

Zeitschrift: Plan : Zeitschrift für Planen, Energie, Kommunalwesen und Umwelttechnik = revue suisse d'urbanisme

Herausgeber: Schweizerische Vereinigung für Landesplanung

Band: 16 (1959)

Heft: 6

Artikel: Die Autobahnanschlüsse im Raume Bern und deren städtebauliche Bedeutung

Autor: Berthoud, Georges

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-783640>

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: 05.04.2026

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

Die Autobahnanschlüsse im Raume Bern und deren städtebauliche Bedeutung

Von Georges Berthoud, dipl. Arch. ETH, Bern

Problemstellung

Die Stadt Bern hat als eine der wenigen Städte Europas den mittelalterlichen Charakter ihrer Altstadt in die Gegenwart hinüberretten können. Trotzdem hielt sie mit den verschiedenen Epochen Schritt. Mit einer Politik der Bodenständigkeit und der klugen Voraussicht löste sie ihre Aufgaben so trefflich, dass sie nicht nur weit über ihre Grenzen hinaus beispielhaft wirkte, sondern sogar beneidet wird.

Die Planung des nationalen Autobahnnetzes stellt uns nun vor derart grosse Probleme, das die gewählte Lösung für die gesamte Entwicklung Berns schicksalbestimmend sein wird. Das zur Ausführung gelangende Projekt berührt uns Berner im besonderen, da wir es für unsere Pflicht halten, in der Bundeshauptstadt mustergültige Anschlüsse an die Autobahnen herzustellen und wir darauf bedacht sein müssen, die einzigartige Stadtanlage nicht breiten Betonbändern zu opfern.

Diese Studie hat zum Ziel, die Anschlüsse der Autobahnen im Zusammenhang mit der städtebaulichen Entwicklung Berns zu untersuchen und darzulegen, wie auf möglichst einfache und realisierbare Weise das gesamte Siedlungsgebiet berücksichtigt werden kann.

Zunächst stellt sich die Frage, welches Gebiet überhaupt angeschlossen werden soll. Verkehrstechnisch umfasst die «Stadt Bern» meines Erachtens mindestens das gesamte Siedlungsgebiet von Bümpliz bis Muri-Gümligen und von Köniz bis Worblaufen-Papiermühle. Die gesonderte Betrachtung der Vorortsgemeinden ist wohl in bezug auf Verwaltung und Lokalpolitik von grösster Bedeutung, jedoch bestimmt nicht im Rahmen einer gesamtschweizerischen Verkehrsplanung, bei der eine möglichst grosse Vereinfachung angestrebt wird. Die auf Grund der Verkehrszählungen erkannte Tatsache, dass etwa vier Fünftel aller *über Land fahrenden* Motorfahrzeuge die grösseren Städte als Reiseziel oder Etappenort haben, veranlasste die Eidgenössische Planungskommission, eine möglichst direkte Verbindung dieser Städte auszuarbeiten. Von den Automobilisten wird aber nur ein kleiner Teil ins Stadtzentrum Berns (Bahnhof bis Bärengraben) fahren; der weit grössere Teil möchte möglichst flüssig die Bestimmungsorte erreichen, die sich verteilt im übrigen Stadtgebiet befinden. Diese Ueberlegung lässt sich damit rechtfertigen, dass ohnehin nur einem Bruchteil des durch die Autobahnen bedingten Verkehrszuwachses gestattet sein wird, von dem spärlichen Parkraum in der Innerstadt Gebrauch zu machen.

¹ Dieses Projekt wurde Ende 1956 ausgearbeitet und im Frühjahr 1957 den Behörden zur Kenntnisnahme vorgelegt.

Die im Jahre 1952 mit der Ausarbeitung der Verkehrsplanung beauftragten Professoren A. Walther und K. Leibbrand erzielten mit ihrem vorzüglichen Tangentenvorschlag eine mustergültige Lösung des Verkehrsproblems für den Stadtkern und die anschliessenden Quartiere. Das Problem der Autobahnverbindungen und deren Anschlüsse bestand damals noch nicht. Prof. Leibbrand vertrat die Ansicht, dass Autobahnen nur an Autobahnen anzuschliessen sind, um die Kontinuität der Verkehrsabwicklung zu gewährleisten. Daraus ist zu schliessen, dass das oben erwähnte Tangentensystem zur Aufnahme des durch die Autobahnen bedingten mehrfachen Verkehrszuwachses ungenügend ist. Mit diesem nur für den Stadtkern konzipierten Tangentensystem wird dem Postulat der gleichmässigen Anschlussberechtigung des gesamten Siedlungsgebietes nicht entsprochen.

