

**Zeitschrift:** Anthos : Zeitschrift für Landschaftsarchitektur = Une revue pour le paysage  
**Herausgeber:** Bund Schweizer Landschaftsarchitekten und Landschaftsarchitektinnen  
**Band:** 5 (1966)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Verkehrsprobleme und Landschaftsschutz am Nordufer des Bielersees = Problèmes de la circulation et protection des paysages sur la rive nord du Lac de Biènnne = Traffic problems and the protection of nature on the north shore of Lake of Biènnne  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-132393>

### **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:** 10.04.2026

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

# Verkehrsprobleme und Landschaftsschutz am Nord- ufer des Bielersees

Abschnitt Wingreis–Engelberg

# Problèmes de la circulation et protection des paysages sur la rive nord du Lac de Bienne

Secteur Wingreis-Engelberg

# Traffic Problems and the Protection of Nature on the North Shore of Lake of Bienne

Wingreis-Engelberg Section

Das landschaftlich schöne Nordufer des Bielersees mit der «Halbinsel» Wingreis-Engelberg. Im Hintergrund die St. Petersinsel, wo Jean-Jacques Rousseau gelebt hat.

Le beau paysage de la rive nord du Lac de Bienne, avec la presqu'île de Wingreis-Engelberg. A l'arrière-plan l'île Saint-Pierre, où a vécu Jean-Jacques Rousseau.

The attractive landscape of the northern shore of the Lake of Bienne with the Wingreis-Engelberg "peninsula". In the background, St. Peter's Island where Jean-Jacques Rousseau lived.

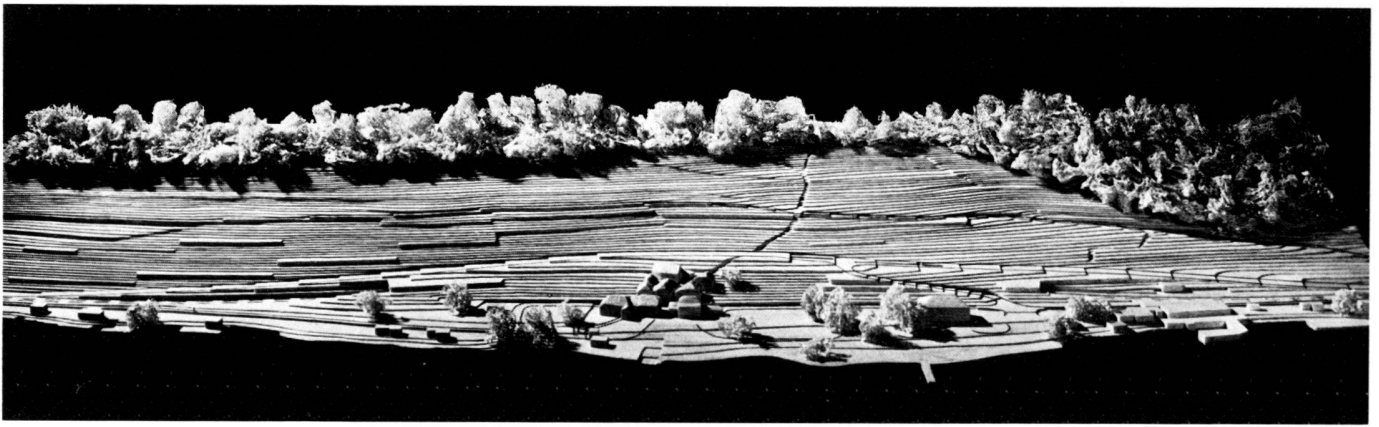




Vorschlag vom Planungsverband Biel-See-land für eine Trasseführung bergseits.

Projet de tracé de la route, côté montagne, par la société de planification Bienne-See-land.

Proposal submitted by Planungsverband Biel-See-land to locate the Road on the Mountain side.



Die linke Uferstrasse am Bielersee führt durch eines der schönsten und touristisch interessantesten Gebiete des Landes. Die alten Ortschaften mit den geschlossenen Häusergruppen, die vielfältige, reizvolle und malerische Räume bilden (siehe Wingreis!), stellen mit dem Reben- und Ufergebiet ein gewachsenes Landschaftsbild, eine harmonische Einheit dar. Bis heute wurden bereits viele Eingriffe in diese Landschaft vorgenommen, die jedoch noch nicht überdimensioniert und deshalb erträglich sind. So hat der Bau der Strasse und der einspurigen SBB im letzten Jahrhundert zwar einige der mit dem See aufs engste verbundenen Dörfer in ihrer schönen Anlage wesentlich beeinträchtigt, aber die gewachsene Einheit nicht zerstört (siehe Bild 4).

