

# Zur Expressstrassenplanung in Bern

Autor(en): **Gnägi, Albert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **48 (1961)**

Heft 10: **Verkehr und Städtebau**

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-37628>

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

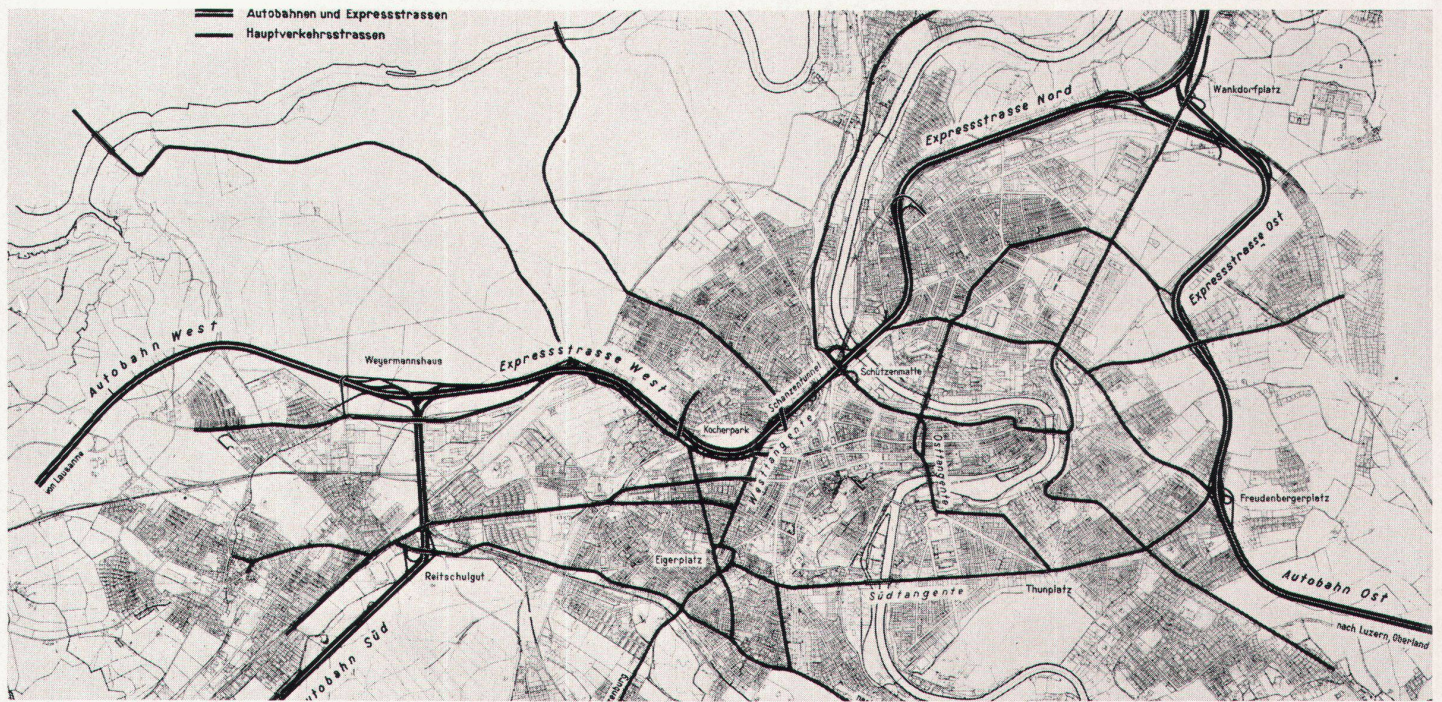
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.





Jede Stadt hat ihre eigenen historischen, strukturellen und topographischen Voraussetzungen. Ob zur Behebung ihrer besonderen Verkehrsnöte die Expreßstraße gerade die nützlichste und auch die städtebaulich mögliche Lösung darstellt, muß von Stadt zu Stadt und von Variante zu Variante untersucht und entschieden werden. In den großen Agglomerationen überwiegt der Binnenverkehr den Fernverkehr bei weitem. Das Hauptproblem für die Stadt besteht daher nicht in der Verbindung der Autobahnenden übers Zentrum, sondern in der Gesamtentflechtung des Binnenverkehrs und besonders in der Befreiung der langsam erstickenden Kernzone von jedem unnötigen Verkehr. Minderung des raumverschlingenden, wirtschaftlich verschwenderischen Individualverkehrs durch sinnvollen und attraktiven Ausbau der Massenverkehrsmittel, Schaffung einer Fußgänger-City durch tangentialer Umfahrung der Kernzone mit genügend Parkiermöglichkeiten und Anlage von gutausgebauten Radial- und Querverbindungen zwischen den verschiedenen Stadtteilen müssen die primären Ziele der städtischen Verkehrsplanung sein. Wenn die von der Nationalstraßenplanung geförderten Expreßstraßen durch ihre Führung zugleich und vornehmlich diesen Zielen direkt oder indirekt entscheidend dienen können und dabei das Stadtbild nicht zerstören, dann darf und muß man sie annehmen, andernfalls aber nicht.