Als Grundlagen der vorliegenden Studie im Sommer 1956 dienten die Anschlusspunkte der projektierten Autobahnen, wobei aber nur derjenige der Grauholzstrasse in der Papiermühle (Ostschweiz) eindeutig bestimmt war. Der Anschlusspunkt für die Autobahn nach der Westschweiz hing von einer weiteren Einzelbearbeitung ab. Um einen zweckmässigen Anschluss des Berner Oberlandes herbeizuführen, wird hier die Idee unterstützt, dieses mit einer Autobahn zu versehen, um so mehr, als die erstellte Bern—Thun-Strasse schon heute den Anforderungen nicht mehr genügt. Die inzwischen erfolgte Festlegung des Alpenüberganges «Rawil» durch die Eidgenössische Planungskommission bestätigt die Notwendigkeit dieser Annahme. Tragen wir jetzt die drei auf Stadtgebiet befindlichen Anschlusspunkte auf die Blätter 1166 und 1167 der Landeskarte (1:25 000) ein und verbinden diese derart, dass eine Realisierung möglich ist, so erhalten wir eine ähnliche Tangentensystemlösung wie sie schon für das Stadtinnere vorgesehen ist.

Diese «realisierbare Verbindung» bedarf aber einer genaueren Untersuchung, wobei auf die drei folgenden Forderungen hingewiesen sei, die für die Planung der Autobahnverbindungstangenten begleitend waren:

1. das Prinzip der Kontinuität und Gleichnamigkeit des Verkehrs, das heisst der Trennung von Autobahn-, Lokal- und Fussgängerverkehr;
2. die Konzeption des gesamten Stadtgebietes als *einer* integrierbaren und als gleichmässig anchlussberechtigten Verkehrsfläche;
3. den Gesichtspunkt der Ausnützung der vorhandenen Grünzone mit sofortigem Bauverbot zwecks möglichst niedriger Expropriationskosten zur Ermöglichung einer etappenweisen Erstellung.



Abb. 1. Kartenausschnitt Bern und Umgebung (1:50 000) mit tangentialen Autobahnanschlüssen. (Reproduktion mit Bewilligung der Eidgenössischen Landestopographie vom 2. 10. 1959.)

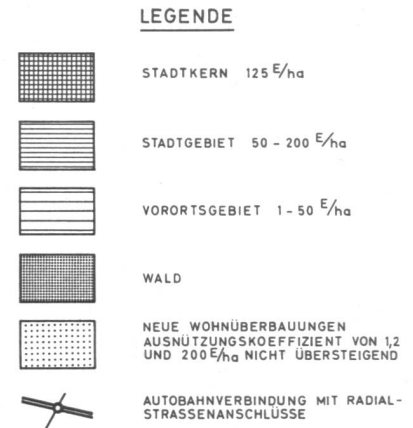


Abb. 2.
Die Stadt Bern mit ihren Bauzonen
und ihre Verkehrserschliessung durch
die Autobahntangenten und die Radialstrassenanschlüsse.

Die einzelnen Tangentenstrecken

Die *NW-Tangente* vom Eyfeld nach Bümpliz führt nördlich am Schlachthof und dem Areal der Waffenfabrik vorbei, auf Pfeilern über das Wylergut nach dem Vierfeld, längs dem Bremgartenwald zur Tribüne der alten Rundstrecke, mit Unterführung zweier Bahnkörper zum Gangloff und Anschluss an die Autobahn Bern—Lausanne. Diese müsste nördlich an Niederwangen vorbei und längs dem Nordwestrand des Könizbergwaldes hereingeführt werden. Das sich mächtig ausdehnende Bümpliz würde so am Südrande umfahren, während die Beibehaltung der jetzigen Strassenführung nördlich der BN-Bahn eine Verunmöglichung der dort geplanten Industriezone zur Folge hätte. Ich glaube, dass die nördliche Umfahrung von Bümpliz zu teure Kunstbauten bedingen würde.