Die Planungsstudien haben erwiesen, dass die linke Uferstrasse als Touristenstrasse prädestiniert ist. Der Wirtschaftsverkehr hat keine Beziehung zum linken Ufergebiet. Er würde hier nur durchgeschleust werden. Wird der Wirtschaftsverkehr dagegen im rechten Ufergebiet durchgeführt, so tangiert er projektierte Siedlungsgebiete mit 60 000 bis 70 000 Bewohnern.

Für Projektierung und Ausbau der Touristenstrasse und der SBB am linken Ufer sollen als Grundsätze gelten:

- Berücksichtigung des gesamten schutzwürdigen Gebietes,
- Berücksichtigung seiner wirtschaftlichen Abhängigkeit vom Touristenverkehr,
- Berücksichtigung der massstäblichen Einheit von Landschaft, Verkehrsanlagen und Verkehrsbauwerken.

Der heute notwendige Ausbau von Strasse und Bahn darf also nicht vorgenommen werden, ohne die Ortsplanungen und die Landschaftsgestaltung mit einzubeziehen. Bis zum Bau der Wirtschaftsstrasse im rechten

La route de la rive gauche du Lac de Bièvre traverse l'une des plus belles régions du pays et l'une des plus intéressantes pour les touristes. Les localités anciennes, avec leurs maisons en groupes serrés, qui forment des perspectives aussi variées que charmantes et pittoresques (comme à Wingreis), constituent avec le vignoble et les côtes un paysage complet, un seul ensemble harmonieux. Ce paysage a déjà subi avant maintenant beaucoup d'atteintes, qui toutefois ne sont pas encore exagérées et restent par conséquent supportables. Par exemple, au siècle passé, la construction de la route et de la ligne à voie unique des CFF a détérioré considérablement la belle position de certains des villages les plus étroitement liés au lac, mais sans détruire cependant l'unité des sites (voir fig. 4).

Les études de planification ont prouvé que la route de la rive gauche est une route de tourisme prédestinée. Aucun intérêt n'attire la circulation commerciale vers la région de la rive gauche. Elle ne saurait y trouver que des embouteillages. En revanche, si on faisait passer la circulation commerciale par la région de la rive droite, elle y toucherait les nouvelles extensions urbaines projetées, avec leur population de 60 000 à 70 000 personnes. Pour l'établissement des plans et pour l'élargissement de la route de tourisme et de la ligne des CFF le long de la rive gauche, on devra se fonder sur les principes suivants: respect de l'ensemble du territoire à protéger; respect de ses intérêts économiques (tourisme); respect de l'unité et de la juste proportion du paysage, des voies de communication et des ouvrages d'art.

L'élargissement de la route et du chemin de fer, qui est devenu aujourd'hui indispensable, ne pourra donc pas être entrepris indépen-

The road on the left-hand shore of Lake Bièvre passes through an area of the country which is one of the most beautiful and interesting for tourists. The old villages with their compact groups of buildings, which form differentiated, attractive and picturesque units (cf. Wingreis), combine with the vineyards and shore areas into a homogeneous landscape, a harmonious entity. Many an encroachment upon this landscape has so far been recorded, but they were of an order which was not overdimensioned and therefore acceptable. By way of example, the construction of the road and the single-track railway line during the last century substantially impaired the pleasant layout of some of the villages so closely tied to the Lake without destroying the grown unity (cf. illustration 4).

Project studies have revealed that the left-shore road is predestined as a tourist trafficway. Trade traffic is not in any way related to the left shore area and it would simply pass through. However, if trade and industrial traffic were to be passed through the right-shore area, it would open up projected developments with 60,000–70,000 inhabitants.

Projecting and extending the tourist road and the railway line on the left bank should be governed by the following considerations: preservation of the entire area worthy of protection and of its economic dependence on tourist traffic;

of the dimensional entity of landscape, traffic ways and structures.

The expansion of the road and railway line now necessary may therefore not be effected without integrating town planning and landscape architecture.

Until the commercial highway is built on the right-hand shore, the road on the left is called upon to provide substantial traffic capacity.





4

Auf einigen Teilstrecken wie hier westlich von Twann, bewirken Bahn und Strasse schon heute eine brutale Abtrennung vom See. Dabei müssen das Strassen- und das Bahntrasse gemäss Ausbauprojekt in der Breite praktisch verdoppelt werden.

Sur certains parcours, comme ici à l'ouest de Douanne, la route et le chemin de fer séparent déjà brutalement l'arrière-pays du bord du lac. Si l'on exécutait le projet actuel, la largeur de la route et du chemin de fer serait pratiquement doublée.