#### Generelle Expreßstraßenplanung für Bern

Die von der Nationalstraßenplanung festgelegten Autobahnendpunkte für Bern sind: für die Autobahn Nord die Gegend des Wankdorfplatzes, für die Autobahn Ost der Freudenbergerplatz, für die Autobahnen West und Süd das Weyermannshaus. Als Verbindungen sind vorgesehen die Expreßstraße Ost zwischen Wankdorf und Freudenbergerplatz und die Expreßstraße Nord-West zwischen Wankdorf und Weyermannshaus.

Die *Expreßstraße Ost* verläuft ziemlich weit ausholend durch eine Randzone des Stadtgebietes. Sie verbindet keine ausgesprochenen Quartierschwerpunkte miteinander und ist deshalb für den Stadtverkehr von geringem Interesse. Sie hat eher den Charakter einer reinen Autobahn für den Fernverkehr.

Die *Expreßstraße Nord-West* hingegen entspricht dem den Ex-

preßstraßen zugeordneten Charakter. Sie durchfährt radial gewichtige Außenquartiere und führt tangential am Stadtkern vorbei, nicht aber durch diesen hindurch. Wichtig ist zu wissen, daß ihr zentrales Stück, der Tunnel unter der Großen Schanze zwischen Schützenmatt und Kocherpark, als «Westtangente» und wichtigstes Stück des die Innenstadt wesentlich entlastenden «Tangentendreiecks» primär von der städtischen Verkehrsplanung konzipiert wurde, lange bevor die Expreßstraßenidee der Nationalstraßenplanung aufkam. Neu als Folge der letzteren sind bloß die Verbindungen der Westtangente nach Norden und Westen als Expreßstraßen.

Die Topographie und die historische Entwicklung der Stadt Bern bedingen, daß fast alle und alle gewichtigen Verbindungen zwischen den diametral gelegenen und sogar zwischen einzelnen benachbarten Außenquartieren heute noch über das Verkehrszentrum Bollwerk / Bubenbergring / Hirschengraben gehen. Die Anlage eines «City-Ringes» ist in Bern aus topographischen und städtebaulichen Gründen nicht möglich. Ersatz dafür ist das Tangentendreieck. Die mit der Monbijoubücke im Bau befindliche Südtangente wird die Kernzone vom Verkehr der westlichen und südwestlichen mit den südlichen und östlichen Quartieren befreien. Die Osttangente (die eigentlich Nordtangente heißen müßte), deren einer Ast die Altstadt wohl unterirdisch durchqueren wird, soll den Stadtkern an ihrem Nordrand umfahren und erschließen. Die Westtangente endlich wird den Verkehr zwischen den bevölkerungs- und gewerbereichsten Nord-, Südwest- und Westquartieren vom Zentrum fernhalten und zugleich den Stadtkern von seinen Randpunkten Schützenmatt und Kocherpark her erschließen. Da die Hauptstraßenzüge vom Zentrum nach Nord (Lorrainebrücke-Nordring) und West (Laupenstrasse-Murtenstrasse und Effingerstrasse-Schloßstrasse) heute schon überlastet sind und ohnehin die Hauptlast des über die Autobahnen gehenden Fernverkehrs übernehmen müßten, erhält die Ergänzung der Westtangente durch die Expreßstraßen Nord und West für die Entlastung des Stadtverkehrs doch einen sehr realen Wert,

**1** Das offizielle Projekt für die Expreßstraßenführung im Raume Bern  
Projet officiel du tracé des autostrades dans la région de Berne  
Official project for speedways in the Bernese area



vorausgesetzt, daß die Expreßstraßen zweckmäßige, mit dem Stadtverkehr koordinierte Innerortsanschlüsse erhalten und sich ins Stadtbild befriedigend einordnen lassen. Wie es mit diesen weiteren Voraussetzungen in Bern steht, sei hier untersucht, soweit es die erst generelle Planung erlaubt.

