sich Bund und Kanton das leisten?” Auszug aus dem Bericht im Bieler Tagblatt:

► Fritz Thormann  
Planer BSP,  
Atelier 5, Bern

Die Architekten Max Schlup, Konrad Mäder und das Atelier 5 sowie die Landschaftsarchitekten Stöckli, Kienast & Koepfel arbeiten an einem Teilstück der Nationalstrasse N5 in Biel als Berater für die Gestaltung mit.

In einer gemeinsamen Erklärung haben sie unter anderem auf ein Problem hingewiesen, welchem beim Einfügen der Autobahn-Bauwerke in ein städtisches Gebilde in bezug auf die Gestalt grosse Bedeutung zukommt:

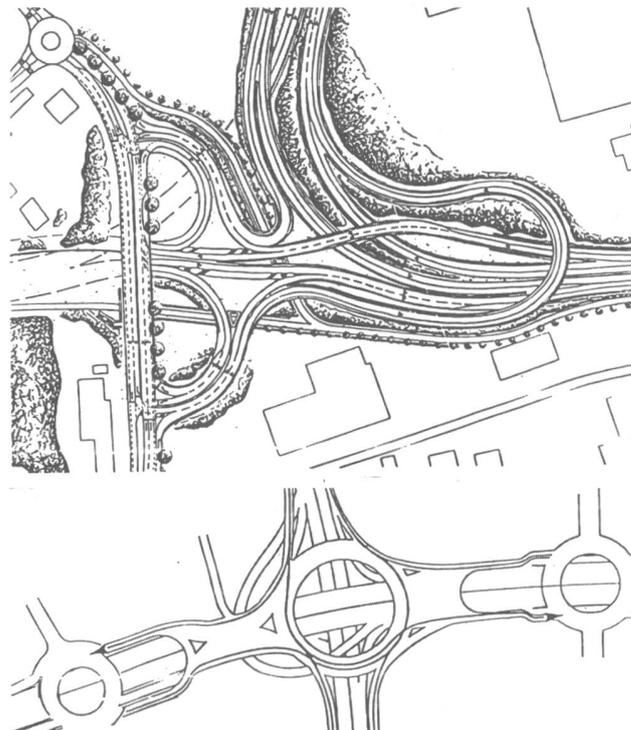
Das städtische Strassennetz - die Grundlage der Stadtgeometrie - dient vor allem dem Zurücklegen kurzer Strecken innerhalb der Stadt oder der Region. Dementsprechend ist es auf eine Vielfalt der Beziehungen und auf niedere Geschwindigkeiten ausgelegt. Das Autobahnnetz ist für längere Reisen - und damit auch auf hohe Geschwindigkeiten - ausgelegt.

Diese verschiedenen Zweckbestimmungen der beiden Verkehrsträger führten auch zu sehr verschiedenen Charakteristika: Die Stadtstrassen als dichtes Netz mit oft rechtwinkligen Verknüpfungen, die Autobahn als geschwungene Linie. Auf der Autobahn ist man ein Reisender, auf dem Stadtnetz ein Besucher.

Diese Feststellungen haben für diejenigen Orte, wo die beiden Verkehrsträger miteinander verbunden werden - die Anschlüsse - besondere Bedeutung: Es werden zwei verschiedene Geometrien zusammengeführt, die Reise beginnt oder ist zu Ende, und man verwandelt sich vom Reisenden in den Besucher und umgekehrt. Die Anschluss-Situation soll dieses Zusammentreffen und diese Verwandlung deutlich sichtbar machen. Nur so kann sie einen wirkungsvollen Beitrag zur Lesbarkeit der Stadt, zum Stadtbild leisten.

Weil wir davon Kenntnis hatten, dass in Barcelona ein interessantes Stück Autobahn mit stadtgerechten Geometrien gebaut worden ist (die Ronda de Dalt, Team-Director Architekt Bernardo de Sola Susperregui), haben wir - in erster Linie für die Projekt-Verantwortlichen - eine Bildungsreise nach Barcelona organisiert. Im nächsten Heft wird ausführlicher darüber berichtet.

Aus der Reise ist das folgende Bild - sozusagen als Quintessenz - entstanden. Es wurde anlässlich eines Interviews mit Stadtplaner Werner Hüsler im Bieler Tagblatt vom 16.12.1994 publiziert. ■



Das geplante Anschlussbauwerk Bruggmoos (oben) und ein vergleichbarer Autobahnring in Barcelona. “Das sind doch zwei Paar Stiefel”, sagt Biels Stadtplaner Werner Hüsler. “Die spanische Lösung wirkt eleganter und hat weniger Land verschlissen.”

Der Bildlegende ist noch beizufügen, dass beide Pläne denselben Massstab haben und dass es sich bei beiden um eine Autobahn-Verzweigung mit Stadtanschlüssen handelt. Die an der Verzweigung Bruggmoos beteiligten Autobahnen werden eine maximale Belastung von ca. 30'000 Fahrzeugen pro Tag aufweisen, während die Hauptachse der Ronda de Dalt mit 140'000 Fahrzeugen belastet ist.