Die *Südwest-Tangente* folgt vorerst dem Nordrand des Könizbergwaldes und zieht dann über die Könizstrasse und Sportanlagen nach dem Weissensteinhölzli. Von dort aus soll die Autobahn Richtung der Kreuzung Goumoensstrasse/Heckenweg, nördlich am Zieglerhospital vorbei ins Morillon, hier nördlich dem GTB-Trasse entlang auf zweiter Ebene über die Station nach Klein-Wabern führen.

Hier einen rechten Winkel beschreibend, bildet die Autobahnverbindung die sogenannte *Südost-Tangente*. Sie streift das Nesslerenhölzli am Südrand, überquert rechtwinklig die Aare und durchzieht den Plattacker, um beim Mueltengut in einer kurzen Tunnelstrecke das Egghölzli zu unterfahren. Westlich des Asyls Melchenbühl vollzieht sich der Anschluss an

die Autobahn Bern—Oberland, die ihrerseits der projektierten Muri-Umfahrungstrasse folgt.

Die *Nordost-Tangente* folgt dem SBB-Bahnkörper auf östlicher Seite entlang durch Ostermundigen nach dem Eyfeld, wo einerseits der Kreis geschlossen und andererseits die Verbindung mit der Autobahn nach der Ostschweiz hergestellt wird.

Bei der Betrachtung dieses Tangentenvierecks wollen wir uns einige Gedanken über den Maßstab der Anlage machen. Die Tangenten sind an einen fiktiven Kreis mit einem Radius von nur 2,5 km gelegt, der sein Zentrum im Münster hat. Ist es nicht eine überzeugende Bestätigung für eine organische Entwicklung unserer Hauptstadt, wenn sie noch nach einem halben Jahrtausend das gleiche «Zentrum» besitzt, wie zur Zeit ihrer Gründung! Die Länge des Tangentenvierecks misst etwa 14 km und würde bei einer mittleren Fahrgeschwindigkeit von 60 km/h 14 Minuten für seine Umfahrung erfordern. Wer bringt es heute noch fertig, im Stossverkehr in 7 Minuten von Bümpliz nach Ostermundigen zu fahren? Wie erst bei einem mehrfach gesteigerten Verkehrsvolumen?

Das Kriterium der gleichmässigen Anschlussberechtigung möchte ich wie folgt auslegen: Die saubere «Stadtdurchlüftung» wird durch den Tangentenvorschlag Walther/Leibbrand oder anhand des neuen Express-Strassenprojektes gewährleistet. Der Anschluss der Autobahntangenten mit dem übrigen Stadtgebiet erfolgt durch die bereits vorhandenen und zum Teil neu zu erstellenden Radialstrassen, die auf der Autobahn in einem Rhythmus von 1,5 km kreuzungsfrei einmünden. Diese zur Einmündung notwendigen Ram-