#### *Städtebauliche Aspekte*

Die *Expreßstraße Ost* bereitet städtebaulich keine außerordentlichen Sorgen. In der Mulde des Freudenbergerplatzes, wo sie von Laubeggstraße und Ostring-Südtangente den Verkehr aus den Ost- und Südquartieren aufnimmt, ist sie hochgeführt. Das Anschlußbauwerk wird durch eine Gruppe von Hochhäusern maßstäblich gehalten. Allerdings ist zu sagen, daß ohne Autobahn und Landkompensation man hier der Fernsicht von der Schoßhaldenstraße wegen wohl kaum Hochhäuser geplant hätte. Vom Freudenbergerplatz führt die Straße im Trasse des verlängerten Ostrings nur kurz durch ein Wohngebiet, dann über freies Feld, unter der Ausfallstraße nach Ostermündigen hindurch, an einem Kleinindustriekwartier vorbei über das Areal der Armee Magazine und die Allmend, die Bolligenallee überbrückend nach dem großen Anschlußdreieck Wankdorf der Autobahn Nord, welches außerhalb der Wohngebiete liegt. Bedeutung und Zweckmäßigkeit des Anschlusses Ostermündigenstraße sollten noch überprüft werden. Ohne diesen würde die Expreßstraße Ost zur reinen Autobahn.

Die *Expreßstraße Nord* überbrückt noch im Anschlußbauwerk Wankdorf die SBB-Geleise nach Olten und Thun, verläuft dann bis zur Lorrainebrücke im gleichmäßigen Gefälle, zunächst dem Bahnkörper nördlich angeschmiegt, bei der Siedlung Wylergut bereits im Einschnitt, die Bahn unterfahrend, im Tunnel unter dem nördlichen und im Einschnitt im breiten südlichen Nordring, bei der Lorrainebrücke über die Aare, unter der Schützenmatt hindurch nach dem Schanzentunnel. Städtebaulich in Erscheinung tritt die Straße einzig im Industrie- und Bahngebiet Wyl, wo ihr einige Kleingewerbe und Magazinbauten zum Opfer fallen, und beim Aareübergang, der allerdings im Stadtbild eine gewichtige Rolle spielt.

Anschlüsse an den Stadtverkehr sind vorgesehen im Wankdorf für den Fernverkehr Nord und Ost des Nordquartiers, bei Wyleregg für den Stadt- und Fernverkehr West und Süd aus dem Nordquartier sowie am nördlichen und am südlichen (Schützenmatt) Lorrainebrückenkopf für den Stadt- und Fernverkehr aus Stadtzentrum, Osttangente und Tiefenaustraße/Neubrückenstraße von und nach beiden Richtungen der Expreßstraße.

Zur Herstellung des wichtigen Vollanschlusses Schützenmatt wird man aus städtebaulichen und technischen Gründen wohl die Schützenmatt und den Aareübergang samt seinem nördlichen Brückenkopf als Einheit behandeln müssen, indem die westwärts orientierten Expreßstraßenanschlüsse auf der Schützenmatt, die stadtauswärts orientierten am nördlichen Brückenkopf angelegt werden. Die wegen der Zahl der herzustellenden Verbindungen und der niveauungleich anzustrebenden Kreuzung von Bollwerk-Lorrainebrücke mit Osttangente-Tiefenaustraße ohnehin kompliziert werdende Verkehrsanlage auf der Schützenmatt könnte durch diese logische Entflechtung an Übersichtlichkeit wesentlich gewinnen und baulich viel einfacher werden. Da die Expreßstraße in der Schützenmatt unterirdisch liegt, dürfte das Anschlußbauwerk bei vernünftiger Disposition oberirdisch keine städtebaulich bedenklichen Auswirkungen haben. Der Brückenkopf Schützenmatt ist heute noch gänzlich ungestaltet; er soll einmal durch den Neubau des Amtshauses einen kräftigen Akzent erhalten, der auch die «Verkehrsmaschine» räumlich und maßstäblich im Gleichgewicht halten wird.

Ein neuer Aareübergang unmittelbar neben der Lorrainebrücke liegend und deren Bogen mit seiner tieferliegenden Fahrbahn-tafel überschneidend, könnte allerdings keinen erfreulichen

Anblick versprechen. Ein Umbau der Lorrainebrücke unter Verwendung der bestehenden Pfeiler und Widerlager mit Einbau eines flacheren Bogens und eines aufgelösten 2-geschossigen Überbaues dürfte eher zu einer befriedigenden Lösung führen.