In some sections—here to the west of Twann—rail and road even now constitute a brutal separation from the Lake. The road and railway lines according to the project for the extension must be practically doubled in their widths.

Ufergebiet muss die linke Uferstrasse eine grosse Verkehrskapazität aufnehmen. Deshalb ist eine möglichst klare Verkehrstrennung anzustreben. Für den Fussgänger- und Veloverkehr soll ein separat geführter Uferweg vorgesehen werden, der unter Einbezug der alten Dorfstrassen auch als Anstösserweg dienen wird (siehe Beispiel Wingreis).

Bild 3 zeigt, wie die Bahnlinie heute schon die malerische Gebäudegruppe Wingreis (rechts im Bild) vom See abtrennt.

Das ursprüngliche Projekt der Nationalstrasse N 5 sah das neue, 12 m breite Strassentrasse und die neue Doppelspur der SBB im Verlauf der heute eingleisigen SBB-Spur vor. Bahn und Strasse würden in diesem Falle mit einer Trassebreite von rund 25 bis 30 m eine vollständige Trennung vom See und eine brutale Zerstörung des natürlichen Ufers bewirken. Das Hotel Engelberg (im Bild links von Wingreis) müsste abgebrochen werden, und der schöne Park würde auf die Hälfte reduziert werden.

Der Vorschlag der Planungsstelle (siehe Plan und Modellfoto) verlegt die SBB in einen Tunnel und bettet die Touristenstrasse ins

damment de la planification locale et de l'aménagement du paysage.

En attendant la construction d'une grande route commerciale dans la région de la rive droite, il est nécessaire d'augmenter la capacité de la route de la rive gauche. Pour cela, la division entre les deux sens de la circulation devra être aussi claire que possible. Une piste spéciale séparée est prévue pour les piétons et les bicyclettes le long du rivage; avec les anciens chemins des villages, elle servira aussi de voie d'accès aux propriétés riveraines (voir l'exemple de Wingreis).

La fig. 3 montre comment la ligne du chemin de fer sépare du lac, actuellement déjà, le groupe pittoresque des bâtiments de Wingreis (à droite sur l'illustration).

Le projet primitif de la Route nationale N 5 prévoyait que le tracé de la nouvelle route de 12 m de large et celui de la nouvelle ligne à deux voies des CFF devaient suivre le parcours de la ligne actuelle à voie unique des CFF. La route et le chemin de fer, occupant ensemble une largeur d'environ 25 à 30 mètres, auraient donc séparé complètement le lac de l'intérieur et entraîné la destruction brutale

This is why traffic must be separated as clearly as possible. A separate line is to be provided for pedestrian and bicycle traffic which will also serve as a communication for inhabitants of the vicinity (cf. example of Wingreis).

Illustration 3 shows how the railway line even now severs the picturesque group of houses of Wingreis (on the right) from the Lake.

The original project of National Highway No. 5 contemplated the new 12 m wide road and the new double-track railway lines on the site of the present one-track railway line. In this case, railway and road, with a route width of about 25 to 30 m, would cause a complete separation from the Lake and a brutal destruction of the natural shore. The Engelberg Hotel (on the right of Wingreis in the photograph) would have to be removed and the beautiful park would be reduced by half.

The proposal prepared by the planning agency (cf. plan and photograph of model) places the railway line in a tunnel and the tourist road in the vineyards. The existing



Rebgebiet. Die bestehende Strasse dient teilweise als Zufahrt zum Ort, der durch kreuzungsfreie Fussgängerzonen mit dem See und dem schön gelegenen Uferweg verbunden wird. Es entsteht eine harmonische Uferzone mit Wingreis, landschaftlich verbunden mit dem oberen Rebengebiet.

du rivage naturel. L'hôtel Engelberg (à gauche de Wingreis sur l'illustration) aurait dû être démolit et son beau parc aurait dû être réduit de moitié.

Le projet de l'organe de planification (voir le plan et la photographie de la maquette) fait passer le chemin de fer par un tunnel et la route touristique à travers le vignoble. La route actuelle sert partiellement de voie d'accès à la localité, que des passages pour piétons, sans croisements, relient au lac et au chemin très bien situé qui suit le rivage. La zone du rivage retrouve ainsi, avec Wingreis, toute son harmonie, et il n'y a plus de coupure du paysage avec le vignoble qui la domine.

roadway serves partly as an access to the village which is connected with the Lake and the pleasantly located shore path by intersection-free pedestrian areas. This will produce a harmonious shore zone with Wingreis which the landscape connects with the vineyards.