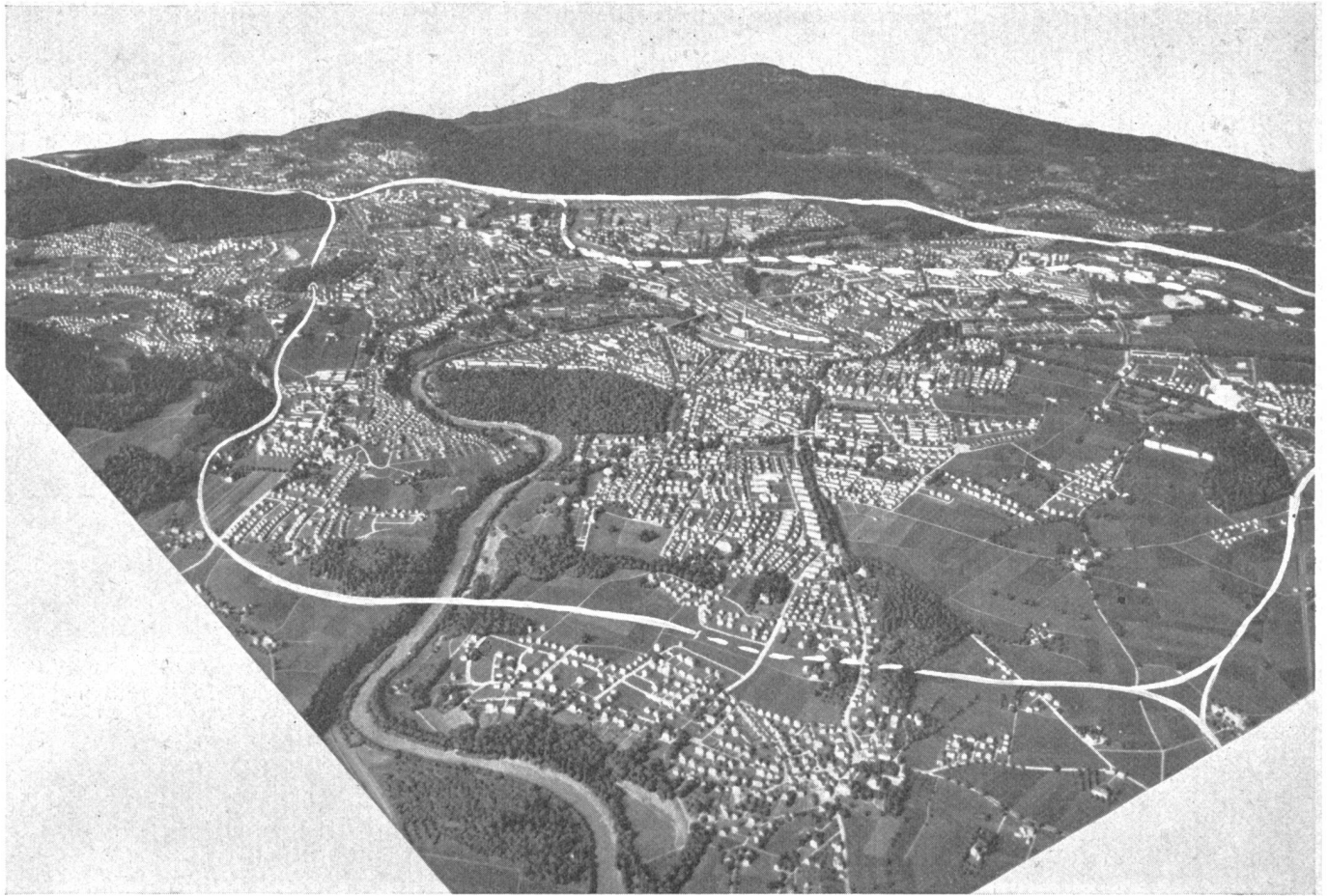


Abb. 3. Modellaufnahme der Stadt Bern von SE, mit ihren projektierten Autobahnen und der Expreßstrasse (gestrichelt, oben).

pen sowie deren Anschluss an die über- oder unterführenden Radialstrassen bedürfen eines sehr exakten Studiums.

Das gelegte Tangentenviereck soll nicht etwa eine periphere Abgrenzung für die Stadt Bern bedeuten, sondern rechts und links der Fahrbahnen möglichst viel Stadtgebiet bedienen. Mit einer grosszügigen, differenzierten Peripheriebesiedlung würde Bern auch in *dieser* Sparte beispielhaft wirken. Leider ist dies längs den natürlichen Grenzen des Bremgarten- und Könizbergwaldes nicht mehr möglich. Eine Verlegung der hier projektierten Fahrbahnen stadtwärts würde kostspielige Expropriationen verursachen; um so intensiver sind die freien Randgebiete auszunützen. Neuzeitliche Ueberbauungen mit maximal 20 Stockwerken und einer Bevölkerungsdichte von ungefähr 500 Einwohnern pro Hektare Bauland müssten im Gebiet Morillon, Nessleren, Melchenbühl, Dennigkofen, Tägetli, Ostermundigen-Ost bis Rörswil, Papiermühle-Nord, Zollikofen-Ost und Viererfeld erstellt werden. Dabei ist auf ausgedehnte Grün- und Landwirtschaftszonen grösster Wert zu legen, die einerseits den erforderlichen Schul-, Sport- und Erholungsanlagen reichlich Platz bieten und andererseits die neuen Wohnviertel voneinander isolieren sollen. Diese Grünzone bilden Viktoria, Plattacker, Murifeld, Wittigkofen,

Schosshalde, Allmend, Brückfeld, Schloss Holligen, Schlossmatte Bümpliz, Steinhölzli, Lerbermatte u. a. m.