Die *Expreßstraße West* unterfährt aus dem Schanzentunnel kommend den Abstellbahnhof, verläuft dann unter oder südlich parallel in Tieflage neben der Laupenstraße, unterfährt neben dem Bahnkörper die Bühlerstraße, steigt zuerst neben, dann über den Bahngeleisen auf, überbrückt dieselben und die Murtenstraße beim Forsthaus und erreicht durch den Bremgartenwald die Autobahnen West und Süd beim Weyermannshaus. Städtebaulich von besonderem Interesse ist sie im kurzen Abschnitt Laupenstraße, in der Villette (Kocherpark). Am Rande der City liegend, wird das überalterte Wohnquartier der Villette in absehbarer Zeit eine vollständige Neuüberbauung erfahren, die selbstverständlich mit der Expreßstraßenplanung zu koordinieren sein wird. Dank der Tieflage der Expreßstraße darf man eine städtebaulich gute Lösung erwarten. Im äußeren Abschnitt gegenüber dem Lokomotivdepot tritt die Expreßstraße stärker in Erscheinung. Sie lehnt sich hier aber an das weiträumige Bahnareal an und vermag kaum städtebaulichen Schaden zu stiften.

Anschlüsse an die Expreßstraße West sind vorgesehen im Gebiet Laupenstraße/Kocherpark (Villette) und beim Forsthaus (Güterbahnhof). Ob der Anschluß Forsthaus, der außerhalb des Baugebietes und verhältnismäßig nahe beim Hauptanschluß Weyermannshaus liegt, einem unbedingten Bedürfnis entspricht, sollte noch näher abgeklärt werden. Die Einzelheiten des wichtigen Vollanschlusses Villette sind, wie diejenigen des Anschlusses Schützenmatt, erst im Studium. Es dürfte sich auch hier, wo die Möglichkeiten noch stärker durch das bestehende Straßennetz diktiert werden, eine Entflechtung aufdrängen in dem Sinn, daß der Stadt- und Fernverkehr der Kernzone und der Süd- und Südwestquartiere von und nach Nord beim Kocherpark (Belpstraße und Laupenstraße), derjenige von und nach Westen etwas weiter außen (Laupenstraße und Zieglerstraße) angeschlossen wird, wobei die südlichen Zu- und Wegfahrten die stark befahrene Effingerstraße nach Notwendigkeit und Möglichkeit noch unterirdisch kreuzen sollten. Da die Expreßstraße nördlich des Kocherparks im Tunnel verläuft, werden die dortigen Anschlüsse nur als kurze Rampeneinschnitte in den Straßen erscheinen.

Von einigem städtebaulichem Interesse ist schließlich noch das Endstück der *Autobahn Süd* vom Reitschulgut nach dem Weyermannshaus. Die im Vordergrund stehende Variante sieht Hochlage mit Überbrückung der bestehenden zwei Hauptverbindungen nach Bümpliz und der Bahngeleise nach Lausanne und Neuenburg vor. Das Brückenbauwerk wird in dem uneinheitlichen, von Bahndämmen zerschnittenen Industrie- und Grünzonengebiet eher ein ordnendes und beruhigendes Element bilden. Der große Knoten Weyermannshaus, der zugleich den Stadtteil Bümpliz-Nord an die Autobahnen und die Expreßstraße anschließt, liegt fast ganz im Wald, der Anschluß Reitschulgut für Bümpliz-Süd und die Südquartiere in einem wenig schönen Industriegebiet.

#### *Zusammenfassung*

Unter dem Aspekt der ortseigenen Gegebenheiten und Möglichkeiten darf die für Bern geplante Expreßstraße Nord-West doch positiv bewertet werden. Die Expreßstraße fügt sich als durchaus logisches Glied in die stadteigene Verkehrskonzeption ein. In ihrem zentralen Stück deckt sie sich mit einem zwingenden städtischen Vorhaben zur Entlastung der Kernzone. Dank ihrer Anlehnung an die bestehenden Bahnanlagen und ihrer weitgehenden Tunnel- und Tieflage in den städtebaulich kritischen Abschnitten, tritt die Expreßstraße im Stadtbild nur diskret, im Altstadtbild überhaupt nicht in Erscheinung.