

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: 18.04.2025

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

Die aufgetretenen Schwierigkeiten in der Planung der Expreß-
straße 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 (West-
schweiz), im Norden (Ostschweiz) und im Südosten (Berner
Oberland) zur kreuzungsfreien Verbindung dient. Die vor-
geschlagene Streckenführung sucht vor allem wenig besiedel-
tes Gebiet zu beanspruchen, um so ein unabhängiges Erstellen
der Expreßstraße zu ermöglichen.

Das Projekt für eine Expreßstraße Süd wurde auf Grund folgen-
der 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 richtungs-
getrennte Expreßstraße teilt das gleichmäßig anschlußberech-
tigte Stadtgebiet in zwei Hälften, wobei die wichtigsten Ent-
wicklungsgebiete (Niederwangen, Bottigen, Worblaufen, Oster-
mundigen, Gümligen) ebenfalls tangiert werden.

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

So werden zum Beispiel die «Englischen Anlagen» mit nivea-
unterschiedlichen Fahrbahnen durchquert, die, auf Pfeiler ge-
stellt und dem Steilhang angeschmiegt, den schönen Baum-
bestand dieses Aarebords nur wenig reduzieren. Im Gegenteil,
hier offenbart sich dem Automobilisten wohl einer der schön-
sten Anblicke der Bundesstadt.

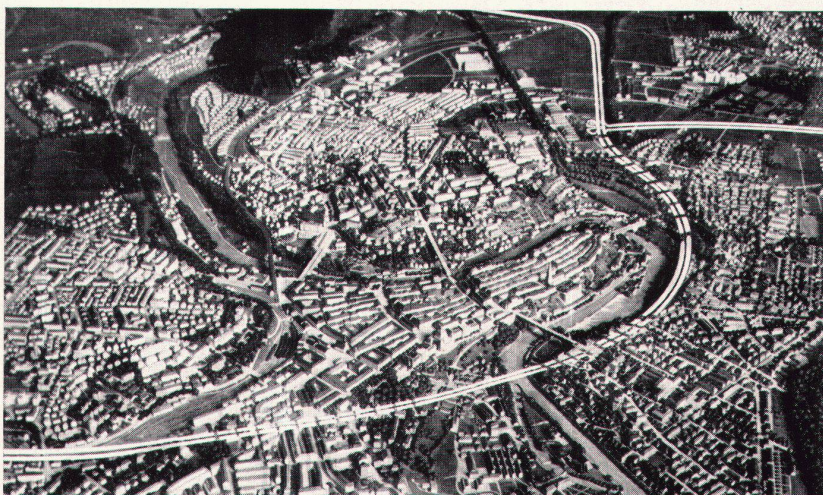
Die auf der Expreßstraße Süd vorgeschlagenen Anschluß-
punkte erlauben ein rasches Erreichen der wichtigsten Ver-
kehrsziele in Bern: Wankdorf (Fußballstadion und Festhalle),
Rosengarten (Verwaltungsbauten der Armee und PTT), Kir-
chenfeld (Museen und Gesandtschaften), Hirschengraben
(Bundeshaus und Verwaltungsgebäude Monbijou), Vilette
(neue Bahnhofgebäude und Cityerweiterung).

Im Zusammenhang mit der Einzelprojektierung der Anschluß-
punkte sind gleichzeitig die Studien für die dringend notwen-
digen Parkräume mit einzubeziehen.

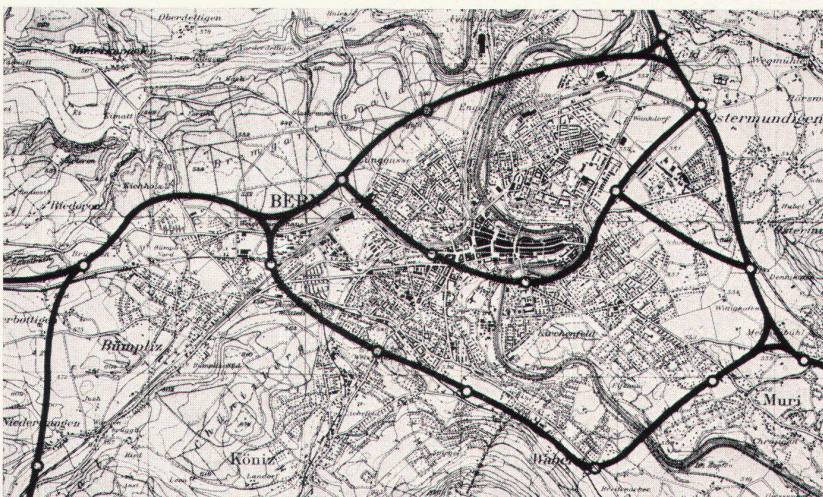
Als direkte innerstädtische Verbindung ist sie ebenfalls in der
Lage, einen wesentlichen Teil des Quartierverkehrs zu über-
nehmen, ohne die geplanten stadrinternen Verkehrssanie-
rungen (Monbijoubücke, Westtangente usw.) zu konkurrenzien-
ren.

Diese erste Etappe sollte vorläufig für eine reibungslose Ver-
kehrsabwicklung genügen. Später läßt sich diese einachsige
Staddurchführung mit dem von uns 1956/57 ausgearbeiteten
Projekt der an den Stadtkern gelegten Autobahnverbindungs-
tangente organisch ergänzen. Hierfür sollten aber schon
heute die notwendigen Landreserven geschaffen und ent-
sprechenden Anschlußpunkte mit in die Planung einbezogen
werden.

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



1



2