Wohl die dringendste Aufgabe in allernächster Zeit ist die Förderung der Industrieansiedlung. Heute bedeutet diese weder schwarzurussige Kamine, noch verhasste Elendsviertel. Dafür zweckdienlich sind die Gebiete Wabern bis Kehrsatz, westlich der Seftigenstrasse, Gümligenmoos, nordwestlich von Ostermundigen anschliessend an das Areal der Firma Zent AG bis Wegmühle, Bümpliz-Nord und Rebag. Bern würde so das lebenswichtige Gleichgewicht zurückerhalten, das es durch die allzu einseitige Entwicklung als Verwaltungstadt in den vergangenen Jahrzehnten verloren hat. Bern verdankte während vieler Jahrhunderte seinen Reichtum einem regen Handels- und Gewerbeswesen. Warum sollte es plötzlich sein Ansehen gegenüber andern Schweizer Städten mit demjenigen eines biederen Verwaltungstädtchens eintauschen?

Werden diese Randgebiete auf die oben erwähnte Weise und mit geplanter Ordnung nach den Regeln des zeitgemässen Städtebaus erschlossen, so erhalten die hier projektierten Verbindungstangenten ihren zweiten, ebenso wichtigen Zweck: *schnelle Quartierverbindungsstrassen*.

Diese Ausnützung sollte ausserdem jedem Steuerzahler Berns besonders am Herzen liegen. Hat doch



Abb. 4. Detailaufnahme der Modelle der Stadt Bern von Osten. Die Südosttangente erschliesst als «Expressstrasse» die Südquartiere Köniz und Wabern.

Dr. Freimüller im Sommer 1956 anlässlich einer Städtebautagung in Schaffhausen bekanntgegeben, dass der Bund die Kosten der direkten Autobahnverbindungen auf den Stadtgebieten übernehmen werde. Da diese Verbindungstangenten von den übrigen Lokalstrassen getrennt sind, ist eine etappenweise Ausführung möglich und vom finanziellen und betrieblichen Standpunkt aus sogar zu begrüßen.

Abschliessend sei noch eine rein persönliche Ansicht bezüglich des Stadtkernes dargelegt: Mittelalterliche Städte, obschon mit beispielhaft breiten Strassen, sind nicht geplant worden, um fast ein Jahrtausend später jedem fünften Einwohner das beliebige Umherfahren und Parkieren mit einem Fahrzeug zu gestatten, das gleich viel Verkehrsraum beansprucht wie im Durchschnitt der Mensch zum Wohnen. Um die Maßstäblichkeit und den Charakter unserer vielbeachteten Innerstadt zu respektieren, unterstütze ich die Parole «Platz den Fussgängern, den Kaufleuten und Gewerbetreibenden, dem Kultur- und Wohnleben!» Privilegierter Anlieferungsverkehr für Geschäfte und Zubringer sowie niedrige rollende Plattformen als neuartige Transportmittel des öffentlichen Verkehrs hätten die Ausnahmen zu bilden. Dieser Idealzustand würde das Erstellen von ausgedehnten Parkiermöglichkeiten am Hirschengraben, Bubenber-

platz, Helvetiaplatz, am alten Aargauerstalden, Viktoriaplatz, Schützenmatte und auf der gedeckten Perronanlage des neuen Hauptbahnhofes verlangen. Ob sodann die kostspieligen aber Schutzraum bietenden Untertaganlagen oder die billigeren und mehrstöckigen Parkhochbauten auszuführen sind, sei hier nicht weiter erörtert.

Wenn während langer Zeit kein Ereignis die Konzeption unseres Stadtbildes erheblich gefährden konnte, so wird bestimmt die Verbindung der Autobahnen und der damit bedingte, um das Vielfache zunehmende Strassenverkehr für den einmaligen Charakter unserer Stadt von grösster Gefahr sein. Eine zeitgemäss geplante und in östlicher Richtung betonte Erweiterung der Wohn- und Verwaltungsbauzone entspricht nicht nur einem organischen Naturgesetz, sondern würde auch dem unheilvollen Anstieg der Bodenpreise im Stadtkern, der jedes vernünftige Gewerbe gefährdet, Einhalt gebieten. Allerdings sollte das Problem der Autobahnverbindungen in dieser oder ähnlicher Weise gelöst werden, so bestünde die dringende Pflicht der Behörden darin, den Preisanstieg der neu zu erschliessenden Randgebiete zu verhindern, um so die notwendigen Autobahntangenten, die zugleich Quartierverbindungsstrassen sind, nicht illusorisch zu machen.